



Munkedals
Kommun



**Kallelse
kommunstyrelsen
2024-02-12**

Kommunstyrelsen sammanträde
är öppen för allmänheten



Munkedals
Kommun

Munkedals Kommuns värdegrund

**All kommunal verksamhet i Munkedals kommun
skall utgå ifrån alla människors lika värde**

Vårt uppdrag är att

- möta alla med respekt och eftertanke
- stödja människors strävan efter ett gott och tryggt liv
- göra mesta möjliga nytta för våra brukare
- arbeta för öppenhet, mångfald och tolerans
- samarbeta för att nå goda resultat

Det här gör vi genom att

- se till att god etik råder i alla sorters möten
- utgå från att alla människor vill och kan ta ansvar för sina liv
- alltid söka lösningar som stödjer och utvecklar invånare och verksamheter
- visa respekt för varandras arbete och professionalitet
- underlätta varandras arbete

KOMMUNSTYRELSEN

Mandattid: 2023-01-01 – 2026-12-31

Ledamöter	
Ordförande	Louise Skaarnes (SD)
	Håkan Skenhede (SD)
	Jan Petersson (SD)
1:e vice ordförande	Martin Svenberg Rödin (M)
	Linda Wighed (M)
	Rolf Jacobsson (KD)
2:e vice ordförande	Liza Kettil (S)
	Pia Hässlebräcke (S)
	Jenny Jansson (S)
	Christer Nilsson (C)
	Malin Svedjenäs (V)

Ersättare	
	Fredrik Roos Fylksjö (SD)
	Anders Persson (SD)
	Mathias Johansson (SD)
	Lars Östman (M)
	Johnny Ernflykt (M)
	Fredrik Olsson (KD)
	Erik Färg (S)
	Yvonne Martinsson (S)
	Inger Orsbeck (S)
	Helena Hansson (C)
	Karl-Anders Andersson (C)

Insynsplats	
Liberalerna	Karin Blomstrand

Inkallelseordning för ersättare

För ledamot tillhörande nedanstående partigrupp	Ersättare inträder i nedan angiven partigrupsordning
SD	SD, M, KD, C, S, V, L
M	M, SD, KD, C, S, L, V
KD	KD, SD, M, S, C, V, L
S	S, V, C, L
C	C, L, S, V
V	V, S, C, L



Kallelse/underrättelse

Rubrik	Kommunstyrelsen
Tid:	måndagen den 12 februari 2024 kl 09:00
Plats:	Sporren på Utvecklingscentrum Munkedal
Justeringsdatum:	2024-02-15
Justeringsperson:	
Ordförande:	Louise Skaarnes
Sekreterare:	Fredrick Göthberg

Kl. 12:00 – Lunch (betalas självs på plats)
Kl. 13.00 – Besök av Suicide Zero tillsammans med Linn Karlsson,
folkhälsosstrateg

Nr	Ärende	Anteckningar	Sida
1.	Fastställande av föredragningslista Dnr KS-2024-000030	-	
2.	Strategi för digital omställning - SML Dnr KS-2023-000326	Digitaliseringsstrateg Beslutas av KF	7
3.	Utökad budget för 2024 Dnr KS-2023-000286	Ekonomichef Beslutas av KF	15
4.	God ekonomisk hushållning 2024 - Munkedal Vatten AB Dnr KS-2023-000313	Ekonomichef Beslutas av KF	28
5.	Vattentjänstplan för Tanums kommun 2024-2036 Dnr KS-2024-000040	Förvaltningschef samhällsbyggnad	36

6.	Åtgärdsvalsstudie för Norra Bohusbanan, Uddevalla-Strömstad Dnr KS-2022-000179	Förvaltningschef sambhällsbyggnad	40
7.	Ny avfallsplan, beslut om samråd och miljöbedömning. Dnr KS-2024-000043	Miljöstrateg	221
8.	Besök i kommunstyrelsen från Suicide Zero Dnr KS-2024-000049	Kl. 13:00	-
9.	Program - Skydd och beredskap Dnr KS-2023-000304	Säkerhetsstrateg Beslutas av KF	298
10.	Medborgarförslag från Lisa Sigfridsson med flera om att Munkedals kommun blir en kärnvapenfri zon Dnr KS-2023-000228	Säkerhetsstrateg Beslutas av KF	320
11.	Motion från Rolf Jacobsson (KD) om framtidens kompetensförsörjning Dnr KS-2023-000308	HR-chef Beslutas av KF	324
12.	Motion från Rolf Jacobsson (KD) om att utreda möjligheten att teckna avtal med bönder för att säkra tillgång på livsmedel Dnr KS-2023-000292	Från MSBN Beslutas av KF	327
13.	Medborgarförslag från Dick Feldt om röjning vid Örekilsälvens sträckning från Kvistrum till järnvägsbron Dnr KS-2023-000298	Från MSBN Beslutas av KF	333
14.	Revisionsrapport - Granskning av särskilt stöd Dnr KS-2023-000307	För kännedom Beslutas av KF	340
15.	Kommunalt partistöd 2024 - Moderaterna i Munkedal Dnr KS-2024-000039	Beslutas av KF	366
16.	Anmälan om delegationsbeslut januari 2024 Dnr KS-2024-000005	-	370

- | | | |
|--|---|---|
| 17. Information från Kommunstyrelsens förvaltning 2024
Dnr KS-2024-000009 | - | - |
| 18. Information / rapporter från förtroendevalda 2024
Dnr KS-2024-000008 | - | - |

Elin Hedlund
Digitaliseringsstrateg

Dnr: KS-2023-000326

Strategi för digital omställning - SML

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar anta Strategi för digital omställning som ska gälla tills vidare.

Beslutet gäller under förutsättning att Sotenäs kommun och Lysekils kommun antar Strategi för digital omställning SML.

Sammanfattning

Inom ramen för SML-samverkan (avtalssamverkan mellan Sotenäs, Munkedals, Lysekils kommun) har ett utvecklingsarbete initierats för att stärka kommunernas förmåga till verksamhetsutveckling med stöd av digitalisering.

En rad steg har genomförts som rör samsyn, struktur, roller och behovsbilder. Nästa steg i arbetet är att skapa en gemensam strategi och där har ett samarbete mellan de tre SML-kommunerna nu lett fram till ett förslag som här läggs fram för beslut i samtliga kommuners fullmäktigeförsamlingar.

Strategin med vision och strategiska vägval bedöms ge god grund för fortsatt verksamhetsutveckling med stöd av digitalisering och därmed stort värde för kommunens framtida förutsättningar.

Strategin ersätter tidigare Digital agenda för SML 2020-2022.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-26
PM – Strategi för digital omställning
Strategi för digital omställning

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Strategin beskriver en övergripande inriktning för kommunen. Framåt kommer det arbetas in i ordinarie verksamhetsplan med mål och aktiviteter, där det är fördelaktigt om det kan planeras in redan till budget 2025. Aktiviteterna som tas fram kan komma att få ekonomiska konsekvenser i närtid och på längre sikt, både besparingar och kostnader.

En vanlig uppfattning är att digitalisering ska ge besparingar för verksamheter, och även om besparingar kan vara en fördel med digitalisering,

är det inte det primära syftet. Istället ligger fokus på att förbättra tjänster, processer och infrastruktur för att gynna samhället som helhet.

Hållbar utveckling – Social dimension

Strategin bör genomsyra all verksamhetsutveckling för att möta de behov och önskemål som finns hos våra medarbetare, invånare, företag och besökare. Genom att utgå från behovsperspektiv kan digitala lösningar erbjudas för att skapa ett mer jämlikt och inkluderande samhälle. Digitaliseringen kommer att kräva förändrade arbetssätt, vilket alltid behöver tid för implementering och förståelse för förändringens konsekvenser.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Den miljömässiga dimensionen är högst beroende av en förändringsbenägen kultur och organisation. Detta stärks genom att i samtliga tre dimensioner arbeta med innovation och förändring. På detta sätt arbetas det fram ett hållbart förhållningssätt som kan genomsyra hela organisationen. Den miljömässiga dimensionen är både beroende av och stimulerar ett innovativt resonemang. Hållbarhetens tre delar hänger i vart tillfälle ihop och är beroende av varandra.

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:
Digitaliseringsstrateg, för vidare handläggning
Sotenäs kommun, för kännedom
Lysekils kommun, för kännedom

Elin Hedlund
Digitaliseringsstrateg

Dnr: KS-2023-000326

PM - Strategi för digital omställning SML

Inom ramen för SML-samverkan (avtalssamverkan Sotenäs, Munkedal, Lysekil) har ett utvecklingsarbete initierats för att stärka kommunernas förmåga till verksamhetsutveckling med stöd av digitalisering.

En rad steg har genomförts som rör samsyn, struktur, roller och behovsbilder.

Nästa steg i arbetet är att skapa en gemensam strategi och där har ett samarbete mellan de tre SML-kommunerna nu lett fram till ett förslag som här läggs fram för beslut i samtliga kommuners fullmäktigeförsamlingar.

Strategin med vision och strategiska vägval bedöms ge god grund för fortsatt verksamhetsutveckling med stöd av digitalisering och därmed stort värde för kommunens framtida förutsättningar.

Bakgrundsbeskrivning

Inom ramen för SML-samverkan (avtalssamverkan Sotenäs, Munkedal, Lysekil) har ett utvecklingsarbete initierats för att stärka kommunernas förmåga till verksamhetsutveckling med stöd av digitalisering.

Efter beslut i rådet för avtalssamverkan har en rad steg genomförts:

- ✓ En gemensam definition för digitalisering har lagts fast.
- ✓ Samverkansavtalet IT har reviderats för att förtydliga vikten av verksamhetsutveckling och effekthemtagning
- ✓ Samordning och styrning för avtalssamverkan har reviderats för att omfatta förändringarna kring IT
- ✓ En gemensam ledningsstruktur för digitalisering har utformats med delar som digitaliseringsstrategifunktion och digitaliseringsråd
- ✓ Organisation och arbetssätt inom den gemensamma IT-funktionen har utvecklats för att anpassas till det reviderade uppdraget

Nästa steg i arbetet är att ta fram en gemensam strategi framåt. Efter dialog och arbete i arbetsgrupper från de tre SML-kommunerna har nu ett förslag till strategi för digital omställning tagits fram. Förslaget läggs nu fram för beslut i samtliga kommuners fullmäktigeförsamlingar.

Efter att strategin beslutats kommer ytterligare insatser att göras för att förtydliga planering och prioritering av aktiviteter för ökad digitalisering.

Förvaltningens synpunkter

Förutsättningarna för SML-kommunerna att leva upp till uppdrag och förväntningar idag och i framtiden utmanas med omvärldsfaktorer som demografi, ekonomi och teknik. Kompetensförsörjningen är en stor utmaning och förmågan att verksamhetsutveckla med stöd av digitalisering blir helt avgörande.

Det arbete som gjorts kring den digitala utvecklingen inom SML-kommunerna har varit nödvändigt och också värdefullt. Sedan tidigare finns kartläggningar av den tekniska förmågan och också en genomlysning av dagens IT-funktion och kommunernas arbete med digitalisering. Slutsatserna i dessa rapporter pekade tydligt på behov av att lägga större vikt vid att skapa värde för slutanvändaren, bygga gemensamma strukturer och arbetsätt, stärka samarbetet mellan IT och verksamhet, ha flexibel och skalbar infrastruktur samt ge stöd och kompetensutveckling.

Utvecklingsarbetet har fortsatt enligt besluten i SML-samverkan och tillsammans har ett arbete gjorts för att ta fram en gemensam strategi.

Arbetet har genomförts med externt stöd och uppdraget till konsulten och den kommungemensamma arbetsgruppen har varit att ta fram en strategi som ska:

- innehålla en tydlighet i vad digitalisering är för SML-kommunerna.
- vara förankrad i nuläge samt en riktning utifrån nuläget mot ett önskat läge
- ha ett tydligt fokus på effekthemtagning, verksamhetsnytta och upplevd användarnytta
- vara utformad så att kommunernas organisationer från ledning till enskild medarbetare känner igen sig och känner att de äger uppgiften att förverkliga innehållet i strategin
- vara förankrad i omvärldens trender, krav och möjligheter så att dessa fångas upp och tas tillvara.

Arbetet har genomförts i arbetsgrupper med god verksamhetsanknytning och representation från samtliga kommuner. Slutförslaget presenterades vid en gemensam återkopplingskonferens i december 2023.

Strategin bygger på en nationellt etablerad definition av digitalisering och en lägger fast en gemensam vision som lyder "Tillsammans och med digitalisering som kraft i vår utveckling skapar vi en framtid där digitala lösningar inspirerar till nytänkande, självständighet och delaktighet samt bidrar till goda mänskliga möten."

Fyra strategiska vägval formuleras med:

- Vi lär oss hela tiden
- Vi är innovativa
- Våra ledare visar mod och är uppmuntrande

- Vi utvecklar genom modern infrastruktur

Då övergången till mer digitala arbetssätt är krävande och omfattande har strategin benämnts strategi för digital omställning. Detta går också i linje med den pågående nationella och regionala dialogen kring digital transformation och utveckling.

Kommunstyrelseförvaltningen gör bedömningen att föreslagen strategi ger god vägledning i det fortsatta arbetet och därmed kommer att stärka kommunens förmåga till verksamhetsutveckling med stöd av digitalisering.

Processen för framtagande har givit strategin en bred förankring och därmed goda förutsättningar att skapa värde för samtliga verksamheter.

Nästa steg kommer att vara att utforma mer detaljerade mål och aktiviteter i ordinarie verksamhetsplaner samt en stärkt struktur för systemförvaltning och informationshantering.



2024-01-12
Rev. 2023-12-19

Strategi för digital omställning

Sotenäs kommun, Munkedals kommun och Lysekils kommun

Diarienummer	Sotenäs: KA 2023/1035 Munkedal: KS-2023-326 Lysekil: LKS-2023-667
Giltighetstid	Tills vidare
Ersätter	"DIGITAL AGENDA för SML 2020 – 2022"
Beslutad av	Sotenäs: KF 2024XXXX Munkedal: KF 2024XXXX Lysekil: KF 2024 XXXX



2024-01-12
Rev. 2023-12-19

Dokumentets syfte

Syftet med strategin för digital omställning är att fastslå inriktning och ambition för digitaliseringsarbetet inom våra tre samverkanskommuner Sotenäs, Munkedal och Lysekil. Strategin ska tydliggöra hur vi tillsammans kan använda digitaliseringen som verktyg för att driva samhällsutvecklingen mot bättre samhällsservice och öka invånarnas delaktighet. Genom strategin tar vi en aktiv roll i förändringsprocessen och styr digitaliseringen i stället för att styras av den.

Vår definition av digitalisering

Vår definition av digitalisering tar utgångspunkt i den, med stöd av forskning framtagna och nationellt vedertagna, definition som säger att "digitalisering är en metod för verksamhetsutveckling där digitala lösningar används för automatisering eller innovation".

Digitalisering är inte ett mål i sig utan handlar om verksamhetsutveckling och förändrade arbetssätt. Rätt använd kan digitaliseringen vara ett kraftfullt verktyg i all verksamhetsutveckling för att kunna möta de behov och önskemål som finns hos våra medarbetare, invånare, företag och besökare. Det handlar om att utifrån ett tydligt behovsperspektiv erbjuda digitala lösningar och skapa ett jämlikt och inkluderande samhälle.

Vår vision

Tillsammans och med digitalisering som kraft i vår utveckling skapar vi en framtid där digitala lösningar inspirerar till nytänkande, självständighet och delaktighet samt bidrar till goda mänskliga möten.

Våra strategiska vägval

Vi lär oss hela tiden

Vi har höga förväntningar på varandra i att använda och utveckla den digitala kompetens som behövs för att fullfölja vårt uppdrag.

Vi möter och stärker varandra och våra samhällsmedborgare där vi är. Vi ger varandra förutsättningar att vara med och formulera behoven samt bidra i de förändrings- och utvecklingsarbeten som krävs för att vi ska kunna dra nytta av möjligheterna som samhällets digitalisering för med sig.

Vi är innovativa

Vår utveckling kännetecknas av lösningar som svarar mot behov och efterfrågan för att skapa nytta för våra invånare, medarbetare, företag och besökare.

Vi har förmåga att ta hand om idéer till nya eller förbättrade lösningar. Våra användare involveras och är medskapande i förändringsarbetet och vi har utrymme att testa och lära. Vårt innovativa förhållningssätt kräver mod, uthållighet och samverkan där vi tar vara på våra egna förmågor och resurser samtidigt som vi är måna om att lära, ta till oss och dra nytta av vad andra gjort.



2024-01-12
Rev. 2023-12-19

Våra ledare visar mod och är uppmuntrande

Våra ledare agerar som förebilder genom ett modigt, ansvarstagande och uppmuntrande ledarskap. På så sätt bidrar de till att omfamna osäkerhet och minska rädslan för att göra fel samt till att utveckla en tillåtande och innovativ kultur.

Vi har organisatoriska och strukturella förutsättningar för nytänkande och samarbete för ett framgångsrikt utvecklings- och förändringsarbete där digitala lösningar skapar värde. Vi planerar för införanden och skapar förutsättningar för att följa upp nyttan med våra digitala satsningar. Vi vågar prova och vid behov göra riktningssändringar. Härigenom skapar vi förutsättningar för rätt prioriteringar utifrån behov.

Vi utvecklar genom modern infrastruktur

Vi säkerställer att kommunerna har likvärdiga, pålitliga digitala verktyg och plattformar som är sammanhållna och skalbara för att möjliggöra digital tillgänglighet och innovation.

Vi månar om enkelhet men gör inte avkall på säkerhet och det genomsyrar våra verksamheter på en rimlig nivå och är en naturlig del av utvecklingsarbetet.

Vi äger och utvecklar vår information så att vi kan använda den som en värdefull tillgång för att utföra vårt uppdrag.

Lars-Erik Hansson
Ekonomichef

Dnr: KS-2023-000286

Utökad budget för 2024

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att utöka budgetramarna 2024 enligt förslag:

- Kommunstyrelsen 650 tkr
- Valförbundsstyrelsen 300 tkr
- Barn- och utbildningsnämnden 1 850 tkr
- Samhällsbyggnadsnämnden 1 680 tkr (varav kapitalkostnader 50 tkr och 180 tkr i driftsanslag som ska användas 2024 för att utreda möjliga lösningar på en ny övergång över Örekilsälven)
- Investeringsbudgeten ökas med 550 tkr till en utomhusscen

Uppföljning av genomförandet ska ske i delårsrapporterna för april och augusti

Av den totala utökningen på 4 480 tkr är 830 tkr engångsinsatser som ska prövas i budgetarbetet inför 2025.

Sammanfattning

Regeringens budgetproposition för 2024 innebär utökade generella statsbidrag för Munkedals kommun med ca 7 mnkr. Sverigedemokraterna, Moderaterna och Kristdemokraterna har tagit fram förslag på satsningar för 2024 som har kostnadsberäknats.

Kommunfullmäktige beslutade i november att återremittera förslaget för ytterligare beredning och följande motivering: *Budgetförslaget ska kompletteras med utförliga underlag för vad de olika förslagen kommer att kosta samt kompletteras med konsekvensbeskrivningar samt behandlas av berörda nämnder innan beslut i kommunfullmäktige.*

Totalt kommer förslagen öka driftsbudgeten med 4,48 mnkr och investeringsbudgeten med 550 tkr.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har i sitt beslut tagit bort investeringsanslaget för en bro och föreslår att åtgärden istället inarbetas i ordinarie budgetarbete för år 2025 med plan 2026-2028.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden vill dock behålla det den utökade driftsanslaget om 180 tkr, som en engångsinsats 2024, att användas till att utreda förutsättningar för olika alternativ att nå målet om att koppla samman tätortsnära gångstråk och vandringsleder med "Maltes stig".

Av behandlingen i Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden så framgår behovet av mer utredning om broalternativet som en övergång av Örekilsälven. Kommunstyrelseförvaltningen föreslår att de 180 tkr i utökade anslag i Miljö-

och samhällsbyggnadsnämnden ram ska användas 2024 för att utreda möjliga lösningar på en ny övergång över Örekilsälven som skapar en attraktiv strandpromenad från Bråland till Maltes stig.

Förslagen har behandlats i nämnderna och har sammanställts i en bilaga.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-29

Bilaga Sammanställning av nämndernas underlag

Bilaga Digitala verktyg lågstadiet Munkedals kommun

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Ökade kostnader i enlighet med förslagen som beskrivs i denna tjänsteskrivelse

Hållbar utveckling – Social dimension

Verksamhetsförändringar kan genomföras enligt förslagen från nämnderna

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Utökade möjligheter till utomhusaktiviteter

Ylva Morén

Kommundirektör

Beslutet skickas till:

Ekonomichef, För fortsatt handläggning

Kommundirektör

Välfärdsnämnden

Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden

Kultur- och Utbildningsnämnden

Kommunstyrelsen

Sammanställning av nämndernas underlag till utökad budget 2024

Kommunstyrelsen

Förstärkning Munkedal 50 ÅR 50 tkr (engångsinsats)

Möjliggöra fler aktiviteter under jubileumsåret. Anslaget står till styrgruppens förfogande och säkrar finansieringen av såväl befintliga aktiviteter de eventuellt tillkommande evenemang.

Drogpreventiv Broschyr 50 tkr

Anslaget kommer användas till en broschyr som distribueras ut till målgruppen. Förslaget är att använda samma drogpreventions broschyr som använts i Sotenäs kommun.

Språktest vid nyanställning och språkinventering i samtliga verksamheter 250 Tkr

Mot bakgrund av att Socialstyrelsen har rekommendationer för språknivå i syfte att nå välfungerande arbetsplatser, finns behov av ett språkverktyg. Sju procent av landets kommuner har infört språktester för personalen inom vård och omsorg och fler är på gång. Kommuner som använt språkverktyg kan över tid se förbättringar/förändringar i personalens språkkunskaper.

Vanligast är att kommuner testar alla som jobbar eller söker jobb till funktionsstöd, äldreomsorg, skola, förskola och fritidshemsverksamhet. Det finns även några kommuner som testar all personal.

Den anställde/sökanden planerar själv tid för test via språkverktygets bokningssystem. Språktestet genomförs digitalt, där testtagaren tas emot, välkomnas och övervakas. Varje person får ett personligt mottagande av en testledare. Personen legitimeras, informeras och övervakas genom hela testet via skärmdelning samt två kameror från två vinklar samt ljud. De som inte klarar godkänd nivå och behöver utveckla sitt svenska språk, kommer att få stöttning från Komvux.

HR-avdelningen föreslås ansvara för språkverktyget och samordna språktesterna i samband med rekrytering. Omfattningen av testerna och screeningen av befintlig personal får anpassas efter det avsatta anslaget på 250 tkr

Förstärkning av kris och beredskapsarbete-kommunikation 300 tkr (engångsinsats).

Anslaget på 300 tkr fördelas på följande insatser:

Utbildning av krisledningsfunktioner 150 tkr

Kommunens krisledningsorganisation kommer under 2024 att organiseras enligt en stabsmodell som samtliga kommuner i Fyrbodal, Länsstyrelsen, Försvarsmakten och flera statliga myndigheter valt att använda. Införandet av modellen kommer att kräva specifika utbildningsinsatser och övning av funktioner.

Utrustning till särskilda trygghetspunkter 90 tkr

Specifik utrustning köps in och färdigställs för att användas i bland annat stabsarbete. Utrustningen utgörs bland annat av telefonladdare, powerbanks, pannlampor, megafoner, markeringsvimplar, multiladdare/laddstationer, vevradio, gasolbrännare, aluminiumfiltar, vattendunkar, vattenrenings-tabletter, lysstavar med mera.

Kommunikationsutrustning 20 tkr

Ytterligare två Rakelenheter köps in till krisledningen för krypterad radiokommunikation med blåljusverksamhet, statlig verksamhet och kommuner/regioner.

Informationsfolder 10 tkr

En informationsfolder till anställda tas fram. Foldern ska bland annat beskriva innebörden av att vara krigsplacerad i kommunen, hur krisorganisationen är uppbyggd och fungerar. Foldern delas ut vid en krisorganisation.

Utrustning till FRG 30 tkr

Frivilliga resursgruppen (FRG) har en viktig funktion vid störda förhållanden. Utrustning köps in till gruppens medlemmar för att underlätta i uppdraget, till exempel en ryggsäck med grundutrustning

Välfärdsnämnden

Arbetsskor 300 tkr

Personer som jobbar brukarna inom välfärdförvaltningen, 300 personer, går och står mycket i arbetet. Det kan leda till belastningsbesvär och skador i fötter, knän, ben, höfter samt rygg. Det kan även finnas andra risker i arbetsmiljön – som tunga och vassa föremål, smitta, kemikalier och halka. Arbetsskorna förebygger dessa risker, bland annat genom att vara ergonomiska, tvättbara i 60 grader samt stötdämpande. Arbetet nära andra människor inom vård och omsorg kan leda till att kläder och skor utsätts för kroppsvätskor och kan därmed bli en källa för spridning av bakterier och virus. Genom att skorna och kläderna stannar på arbetsplatsen när arbetspasset är slut bidrar arbetsgivaren och arbetstagarna till att minska smittspridningen i samhället.

Skor slits mycket, på grund av att medarbetarna i förvaltningen går och står mycket i arbetet. Fria arbetsskor är även en viktig ekonomisk fråga för flera av välfärdförvaltningens medarbetare.

Förslaget är att Munkedals kommun tillhandahåller skor för att medarbetaren ska använda de i tjänsten. Skor och arbetskläder får inte användas privat. Kläder och skor ska vara anpassade för yrket och vara obligatoriska att använda i arbetet.

I Inkomstskattelagen (11 kap. 9§) framgår att arbetskor som inte anses vara en skattepliktig förmån om de är utformade för tjänsten och lämpligen inte kan användas privat.

Kostnaden för lämpliga skor uppskattat till 600–1000 kr/par och år utifrån upphandlat sortiment av arbetskor. Årligen erbjuds ett par nya skor per anställd utifrån uppgift från annan kommun där det visat sig att skorna varit utslitna efter ett år. Höjd bör också tas för inköp till nyanställd personal under året, vilket innebär en framtida årlig ökad kostnad.

Kultur- och utbildningsförvaltningen

Ersätta en till en plattor/datorer för 1–3 med traditionella läromedel 500 tkr. Klassuppsättningar med plattor/datorer bibehålls

Plattorna har visat sig överlägset bäst lämpade för lägre åldrar. Det blir ett pedagogiskt verktyg som bidrar till kvalitetsökning jämfört med att använda datorer. Ett pilotprojekt genomfördes under 2023 på Hällevadsholms skola med goda resultat. I samband med detta testades och undersöktes även möjligheter att genomföra digitala prov vilket visades fungera. Plattorna ger pedagogiska möjligheter som inte går att göra med datorer. Till exempel så kan barnen dokumentera miljöer på utflykter i skogen. Använda QR-koder med mera. Andra kommuner som använt sig av plattor vittnar också om fördelarna inte minst när det gäller kostnaderna.

Se Bilaga – Kalkyl digitala verktyg lågstadiet Munkedals kommun.

Nackdelen är att det i dagsläget inte går att ha flera elever kopplade till en platta. Inköp av 1 platta per elev är samma kostnad som inköp av en dator på två elever, alltså klassuppsättningar.

Verksamheten önskar med anledning av ovan att ha tillgång till plattor för eleverna i lågstadiet. Huvudfokus ska dock vara användande av analoga läromedel. Eleverna i lågstadiet skriver i sina böcker vilket medför att nya klassuppsättningar behöver köpas oftare.

Klassuppsättningar köps in i följande ämnen: Ma, Sv, Eng, So och No

Digitala verktyg används när kursplansinnehåll så kräver och för att utveckla kvaliteten i undervisningen. Inga plattor delas ut och får inte tas med hem. Elever i behov av kompensatoriska insatser kan där så krävs undantas från denna regel.

Konsekvenser för elever: Med egna läroböcker får eleverna bättre förutsättningar i sitt lärande. Lättare att hålla i ordning. Främjar likvärdiga förutsättningar både inom och mellan skolorna.

Konsekvenser för medarbetare: Slipper kopiera material och kan lägga mer tid till undervisning. Lättare att hålla struktur. Lärarhandledning att tillgå.

Hur motverka eventuella risker: Riktlinjer ska tas fram för att motverka eventuell överanvändning av paddorna.

250 tkr till åk 4–9 som kompletterar den satsning som finns på läromedel i de riktade statsbidragen.

Klassuppsättningar köps in i följande ämnen: So och No och Sv.

Konsekvenser för elever: Bättre förutsättningar i sitt lärande. Främjar likvärdighet i undervisningen.

Konsekvenser för medarbetare: Slipper kopiera material och kan lägga mer tid till undervisning. Lättare att hålla struktur. Tillgång till lärarhandledning.

Hur motverka eventuella risker: Finns inga identifierade risker. Möjligen om förutsättningarna att erhålla bidrag förändras framöver.

1000 tkr till att införa programmering i skolan på högstadiet.

Munkedals kommun ska vara i framkant och utbilda för framtidens yrke. IT och dess möjligheter skall introduceras i rätt ålder.

Satsningen kommer att innebära att skoldagen förlängs tre dagar i veckan. Det finns i dagsläget möjligheter att anställa rätt kompetens. Under våren kommer medlen att till del nyttjas för kompetenshöjande insatser, rekrytering och lektionsplanering. Själva genomförandet startas upp läsåret 24/25. Viktigt att få till en bra schemaläggning och kunna informera och under våren. Finns ämnesplan på gymnasienivå som inspiration till att designa ett lämpligt innehåll för åk 7-9.

På skolan har man upparbetat ett koncept med mentorstid på morgonen. Då används tid från elevens val. Detta har visat sig mycket lyckosamt då det ger möjlighet att för mentorerna att bygga relationer, få kolla på närvaro/frånvaro snabbt och ger också eleverna möjlighet att jobba lite extra i de ämnen de har behov av. Detta upplägg vill verksamheten behålla. Elevens val kommer troligen på sikt att försvinna som ämne men det finns inget som hindrar att huvudmannen erbjuder mer tid till eleverna än vad timplanen kräver.

För att kunna erbjuda ytterligare ett ämne det vill säga programmering behöver fler lärare engageras för denna lektionstid. Det innebär 30 minuter i 18 grupper/vecka ytterligare vilket är 9 undervisningstimmar extra. Detta ryms inte inom befintlig lärarresurs. Det behöver också fördelas på 8–9 lärare

per dag (åk 7, 8, 9). Hur mycket extra tjänst som behöver anställas beror på hur vi kan hantera schemaläggning med den pedagog som ska undervisa i programmering samt vilka ämnesbehörigheter som behöver täckas upp. Det går således inte att beräkna fullt ut i dagsläget.

De elever som inte väljer programmering kan få möjlighet att välja andra aktiviteter som extra tid i annat ämne, tid till kulturskolans utbud etc.

Konsekvenser för elever: Väl förberedda inför framtidens digitala utveckling. Kan höja motivationen för en del elever. Mer tid för elever som har behov i andra ämnen under terminerna vilket finns evidens för att det är oftast mer gynnsamt än lovskola. Kan bli mer håltimmar. Längre skoldagar.

Konsekvenser för medarbetare: Innebär mindre tid för samplanering och konferenstid. Kan påverka utvecklingen av undervisningen. Kan ge möjlighet till längre raster – för och efterarbete.

Hur motverka eventuella risker: Dialog med berörda för att hitta möjliga lösningar.

100 tkr till drogförebyggande insatser.

Med hjälp av den här satsningen är kan fler timmar köpas av skolläkaren för föreläsningar på föräldramöten och för personal. (25 tkr)

Lägga ut korta inspel som notiser på Unikum/Meitner.

Folkhälsostrategen kommer att vara med på föräldramöten enligt årshjul.

Bjuda på fika på föräldramöten. (25 tkr)

Anlita Hälsokällan eller annan utomstående organisation/medverkan (25 tkr)

Inköp av material, litteratur mm. (25 tkr)

Broschyrmaterial delas ut. (tas fram av KS)

Konsekvenser för elever: Förbättrad insikt i hur droger kan påverka liv och hälsa. Bättre förutsättningar att lyckas i skolan, med sitt privatliv och arbete.

Konsekvenser för medarbetare: Elever som kan koncentrera sig på lektionerna, mer närvarande elever, lättare att lyckas med sitt uppdrag som lärare.

Hur motverka eventuella risker: Finns inga identifierade risker med satsningen. Viktigt att utveckla arbetet med drogförebyggande insatser över tid.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Anställning -MEX-handläggare 700 tkr.

Befattning för att aktivt jobba med strategisk markförsörjning, försäljning av tomter och olika projekt.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har idag en kombinerad tjänst, där enhetschefen för plan-, bygg- och MEX-enheten hanterar kommunens MEX-frågor parallellt med sin chefsroll.

Ur arbetsmiljösynvinkel är detta inte önskvärt, då chefsrollen i den tredelade enheten (plan-, bygglov- och MEX) blir alltmer komplex och kräver övergripande styrning och ledning i olika ärenden, vilket gör att MEX-uppgifter ofta får stå tillbaka för andra prioriterade uppdrag.

Förslaget innebär en anställning av en MEX-handläggare på heltid, för att aktivt kunna jobba med kommunens strategiska markförsörjning, uppföljning av arrenden och andra typer av markupplåtelse, men-som också kan vara stöd i detaljplanarbetet med exploaterings- och markfrågor, vid förhandlingar samt bistå i fastighetsjuridiska frågor.

Tillkommande kostnader för kompetensutveckling, liksom för dator och programvaror bedöms redan finnas i förvaltningens budget.

Konsekvenser för förvaltningen: Att få tillgång till kompetens från en handläggare som är specialiserad på juridik och hantering av markfrågor kommer att innebära att förvaltningen kommer att kunna arbeta mer aktivt med strategisk markförsörjning.

Konsekvenser för medarbetare: Enhetschefen kommer att till större del få ägna sig åt styrning och ledning, men också åt strategiskt arbete för att bl. a. underlätta den kommunala planeringen, och utveckla nya tjänster till stöd för såväl medarbetare som allmänhet.

För handläggare av detaljplaner kommer stöd från MEX-handläggare innebära att man kan få mer stöd internt i juridiska frågor, samt i att upprätta avtal om markinköp och att hålla dialog med allmänhet, vägföreningar eller andra aktörer och intressenter.

Hur motverka eventuella risker: Förvaltningen kan inte se några direkta risker annat än att organisationen behöver förhandlas med de fackliga organisationerna, samt att en till delar ny arbetsform behöver implementeras. Processkarta uppdateras för markförsörjningsprocessen.

Kompensation för ökade livsmedelspriser 500 tkr.

Kunna bibehålla en god kvalitet på maten.

En ökad driftram för livsmedelsinköp skulle innebära en ökad möjlighet att satsa på ekologisk och närproducerad mat, att återinföra möjlighet till frukost för åk 7–9 och andra kort- och långsiktiga satsningar inom skol- och äldreomsorgsmaten.

Konsekvenser för elever och medarbetare inom MSBN verksamhetsområde:
Bättre förutsättningar för att ge elever en hälsosam och bra kost, och som i sin tur kan bidra till ett bättre lärande hos eleverna.

Konsekvenser för medarbetare inom KUN verksamhetsområde:
Bättre förutsättningar för medarbetare inom skolan att bedriva den pedagogiska verksamheten.

Hur motverka eventuella risker: Finns idag inga identifierade risker, såvida inte förutsättningarna för att erhålla bidrag förändras framöver.

Utomhusscen Örekilsparken 50 tkr (ökade kapitalkostnader). Möjliggöra fler evenemang.

Satsningen kommer att innebära möjlighet att genomföra mindre kulturevenemang (musik, teater och sång) i vackra Örekilsparken, och att genom ett varierat utbud marknadsföra parken på annat sätt än bara genom fysisk aktivitet. Med infrastruktur på plats är förhoppningen att såväl invånare, besökare, men också närings- och föreningsliv får upp ögonen för möjligheterna, och kan bidra till fortsatt platsutveckling.

Målet är att skapa en mötesplats, där människor kan träffas, utbyta erfarenheter och därigenom bidra positivt till det sociala utbytet mellan generationer.

Konsekvenser för medborgare:
Genom satsningen skapas en arena för fortsatt satsning på kultur-aktiviteter, men kan också användas för andra ändamål i såväl den kommunala verksamheten som för företag- och föreningsevent.

En mötesplats där människor kan träffas över generationsgränser, och kan bidra till en ökad förståelse för samhället och samhällsutvecklingen.

Konsekvenser för medarbetare inom KUN, VFN och MSBN-verksamhetsområden:

Scenen skapar möjlighet för ökade utomhusaktiviteter för såväl ordinarie utbildningar inom skol-/förskole- och kulturskolans verksamhet, men också för äldre eller andra brukargrupper inom omsorgen liksom för övriga förvaltningar.

Hur motverka eventuella risker:

Motsvarande anläggningar riskerar att utsättas skadegörelse och/eller klotter, men det kan motverkas genom att göra platsen attraktiv för och genom att

ha kontinuerlig tillsyn. Anläggningar av den här typen kräver också fortlöpande underhåll och ev. reparationer/klottersanering vid behov.

En ny bro Örekilsälven 180 tkr (ökade kapitalkostnader)

Sammanlänkar promenadstråk från Örekilsparken med Maltes stig.

Satsningen skulle innebära att skapa förutsättningar för en attraktiv strandpromenad från Bråland till Maltes stig, och kunna koppla ihop den med såväl Bohusleden som Kuststigen. Brokonstruktioner är kostsamma investeringar och kräver fortlöpande inspektioner och besiktningar.

Konsekvenser för medborgare

Förvaltningens ändringsförslag innebär att fler alternativ än en bro över Örekilsälven ska utredas och läggas fram för politiskt beslut, för att sedan låta investeringsåtgärden arbetas in i ordinarie budgetprocess.

Utredningen kommer att innebära att projektet förskjuts en tid framåt, men samtidigt kan genomförandetiden kanske förkortas om det upptäcks andra lösningar än brobyggnation.

Föreslagen ändring mot tidigare förslag: Förvaltningen föreslår att satsningen enligt tidigare förslag om investeringspost om 2 mkr utgår, och att åtgärden istället inarbetas i ordinarie budgetarbete för år 2025 med plan 2026–2028.

Föreslagen utökad driftram om 180 tkr (kapitalkostnader) föreslås behållas som en engångsinsats 2024, att användas till att utreda förutsättningar för olika alternativ att nå målet om att koppla samman tätortsnära gångstråk och vandringsleder med "Maltes stig".

Konsultkostnader för utredning av tidigare utförda geotekniska åtgärder 250 tkr (engångsinsats).

Satsningen kommer att innebära att förvaltningen kan ta in externt stöd/kompetens i arbetet med att följa upp att tidigare genomförda åtgärder fått avsedd effekt, och att vid behov förutse och vidta planering för ev. ytterligare åtgärder om så skulle erfordras.

Målsättningen är också att klarlägga behov av kommande geotekniska utredningar/insatser.

Konsekvenser för medborgare:

Efter genomförd uppföljning kan förvaltningen genom olika informationsinsatser visa på att arbetet med klimatrelaterade risker tas på allvar, och att uppföljning av tidigare genomförda åtgärder sker fortlöpande och på så sätt skapar förtroende och trygghet i samhället.

Konsekvenser för medarbetare inom MSBN verksamhetsområde:
Förvaltningen saknar idag resurser för att följa upp åtgärder av det här slaget, vilket innebär att en upphandling inom kompetensområdet först behöver genomföras, och att sedan avtal tecknas med behörig entreprenör.

Hur motverka eventuella risker:

Genom att redan i detaljplanearbetet ha med geotekniska förutsättningar, utredningar och ställningstaganden, samt att vidta ev. föreslagna åtgärder kan klimatrelaterade risker förebyggas. För säkerhet över tid krävs dock fortlöpande uppföljning och dokumentation, av såväl identifierade risker som genomförda åtgärder.

Digitala enheter i lågstadiet BoU Munkedals kommun

Leasingkostnader:	
Elevdator 3år	345 kr/mån
Elevdator 4år	284 kr/mån
Surfplatta	172kr/mån
Utköpt elevdator	700 kr/år/st + 99 kr/mån teknisk support från IT

1.

HT23/VT24	Surfplatta	Dator	Dator
	ÅK1	ÅK2	ÅK3
Hedekas skola	13	11	16
Hällevadsholms skola	34	29	35
Munkedalsskolan	44	47	44
Bruksskolan	27	33	34
Summa dig. enheter	118	120	129
Årlig kostnad	243 552 kr	496 800 kr	439 632 kr
Total			1 179 984 kr

Alla elever i åk1 har fått surfplatta vid början av skolterminen HT23 och ska behålla surfplattor 3 år (tills de går över till mellanstadiet). Elever i åk använder datorer som var delade digitala. verktyg sedan tidigare och har ett år kvar i leasingavtalet. Elever i åk3 har fått nya datorer vid början av terminen HT23 med leasing på 4 år.

2.

HT24/VT25	Surfplatta	Surfplatta	Dator
	ÅK1	ÅK2	ÅK3
Hedekas skola	18	13	11
Hällevadsholms skola	39	34	29
Munkedalsskolan	45	44	47
Bruksskolan	39	27	33
Summa dig. enheter	141	118	120
Årlig kostnad	291 024 kr	243 552 kr	226 560 kr
Total			761 136 kr

Elever i åk1 och åk2 använder surfplattor som leasas på 3 och följer med eleven under hela lågstadiet. Elever i åk3 använder datorer som de har använt året innan när de var elever i åk2. BoU köper ut dessa datorer för engångskostnad 700 kr/dator + 99kr/mån/dator för IT teknisk support efter leasingavtalet upphör (2024-09-30)

OBS!!	Besparing mellan terminer HT23/24 och HT24/VT25	418 848 kr
OBS!!	Besparing som gäller budgetten för år 2024	174 520 kr

3.

HT25/VT26	Surfplatta	Surfplatta	Surfplatta
	ÅK1	ÅK2	ÅK3
Hedekas skola	108	18	13
Hällevadsholms skola		39	34
Munkedalsskolan		45	44
Bruksskolan		39	27
Summa dig. enheter	108	141	118
Årlig kostnad	222 912 kr	291 024 kr	243 552 kr
Total			757 488 kr

Elever i lågstadiet använder surfplattor. Det är sista året av leasingavtalet för surfplattor som använder elever i åk3. När de börjar åk4 då får de datorer som leasas på 3 år.

Digitala enheter i lågstadiet BoU Munkedals kommun

Leasingkostnader:	
Elevdator 3år	345 kr/mån
Elevdator 4år	284 kr/mån
Surfplatta	172kr/mån

1.			
HT23/VT24	Surfplatta	Dator	Dator
	ÅK1	ÅK2	ÅK3
Hedekas skola	13	11	16
Hällevadsholms skola	34	29	35
Munkedalsskolan	44	47	44
Bruksskolan	27	33	34
Summa dig. enheter	118	120	129
Årlig kostnad	243 552 kr	496 800 kr	439 632 kr
Total	1 179 984 kr		

Alla elever i åk1 har fått surfplatta vid början av skolterminen HT23 och ska behålla surfplattor 3 år (tills de går över till mellanstadiet). Elever i åk använder datorer som var delade digitala verktyg sedan tidigare och har ett år kvar i leasingavtalet. Elever i åk3 har fått nya datorer vid början av terminen HT23 med leasing på 4 år.

2.			
HT24/VT25	Surfplatta	Delad dator	
	ÅK1	ÅK2	ÅK3
Hedekas skola	18	13	11
Hällevadsholms skola	39	34	29
Munkedalsskolan	45	44	47
Bruksskolan	39	27	33
Summa dig. enheter	141	60	62
Årlig kostnad	291 024 kr	248 400 kr	256 680 kr
Total	796 104 kr		

Elever i åk1 använder surfplattor som är i sin andra leasingår.
Elever i åk2 och åk3 delar datorer som leasas på 3 år.

3.			
HT25/VT26	Surfplatta	Delad dator	
	ÅK1	ÅK2	ÅK3
Hedekas skola	108	18	13
Hällevadsholms skola		39	34
Munkedalsskolan		45	44
Bruksskolan		39	27
Summa dig. enheter	141	72	60
Årlig kostnad	291 024 kr	298 080 kr	248 400 kr
Total	837 504 kr		

Elever i åk1 använder surfplattor som är i sin tredje (sista) leasingår.
Elever i åk2 och åk3 delar datorer som leasas på 3 år.

Nu har vi inga surplattor på leasing och vi kan börja med nytt plan!

4.			
HT26/VT27	Delad dator	Delad dator	Dator
	ÅK1	ÅK2	ÅK3
Hedekas skola	120	108	18
Hällevadsholms skola			39
Munkedalsskolan			45
Bruksskolan			39
Summa dig. enheter	60	54	141
Årlig kostnad	248 400 kr	223 560 kr	480 528 kr
Total	952 488 kr		

Elever i åk1 och åk2 delar datorer som leasas på 3 år.
Elever i åk 3 använder personliga datorer som leasas på 4 år.

Lars-Erik Hansson
Ekonomichef

Dnr: KS-2023-000313

God ekonomisk hushållning 2024 - Munkedal Vatten AB

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar godkänna definitionen för uppfyllande av god ekonomisk hushållning gällande Munkedals vatten AB

Sammanfattning

Enligt Kommunallag (2017:725) 11 kap. 1§ ska kommunala bolag ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet.

Munkedals vatten AB har tagit fram förslag på definition för att Munkedal Vatten AB ska ha en god ekonomisk hushållning. Det är att bolaget ska uppnå minst 50 % av angivna verksamhetsmål samt uppnå de båda finansiella målen.

Verksamhetsmålen är:

Minska mängden externt köpt energi

För att uppnå målet ska följande åtgärder genomföras

- Installering av solceller, Dingle avloppsreningsverk
- Installering av värmepump, Hedekas

De finansiella målen gäller:

Kostnadstäckning

Betalningsförmåga

För att uppnå målen ska följande vara uppfyllt

För varje enskilt år ska kostnaderna täckas av intäkterna + tidigare års överuttag.

Bolaget ska ha en hög kassalikviditet, d.v.s. betalningsförmågan på kort sikt ska vara god.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-29

Protokoll nr 6 2023-11-30 § 8

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Uppfylls målen bidrar detta till en bra ekonomi för bolaget

Hållbar utveckling – Social dimension

Inga särskilda konsekvenser

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Ett VA bolag med bra ekonomi gör att verksamheten kan bedrivas i enlighet med de planer som finns i bolagets budget. Det ger förutsättningar för att verksamheten ska kunna bedrivas på ett bra sätt inom miljöområdet

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:

VD, Munkedals vatten AB, För fortsatt handläggning
Ekonomichef, Västvatten AB, För fortsatt handläggning

Handläggare:
Madelene Ahl
Tfn: 0522-63 88 04

Protokoll nr 6 för Styrelsemöte – Munkedal Vatten AB

Tid: Torsdag 30 november 2023, kl 09:00-15:00

Plats: Ljungskile Folkhögskola

Närvarande ledamöter:

Henrik Palm (M), ordförande
Per-Arne Brink (S), vice ordförande
Terje Skaarnes (SD)
Mikael Hultengren (SD)
Sabina Fremark (KD)
Mikael Kettil (S)
Leif Svensson (C)

Närvarande suppleanter:

Fredrik Fylksjö (SD)
Hans-Olof Hansson (C)

Lekmannarevisor:

Kjell Olseke (SD)

Närvarande tjänstemän:

Peter Johansson, VD
Madelene Ahl, administratör

§ 1 Mötet öppnas av Henrik Palm

§ 2 Upprop förrättas

§ 3 Dagordningen godkänns.

§ 4 Protokollet justeras av Leif Svensson

§ 5 Föregående protokoll godkänns och läggs till handlingarna

§ 6 Gemensam information
- Möten under 2024
- Rapport förbättringsgruppen

§ 7 Fördjupningsinformation
- Dricksvattendirektiv

Handläggare:
Madelene Ahl
Tfn: 0522-63 88 04

§ 8 Beslut – God ekonomisk hushållning 2024, Munkedal Vatten AB**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse, God ekonomisk hushållning 2024 - Munkedal Vatten AB,
Dnr 2023/190

Styrelsen beslutar

att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta om god ekonomisk hushållning 2024 för Munkedal Vatten AB.

§ 9 Beslut – Munkedals avloppsreningsverk**Styrelsen beslutar**

att utredningen för att utöka kapaciteten på Munkedals avloppsreningsverk skjuts upp två år och startas därefter under förutsättning att inkoppling har påverkat belastningen i tillräckligt hög utsträckning eller annan påverkan på tillståndet uppkommit.

§ 10 Information

- Fisketorp

§ 11 VD informerar

- Möte med Arctic Paper
- Inbjudna till ett möte med branschorganisationen Fastighetsägarna

§ 12 Övriga frågor

Inga övriga frågor

§ 13 Mötet avslutas

Digital signering

Henrik Palm (ordförande)

Digital signering

Leif Svensson (justerare)

Digital signering





Peter Johansson (VD)

Digital signering

Madelene Ahl (sekreterare)

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat med Addo Sign säkra digitala signatur.
Undertecknarens identitet registreras fysiskt i det elektroniska PDF-dokumentet och visas nedan.
Alla tider anges i koordinerad universell tid (Coordinated Universal Time, UTC).

Undertecknare

 <p>Lars Peter Johansson VD DrubPOhutQmHw+bX2g+xzw</p> <p>2023-11-30 17:06:35Z</p>	 <p>PER ERLAND HENRIK PALM MVAB 8aPqVC6/4rldeAp3LP8b2A</p> <p>2023-11-30 17:10:50Z</p>
 <p>LEIF SVENSSON Munkedal Vatten AB Psc/p1d8Q62bHk4RYLiMNw</p> <p>2023-11-30 17:11:48Z</p>	 <p>Anna Madelene Ahl LBmfmyMqTJKGwt7qAeM5Fw</p> <p>2023-12-01 05:41:15Z</p>

Dokument i försändelsen

2023-11-30. Protokoll nr 6. Styrelsemöte Munkedal Vatten AB.pdf

Detta dokument



Dokumentet signeras digitalt med den säkra signeringstjänsten Addo Sign. Signaturbeviset i dokumentet säkras och valideras med det matematiska hashvärdet för originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. Alla kryptografiska signeringsbevis är inbäddade i PDF-dokumentet ifall de ska användas för validering i framtiden.

Hur man verifierar dokumentets äkthet

Dokumentet är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När dokumentet öppnas i Adobe Reader ser det ut att vara signerat genom Addo Sign signeringstjänst.



Datum: 2023-10-06
Dnr: 2023/190

Dokumentnamn	Dnr MVAB
God ekonomisk hushållning 2024 – Munkedal Vatten AB	2023/190

Utfärdare (namn, tfn)	Godkänd av (namn, tfn)	Datum	Utgåva
J. Strömberg, 0522-63 88 27	P. Johansson, 0522-63 89 90 Styrelse MVAB	2023-11-30	1

Reviderad	Ändringen avser:

God ekonomisk hushållning 2024 – Munkedal Vatten AB

Enligt Kommunallag (2017:725) 11 kap. 1§ ska kommunala bolag ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Vår definition för att Munkedal Vatten AB ska ha en god ekonomisk hushållning är att bolaget ska uppnå minst 50 % av de i detta dokument angivna verksamhetsmål samt uppnå de båda finansiella målen.

Bolagsmål 1 - Arbeta förebyggande och strukturerat för att minska verksamhetens miljö och klimatpåverkan

Verksamhetsmål 1 - minska mängden externt köpt energi

Beskrivning	Mål 2024	Uppföljning
Installering av solceller, Dingle avloppsreningsverk	49 000 kwh/år*	Måluppföljning sker vid delårs- och årsbokslut av driftschef och ytterst VD

*Uppskattad energieffektivisering utifrån leverantörens angivna effekt. Genomförd åtgärd innebär uppnått mål.

Verksamhetsmål 2 - minska mängden externt köpt energi

Beskrivning	Mål 2024	Uppföljning
Installering av värmepump, Hedekas	4 000 kwh/år*	Måluppföljning sker vid delårs- och årsbokslut av driftschef och ytterst VD

*Uppskattad energieffektivisering utifrån leverantörens angivna effekt. Genomförd åtgärd innebär uppnått mål.

Bolagsmål 3 - Ekonomisk stabilitet

Finansiellt mål 1 - Kostnadstäckning

Beskrivning	Mål 2024	Uppföljning
För varje enskilt år ska kostnaderna* täckas av intäkterna** + tidigare års överuttag	100 %	Måluppföljning sker vid delårs- och årsbokslut av ekonomichef och ytterst VD

* Om ett enskilt års kostnader överstiger det enskilda årets intäkter ska detta underuttag återställas med hjälp av överuttag inom tre år.

** Om ett enskilt års intäkter överstiger det enskilda årets kostnader ska detta överuttag antingen återställas inom tre år eller läggas i en VA-fond.

Finansiellt mål 2 - Betalningsförmåga

Beskrivning	Mål 2024	Uppföljning
Bolaget ska ha en hög kassalikviditet*, d.v.s. betalningsförmågan på kort sikt ska vara god	100 %	Måluppföljning sker vid delårs- och årsbokslut av ekonomichef och ytterst VD

*Vid beräkning inkluderas outnyttjad checkkredit i omsättningstillgångarna.

Peter Karlsson
Förvaltningschef

Dnr: KS-2024-000040

Vattentjänstplan för Tanums kommun 2024–2036

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrandet att Munkedals kommun inte har något att erinra över samrådshandling för Tanums kommuns vattentjänstplan.

Sammanfattning

Tanums kommun har 2024-01-19 inkommit med önskemål om yttrande över samrådshandlingar för vattentjänstplan 2024–2036.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har granskat handlingen och kan konstatera att planen ej berör Munkedals kommuns planering eller befintliga vattentäkter, varför Munkedals kommun inte har något att erinra mot Tanum kommuns vattentjänstplan 2024–2036 (samrådshandling).

Beslutsunderlag

Samrådshandling Tanum kommuns vattentjänstplan 2024-2036, daterad 2024-01-19 (presenterad på www.tanum.se)

Följebrev Tanum kommuns vattentjänstplan 2024-2036, daterat 2024-01-19.

Sändlista Tanum kommuns vattentjänstplan 2024-2036, daterad 2024-01-19.

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Inga konsekvenser.

Hållbar utveckling – Social dimension

Inga konsekvenser.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Inga konsekvenser.

Ylva Morén

Kommundirektör

Beslutet skickas till:

Tanums kommun, mbn.diarium@tanum.se

Kommunstyrelsen

Samhällsbyggnadsnämnden

Vattentjänstplan för Tanums kommun 2024–2036 Följebrev till samråd.

Förslag till Tanums kommuns vattentjänstplan 2024–2036 är ute på samråd under tiden **22 januari till 19 februari 2024**.

Under samrådet har du möjlighet att ta del av förslaget och lämna dina synpunkter. Anledningen till samråd är dels att förbättra beslutsunderlaget genom att få tillgång till den kunskap och synpunkter som finns, dels att ge berörda möjlighet till insyn och påverkan.

Samråd



Granskning



Antagande

Vad är en vattentjänstplan?

Vattentjänstplanen beskriver, enligt lagen om allmänna vattentjänster (2006:412), kommunens långsiktiga planering för hur behovet av allmänna vattentjänster ska tillgodoses och inkluderar en skyfallsplan för allmänna vatten- och avlopps (VA)-anläggningar, samt en miljökonsekvensbeskrivning. Vattentjänstplanen inkluderar även VA-utbyggnadsplanen som redogör för de områden som kommunen planerar att bygga ut kommunalt vatten- och avloppsnät till.

Vid årsskiftet 2022/2023 inträdde en rad ändringar i lagen om allmänna vattentjänster, en av dessa ändringar innebar att varje kommun ska ha en vattentjänstplan. *Allmänna vattentjänster* innebär den kommunala försörjningen och hanteringen av dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

Vilka handlingar ingår i samrådsförslaget?

- Vattentjänstplan för Tanums kommun_samrådsförslag
- Bilaga 1 VA-verksamhetsområden
- Bilaga 2 Bebyggelsegrupper med enskilt VA
- Bilaga 3a VA-utbyggnadsplanen
- Bilaga 3b VA-utbyggnadsområden- områdesvis
- Bilaga 3c VA-utbyggnadsområden- översikt
- Bilaga 4 Skyfall och stigande havsnivåer- Plan för allmänna VA-anläggningar
- Bilaga 5 Miljökonsekvensbeskrivning

Hur kan jag få mer information om samrådsförslaget?

Samrådshandlingarna finns tillgängliga på kommunens hemsida:
www.tanum.se/vattentjanstplan

Samrådshandlingarna finns även tillgängliga i fysisk form på följande platser under granskningstiden:

Tedacthuset, entré H, Storemyrsvägen 2, Tanumshede
Öppettider: måndag-fredag 8:00-16:30

Biblioteken i Tanumshede, Fjällbacka och Backa
Öppettider varierar

Vill du veta mer? Hör gärna av dig.

Allmänna frågor om vattentjänstplanen: Maya Strömgren, plan- och kartavdelningen.

Frågor om VA-utbyggnadsplanen: Karin Görfelt, VA-avdelningen.

Telefon: 0525-180 00 (kundcenter)

E-post: mbn.diarium@tanum.se

Har du synpunkter?

Vi vill ha dina synpunkter på samrådsförslaget **senast den 19 februari 2024**.

Skriv ner dina synpunkter och skicka till ett av följande alternativ:

- mbn.diarium@tanum.se
- eller*
- Tanums kommun, Miljö- och byggnadsförvaltningen, Plan- och kartavdelningen, 457 81 TANUMSHEDE

Märk ärendet med ”Vattentjänstplan-samråd”.

Vad händer sedan?

Efter genomfört samråd kommer inkomna synpunkter att sammanställas, bemötas och publiceras i en samrådsredogörelse. Nästa skede i processen är framtagande av en granskningsversion. Planen kommer ställas ut för granskning under fyra veckor. Efter granskningen kommer ett slutgiltigt förslag att tas upp i kommunfullmäktige.



TANUMS
KOMMUN

Miljö- och byggnadsförvaltningen
Plan- och kartavdelningen

Datum

Ärende
PLAN.2023.695

39

SÄNDLISTA: Samråd Tanum kommuns vattentjänstplan

I samrådskretsen ingår

- Länsstyrelsen Västra Götaland
- Havs- och vattenmyndigheten
- Vattenmyndigheten
- Räddningstjänsten
- Grannkommuner
- Naturskyddsföreningen norra Bohuslän
- Lantbrukarnas riksförbund Västra Götaland
- Samhällsföreningar i kommunen
- Samfällighetsföreningar i VA-utbyggnadsområdena
- Miljö- och byggnadsnämnden Tanums kommun
- Tekniska nämnden Tanums kommun
- Tanums hamnar

Alla på sändlistan har fått hänvisning till hemsidan www.tanum.se/vattentjanstplan för samtliga samrådshandlingar samt information om var handlingarna finns att tillgå i fysisk form.

Utöver samrådskretsen har samrådet annonserats på kommunens hemsida www.tanum.se, på sociala medier och i det lokala annonsbladet Veckovis.

Peter Karlsson
Förvaltningschef
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Dnr: KS-2022-000179

Åtgärdsvalsstudie för Norra Bohusbanan, Uddevalla-Strömstad

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna förvaltningens förslag till remissyttrande, och att överlämna det till Trafikverket.

Sammanfattning

Trafikverket har under ett drygt års tid drivit en studie om Norra Bohusbanan, ett arbete som Munkedals kommun medverkat i genom såväl politisk som tjänstemannarepresentation. Syftet med studien har varit att, i dialog med berörda aktörer längs banan, beskriva banan, dess funktion och dess brister samt att ta fram åtgärder som medger en trafikering i enlighet med Västra Götalandsregionens målbild.

Den framtagna rapporten ska kunna utgöra ett beslutsunderlag för alla parter, men framför allt för Trafikverket inför revideringen av den nationella planen för infrastruktur.

Av studien framgår nulägesbeskrivning, förslag till åtgärder för att framtidssäkra Bohusbanan, förslag till utveckling av stationsmiljöer men också åtgärder för att öka säkerheten längs banan.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, daterad 2024-01-29 (Denna handling)

Yttrande (PM), daterat 2024-01-30

Bilaga 3: Bruttolista åtgärder, reviderad datum 2023-10-20

Bilaga 2: Studerade åtgärder, daterad 2024-XX-XX

Bilaga 1: Stationsmiljöer – studerade åtgärder, daterad 2023-XX-XX

Åtgärdsvalsstudie Norra Bohusbanan Uddevalla-Strömstad, daterad 2024-XX-XX

Remiss Missiv_, daterat 2023-09-18

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

En utveckling av Bohusbanan ger en förbättrad möjlighet att pendla, vilket ökar områdets attraktivitet, vilket i sin tur kommer ge möjlighet att stärka den ekonomiska utvecklingen.

Hållbar utveckling – Social dimension

Föreslagna åtgärder kommer att öka säkerheten invid banan och vid plankorsningar, samt skapa förutsättningar för enklare pendling längs hela norra Bohusbanan.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Genom föreslagna åtgärder kommer såväl antalet avgångar från Munkedal som hastigheten på Norra Bohusbanan att kunna öka, vilket leder till bättre pendlingsmöjligheter för såväl ut- som inpendling till kommunen.

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:

Trafikverket (inkluderat yttrande enligt PM)
Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden
Kultur- och Utbildningsnämnden
Näringslivsutvecklare
Säkerhetsstrateg
Miljöstrateg
Slutarkiv

Diarienummer: KS-2022-000179

Datum: 2024-01-29

Yttrande remiss Åtgärdsvalsstudie Norra Bohusbanan (Trv 2022/6226)

Inledning

Munkedals kommun är mycket positiva till de inriktningar som framgår av åtgärdsvalsstudien, och till de föreslagna åtgärder som framgår av såväl bilaga 1 som 2, vilka sammanställts i bilaga 3 (bruttoåtgärdslista). En strategisk upprustning av Bohusbanan med tillhörande anläggningar, kommer att långsiktigt säkra besöks-, arbets- eller annan pendling i norra Bohuslän.

Särskilt vill Munkedals kommun framhäva vikten av att också suicidpreventiva åtgärder vidtas, i enlighet med VGU (Vägar och Gators Utformning) och Trafikverkets Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025, då Bohusbanan passerar många tätorter.

Synpunkter

Munkedals kommun lämnar härmed följande mer detaljerade synpunkter på åtgärdsvalsstudiens innehåll:

Huvudhandling

- 1) Sida 11, 3.5, tredje punktsatsen: Översiktsplan 2040 har varit ute på samråd, och bedöms kunna antas sent 2024 eller som senast första kvartalet 2025.
- 2) Sida 20, 5.1.3, texten "Bland dessa framträder Örekilsälven vid Munkedal, som är ett av Anråsälvens biflöden", verkar inte stämma enligt VISS (Vatteninformationssystem/Vattenmyndigheterna).
- 3) Sida 23, 5.3.1, texten "Av stationsbyggnaderna är de i XX rivna samt de i XX sålda. Övriga stationer finns kvar i varierande skick." Texten stämmer inte, se kommentar bilaga 1, punkt 3 nedan.
- 4) Sida 28, bör tilläggas Örekilsälvens fiske och Kynnefjälls Natur som viktiga målpunkter.
- 5) Sida 36, anses att även Lysekils Hamn bör nämnas i detta sammanhang.
- 6) Sida 49, bör tilläggas Utvecklingscentrum Munkedal i Dingle som viktig plats för vuxenutbildning och naturbruksgymnasium till vilken såväl lärare som elever pendlar från utbildningsnod Norra Bohuslän.
- 7) Sida 61: Munkedals kommuns befolkningsmål är satt till 11500 år 2040.
- 8) Generellt föreslås att inte använda förkortningar utan att de förklaras, ex. v. NJDB.

Bilaga 1:

- 1) Generellt anser Munkedals kommun att det krävs en vidare utredning för att höja attraktiviteten och tillgängligheten till stationsläget i såväl Dingle som Hällevadsholm.
- 2) Munkedals kommun vill värna möjligheten att även i framtiden kunna nyttja den del av Lysekilsbanan som går inom kommunen, bl a för att på sikt kunna möjliggöra företags- eller andra etableringar i Håby- och Gläborgsområdet.
- 3) Munkedals stationshus är sedan 2023-05-03 i kommunal ägo, och vänthallen har hållits öppen under vintern 2023-2024 dagtid mellan kl. 06.45 – kl. 15.45. (jmf även bildtext sida 10, figur 6)
- 4) Att stationshuset nu ägs av kommunen innebär också att skötseln av utomhusytorna har förbättrats jmf med tidigare. (jmf bildtext sida 11, figur 7)

Bilaga 2:

- 1) Av handlingen framgår ett antal studerade åtgärder för vilka det angetts "Ansvarig för genomförande", här behövs ytterligare förtydliganden i sista stycket under 2.2 vad avser finansiering av respektive åtgärd.

Bilaga 3:

- 1) Inga synpunkter.

Peter Karlsson
Förvaltningschef
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Bruttolista åtgärder ÅVS Norra Bohusbanan

2023-04-27 rev 2023-10-20

Låg < 10
Medel 10-50
Hög 50-100
Mycket hög: 100-Kort: < 5 år
Medel: Inom
nuvarande nationella
plan
Lång: Efter 2034

id (nytt)	åtgärd	beskrivning	Inri kategori	plattspecifik (ej allmän)	kvart (ej bortvald)	Åtgärdskategori	Ambitionsnivå	kommentar/ motivering till bortvald	Miljöpåverkan (natur och kulturvärden)	effekt	steg (1-4)	bedömd kostnad (mkr)	kostnadsbedömd genom	svarar mot mål	svarar mot brist	ansvarig för genomförande	nytta	tidsperspektiv
2	Stängslingåtgärder	Sätt upp stängsel i Hällevadsholm för att minska möjligheten för personer att gena över spåren. Problem med spårspring: Se rapporter från förare samt upptrampade stigar över spåren från plattformen/ trafikplatsen Hällevadsholm och SJ-rapporter med några år nacken men som ändå visar på det utbredda problemet med spårspring.	F	Trafiksäkerhet	Hällevadsholm	1	Bas		Inga värden som påverkas negativt.	Stängslen kommer att minska möjligheten för privatpersoner att gena över spåret. Det finns en stor fara i att korsa eller gena över järnvägen som kan leda till förödande olyckor. Högre trafiksäkerhet och minskad risk för trafikstopp på grund av obehöriga i spåret.	3	Låg	Erfarenhet av schablonkostnad från tidigare projekt	M3	B3	Trafikverket	Hög	Kort
3	Sätt upp bommar i plankorsning mellan Munkeland och Bräländs Gärd	Bommar saknas och är väsentligt för verksamheten på Bräländs Gärd men även för trafik som går till olika besöksmål samt vardagstrafik från fyrvägskorset på Hedekas vägen vid Torp till Munkeland.	F	Trafiksäkerhet	Plankorsning mellan Munkeland och Bräländs Gärd	1	Bas	Plankorsningsåtgärder	RI kulturmiljövård bör beaktas.	Högre trafiksäkerhet och minskad risk för trafikstopp på grund av tillbud/olyckor.	3	Låg	Erfarenhet av schablonkostnad från tidigare projekt	M3	B3	Trafikverket	Hög	Medel
6	Översyn av plankorsningar Öv-Löv	Översyn i syfte att stänga obehövade övergångar	F	Trafiksäkerhet		1	Bas	Plankorsningsåtgärder	Genomförs redan genom inventering av Trafikverket.	Påverkas ej.	1	Redan finansierad		M3	B3	Trafikverket	Hög	Kort
7	Plattformsförlängning	Plattformer som berörs för att två 80-meters fordon ska kunna stanna är följande, önskvärd förlängning anges inom parentes: Dingle (drygt 20 m), Rabbalshedde (65 m), Skee (30 m), Strömstad (drygt 20 m).	E	Kapacitet	Dingle, Rabbalshedde, Skee och Strömstad	1	Hög	Övriga åtgärder i stationsområden	RI obruten kust, RI rörligt friluftsliv - troligtvis ingen påverkan	Möjlighet till längre tåg.	3	Medel		M1	B1	Trafikverket	Hög	Medel
9	Uppdatera anläggning Strömstad station	Byt ut klotväxeln till en elväxel. Gör om magasinsspåret till ett avvikande huvudspår med spårledning samt uppdatera signalställverket. Därigenom skapas möjlighet till att kunna ha tågmöten i Strömstad, ges större möjlighet att öka tågtrafiken. Bör göras i dialog med Järnvägsmuseet.	E	Kapacitet	Strömstad station	1	Hög	Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid	RI obruten kust, RI rörligt friluftsliv - troligtvis ingen påverkan. K-märkt stationsbyggnad kan vara känsligt för objekt som placeras nära	Ökad kapacitet och flexibilitet i trafikering.	3	Låg	Erfarenhet av schablonkostnad från tidigare projekt	M7	B6,B7	Trafikverket	Hög	Lång
11	Trädsäkring	Trädsäkring är prioriterat, tänk på konsekvenser för risk då träd inte längre tar upp vatten. Avverkar träd utmed järnvägen och skapar så kallade skötselgator, dessa sträcker sig från spårets mitt och 20 meter ut på vardera sidan. Även i kantzonen, som ligger strax utanför skötselgatan, avverkas de träd som kan nå spåret om de faller.	G	Trafiksäkerhet		1	Bas	Klimatanpassningsåtgärder	Under genomförande, redan beslutad åtgärd.	Ökad robusthet och tillgänglighet på banan. Minskar risken för tågolyckor, trafikstörningar och skador på järnvägen.	3	Redan finansierad		M6	B3	Trafikverket	Hög	Medel
15	Ökad anslutningstrafik med bussar till/från tåg	Sker utifrån Västtrafiks målbild för trafikering 2028.	E	Tillgänglighet		1	Bas	Övriga åtgärder i stationsområden	Sker på befintlig infrastruktur, ingen påverkan	Ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresor för fler, ökad attraktivitet.	2	Ej bedömd		M1	B1	Västtrafik	Hög	Kort
19	Anlägg en lastplats för godstrafik i stråket	För att öka tillgänglighet på banan för näringslivets transporter föreslås en lastplats för godstrafik anläggas i stråket. Skee är den ort som har störst potential för en lastplats. Frågan om plankorsningen till stationen och att godsvagnar står över den vid lastning/lossning i nu framtagna lösning måste lösas i samband med denna åtgärd.	H	Gods	Skee	1	Bas	Godstrafikering	RI kulturmiljövård söder om stationen bör beaktas. I stationens norra del finns en bytomt/gårdstomt utan antikvarisk bedömning. Ruderatmark i	Ökad tillgänglighet för näringslivets transporter	4	Låg	Erfarenhet av schablonkostnad från tidigare projekt	M2	B2	Strömstads kommun, Specialvirke, Trafikverket	Hög	Medel
22	Förbättring av plankorsningar	En detaljerad plan för åtgärder vid plankorsningar, inklusive slopning, ska utarbetas under inventeringen. Prioritet ges åt de plankorsningar som hindrar ökning av hastighetsbegränsningen.	B och F	Trafiksäkerhet		1	Bas	Plankorsningsåtgärder	Detaljerade åtgärdsförslag för plankorsningarna behöver tas fram i	Genomgång av naturvärden bör göras i samband med fördjupad utredning	3	Hög		M3,M6, M7	B3	Trafikverket	Hög	Lång
26	Klimatanpassning av anläggningen	Genomför en ingående utredning av nödvändiga klimatanpassningsåtgärder. Utvärdera behoven och potentialen för att öka anläggningens motståndskraft mot klimatrelaterade påfrestningar. Denna utredning kommer att bidra till att fastställa de mest lämpliga åtgärderna och strategierna för klimatanpassningen, med fokus på att uppnå en stabil och hållbar infrastruktur.	G	Robusthet		1	Bas	Klimatanpassningsåtgärder	Natur- och kulturvärden bör beaktas.	Ökad tillförlitlighet för trafiken	3	Ej bedömd		M6,M7	B6,B7	Trafikverket	Hög	Lång
27	Säkerställ banunderbyggnadens funktion	Genomför en inventering och vidta åtgärder för att säkerställa G trummornas funktion	G	Robusthet		1	Bas	Klimatanpassningsåtgärder	Natur- och kulturvärden bör beaktas.	Ökad tillförlitlighet för trafiken	3	Mycket hög		M6,M7	B6,B7	Trafikverket	Hög	Lång

29	Viltolycksåtgärder	På utredningssträckan sticker Överby – Tanum samt Tanum – Rabbalshede ut som sträckor där många av påkörningarna av vilt sker. På Bohusbanan utanför utredningssträckan sticker även en bit norr om Uddevalla ut som mycket olycksdrabbat. Längs hela utredningssträckan bör funktionen på befintligt stängsel säkerställas. På följande delsträckor rekommenderas ytterligare åtgärder mot viltolyckor: A: Norr om Uddevalla: Här har utöver påkörning av rådjur även anmärkningsvärt många påkörningar av vildsvin förekommit. Viltstängsel kompletteras med nybyggnation av faunapassager och nuvarande viltstängsel fortsätter underhållas och förstärkas. B: Vid sträckan norr om Överby föreslås en faunapassage anläggas som komplettering till befintligt stängsel då särskilt många påkörningar av älg har förekommit här. Nuvarande viltstängsel fortsätter underhållas och förstärkas. C: Söder om Tanum: Om man närmare undersöker koncentrationen av rapporterade olyckor söder om Tanum kan man se att olyckorna skett precis i slutet/början av trädstängslet på en cirka 500 meter lång raksträcka. Förlängning av stängslet söderut är inte optimalt då detta kan göra att vilt passerar järnvägen längre söderut och därmed i en kurva med sämre sikt. För att veta vilken typ av faunapassage som ska byggas, och var, behöver man ta reda på vilka ekologiska funktioner som finns i landskapet och därför krävs en djupare utredning för platser där faunapassage föreslås.	G	Trafiksäkerhet	Delsträckor enligt beskrivning	1	Klimatanpassnings åtgärder	bas	Se även över behov av faunapassage.	Ökad robusthet och tillgänglighet på banan. Bättre arbetsmiljö för lokförare, ökad framkomlighet på spåren och färre förseningar för tåg som kört på vilt, minskade kostnader för eftersök, hantering av kadaver samt reparationer.	3	Låg för översyn, åtgärd ej bedömd	M6	B3	Trafikverket	Hög	Lång		
45	Mötesmöjlighet i Rabbalshede	Återaktivera mötesmöjlighet i Rabbalshede. Möjliggör trafikering enligt UA1. Kräver fjärrstyrning och signalreglering Ud- Rabbalshede (Skee).	B	Kapacitet	Rabbalshede	1	Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid	Bas	Vid anläggning av timmerstation i Skee bör fjärrstyrning göras för hela sträckan (Ud-Strömstad)	Artrik järnvägsmiljö, ruderatmark, moss- och lavrik betongkant bör beaktas. Stora träd bedöms ej påverkas.	Möjliggör trafikering enligt scenario UA1 och därmed nyttan av detta. Kapacitetshöjande åtgärd i och med att manuell bemanning inte behövs och fler timmar per dygn kan köras utan ökade kostnader. Kortare mötestid.	3	GKI under framtagande. Ovaliderad bedömning 60-90 miljoner	Erfarenhet av schablonkostnad från tidigare projekt	M1,M5	B1,B5	Trafikverket	Hög	Lång
46	Fjärrstyrning av banan i delsträckor	Delsträckor A Uddevalla-Munkedal, B Munkedal-Dingle, C Dingle-Rabbalshede, D Rabbalshede-Skee, E Skee-Strömstad. Innebar att en person kan styra flera stationer samtidigt och även övervaka tågen på sträckan däremellan. Ett system med spårledning gör att tågens position uppdateras kontinuerligt och automatiskt. Det är även möjligt att dela in linjen mellan stationerna i flera blocksträckor. Det görs med hjälp av mellanblocksignaler, som möjliggör att mer än ett tåg samtidigt kan befinna sig på linjen mellan stationerna (förutsatt att de går åt samma håll). Varje mellanblocksignal innebar att ytterligare ett tåg kan vara ute på samma sträcka samtidigt. Samtliga stationer måste vara utrustade med fullständiga signalställverk och de kan antingen vara bevakade eller stängda. Sträckorna bevakas från en trafikcentral.	B och G	Kapacitet	Delsträckor enligt beskrivning	1	Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid	Bas	Borde ej påverka natur och kulturvården.	Tätare tågföljd och mer flexibilitet i trafikering. Ger en mycket god kapacitet i järnvägsanläggningen och möjliggör att alla fordonsrörelser och banarbeten kan övervakas på ett effektivt och säkert sätt.	4	Hög	Erfarenhet av schablonkostnad från tidigare projekt	M7	B7	Trafikverket	Hög	Lång	
47	Bredda Trafikverkets fastighet	Trafikverkets fastighet breddas så att underhållet blir enklare och inte kräver servitut för att slyrja. Även positivt med egen mark så att underhåll kommer åt anläggningen och inte behöver kontakta markägare vid akuta ärenden.	G	Trafiksäkerhet		1	Klimatanpassnings åtgärder	Hög	Idag är TRV fastighet ofta i linje med en bergskärning. Detta medför att träd som står på berget står på privat mark. I bas-kontrakt ingår slyröjning "i skärning" men all mark på berget är ju oftast utanför Trafikverkets fastighet. Samtidigt är kravet på slyröjning 7m vilket inte synkar.	Borde ej påverka natur och kulturvården.	Enklare underhåll över tid och i akuta ärenden.	2	Ej bedömd	M7	B7, B8	Trafikverket	Hög	Lång	
48	Skrota berg	Nät mot ras saknas på vissa ställen längs sträckan, här föreslås skrotning av berg vilket innebar att lösa stenar från bergväggen tas bort.	G	Trafiksäkerhet	Bandel 621A km: 94+384 och 94+662 Ud - Munkedal Uddevalla	1	Klimatanpassnings åtgärder	Bas	Genomgång av naturvärden	Minskat antal farliga passager. Ökad trafiksäkerhet.	3	Ej bedömd	M6	B6	Trafikverket	Hög	Lång (tidigast 2035)		
49	Översyn av tunnlar	Se över de två tunnlar vid infart Uddevalla, se över belysning och regelverk för säkerhet.	H	Gods		1	Godstrafikering	Bas	Förutsättning för godstrafik att tunnarlarna rymmer dessa.	Genomgång av naturvärden	Kunskap om huruvida godstrafik är möjlig att köra i tunnarlarna eller om fysiska åtgärder krävs.	1	Ej bedömd	M2, M6	B7	Trafikverket	Hög	Kort	
51	Möjliggöra hastighetshöjning genom upprustning och rälsförhållningsjustering	För att implementera hastighetshöjningen enligt förslaget UA1 (se avsnitt 11, Scenarier för trafikering), krävs omfattande tekniska åtgärder, inklusive spårbyte, upprustning av banunderbyggnaden och rälsförhållningsjustering. Dessa åtgärder är nödvändiga för att öka tåghastigheten på ett säkert och effektivt sätt, vilket kommer att förbättra kapaciteten och prestandan för järnvägstrafiken.	B	Restid		1	Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid	Bas	Beroende på åtgärdstyp och plats.	Kortare restider (lokalt) och möjlighet att realisera trafikeringsscenario UA1	2	GKI under framtagande. Ovaliderad bedömning 1,5-2 miljarder	M1	B1	Trafikverket	Hög	Lång		

52	Standardhöjning av plankorsningar och kontaktledning på sträckor med	Standarden på sträckorna DI-Rbh, Rbh- Tnu, Tnu - Ske, Ske-Smd förbättras så att dessa klarar av en hastighetshöjning.	B	Robusthet	1	Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid	Bas	Genomgång av naturvärden bör göras i samband med fördiudad utredning	Sträckorna kan trafikeras av tåg med högre hastighet	3	GKI under framtagande. Ovaliderad bedömning 50-100 miljoner	M7	B1	Trafikverket	Hög	Medel	
54	Åtgärda järnvägsbroar så att dessa klarar en hastighetshöjning	Längs sträckan finns 18 järnvägsbroar. Dessa bör inventeras så att det går att säkerställa att en hastighetshöjning är möjlig även över broarna.	B	Trafiksäkerhet	1	Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid	bas	Genomgång av naturvärden bör göras på aktuella plater.			GKI under framtagande. Preliminär bedömning 50-75 miljoner			Trafikverket	Hög	Medel	
55	Samtidig infart i Rabbalshede	Gör det möjligt för två mötande tåg att köra in samtidigt till en driftplats.	B	Kapacitet	1	Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid	bas	Ruderatmark, lav- och mossrik betongkant bör beaktas. Solitär träd björk Påverkas ej. Äldre signalutrustning kan eventuellt påverkas.	Skapar förutsättning för effektivare tågmöten	4	GKI under framtagande, ingår i kostnad för åtgärd 45	M7	B7	Trafikverket	Hög	Medel	
57	ERTMS på hela banan	European Train Management System, nytt säkerhetssystem bestående av utrustning både i fordon och bana och som övervakar att stoppsignal inte passeras samt att tillåten hastighet inte överskrids. Bör göras i dialog med Järnvägsmuseet.	B och F	Trafiksäkerhet	1	Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid	bas		Ökad säkerhet	2	GKI under framtagande. Preliminär bedömning 300-600 miljoner	M6	B1	Trafikverket	Hög	Lång	
60	Säkra passage över spåren i Hällevadsholm	Säkra passage i änden av plattform. Gångfälla. Görs i kombination med stängsling (åtg 2) och stationsmiljöåtgärder Hällevadsholm (ambitionsnivå bas) (åtg 35a)	C	Trafiksäkerhet	1	Stationsmiljöåtgärder	bas	Trädrad av hamlade lindar bör bevaras specifikt vid planskild passage.	Ökad trafiksäkerhet, minskad risk för oplanerat tågstopp	3	Låg	M3	B5	Trafikverket	Hög	Medel	
61	Möjliggöra snabbare och längre godståg	Godståg längd 630 m och hastighet 100km/h trafikerar banan. Förutsätter att trafikeringsscenario UA1 genomförs.	H		1		Hög			2	Ej bedömd	M2	B2		Hög	Lång	
25a	Översvämningsssäkra banan så att översvämningsrisken minskar	Avvattningsystemet med trummor, brunnar, diken och dräneringsledningar belastas av ökade nederbörds mängder och ökade flöden. Åtgärden ska minska risken för att banan stängs av.	G	Robusthet	1	Klimatanpassnings åtgärder	bas		Ökad tillförlitlighet för trafiken	3	Ej bedömd, vidare utredning krävs	M6,M7	B6,B7	Trafikverket	Hög	Lång	
29b	Viltstängsel Tanum - Kragenäs																Medel
33a	Stationsåtgärder Munkedal - ambitionsnivå bas	Ledstråk till plattform från bushållplats, genomgång (målning/utbyte) av utrustning (skyltar, belysning, möbler) för att skapa en sammanhållen miljö för buss- och tågstation	C	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	bas	Ruderatmark, solitär träd hästkastanj norr om samt lindar söder om stationen	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Munkedals kommun/Trafikverket/Västtrafik	hög	Kort	
33b	Stationsåtgärder Munkedal - ambitionsnivå hög	Ny asfalt/markbeläggning på hela stationsområdet (tåg och buss) för sammanhållet utseende. Planteringar på plattformssidan av stationen för mer välkommande utseende. Ytterligare sittplatser, tex bänkar utanför väderskydd.	D	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	hög	Ruderatmark, solitär träd hästkastanj norr om samt lindar söder om stationen	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Munkedals kommun/Trafikverket/Västtrafik	Hög	Kort	
34a	Stationsåtgärder Dingle - ambitionsnivå bas	Förtydligande av stationsmiljön genom uppmärkning av parkeringsplatser och skyltning (både till station/parkering och mellan parkering och plattform). Tydliggörande av väg mellan parkering och plattform. Ledstråk bushållplats till plattform. Stängsling mot samhället. Cykelparkering.	C	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	bas	Fyndplats framför stationsbyggnaden. Ruderatmark, lav- och mossrik perrong och betong samt värdefulla växter, två solitära träd	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Munkedals kommun/Trafikverket/Västtrafik	Hög	Kort	
35a	Stationsåtgärder Hällevadsholm - ambitionsnivå bas	Förtydliga anslutningen mellan parkering och plattform genom beläggning och skyltning. Ledstråk till plattform. Renovera plattform. Stängsling söder om spåren.	C	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	bas	Trädrad av hamlade lindar bör bevaras.	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Munkedals kommun/Trafikverket/Västtrafik	Medel	Medel	
35b	Stationsåtgärder Hällevadsholm - ambitionsnivå hög	Tydliggör gränsen mellan privat uteplats och stationsmiljö.	D	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	hög	Trädrad av hamlade lindar bör bevaras.	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Munkedals kommun/Trafikverket/Västtrafik	Hög	Lång	
36a	Stationsåtgärder Rabbalshede - ambitionsnivå bas	Ändra om skyltningen till stationen från vägen så att denna pekar på infartsvägen via parkeringen norr om stationen. Förtydliga parkeringen och kopplingen mellan parkering och plattform. Utvärdera relevansen av åtgärder för plattformen med tanke på den nyligen genomförda upprustningen som ägde rum under sommaren 2023. En aktuell utredning behövs för att identifiera vilka åtgärder som nu är nödvändiga efter upprustningen. I händelse av fortsatt åtgärdsbehov, överväg att förlänga plattformen norrut och implementera en tillgänglighetsanpassad plattformsovergång i den södra änden. Ledstråk till plattformen.	C	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	bas	Ruderatmark, lav- och mossrik betongkant bör beaktas. Solitär träd björk bör bevaras.	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Tanums kommun/Trafikverket/Västtrafik	medel	Medel	
36b	Stationsåtgärder Rabbalshede - ambitionsnivå hög	Förtydliga skyltning inom stationsområdet. Anlägg cykelparkering.	D	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	hög	Ruderatmark, lav- och mossrik betongkant bör beaktas. Solitär träd björk bör bevaras.	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Tanums kommun/Trafikverket/Västtrafik	Hög	Medel	
37a	Stationsåtgärder Tanum - ambitionsnivå bas	"Flugsmåla" skylt vid övergång till spår område, ledstråk till plattform, underhåll av möbler.	C	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	bas	Stationsområdet angränsar till RI rörligt friluftsliv och ligger inom RI kulturmiljövård.	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Tanums kommun/Trafikverket/Västtrafik	Hög	Kort	
37b	Stationsåtgärder Tanum - ambitionsnivå hög	Anlägg toalett (inkl. dricksvattenkran), ytterligare parkeringsplatser i anslutning till stationen	D	Tillgänglighet	1	Stationsmiljöåtgärder	hög	Stationsområdet angränsar till RI rörligt friluftsliv och ligger inom RI kulturmiljövård.	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Tanums kommun/Trafikverket/Västtrafik	Hög	Medel	

38a	Stationsåtgärder Överby - ambitionsnivå bas	Taktilt ledstråk från plattform till övrig trafik. Skyltning från/till busshållplats och plattform	C	Tillgänglighet Överby	1	Stationsmiljöåtgärder	bas	Ligger inom RI rörligt friluftsliv. Möjlig fornlämning vid gamla stationshuset i norra delen	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Uddevalla kommun/Trafikverket/Västtrafik	Hög	Medel
39a	Stationsåtgärder Skee - ambitionsnivå bas	Skyltning från väg "tågstation", cykelparkering	C	Tillgänglighet Skee	1	Stationsmiljöåtgärder	bas	RI kulturmiljövård söder om stationen bör beaktas. I stationens norra del finns en bytomt/gårdstomt utan antikvarisk bedömning. Ruderatmark i stationsområdet bör beaktas. Påverkas ej.	Ökad tillgänglighet, höjd resenärsupplevelse	2,3	Låg	M4, M5	B3	Strömstads kommun/Trafikverket/Västtrafik	Hög	Medel

Bilaga 2 Studerade åtgärder

Åtgärdsvalsstudie Norra Bohusbanan (Uddevalla C) – Strömstad

Ärendenummer: TRV 2022/6226

Publikation: 2024:xxxxx



Dokumenttitel: Bilaga 2 – Studerade åtgärder. Åtgärdsvalsstudie Norra Bohusbanan (Uddevalla C) – Strömstad

Författare: Kreera Samhällsbyggnad

Ansvarig för genomförande: Per Schillander

Organisation: Trafikverket PLväu

Datum – start: 2022-06-01

Datum – avslut: Datum, avslutad (färdig rapport)

Medverkande: Fredrik Thurfjell, Maja Duveborn, Karin Pohl, Patrik Sterky Kreera Samhällsbyggnad. Per Schillander, Mats Persson, Sofia Sjödin Trafikverket.

Dokumentdatum: 2022-10-01

Ärendenummer: Ärendenummer NY

Fastställt av: [Fastställt av person NY](I förekommande fall, annars tas raden bort)

Kontaktperson: Per Schillander

Publikationsnummer: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

ISBN: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
1.1. Bakgrund.....	4
1.2. Syfte och mål.....	4
1.3. Geografisk avgränsning.....	4
1.4. Avgränsning av innehåll och omfattning.....	4
2. Studerade åtgärder.....	5
2.1. Plankorsningsåtgärder.....	6
2.2. Stationsmiljöåtgärder.....	8
2.3. Övriga åtgärder i stationsområden.....	18
2.4. Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid.....	20
2.5. Klimatanpassningsåtgärder och motståndskraft.....	25
2.6. Godstrafikering.....	31

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Norra Bohusbanan sträcker sig från Uddevalla i söder till Strömstad i norr. Banan trafikeras av både persontåg och godståg, men är relativt lågtrafikerad. Vissa delsträckor har renoverats till högre standard men som helhet är banstandarden låg. Västtrafik trafikerar Norra Bohusbanan och tågresan hela sträckan tar cirka 1,5 timme utan byte. Resandeutbyte kan förutom vid ändhållplatserna göras i Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Tanum, Överby och Skee. Sommartid körs även SJ Snabbtåg till Strömstad från Stockholm. Norra Bohusbanan är eftersatt i underhåll, men anses av berörda kommuner som viktig både ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. En förståelse för dagens situation med kända brister kopplat till framtida utveckling och övergripande mål behövs. En del planerade åtgärder för Norra Bohusbanan finns redan.

1.2. Syfte och mål

Åtgärdsvalsstudiens syfte är att Norra Bohusbanans funktion ska säkras och tillgänglighet ska öka med hjälp av en mer effektiv anläggning och en mer attraktiv trafikering. Studien ska visa en eller flera möjliga vägar framåt för utvecklingen av banan samt när och hur olika åtgärder i respektive fall behöver genomföras. Studien ska ge en samlad bild av behov, brister, åtgärdsförslag, finansieringsmöjligheter och ansvarsfördelning för föreslagna åtgärder. Resultatet av åtgärdsvalsstudien ska utgöra ett planeringsunderlag som intressenter kan förhålla sig till i den fortsatta processen.

Bilagan presenterar en sammanfattning av samtliga utvärderade åtgärder i denna åtgärdsvalsstudie. Dessa åtgärder har genomgått en analys och bedömning baserat på deras effekt, nytta och kostnad för att möta de identifierade utmaningarna och målen. De åtgärder som rekommenderas gå vidare i studien finns beskrivna i kapitel 13 i huvudrapporten.

1.3. Geografisk avgränsning

Studien omfattar Norra Bohusbanan från Uddevalla C till Strömstad samt stationerna Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Tanum, Överby, Skee och Strömstad. De anslutande banorna Södra Bohusbanan, Älvsborgsbanan och Lysekilsbanan behandlas inte. Uddevalla C ingår inte i denna studie eftersom stationen redan har utretts i studien *Åtgärdsvalsstudie -Suicid och spårspring på Södra Bohusbanan, Uddevalla C-Uddevalla Östra* (2015).

1.4. Avgränsning av innehåll och omfattning

Studien är inte trafikslagsövergripande utan störst fokus läggs på järnväg. Men transportsystemet är en helhet och övriga trafikslag knyter an till järnvägssystemet. Därför behandlas även övriga trafikslag i den mån det beskriver ett relevant nuläge och identifierat behov för resande, transport och trafikering i stråket där Norra Bohusbanan är en del.

2. Studerade åtgärder

En bedömning av respektive åtgärds måluppfyllelse och effekt görs baserat på studiens mål och presenteras i en tabell för respektive åtgärd. Åtgärden beskrivs kortfattat, därefter görs en översiktlig bedömning av investeringskostnad och slutligen beskrivs om åtgärden tas vidare eller avfärdas, samt motivering. En färgkodning i marginalen (se Tabell 1) anger om åtgärden rekommenderas för vidare hantering, och i de fall åtgärden rekommenderas återfinns den i kapitel 13 *Åtgärdsområden och ingående åtgärder* i huvudrapporten.

Tabell 1 Beskrivning av färgernas betydelse i åtgärdslistan nedan.

	Nej, åtgärden föreslås ej
	Ja, åtgärden föreslås och arbete pågår redan
	Ja åtgärden föreslås.

Kostnadsbedömning är gjord huvudsakligen med hjälp av tidigare erfarenheter av schablonkostnader i relevanta likartade projekt.

Tabell 2 Kostnadsnivåer som använts

Låg	Under 10 miljoner kronor
Medel	10 till 50 miljoner kronor
Hög	50 till 100 miljoner kronor
Mycket hög	Över 100 miljoner kronor

Åtgärder över 100 miljoner kronor finns redovisade i en grov kostnadsindikation (GKI). Åtgärder med hög eller mycket hög kostnad ska vara namngivna objekt i den regionala eller nationella planen.

Varje åtgärd har även bedömts utifrån tidshorisont som avspeglar den tidsram inom vilken den kan realiserars. Detta ska hjälpa till att ge en uppfattning om de utmaningar och resursbehov som kan förekomma under planering och genomförande av åtgärden.

Tabell 3 Tidshorisonter för åtgärder på järnväg

Kort:	<5 år
Medel:	Inom nuvarande nationella plan (innan 2033)
Lång:	Efter 2034

Bruttolistan för samtliga åtgärder som har hanterats i studien att läsa samlade i bilaga 3. Numret på respektive åtgärd kommer från listan med samtliga åtgärder, därav luckorna mellan numren och att de inte alltid kommer i kronologisk ordning.

2.1. Plankorsningsåtgärder

För att öka säkerheten på järnväg arbetar Trafikverket ständigt med att slopa plankorsningar, eftersom det säkraste är att de inte existerar alls. Samtidigt måste det finnas godtagbara möjligheter att korsa järnvägen. Plankorsningsåtgärder kan även vara nödvändiga för att möjliggöra hastighetshöjningar.

Bromssträckan för ett tåg kan vara så långt som över en kilometer, vilket innebär att om en förare trots allt upptäcker en fara vid en plankorsning kan det ändå vara för sent. Därför arbetar man med olika typer av skyddsanordningar, som bommar eller ljud- och ljussignaler. Att bygga planskilda korsningar är en långsam process för att få tillgång till mark som ägs av enskilda fastighetsägare och därtill mycket kostsamt. I vissa fall leds trafiken bort till en säkrare plankorsning eller planskildhet och då går det att slopa en plankorsning. Nya järnvägar byggs utan plankorsningar och vid större upprustningar byggs plankorsningarna bort. För de plankorsningar som finns kvar är bästa alternativet att förse dessa med bommar. Behovet är större än vad det finns finansiering till och då kan åtgärder för att förbättra sikten bli en viktig säkerhetsåtgärd. Exempel på siktförbättrande åtgärder på järnväg är röjning av vegetation.

Plankorsningarna på utredningssträckan uppgår till över hundra och hanteras samlat, undantaget en plankorsning. Plankorsningen mellan Munkedal och Brålands Gård skiljer sig från de andra plankorsningarna. Den är inte i behov av utökad skyddsanläggning med anledning av dålig sikt eller högt trafikflöde. Det som utmärker denna plankorsning är dess inverkan på tillgängligheten för verksamheten vid Brålands Gård, snarare än dess påverkan på säkerheten. Av denna anledning behandlas denna plankorsning separat från övriga åtgärder, då den kräver en särskild strategi.

- 6** **Åtgärd:** Översyn av plankorsningar hela sträckan
Beskrivning: Inventering och översyn av samtliga plankorsningar i syfte att stänga obevakade övergångar.
Ambitionsnivå: Bas
Steg i fyrstegsprincipen: 1 (3)
Kostnadsbedömning: Redan finansierad.
Svarar mot mål: M3. Ökad trafiksäkerhet i plankorsningar och stationsmiljöer
Effekt: Åtgärden bidrar till färre plankorsningar och ökad trafiksäkerhet.
Nytta: Hög
Ansvarig för genomförande: Trafikverket
Tidshorisont för genomförande: Kort. En inventering av plankorsningarna är redan pågående och genomförs av Trafikverket.
Går vidare? Ja, arbete är redan pågående.

- 22** **Åtgärd:** Förbättring av plankorsningar
Beskrivning: En detaljerad plan för åtgärder vid plankorsningar, inklusive slopning, ska utarbetas under inventeringen. Prioritet ges åt de plankorsningar som hindrar ökning av hastighetsbegränsningen.
Ambitionsnivå: Bas
Steg i fyrstegsprincipen: 3
Kostnadsbedömning: Hög
Svarar mot mål: M3. Ökad trafiksäkerhet i plankorsningar och stationsmiljöer
M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen
M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning
Effekt: Åtgärderna kan, beroende på utformning, förbättra trafiksäkerheten i plankorsningar.
Nytta: Hög
Ansvarig för genomförande: Trafikverket
Tidshorisont för genomförande: Lång
Går vidare? Ja, förbättring av plankorsningar är en viktig insats för att förbättra trafiksäkerheten och minimera riskerna vid järnvägsövergångar.
- 3** **Åtgärd:** Sätt upp bommar i plankorsning mellan Munkedal och Brålands Gård
Beskrivning: Åtgärden innebär att bommar sätts upp i plankorsningen mellan Munkedal och Brålands Gård. I dagsläget saknas bommar, vilka anses vara väsentligt för verksamheten på Brålands Gård, men även för trafik som går till olika besöksmål samt vardagstrafik från korsningen på Hedekasvägen vid Torp till Munkeland.
Ambitionsnivå: Bas
Steg i fyrstegsprincipen: 3
Kostnadsbedömning: Låg
Svarar mot mål: M3. Ökad trafiksäkerhet i plankorsningar och stationsmiljöer
M5. Ökad tillgänglighet för alla
Effekt: Åtgärden bedöms öka tillgängligheten och trafiksäkerheten och minskar risken för obehöriga på spåret samt oplanerade tågstopp.
Nytta: Medel
Ansvarig för genomförande: Trafikverket
Tidshorisont för genomförande: Medel
Går vidare? Ja, åtgärden kan genomföras till en relativt låg kostnad jämfört med andra möjliga åtgärder och kan därmed ge betydande trafiksäkerhetsförbättringar till ett rimligt pris.

2.2. Stationsmiljöåtgärder

Stationsmiljöernas utformning bidrar till resenärernas upplevelse av hela tågresa och faktorer som dålig skyltning och information, slitna och smutsiga lokaler eller plattformar kan påverka resenärens upplevelse negativt. Till stationens funktion hör hur resenären tar sig till och från eller mellan plattformarna. Trafikverkets stationshandbok anger hur en station bör utformas för att bli effektiv, funktionell, enkel att röra sig och hitta i, smidig vid byten, komfortabel vid väntan och användbar för alla resenärer. Att följa reglerande dokument om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är en självklar förutsättning, men man bör även se hur stationsanläggningen som helhet möter och kopplar sig till den omgivande miljön.

Nedan presenteras stationsmiljöåtgärder för respektive station längs sträckan, med olika åtgärdsförslag beroende på ambitionsnivå. I ambitionsnivå **hög** ingår de åtgärder som föreslås i **bas**. Åtgärdsförslagen är samlade geografiskt för varje station, vid fortsatt planering och genomförande är det möjligt att välja ut enskilda åtgärder för att driva förbättringen av stationens utformning med hänsyn tagen till kostnadseffektivitet och möjlig finansiering. Tillgängliga medel och nytta bör styra prioritering av genomförande. Väljs enskilda åtgärder är det viktigt att hänsyn tas till helheten så att inte nyttor går förlorade eller omöjliggörs.

För åtgärder som generellt ämnar förbättra tillgängligheten och förtydligande av stationsmiljön på stationerna anges kommunen som huvudansvarig för att driva genomförandet, däremot inte alltid att bekosta åtgärden. Avsikten är att kommunen ska vara huvudman för samhällsplaneringen, även om olika sakägare och fastighetsägare berörs. Det gäller exempelvis att anlägga ledstråk, cykelparkering och uppmärkning av parkeringsplatser. Åtgärder på järnvägsanläggningen och stängsling mot samhället i direkt anslutning till järnvägsanläggningen ansvarar Trafikverket för.

Munkedals kommun

33a Stationsåtgärder Munkedal – ambitionsnivå bas

Åtgärder:

- Anlägg ledstråk till plattform från busshållplats.
 - Genomgång av utrustning (skyltar, belysning, möbler) och byt ut eller måla vid behov.
- Vid genomförande av åtgärderna bör ruderatmark, solitärt träd (hästkastanj) norr om samt lindar söder om stationen beaktas.*

Berörda fastighetsägare: Trafikverket

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en sammanhållen miljö för buss- och tågstation. En mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Munkedals kommun

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Ja, åtgärden bedöms medföra stor nytta och är värdefull för att främja ett ökat resande på Norra Bohusbanan, vilket är god motivering för den ökade tänkta trafikeringen.

33b Stationsåtgärder Munkedal – ambitionsnivå hög**Åtgärder:**

- Samtliga åtgärder i ambitionsnivå bas genomförs.
- Ny asfalt/markbeläggning på hela stationsområdet (tåg och buss).
- Planteringar på plattformssidan av stationen.
- Ytterligare sittplatser föreslås, t ex bänkar utanför väderskydd.

Fastighetsägare: Trafikverket

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar sammanhållet utseende, en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Munkedals kommun

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Ja, åtgärderna i ambitionsnivå hög motiveras av potentialen för det ökade antalet resande från/till Munkedals station.

34a Stationsåtgärder Dingle – ambitionsnivå bas**Åtgärder:**

- Uppmärkning av parkeringsplatser.
- Skyltning (både till station/parkering och mellan parkering och plattform).
- Tydliggörande av väg mellan parkering och plattform.
- Anlägg ledstråk från busshållplats till plattform.
- Sätt upp stängsling mot samhället.
- Anlägg en cykelparkering.

Fyndplats framför stationsbyggnaden måste beaktas. Ruderatmark, lav- och mossrik perrong och betong samt värdefulla växter, två solitära träd (kastanj och ädelgran) ska bevaras.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, privat (MUNKEDAL DINGLE 1:155)

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Förtydligande av stationsmiljön. Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Munkedals kommun

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Ja, åtgärden bedöms medföra stor nytta och är värdefull för att främja ett ökat resande på Norra Bohusbanan, vilket är god motivering för den ökade tänkta trafikeringen.

34b Stationsåtgärder Dingle – ambitionsnivå hög**Åtgärder:**

- Samtliga åtgärder i ambitionsnivå bas genomförs.
- Tydliggörande av avgränsning mellan hårdgjorda ytor på stationssidan och spår område, t.ex. genom en mur.
- Planteringar vid stationshuset på sidan mot spåren.
- Ytterligare sittplatser, t.ex. bänkar utanför väderskydd.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, privat (MUNKEDAL DINGLE 1:155)

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Ej bedömd.

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Låg

Ansvarig för genomförande: Munkedals kommun

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Nej, stationen bedöms ej vara i behov av ytterligare åtgärder utöver ambitionsnivå bas.

35a Stationsåtgärder Hällevadsholm – ambitionsnivå bas**Åtgärd:**

- Förtydliga anslutning genom beläggning mellan parkering och plattform.
- Förtydliga anslutning genom skyltning mellan parkering och plattform.
- Anlägg ledstråk till plattform.
- Renovera plattformen med ny beläggning etc.
- Beakta även åtgärden "säker passage i Hällevadsholm" för en samlad förbättring av stationen (åtgärd 60).

Befintlig trädrad av hamlade lindar bör bevaras.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, Munkedals kommun, privat (MUNKEDAL VÄSSJE 1:115)

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Tydligare anslutning mellan parkering och plattform. Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Medel

Ansvarig för genomförande: Munkedals kommun

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, åtgärden bedöms medföra stor nytta och är värdefull för att främja ett ökat resande på Norra Bohusbanan, vilket är god motivering för den ökade tänkta trafikeringen.

60 Åtgärd: Säkra passage över spåren i Hällevadsholm

Beskrivning: I Hällevadsholm har spårspring identifierats som ett problem. För att minska risken att personer genar över järnvägsspåren föreslås en passage (gångfålla) säkras i änden av plattformen i kombination med stängsling.

Åtgärden görs i kombination med stängsling (åtgärd 2) och stationsåtgärder Hällevadsholm - ambitionsnivå bas (åtgärd 35a)

Berörda fastighetsägare: Trafikverket

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M3. Ökad trafiksäkerhet i plankorsningar och stationsmiljöer

Effekt: Spårspring kan leda till förödande olyckor men genom att sätta upp stängsel ökar trafiksäkerheten och minskar risken för obehöriga på spåret. Till följd av detta minskar även risken för oplanerade tågstopp.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, stängslingståtgärder är en kostnadseffektiv lösning för att minska risken för spårspring och öka trafiksäkerheten.

35b Stationsåtgärder Hällevadsholm – ambitionsnivå hög**Åtgärder:**

- Samtliga åtgärder i ambitionsnivå bas genomförs.
- Tydliggörande av gränsen mellan privat uteplats och stationsmiljö.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, Munkedals kommun, privat (MUNKEDAL VÄSSJE 1:115)

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Munkedals kommun

Tidshorisont för genomförande: Lång

Går vidare? Ja, åtgärderna i ambitionsnivå hög motiveras av potentialen för det ökade antalet resande från/till Hällevadsholm station.

Tanums kommun

36a Stationsåtgärder Rabbalshede – ambitionsnivå bas

Åtgärder:

- Ändra skyltning från vägen till stationen så att denna pekar på infartsvägen via parkeringen norr om stationen.
- Uppmärkning av parkeringen.
- Kopplingen mellan parkering och plattform förtydligas.
- Anlägg ledstråk till plattformen.
- Utvärdera relevansen av åtgärder för plattformen med tanke på den nyligen genomförda upprustningen som ägde rum under sommaren 2023. En aktuell utredning behövs för att identifiera vilka åtgärder som nu är nödvändiga efter upprustningen.
- I händelse av fortsatt åtgärdsbehov, överväg att förlänga plattformen norrut och implementera en tillgänglighetsanpassad plattformsövergång i den södra änden.

På stationen finns ruderatmark samt lav- och mossrik betongkant som bör beaktas. Det finns även ett solitärt träd (björk) som bör bevaras.



Figur 1 Befintlig plattform i Rabbalshede, upprustad under sommaren 2023.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, privat (TANUM DROMÅLSERÖD 1:85)

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Medel

Ansvarig för genomförande: Tanums kommun

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, åtgärden bedöms medföra god nytta och är värdefull för att främja ett ökat resande på Norra Bohusbanan, vilket är god motivering för den ökade tänkta trafikeringen.

36b Stationsåtgärder Rabbalshede – ambitionsnivå hög**Åtgärder:**

- Samtliga åtgärder i ambitionsnivå bas genomförs.
- Skyltning tydliggörs inom stationsområdet.
- Anlägg en cykelparkering.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, privat (TANUM DROMÅLSERÖD 1:85)

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Tanums kommun

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, åtgärderna i ambitionsnivå hög motiveras av potentialen för det ökade antalet resande från/till Rabbalshede station.

37a Stationsåtgärder Tanum – ambitionsnivå bas**Åtgärder:**

- Sätt upp informationstavla vid övergång till spårområde.
- Anlägg ledstråk till plattform.
- Genomför underhåll av möbler.

Stationsområdet angränsar till riksintresse rörligt friluftsliv och ligger inom riksintresse kulturmiljövård, vilket bör beaktas när åtgärden genomförs.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, Tanums kommun

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Tanums kommun

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Ja, åtgärden bedöms medföra stor nytta och är värdefull för att främja ett ökat resande på Norra Bohusbanan, vilket är god motivering för den ökade tänkta trafikeringen.

37b Stationsåtgärder Tanum – ambitionsnivå hög**Åtgärder:**

- Samtliga åtgärder i ambitionsnivå bas genomförs.
- Anläggning av toalett (inklusive dricksvattenkran).
- Anlägg ytterligare parkeringsplatser i anslutning till stationen.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, Tanums kommun

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv och funktionell station för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Tanums kommun

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Ja, åtgärderna i ambitionsnivå hög motiveras av potentialen för det ökade antalet resande från/till Tanum station.

Strömstad kommun**38a Stationsåtgärder Överby – ambitionsnivå bas****Åtgärder:**

- Anlägg taktill ledstråk från plattform till övrig trafik.
- Skylta från/till busshållplats och plattform.

Stationen ligger inom riksintresset rörligt friluftsliv och det finns en möjlig fornlämning vid gamla stationshuset i norra delen av stationsområdet, som bör beaktas men bedöms ej påverkas.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Strömstad kommun

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, åtgärden bedöms medföra stor nytta och är värdefull för att främja ett ökat resande på Norra Bohusbanan, vilket är god motivering för den ökade tänkta trafikeringen.

38b Stationsåtgärder Överby – ambitionsnivå hög**Åtgärder:**

- Samtliga åtgärder i ambitionsnivå bas genomförs.
- Anlägg ytterligare sittplatser, t.ex. utanför väderskydd samt en bänk på plattformen.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Ej bedömd.

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Låg

Ansvarig för genomförande: Strömstad kommun

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Nej, stationen bedöms ej vara i behov av ytterligare åtgärder och därmed föreslås endast åtgärderna i ambitionsnivå bas.

39a Stationsåtgärder Skee – ambitionsnivå bas**Åtgärder:**

- Skylta från väg till "tågstation".
- Anlägg cykelparkering.

Stationen berörs av riksintresse kulturmiljövård i den södra delen. I stationens norra del finns en bytomt/gårdstomt utan antikvarisk bedömning. Ruderatmark i stationsområdet bör beaktas men bedöms ej påverkas.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Strömstad kommun

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, åtgärden bedöms medföra stor nytta och är värdefull för att främja ett ökat resande på Norra Bohusbanan, vilket är god motivering för den ökade tänkta trafikeringen.

39b Stationsåtgärder Skee – ambitionsnivå hög**Åtgärder:**

- Samtliga åtgärder i ambitionsnivå bas genomförs.
- Anslutningsmiljöerna görs mer välkomnande med planteringar.
- Anlägg sittplats utanför väderskydd och bänk i bakkanten på plattformen.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Ej bedömd.

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Strömstad kommun

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Nej, stationen bedöms ej vara i behov av ytterligare åtgärder och därmed föreslås endast åtgärderna i ambitionsnivå bas.

40 Stationsåtgärder Strömstad – ambitionsnivå hög

Åtgärder:

- Utrustning ses över och uppgraderas vid behov (skyltar, belysning och möbler).

Strömstad stationsbyggnad är K-märkt, äldre räcken och staket bör bevaras som del av stationen. Stationen bedöms vara utrustad på ett tillfredsställande sätt för resenärer och därmed föreslås endast ytterligare åtgärder på en ambitionsnivå hög.



Figur 1. Staket på Strömstad station.

Berörda fastighetsägare: Trafikverket, privat (STRÖMSTAD STRÖMSTAD 4:27)

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 2, 3

Kostnadsbedömning: Ej bedömd.

Svarar mot mål: M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Skapar en mer attraktiv station och välkomnande utseende för resenärer och kan i sin tur leda till ökat resande.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Strömstad kommun

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Nej, stationen bedöms ej vara i behov av ytterligare åtgärder och därmed föreslås endast åtgärderna i ambitionsnivå bas.

2.3. Övriga åtgärder i stationsområden

Övriga åtgärder i stationsområden omfattar åtgärder som har direkt påverkan på stationernas funktioner, men inte avser själva stationsmiljön.

7 Åtgärd: Plattformförlängningar

Beskrivning: Plattformar som berörs för att två 80-meters fordon ska kunna stanna är följande, där önskvärd förlängning anges inom parentes: Dingle (drygt 20 m), Rabbalshede (65 m), Skee (30 m), Strömstad (drygt 20 m). Äldre plattformar kan eventuellt påverkas av förlängningen och därför föreslås åtgärden genomföras i dialog med Järnvägmuseet, som har uttryckt intresse för delar av befintlig utrustning.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Medel

Svarar mot mål: M1. Attraktivare kollektivtrafikutbud

Effekt: Möjlighet för längre fordon att stanna.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, att förlänga plattformarna för att rymma längre fordon är en framåtblickande åtgärd för att möta ökade transportbehov i framtiden. De potentiella fördelarna tillsammans med de måttliga kostnaderna gör det motiverat att gå vidare med åtgärden.

14 Åtgärd: Laddstationer för elbilar vid tågstationerna

Beskrivning: Laddstolpar sätts upp på stationer vid parkering för tågresenärer. Vilka stationer som berörs samt omfattning har inte utretts.

Ambitionsnivå: Hög

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M1. Attraktivare kollektivtrafikutbud

Effekt: Laddstolparna bidrar till tillgänglighet för gröna transporter i hela resan perspektiv.

Nytta: Låg

Ansvarig för genomförande: Kommunerna

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Nej. Åtgärden väljs bort med anledning av att elbilar som används till och från pendelparkeringen endast kommer att laddas hemma, där kostnaden är lägre. Därmed bedöms denna åtgärd vara omotiverad.

15 Åtgärd: Ökad anslutningstrafik med bussar till/från tåg

Beskrivning: Åtgärden föreslås för att bättre mata från tåg till buss och vice versa. Ökningen av anslutningstrafik sker utifrån Västtrafiks målbild för trafikering 2028.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsbedömning: Ej bedömd

Svarar mot mål: M1. Attraktivare kollektivtrafikutbud

Effekt: Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresor för fler resenärer och ökad attraktivitet.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Västtrafik

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Ja, åtgärden har en tydlig måluppfyllelse och hög nytta och rekommenderas gå vidare.

32 Åtgärd: Förlängd giltighetstid på biljetter

Beskrivning: Vid långa byten mellan tåg och anslutande kollektivtrafik riskerar resenärer köpa en biljett vars giltighetstid hinner gå ut innan bytet hunnit genomföras. Förlängd giltighetstid på biljetter föreslås för att resenärer ska hinna med hela resan på biljetten.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsbedömning: Ej bedömd

Svarar mot mål: M1. Attraktivare kollektivtrafikutbud

Effekt: Detta bedöms göra kollektivtrafiken till ett attraktivare val.

Nytta: Medel

Ansvarig för genomförande: Västtrafik

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Nej, åtgärden väljs inte att gå vidare för genomförande eftersom åtgärder som i stället förkortar restiden föreslås.

31 Åtgärd: Ökad tillgänglighet för resenärer

Beskrivning: Åtgärden innebär att tillgängligheten på stationsområdena förbättras genom fysiska åtgärder, men även icke fysiska åtgärder så som enkelhet i biljettsystem

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsbedömning: Ej bedömd

Svarar mot mål: M1. Attraktivare kollektivtrafikutbud

Effekt: Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresor för fler resenärer och ökad attraktivitet.

Nytta: Medel

Ansvarig för genomförande: Västtrafik, Kommunerna i stråket

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Nej. Åtgärden är inkluderad i andra åtgärder (se Stationsmiljöåtgärder) och väljs därmed inte vidare för fortsatt planering och genomförande.

2.4. Åtgärder för ökad kapacitet och sänkt restid

För att möjliggöra en hastighetshöjning krävs åtgärder som tillåter att banan klarar av en höjd hastighet. Detta kan innebära åtgärder på banöverbyggnad i form av kurvrätning, plankorsningsåtgärder i form av ökat skydd, slopningar eller siktförbättringar. De nedan föreslagna åtgärderna möjliggör trafikeringsscenario UA1, som presenteras i rapportens kapitel 3. Utöver dessa föreslås ytterligare åtgärder för att öka kapaciteten på banan, dessa tillhör ambitionsnivå hög.

5 Åtgärd: Mötesmöjlighet för långa tåg i Tanum

Beskrivning: I Tanum kan i dagsläget två tåg över 80 meter inte mötas, då plattformsovergången på spår 1 blockeras. Detta gäller för exempelvis SJ snabbtåg och Västtåg i multipel (två fordon sammankopplade).

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Medel

Svarar mot mål: M2. Möjliggöra hållbara transporter för näringslivet

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Åtgärden innebär att möjlighet att mötas med längre tåg skapas, vilket i sin tur kan ge högre kapacitet.

Nytta: Låg

Ansvarig för genomförande: Västtrafik

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Nej. Eftersom studien har valt att gå vidare med trafikeringsscenario UA1 föreslås inte åtgärden. Mötesmöjligheten läggs i stället i Rabbalshede för att dra största nytta av kortare restid och en hastighetshöjning.

45 Åtgärd: Mötesmöjlighet i Rabbalshede

Beskrivning: Åtgärden innebär att en effektiv mötesmöjlighet skapas i Rabbalshede (300 m mötesspår, nya växlar, anpassad plattform, samtidig infart, signal, el). Åtgärden förutsätter och är tätt kopplad till fjärrstyrning och signalreglering mellan Uddevalla och Rabbalshede.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: GKI under framtagande. Ej validerad bedömning: 60-90 miljoner

Svarar mot mål: M1. Attraktivare kollektivtrafikutbud

M5. Ökad tillgänglighet för alla

Effekt: Möjliggör trafikering enligt scenario UA1 och därmed nyttan av detta.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Lång

Går vidare? Ja åtgärden genererar en hög nytta genom att möjliggöra trafikering enligt önskat scenario och förbättra funktioner för passagerare och godstransporter.

- 46** **Åtgärd:** Fjärrstyrning av banan i delsträckor
- Beskrivning:** Innebär att en person kan styra flera stationer samtidigt och även övervaka tågen på sträckan däremellan. Ett system med spårledning gör att tågens position uppdateras kontinuerligt och automatiskt. Det är även möjligt att dela in linjen mellan stationerna i flera blocksträckor. Det görs med hjälp av mellanblocks signaler, som möjliggör att mer än ett tåg samtidigt kan befinna sig på linjen mellan stationerna (förutsatt att de går åt samma håll). Varje mellanblocksignal innebär att ytterligare ett tåg kan vara ute på samma sträcka samtidigt. Samtliga stationer måste vara utrustade med fullständiga signalställverk och de kan antingen vara bevakade eller stängda. Sträckorna bevakas från en trafikcentral. Delsträckor: A Uddevalla-Munkedal, B Munkedal-Dingle, C Dingle-Rabbalshede, D Rabbalshede-Skee, E Skee-Strömstad.
- Ambitionsnivå:** Bas
- Steg i fyrstegsprincipen:** 2/4
- Kostnadsbedömning:** GKI under framtagande. Ej validerad bedömning för hela banan: 300-600 miljoner.
- Svarar mot mål:** M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning
- Effekt:** Tätare tågföljd och mer flexibilitet i trafikering ger en mycket god kapacitet i järnvägsanläggningen och möjliggör att alla fordonsrörelser och banarbeten kan övervakas på ett effektivt och säkert sätt.
- Nytta:** Hög
- Ansvarig för genomförande:** Trafikverket
- Tidshorisont för genomförande:** Lång
- Går vidare?** Ja, införandet av fjärrstyrning av banan i delsträckor är en avgörande åtgärd för att förbättra kapaciteten, säkerheten och effektiviteten.

- 51** **Åtgärd:** Möjliggöra hastighetshöjning genom upprustning och rälsförhöjningsjustering
- Beskrivning:** För att implementera hastighetshöjningen enligt förslaget UA1 (se rapportens avsnitt 11, Scenarier för trafikering) krävs omfattande tekniska åtgärder, inklusive spårbyte, upprustning av banunderbyggnaden och rälsförhöjningsjustering. Dessa åtgärder är nödvändiga för att öka tåghastigheten på ett säkert och effektivt sätt, vilket kommer att förbättra kapaciteten och prestandan för järnvägstrafiken.
- Ambitionsnivå:** Bas
- Steg i fyrstegsprincipen:** 2
- Kostnadsbedömning:** GKI under framtagande. Ej validerad bedömning: 1,5-2 miljarder
- Svarar mot mål:** M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen
- Effekt:** Åtgärden medför kortare restider (lokalt) samt möjlighet att realisera trafikeringsscenario UA1.
- Nytta:** Hög
- Ansvarig för genomförande:** Trafikverket
- Tidshorisont för genomförande:** Lång
- Går vidare?** Ja, genom att genomföra åtgärden kan det föreslagna trafikeringsscenario realiseras.

52 **Åtgärd:** Standardhöjning av plankorsningar och kontaktledning på sträckor med hastighet över 110 km/t

Beskrivning: Standarden av plankorsningarna på sträckorna Dingle-Rabbalshede, Rabbalshede-Tanum, Tanum-Skee samt Skee-Strömstad förbättras så att dessa klarar en hastighetshöjning. Genomgång av naturvärden bör göras i samband med fördjupad utredning.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: GKI under framtagande. Ej validerad bedömning: 50–100 mkr

Svarar mot mål: M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen

Effekt: Möjliggör trafikering av tåg med högre hastighet enligt scenario UA1 och därmed nyttan av detta.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, genom att förbättra standarden på plankorsningar och kontaktledningar för att klara av högre hastigheter försäkras man sig om att infrastrukturen är redo för framtida behov och utveckling.

57 **Åtgärd:** ERTMS på hela banan

Beskrivning: Åtgärden innebär att hela banan utrustas med European Train Management System, vilket är ett nytt säkerhetssystem. Systemet består av utrustning både i fordon och bana som övervakar att stoppsignal inte passeras samt att tillåten hastighet inte överskrids. Äldre signalutrustning kan eventuellt påverkas och därför föreslås åtgärden göras i dialog med Järnvägmuseet, som har uttryckt intresse för delar av befintlig utrustning.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsbedömning: GKI under framtagande. Preliminär bedömning 300-600 miljoner.

Svarar mot mål: M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning

Effekt: Åtgärden bedöms medföra ökad trafiksäkerhet och är en förutsättning för att dra nytta av trafikeringsscenario UA1.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Lång. Trafikverket har en införandeplan på ERTMS på befintliga banor och införande av den äldre tekniken är inte rimlig på denna bana. Detta medför att införandet troligen är möjligt först tidigast 2035.

Går vidare? Ja, åtgärden går vidare eftersom införande av ERTMS på hela banan är nödvändig för att uppnå ökad trafiksäkerhet och för att kunna dra full nytta av trafikeringsscenario UA1.

54 **Åtgärd:** Åtgärda järnvägsbroar så att dessa klarar en hastighetshöjning
Beskrivning: Längs utredningssträckan finns 18 järnvägsbroar. Dessa bör inventeras så att det går att säkerställa att en hastighetshöjning är möjlig även över broarna. En del av broarna har ett högt kulturhistoriskt värde, som ska tas i beaktning. Genomgång av naturvärden bör göras på aktuella platser.
Ambitionsnivå: Bas
Steg i fyrstegsprincipen: 3
Kostnadsbedömning: GKI under framtagande. Preliminär bedömning: 50-75 miljoner
Svarar mot mål: M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen
Effekt: Säkerställer att hastighetshöjning är genomförbar.
Nytta: Hög
Ansvarig för genomförande: Trafikverket
Tidshorisont för genomförande: Medel
Går vidare? Ja, åtgärden är nödvändig för att genomföra den tänkta hastighetshöjningen.

55 **Åtgärd:** Samtidig infart i Rabbalshede
Beskrivning: Åtgärden innebär att samtidig infart anläggs i Rabbalshede, vilket gör det möjligt för två mötande tåg att köra in samtidigt till en driftplats. På stationen finns ruderatmark samt en lav- och mossrik betongkant som bör beaktas. På platsen finns ett solitärt träd (björk) som bör bevaras.
Ambitionsnivå: Bas
Steg i fyrstegsprincipen: 3
Kostnadsbedömning: GKI under framtagande, ingår i kostnad för åtgärd 45.
Svarar mot mål: M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning
Effekt: En samtidig infart i Rabbalshede möjliggör simultana tågmöten på driftplatsen, vilket ökar kapaciteten och effektiviteten.
Nytta: Hög
Ansvarig för genomförande: Trafikverket
Tidshorisont för genomförande: Medel
Går vidare? Ja, åtgärden är nödvändig för att dra nytta av trafikeringsscenario UA1.

11 **Åtgärd:** Trädsäkring
Beskrivning: Åtgärden innebär att träd utmed järnvägen avverkas så att det skapas skötselgator, som sträcker sig från spårets mitt och ungefär 20 meter ut på vardera sidan.
Ambitionsnivå: Bas
Steg i fyrstegsprincipen: 2
Kostnadsbedömning: Redan finansierad
Svarar mot mål: M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen
Effekt: Bidrar till ökad robusthet och tillgänglighet på banan samt minska risken för tågolyckor, trafikstörningar och skador på järnvägen. Vid trädsäkring är det viktigt att även beakta de risker som uppstår då träd inte längre tar upp vatten i marken och dämpar översvämningar.
Nytta: Hög
Ansvarig för genomförande: Trafikverket
Tidshorisont för genomförande: Medel
Går vidare? Ja, med tanke på den höga nyttan och relativt låga kostnadsnivåerna bör åtgärden gå vidare till genomförande och planering.

- 47** **Åtgärd:** Bredda Trafikverkets fastighet
- Beskrivning:** Åtgärdsförslaget innebär en utvidgning av Trafikverkets järnvägsfastighet, där den är för smal för ett effektivt underhåll, som trädsäkring. Utvidgningen syftar till att förenkla underhållsaktiviteter genom att undvika behovet av servitut för slyröjning. Fördelen med att äga marken är att Trafikverket kan utföra nödvändigt arbete utan att involvera externa markägare vid brådskanse insatser. Nuvarande fastighetsgränser hamnar ofta intill bergsskärningar där träd på berget befinner sig på privat mark. Även om slyröjning "i skärning" ingår i underhållskontraktet, är den omgivande marken oftast utanför Trafikverkets fastighet. Kravet på att röja sly 7 meter från spåret gör att servitut krävs för att upprätthålla detta krav.
- Ambitionsnivå:** Bas
- Steg i fyrstegsprincipen:** 2
- Kostnadsbedömning:** Ej bedömd
- Svarar mot mål:** M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning
- Effekt:** Enklare underhåll över tid och i akuta ärenden.
- Nytta:** Hög
- Ansvarig för genomförande:** Trafikverket
- Tidshorisont för genomförande:** Lång
- Går vidare?** Ja, den föreslagna åtgärden kan bidra till att säkerställa att anläggningen är kostnadseffektiv, genom att undvika behovet av komplicerade och tidskrävande servitut.

- 9** **Åtgärd:** Uppdatera anläggning Strömstad station
- Beskrivning:** För att möjliggöra möten i Strömstad behöver anläggningen på stationen uppdateras. Åtgärden innebär att befintlig klotväxel byts ut till en elväxel, magasinspåret görs om till ett avvikande huvudspår med spårledning samt att signalställverket uppdateras.
- Ambitionsnivå:** Bas
- Steg i fyrstegsprincipen:** 3
- Kostnadsbedömning:** Låg
- Svarar mot mål:** M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning
- Effekt:** Möjlighet för tågmöten i Strömstad och större chans att öka tågtrafiken. Ökad effektivitet och pålitlighet i tågtrafiken.
- Nytta:** Hög
- Ansvarig för genomförande:** Trafikverket
- Tidshorisont för genomförande:** Lång
- Går vidare?** Ja, de potentiella fördelarna och nyttoeffekterna överväger kostnaderna, vilket gör den ekonomiskt fördelaktig att genomföra.

2.5. Klimatanpassningsåtgärder och motståndskraft

Klimatanpassning innebär att man beaktar extremt väder och deras följd effekter i ett långsiktigt och förebyggande perspektiv. Utan klimatanpassning kan följderna få stora samhällsekonomiska konsekvenser. Vid arbete med infrastruktur som har långa tidshorisonter, exempelvis järnväg, är det nödvändigt att ta hänsyn till prognoser för hur klimatet kan förändras. Norra Bohusbanan kommer särskilt att kunna påverkas av mer frekventa så kallade 100-årsregn, som riskerar att fördubblas genom klimatförändringar.¹ Genom åtgärder som förebygger översvämning (till exempel trummor, diken eller träd som suger upp vattnet ur marken) kan järnvägen minska riskerna för allvarliga effekter av dagens och framtidens skyfall.

Extremväder förväntas öka och därtill hör både varmare och kallare dagar. Norra Bohusbanan tvingas i nuläget att stängas av vid kraftig vind, för varmt väder, när solkurvor uppstår, och vid snöoväder, när snötäckta träd kan falla på kontaktledningar. En klimatanpassad järnväg har högre resiliens mot extremväder som förväntas bli allt vanligare.

26 Åtgärd: Klimatanpassning av anläggningen

Beskrivning: Genomför en ingående utredning av klimatanpassningsåtgärderna som har nämnts i avsnittets inledning (2.5). Utvärdera behoven och potentialen för att öka anläggningens motståndskraft mot klimatrelaterade påfrestningar. Denna utredning kommer att bidra till att fastställa de mest lämpliga åtgärderna och strategierna för klimatanpassningen, med fokus på att uppnå en stabil och hållbar infrastruktur.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 2

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M2. Möjliggöra hållbara transporter för näringslivet

M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen

M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning

Effekt: Ökad motståndskraft på banan.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Kort-medel

Går vidare? Ja, klimatanpassning av anläggningen en åtgärd som svarar mot flera viktiga mål i åtgärdsvalsstudien. Genom att öka motståndskraften på banan kan man uppnå en hög nytta genom att minska risken för störningar och skador, samtidigt som man skapar en mer resurs- och kostnadseffektiv anläggning.

¹ [Vägledning för skyfallskaractering: tips för genomförande och exempel på användning \(msb.se\)](#)

25a **Åtgärd:** Översvämningssäkra banan så att översvämningensrisken minskar.

Beskrivning: Avvattningsystemet med trummor, brunnar, diken och dräneringsledningar belastas av ökade nederbörds mängder och ökade flöden – systemet uppgraderas för att tåla fler och längre skyfall. Åtgärden bedöms skapa ökad tillförlitlighet för trafiken om tågen inte måste ställas in på grund av översvämning. Åtgärden ska minska risken för att banan stängs av. Riskområden prioriteras.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Ej bedömd, vidare utredning krävs

Svarar mot mål: M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen

M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning

Effekt: Ökad motståndskraft på banan.

Nytta: Medel

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Lång

Går vidare? Ja, översvämningssäkring av banan är en motiverad åtgärd med tanke på överbelastningen av avvattningsystemet och de potentiella störningar och risker det medför för tågtrafiken.

25b **Åtgärd:** Översvämningssäkra banan så att översvämningensrisken elimineras.

Beskrivning: Avvattningsystemet med trummor, brunnar, diken och dräneringsledningar belastas av ökade nederbörds mängder och ökade flöden, dessa säkras för att tåla fler och längre skyfall. Åtgärden bedöms skapa ökad tillförlitlighet för trafiken om tågen inte måste ställas in på grund av översvämning. Åtgärden ska eliminera risken för att banan stängs av.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Ej bedömd, vidare utredning krävs

Svarar mot mål: M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen

M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning

Effekt: Ökad motståndskraft på banan.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Lång

Går vidare? Nej. Det bedöms inte vara kostnadseffektivt rimligt att helt eliminera risken för översvämning på hela banan och därför rekommenderas inte åtgärden.

27 Åtgärd: Säkerställ banunderbyggnadens funktion

Beskrivning: Åtgärden innebär att en inventering genomförs och åtgärder för att säkerställa befintliga trummors funktion genomförs i samband med detta. Aktuell inventering av trummorna saknas. I samband med inventering bör natur- och kulturvärden beaktas.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Ej bedömd

Svarar mot mål: M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen

M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning

Effekt: Åtgärden bedöms öka tillförlitligheten genom att minska risken för spårlägesfel och trafikstoppande fel samt ökar komforten och säkerheten.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Lång. Planer på en inventering av trummor finns vid tiden för studien men tidplan är ej fastställd.

Går vidare? Ja. Åtgärden är nödvändig för att förbättra och upprätthålla anläggningens prestanda samt kunna genomföra trafikeringsscenario UA1.

48 Åtgärd: Skrota berg

Beskrivning: På vissa delar av sträckan saknas nät mot ras, här föreslås skrotning av berg vilket innebär att lösa stenar från bergväggen tas bort. Genomgång av naturvärden bör göras i samband med fördjupad utredning.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Ej bedömd

Svarar mot mål: M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen

Effekt: Bidrar till minskat antal farliga passager och ökad trafiksäkerhet.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

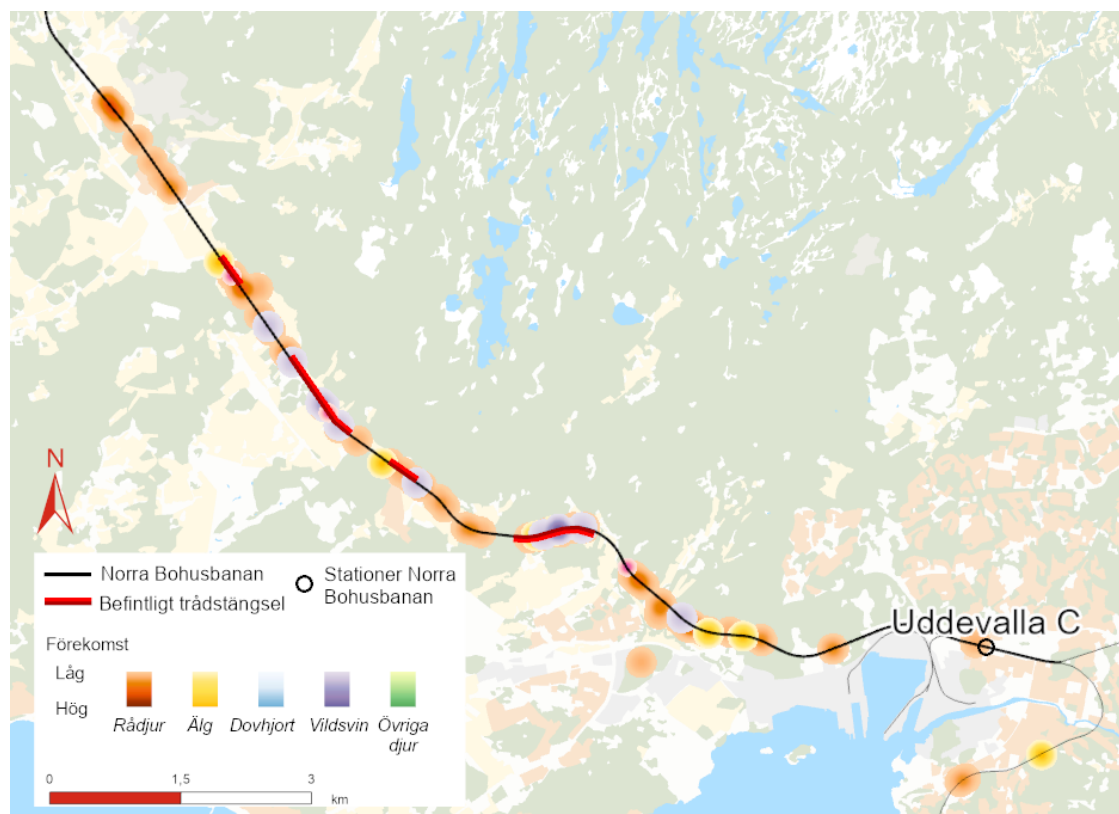
Tidshorisont för genomförande: Lång (tidigast 2035)

Går vidare? Ja. Åtgärden är nödvändig för att kunna genomföra trafikeringsscenario UA1.

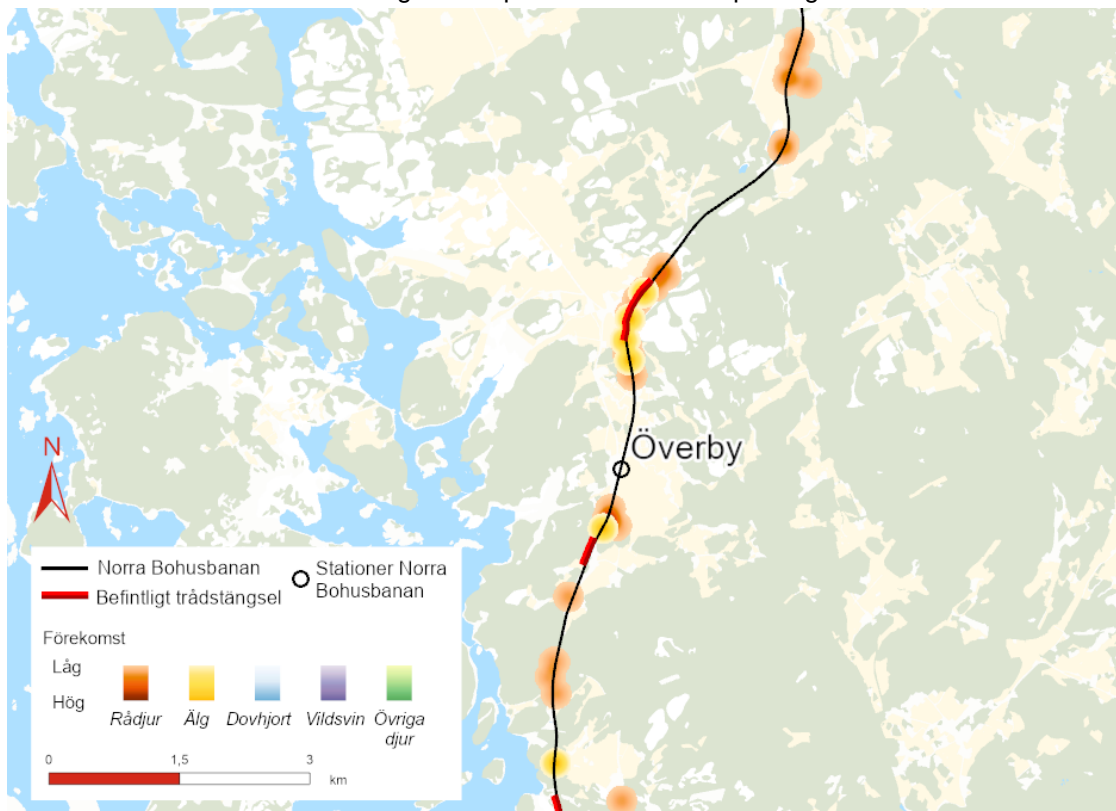
29 Åtgärd: Viltolycksåtgärder

Beskrivning: Längs utredningssträckan sticker Överby–Tanum samt Tanum–Rabbalshede ut som sträckor där många av påkörningarna av djur sker. På Bohusbanan sticker även en bit norr om Uddevalla ut som mycket olycksdrabbat. Befintligt trådstängsel har en mycket liten effekt på djurens rörelser. På följande delsträckor rekommenderas ytterligare åtgärder mot viltolyckor:

A: Norr om Uddevalla. Här har utöver påkörning av rådjur även anmärkningsvärt många påkörningar av vildsvin förekommit. Sträckan kan utredas för eventuellt viltstängsel kompletterat med faunapassager.

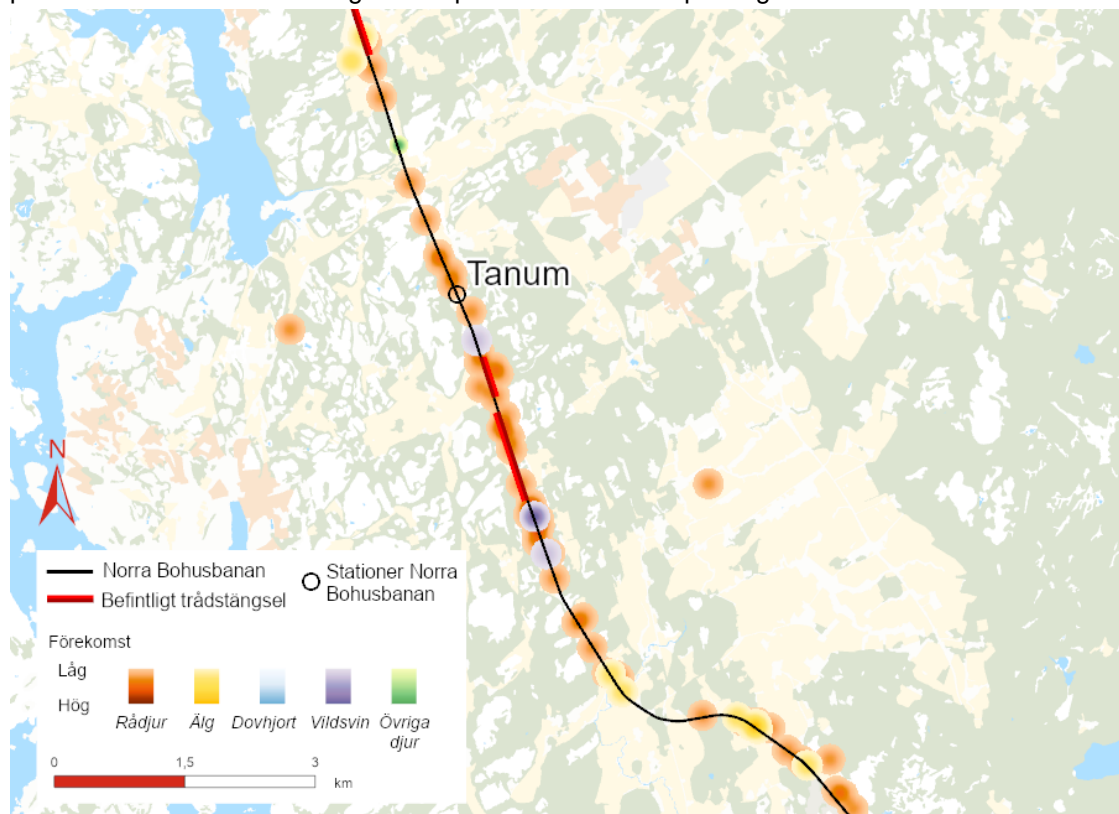


B: Vid sträckan norr om Överby har särskilt många påkörningar av älg förekommit. Sträckan kan utredas för eventuellt viltstängsel kompletterat med faunapassager.



C: Söder om Tanum. Om man närmare undersöker koncentrationen av rapporterade olyckor söder om Tanum kan man se att olyckorna skett precis i slutet/början av befintligt trådstängsel på en cirka 500 meter lång raksträcka. Förlängning av stängslet söderut är inte optimalt då detta kan göra att vilt passerar järnvägen längre söderut och därmed i en kurva med sämre sikt.

För att veta vilken typ av faunapassage som ska byggas och var behöver man ta reda på vilka ekologiska funktioner som finns i landskapet och därför krävs en djupare utredning för platser där eventuellt viltstängsel kompletterat med faunapassager föreslås.



Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 3

Kostnadsbedömning: Låg för översyn, åtgärd ej bedömd

Svarar mot mål: M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen

Effekt: Genom att sätta upp stängsel bidrar det till ökad robusthet och tillgänglighet på banan. Det skapar en bättre arbetsmiljö för lokförare, ökad framkomlighet på spåren och färre förseningar för tåg som kört på vilt, minskade kostnader för eftersök, hantering av kadaver samt reparationer. Åtgärden behöver föregås av en utredning av om faunapassager i plan med viltvarningssystem kan vara en lämplig åtgärd på dessa delar av Bohusbanan.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Lång

Går vidare? Ja, mängden rapporterade olyckor på utredningssträckan motiverar ytterligare åtgärder som förebygger påkörning av vilt.

2.6. Godstrafikering

Genom att dra nytta av järnvägens kapacitet, pålitlighet och förmåga att ansluta olika transportsätt kan överflyttning av godstransport från väg till järnväg bidra till att skapa en mer hållbar transportinfrastruktur. Detta förutsätter att anläggningen är anpassad för att transportera gods.

19 **Åtgärd:** Anlägg en lastplats för godstrafik i stråket

Beskrivning: För att öka tillgänglighet på banan för näringslivets transporter föreslås en lastplats för godstrafik anläggas i stråket. Skee är den ort som har störst potential för en lastplats. Framtaget förslag måste justeras så att problematiken med befintlig plankorsning till stationen hanteras på ett bra sätt.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 4

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M2. Möjliggöra hållbara transporter för näringslivet

Effekt: Bidrar till ökad tillgänglighet för näringslivets transporter.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Specialvirke

Tidshorisont för genomförande: Medel

Går vidare? Ja, åtgärden skapar en mer effektiv och säker miljö för godshantering och möter den befintliga problematiken med plankorsningen. Strömstad kommun har uttryckt sitt stöd för byggandet av lastplats i Skee. Ställningstagandet visar på lokalt engagemang för att främja näringslivets transporter och förbättra logistikinfrastrukturen i området och driva åtgärden framåt.

49 **Åtgärd:** Översyn av tunnlar

Beskrivning: De två tunnarna väster om Uddevalla föreslås ses över gällande belysning och regelverk för säkerhet. En förutsättning för att köra godstrafik på sträckan är att tunnarna rymmer godsvagnarna och deras last, vilket behöver utredas.

Ambitionsnivå: Bas

Steg i fyrstegsprincipen: 1

Kostnadsbedömning: Låg

Svarar mot mål: M2. Möjliggöra hållbara transporter för näringslivet

M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen

Effekt: Medför kunskap om vilket skick tunnarna är i samt huruvida godstrafik är möjlig att köra i tunnarna eller om fysiska åtgärder krävs.

Nytta: Hög

Ansvarig för genomförande: Trafikverket

Tidshorisont för genomförande: Kort

Går vidare? Ja, översyn av tunnarna väster om Uddevalla är en viktig åtgärd och förutsättning för att köra godstrafik på sträckan som bör gå vidare till genomförande.

- 61** **Åtgärd:** Möjliggöra snabbare och längre godståg
- Beskrivning:** Godståg med längd 630 m och hastighet 100 km/t ska kunna trafikera banan. Förutsätter att trafikeringsscenario UA1 genomförs. Åtgärden innefattar en förlängning av en mötesstation till 630 m utifrån lämplighet. Potentiella kandidater: Tanum, Munkedal och Skee. Kräver vidare analyser och beror även på om trafikeringsscenario UA3 ska vara möjligt i framtiden eller inte.
- Ambitionsnivå:** Hög
- Steg i fyrstegsprincipen:** Oklart
- Kostnadsbedömning:** Ej bedömd
- Svarar mot mål:** M2. Möjliggöra hållbara transporter för näringslivet
- Effekt:** Sträckan kan trafikeras med snabbare och längre godståg vilket gynnar näringslivet och gör Norra Bohusbanan mer attraktiv för godstrafikering.
- Nytta:** Hög
- Ansvarig för genomförande:** Trafikverket
- Tidshorisont för genomförande:** Lång
- Går vidare?** Ja, åtgärden går i linje med ambitionsnivå hög för målen att möjliggöra hållbara transporter för näringslivet.



Trafikverket, 40533 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

Bilaga 1 - Stationsmiljöer

Åtgärdsvalsstudie Norra Bohusbanan
(Uddevalla C) – Strömstad

Publikation: 2023:xxxxx



Dokumenttitel: Bilaga 1 – Stationsmiljöer. Åtgärdsvalsstudie Norra Bohusbanan (Uddevalla C) – Strömstad

Författare: Kreera Samhällsbyggnad

Ansvarig för genomförande: Per Schillander

Organisation: Trafikverket PLväu

Datum – start: 2022-06-01

Datum – avslut: Datum, avslutad (färdig rapport)

Medverkande: Fredrik Thurfjell, Maja Duveborn, Karin Pohl, Patrik Sterky Kreera Samhällsbyggnad.
Per Schillander, Mats Persson, Sofia Sjödin Trafikverket.

Dokumentdatum: [Dokumentdatum NY]

Ärendenummer: TRV 2022/6226

Version: [TRVversionNY]

Fastställt av: [Fastställt av person NY](I förekommande fall, annars tas raden bort)

Kontaktperson: Per Schillander

Publikationsnummer: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

ISBN: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	4
1.1. BAKGRUND.....	4
1.2. SYFTE	4
1.3. GEOGRAFISK AVGRÄNSNING.....	4
2. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	6
2.1. STATIONSHUSEN OCH -MILJÖN	6
2.2. MUNKEDAL	9
2.3. DINGLE.....	13
2.4. HÄLLEVADSHOLM	16
2.5. RABBALSHUDE.....	20
2.6. TANUM	24
2.7. ÖVERBY.....	27
2.8. SKEE	31
2.9. STRÖMSTAD	34
3. SAMMANFATTNING.....	39

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Norra Bohusbanan sträcker sig från Uddevalla i söder till Strömstad i norr. Banan trafikeras av både persontåg och godståg, men är relativt lågtrafikerad. Vissa delsträckor har renoverats till högre standard men som helhet är banstandarden låg. Västtrafik trafikerar Norra Bohusbanan och tågresan hela sträckan tar cirka 1,5 timme utan byte. Resandeutbyte kan förutom vid ändhållplatserna göras i Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Tanum, Överby och Skee. Sommartid körs även SJ snabbtåg till Strömstad från Stockholm. Norra Bohusbanan är eftersatt i underhåll, men anses av berörda kommuner som viktig både ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. En förståelse för dagens situation med kända brister kopplat till framtida utveckling och övergripande mål behövs. En del planerade åtgärder för Norra Bohusbanan finns redan.

1.2. Syfte

Åtgärdsvalsstudiens syfte är att Norra Bohusbanans tillgänglighet ska säkras och öka med hjälp av en mer effektiv anläggning och en mer attraktiv trafikering. Studien ska visa en eller flera möjliga vägar framåt för utvecklingen av banan samt när och hur olika åtgärder i respektive fall behöver genomföras. Studien ska ge en samlad bild av behov, brister, åtgärdsförslag, finansieringsmöjligheter och ansvarsfördelning för föreslagna åtgärder. Resultatet av åtgärdsvalsstudien ska utgöra ett planeringsunderlag som intressenter kan förhålla sig till i den fortsatta processen.

Bilagans syfte är att presentera nuläge och förutsättningar för de åtta stationer som behandlas i studien, för att ligga till grund för studiens identifierade brister, mål och till sist åtgärdsförslag. Information i denna bilaga är insamlad dels under platsbesök, dels genom kartstudier och inhämtning av information från Trafikverkets olika system/verktyg som baninformationssystem (BIS), miljöwebb landskap med flera.

1.3. Geografisk avgränsning

Studien omfattar Norra Bohusbanan från Uddevalla C till Strömstad samt stationerna Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Tanum, Överby, Skee och Strömstad. De anslutande banorna Södra Bohusbanan, Älvsborgsbanan och Lysekilsbanan behandlas inte. Uddevalla C ingår inte i denna studie eftersom stationen redan har utretts i studien *Åtgärdsvalsstudie -Suicid och spårspning på Södra Bohusbanan, Uddevalla C-Uddevalla Östra* (2015).



Figur 1 Den geografiska avgränsningen är Norra Bohusbanan mellan Uddevalla och Strömstad, exklusive Uddevalla C. Anslutande banor ingår inte.

2. Befintliga förhållanden

Bohusbanan är en 180 km lång främst enkelspårig järnväg som sträcker sig från Göteborg till Strömstad. I Uddevalla går gränsen mellan järnvägens norra och södra del. Norra Bohusbanan, Uddevalla C-Strömstad, invigdes 1903 medan Södra Bohusbanan, Göteborg-Uddevalla C invigdes 1907. På Norra Bohusbanan finns idag åtta stationer, vilka från Uddevalla i söder och norrut är: Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Tanum, Överby, Skee och Strömstad.

2.1. Stationshusen och -miljön

När banan invigdes hade Norra Bohusbanan 18 stationer, från söder till norr var de då: Uddevalla C, Torsberg, Hogstorp, Saltkällan, Munkedals nedre, Smedberg, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Trättelanda, Orrekläpp, Tanum, Mjölkeröd, Kragenäs, Överby, Varp, Skee, Strömstad.

Uddevalla C station invigdes 1903 i samband med att Norra Bohusbanan öppnade. Strömstad station invigdes 1909. Dessa båda stationsbyggnader, ändpunkterna för Norra Bohusbanan, är både större och har ett mer pampigt utförande än de mellanliggande stationsbyggnaderna.



Figur 2 Uddevalla och Strömstad stationshus. Bildkälla: järnvägmuseet (digitaltmuseum.se)

Av de mellanliggande stationerna byggdes 10 stationsbyggnader i samma storlek och stil; Hogstorp, Munkedals nedre, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Orrekläpp, Tanum, Kragenäs, Överby och Skee. De invigdes alla 1903 tillsammans med banan. De är ritade av arkitekten Folke Zettervall som var chefsarkitekt vid Statens Järnvägars arkitektkontor mellan åren 1895 och 1930.

Stationsbyggnaderna är byggda i tegel i två olika kulörer och i nationalromantisk stil. De är troligen uppförda efter samma ritning då de är mycket snarlika varandra och endast mindre detaljer, vissa material och färgval skiljer dem åt. Av stationsbyggnaderna är de i Hogstorp, Tanum och Skee rivna samt de i Munkedal, Kragenäs, Orrekläpp och Överby sålda. Övriga stationer finns kvar i varierande skick.



Figur 3 De större mellanliggande stationerna ritade av Folke Zettervall. Bildkälla: järnvägmuseet (digitallmuseum.se)

Stationsbyggnaderna i Torsberg, Saltkällan, Smedberg, Trättelanda, Mjölkeröd och Varp uppfördes alla som enklare trästugor av varierande storlek. Det är oklart hur många eller vilka av dessa byggnader som finns kvar.

Enligt Trafikverkets verktyg Miljöweb landskap finns ett antal artrika järnvägsmiljöer längs Norra Bohusbanan. Dessa finns i Munkedal, Dingle, Rabbalshede, Tanum och Skee. Främst innefattar det ruderatmarker, sandmarker eller störda marker som grus eller makadamytor. Vid Munkedal finns även utpekade solitärträd (hästkastanj respektive lind).

Vid stationerna finns sammanlagt 21 plankorsningar enligt plkwebb-export (2022-05-23).

Tabell 1 Plankorsningar vid stationerna.

station	antal (st)
Munkedal	8
Dingle	3
Hällevadsholm	0
Rabbalshede	3
Tanum	3
Överby	1
Skee	2
Strömstad	1
summa	21

Tillgänglighet på stationerna varierar. Ett utdrag ur Trafikverkets Baninformationssystem (BIS) visar att av de plattformar som används för trafikering av persontåg är alla av höjden ”mellan”. Fordon som trafikerar sträckan är anpassade till denna plattformshöjd, vilket gör att på- och avstigning är smidigt för alla. Däremot saknas ledstråk på de allra flesta plattformar, förutom i Skee.

Tabell 2 Plattformshöjd och förekomst av säkerhetszon och ledstråk

Station	spår	Plattformshöjd	Typ	Skyddszon och ledstråk
Munkedal	1	mellan	sidoplattform	skyddszon finns
Munkedal	1,2	mellan	mittplattform	skyddszon finns
Dingle	3,2	mellan	mittplattform	skyddszon finns
Hällevadsholm	0	mellan	sidoplattform	finns ej
Rabbalshede	2	mellan	sidoplattform	finns ej
Tanum	1,2	mellan	mittplattform	skyddszon finns
Överby	0	mellan	sidoplattform	finns ej
Skee	2	mellan	sidoplattform	skyddszon & ledstråk finns
Strömstad	1	mellan	sidoplattform	skyddszon & ledstråk* finns

*nyanlagd 2022

2.2. Munkedal

Stationsområdet är relativt väldefinierat från omgivningen och miljön omhändertagen, upplevs trots en del klotter och skräp.

Stationshuset är privatägt och i relativt fint skick men med synliga renoveringar i form av udda färgval. Det finns en vänthall, vilken hyrs av Västtrafik, men vänthallen är aldrig öppen då det funnits problem med upprätthållande av ordning i lokalen. Väntkurer och väderskydd finns i liknande färg men med varierande stilar. Munkedals station har ett trettiotal avgiftsfria bilparkeringsplatser i nära anslutning till stationen. Dessutom finns det väderskyddade cykelparkeringsplatser nära stationen.

Skyltning och utrustning upplevs inte sammanhållen, både SJs, Västtrafiks och Bohustrafikens (röda stolpar) profilprogram finns, och en del är mycket slitna. Rökförbudsskyltar rivs ner regelbundet.

Det finns stora gamla lindar sydöst om stationen, vilka ser ut att må bra. Små klotlönnar i grupp på framsidan av stationshuset med i varierande skick. Mycket ogräs i plattyta runt klotlönnarna. Ruderatytor finns bland annat i grusytor och spår, t ex klofibbla. Klofibbla är en fin men ej ovanlig växt som påträffas där.

Ramp till plattform för spår 2 är brant och bedöms inte vara tillgänglighetsanpassad.

Yrkeskola ligger i byggnad bredvid stationen. Parkering används sannolikt av yrkesskolans studenter eftersom många av de fordon som står parkerade är EPA-traktorer. Det är mycket spårspring och spring på plattformar.



Figur 4 Sidplattform för spår 1. Stora lindar som är solitärträd i bakgrunden. Bilden är tagen norrut.



Figur 5 Bangård i Munkedal med sidoplattform för spår 1 i förgrunden. Plankorsning över spår 1 till mittplattform. Bilden är tagen söderut.



Figur 6 Stationshuset i Munkedal är privatägt och är i relativt fint skick med renoverade fönster och dörrar. Del av stationshuset har hyrts ut till Västtrafik för att kunna bruka vänthallen. Sedan en tid tillbaka är vänthallen inte öppen för allmänheten.



Figur 7 Klotlönnar utanför stationshuset. Ytan verkar inte ha speciellt hög skötsel då det är mycket ogräs i markbeläggningen och i planteringar.



Figur 8 Busstation med flera hållplatslägen samt parkeringsmöjligheter. Nära stationen finns en yrkesskola och sannolikt parkerar skolans elever sina EPA-traktorer på parkering vid stationen. Det kan också vara ungdomar som pendlar med tåg till skolan.



Figur 9 Mittplattform och spår 1. Bilden är tagen från sidoplattform för genomgående spår 1.

2.3. Dingle

Stationsmiljön i Dingle har en otydlig koppling till övriga samhället då den ligger lite avsides och uppe på en höjd. För att komma till stationen behöver man korsa över spåren, antingen söder om eller norr om bangården, vilket gör att stationen upplevs mer otillgänglig. Det fanns trappa ner till samhället som revs för ca 3-4 år sedan. Trappan revs för att förhindra spårspringet. Stationsmiljön är ren och städad.

Stationshuset är privatägt och i mycket fint skick, det renoverades med konsultation av Bohusläns museum. Trafikverket hyr hela bottenvåningen. Banvaktarstuga finns kvar, men har en mindre tydlig koppling till banan på grund av ett annat nyare hus, privat och väl omhändertaget.

Vänthall finns inte, men väntkur finns. Otydligt med parkering för bilar och ingen cykelparkering. Utrustningen varierar i uttryck och olika armaturer på kontaktledningsbryggor.

Solitärträd i form av ädelgran och hästkastanj finns och de är gamla och fina, gissningsvis ca 80-90 år. Ruderatytor finns i spår och vid lastkaj. Plantering finns endast i form av en ovårdad lönnhäck. I övrigt är det vacker naturmiljö med exempelvis klippa och stora tallar bakom stationen.



Figur 10 Spår 1 och 2. Bilden är tagen söderut.



Figur 11 Mittplattform till spår 2 och spår 3. Spår 3 är genomgående. Väster om spår 3 sluttar marken brant nedåt mot samhället och längs med spår 3 går stängsel för att förhindra spårspring.



Figur 4 Stationshuset i Dingle är privatägt och i mycket fint skick. Huset är renoverat med konsultation av Bohusläns museum. Trafikverket hyr hela bottenvåningen.



Figur 5 Del av mittplattformen är avstängd med grind och "hajfenor".



Figur 6 Stationshus och väntkurer i Dingle. Plankorsning över spår 1 och 2 i förgrunden. I bakgrunden syns väntkurer och solitärträd av ädelgran och hästkastanj.

2.4. Hällevadsholm

Stationsmiljön ser generellt skräpig ut och upplevs sliten kring byggnaden. Stationsmiljön är inte väl sammanhållen, främst på grund av husets skick tillsammans skräp och bråte kring huset, samt förekomst av klotter. Stationshuset är privatägt. Och det har varit restaurang/pub i byggnaden men den verkar vara nedlagd. Ingen vänthall finns, men väntkur finns däremot dåligt placerad under lindar.

För att ta sig till spåret behöver man gå via en grusgång. Grusgången samt brist på skyltning ger en semiprivat känsla till spåret.

Cykelparkering finns nära spåren under tak, med gamla Västtrafiks profilprogram. Det finns sex avgiftsfria bilparkeringsplatser i nära anslutning till stationen. Busshållplats finns ca 100 m från perrongen. En upprustning av parkeringsytor m.m. har genomförts någon gång mellan 2019 och 2022.

Spårsprung är vanligt förekommande eftersom gångstråk går över och längs med järnvägen. Spåret delar samhället och på ena sidan finns både idrottsplats och badplats.

Stationsmiljön i övrigt, park, jordkällare och små byggnader ser väl omhändertagna ut och är ett av de större bevarande stationsmiljöerna längs banan. Fem stora lindar, tidigare hamlade men fortfarande i fin form, finns i området kring huset. Det finns även en stor häck med paradisbuske samt en något mindre häck med spirea. Ytor ser välskötta ut, lindarna och häckarna är fina, gräset är välklippt.



Figur 7 Stationshuset i Hällevadsholm är privatägt. Det ligger nära spåret och ytan mellan huset och spåren är inhägnad, vilket bidrar till en semiprivat känsla på en offentlig plats.



Figur 8 För att komma till spåret från parkering, vändplats och busshållplats passeras stationshuset. Det är bristfällig skyltning mot tågstoppet och ingen naturlig riktning för resenärer. Pendlaren hittar, men sällanresenärer kan känns sig osäker på vart den ska ta vägen.



Figur 9 Det finns en plattform och ett spår i Hällevadsholm.



Figur 10 Promenadstig längs med spåret vittnar om att området används som rekreativ yta och/eller transportstig för ortens invånare. Väster om spåret finns ortens bad- och idrottsplats.



Figur 11 Plattformen har en säkerhetszon markerad och den är bitvis gropig i ytbeläggningen.

2.5. Rabbalshede

Stationshuset ser ut att vara i gott skick men upplevs mycket tillbommat, huset har en udda lagning av tegel/tegelappning på ena kortsidan. Stationsmiljön upplevs ha otydlig gräns och otydlig yta. Gammal magasinsbyggnad finns längs järnvägen. Relativt mycket klotter finns i området, men det är inte särskilt skräpigt.

Ingen vänthall, men det finns väntkur i gammal Västtrafiksstil. Plattformen är sedan sommaren 2023 upprustad och bättre tillgänglighetsanpassad än tidigare.

Det är dålig skyltning till stationsområdet från anslutande väg otydlig parkering. Väntkur finns. Hållplats för ersättningsbuss finns nära spåren, men ingen linjetrafik stannar vid stationen, linjetrafik stannar ute på vägen, ca 300 m från tågstoppet. Otydlig parkering, dålig skyltning. Ingen cykelparkering.

En större björk finns vid sidan av stationen (ca 50 cm i diameter) samt en björkallé (ca 30 cm i diameter) längs järnvägsvägen, allén är dock en bit från själva stationen.

Ruderatytor finns en del kring spåren som ska tas bort samt vid parkeringen.



Figur 12 Stationshuset är privatägt. Mycket tillbommat och privat känsla. Det är nära mellan privata hus och stationshuset. Bilden är tagen söderut, bakom huset ligger spår och plattform.



Figur 13 Den infart som skyltas från vägen leder in mellan hus på en grusväg. Bilden är tagen österut, med stationshus och spår i andra riktningen.



Figur 14 Stationshuset till vänster med nedlagda spår och gångväg över dessa i förgrunden.



Figur 15 Det finns ett spår och ett underhållsstick Rabbalshede. Plattformen har säkerhetszon.



Figur 16 Sidplattform till det genomgående spåret med ankommande tåg. Underhållssticket ligger på andra sidan plattformen och slutar i en stoppbock innan gångvägen till plattformen. Bilden visar den gamla plattformen, innan arbete genomfördes sommaren 2023.

2.6. Tanum

Stationen ligger nedanför samhället Tanumshede och ca 2 km bort från centrum. Stationsområdet är enkelt överblickbart med en relativt tydlig avgränsning och sammanhållet med öppna ytor och en rumsbildande känsla från landskapet då stationen ligger i en dalgång. Miljön upplevs omhändertagen.

Stationshuset är rivet på grund av svampangrepp. Väntkur finns. En gammal magasinsbyggnad finns kvar. Det finns även gamla kanter med natursten. Busshållplats finns där gamla stationshuset låg. Hållplatsen ligger i en stensättning, kanske för att visa på den gamla strukturen.

Det finns ca 25 parkeringsplatser för bil. Cykelparkering finns.

Inget generellt problem med spårspring, förutom vid tågmöte då tåg trafikerar spår 1.

Ruderatytor finns, troligen en del längs spåren och mer uppvuxna/slyiga ytor kring parkering och bakom lilla Trafikverkshuset.

Stationen ligger nere i en ”gryta”, vilket innebär att det blir väldigt varmt på platsen under sommartid. I Tanum stannar SJs sommartåg x2000 och när det ställs in påverkas många resenärer av värmen. Det finns inga toaletter eller vänthall.



Figur 17 Där busshållplatsen ligger idag låg det gamla stationshuset som revs på grund av svampangrepp.



Figur 18 Spår 1 och mittplattformen. Plattformen har utmålade säkerhetszon. Ruderatytor i spåren.



Figur 19 En plattformanslutning leder över spår 1. Plankorsningen är obebakad. Spår 2, vilket är det genomgående spåret, används i huvudsak förutom vid tågmöten då även spår 1 används.



Figur 20 Hus för Trafikverkets personal ligger intill spår 1.

2.7. Överby

Nybyggd plattform i fint skick, antagligen på ny plats. Spår finns kvar av gammal riven plattform och rivna spår. Nu finns ett spår. Stationen är väl avgränsad och tydlig för resenären, det finns en tydlig entré till stationen.

Stationshuset är privat och inhägnat, används som bostadshus. Det finns ingen vänthall, men väderskydd finns. Ingen papperskorg finns.

Bra skyltning finns. 8 parkeringsplatser finns totalt, varav en hpc. Ingen cykelparkering. Busshållplats finns i båda riktningar.

En gammal kajkant i natursten ligger kvar framför stationen och ytterligare en gammal kajkant i granit gjorts till kant på p-plats. Minst 4 hamlade lönnar och några större björkar finns vid stationen.

Ruderatytor i spåren, bland annat strimsporre och småsporre (vanlig växt i järnvägsmiljö).



Figur 21 Ny plattform i fint skick.



Figur 22 Rester av gamla spår och gammal plattform syns norr om den nya plattformen.



Figur 23 Det finns väntkur och tydlig skyltning.



Figur 24 Parkering för bil finns, men inte cykel.



Figur 25 En plankorsning för oskyddade trafikanter finns direkt söder om plattformen.

2.8. Skee

Stationsmiljön är relativt välavgränsad och upplevs omhändertagen. Det finns ingen tydlig koppling till byn. Det är stora ytor med bussangöring och parkering mellan stationen och byn, som hågkomst av upprustningen mellan Skee-Strömstad då Skee var slutstation. Det gamla stationshuset är rivet. Det finns två väntkurer, en på plattformen och en innan plankorsningen från parkeringen sett.

Skyltningen in till stationen är otydlig från vägen, endast skyltat ”pendel” men inget om järnvägsstation.

Det finns ca 10 parkeringsplatser bil. Ingen för cykel.

Stationen består av två spår, varav det ena har plattform.

Det finns några nya träd vid parkeringen. Inga ruderatytter syns.



Figur 26 Väntkur vid Skee station. Inget stationshus finns på denna plats, det är rivet.



Figur 27 Stora ytor för bussangöring finns i Skee, och bortanför dessa finns samhället.



Figur 28 Plankorsning över två spår för att komma till plattformen.



Figur 29 Relativt nybyggd plattform. Den enda plattformen längs banan som har ledstråk.

2.9. Strömstad

Stationsmiljön i Strömstad är välskött och flera fina ytor med planteringar finns knutet till kollektivtrafikytorna. Platsen är delvis ombyggd och spår är kortade och borttagna i samband med upprustning av sträckan Skee-Strömstad.

Stationshuset är privat med en restaurang i bottenvåningen och uteservering mot spåret. Renoverat och dörrar har bytts. Ej toalett eller vänthall i stationshus, men toalett finns på baksidan av stationen.

Parkering finns på båda sidor om spåren för både bil och cykel.

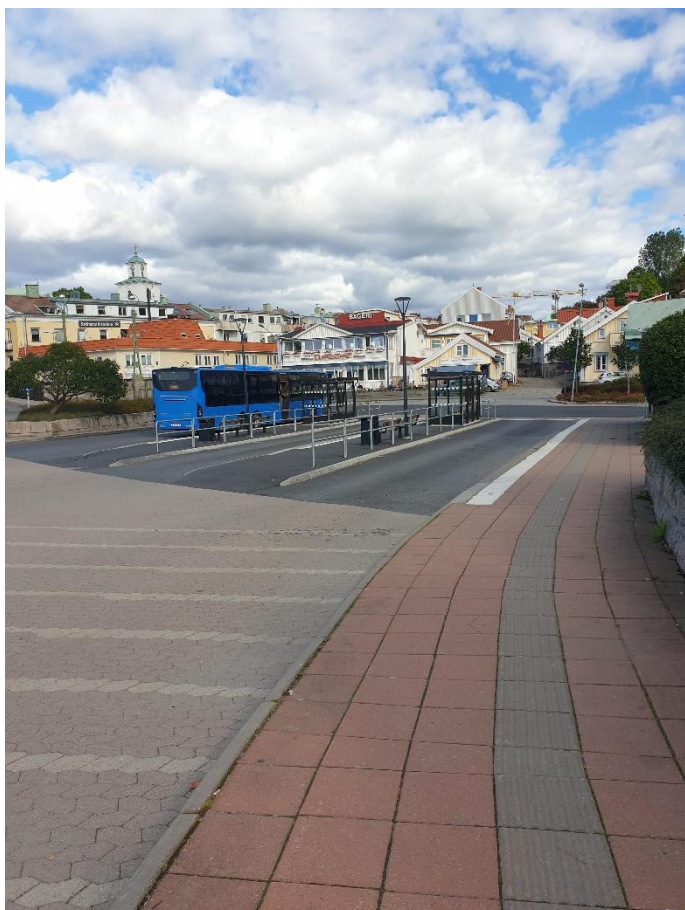
Väntkurer finns på plattform och vid bussar. Skyltning finns, men väldigt spretigt och i många olika utföranden. Även möbler och utrustning finns i många olika utföranden, många olika stilar på stolpar, kurer, skyltar, bänk, räcken m.m. Helt nya ledstråk och funktionsanpassning vid plattformen.

Det finns mindre gatuträd i stationsmiljön, samt stor ornäsbjörk och alm. Det finns många och välskötta planteringar.

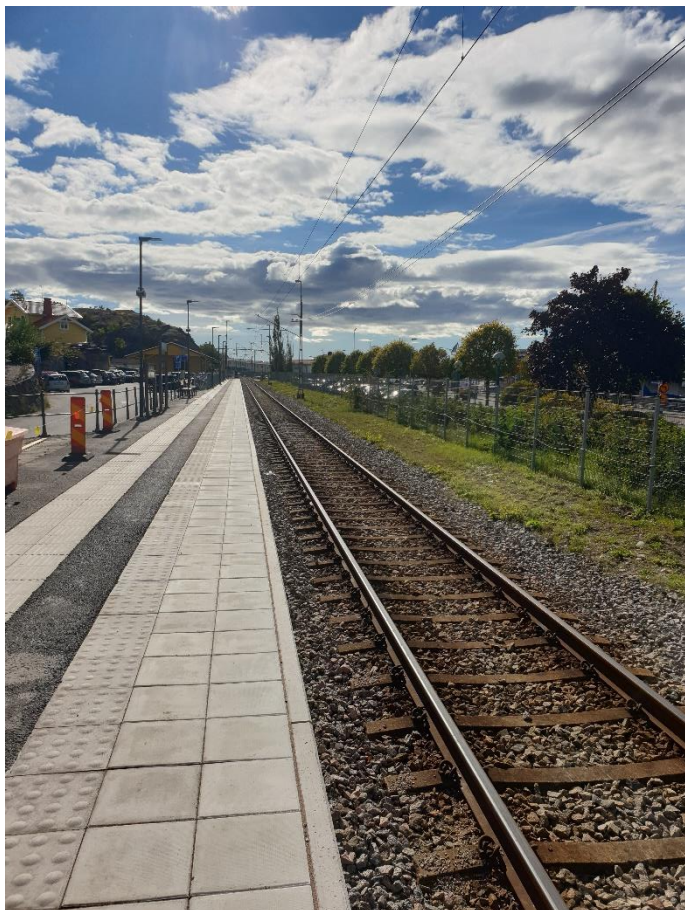
Slutbrygga för gamla kontaktledning har satts på stort block av natursten, antagligen där de gamla spåren slutade, vilka nu har rivits för att ge plats åt bussangöring, fint omhändertagande av kulturmiljö.



Figur 30 Stationshuset i Strömstad är ett av de större och pampigare längs banan, sannolikt eftersom det är en av ändhållplatserna.



Figur 31 Busshållplats med flera olika busslinjer nära stationen, både stads- och regionbussar stannar här.



Figur 32 Det finns en plattform i Strömstad, bild tagen mot söder. Vid stationen slutar spåret i en stoppbock.



Figur 33 Plattformen och stationshuset. Bild tagen mot norr.



Figur 34 Stor ornäsbjörk och alm finns bredvid stationshuset. Oklart hur länge parken har funnits och om utformningen är helt eller delvis ny.

3. Sammanfattning

Sammanfattningsvis visar bedömningen av stationsområdena och -miljöerna längs Norra Bohusbanan att skicket och tillgängligheten varierar avsevärt. I vissa områden, som Munkedal och Överby, finns väl underhållna stationsmiljöer med nyligen renoverade plattformar och anläggningar. Privatägda stationshus är vanliga och kan vara i varierande skick, och det är viktigt att bevara och använda dessa historiska strukturer på ett meningsfullt sätt.

Å andra sidan finns områden, som Hällevadsholm och Tanum, där stationsområdena är i behov av kraftig upprustning. Slitage, klotter och bristfällig skyltning är problem som måste åtgärdas för att skapa en välkomnande och trygg miljö för resenärer.

En gemensam utmaning för flera stationsområden längs Norra Bohusbanan är tillgängligheten. För att göra tågresandet mer tillgängligt och inkluderande, bör investeringar göras för att förbättra möjligheterna till parkering, cykelparkering och enklare åtkomst till plattformarna.



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

Åtgärdsvalsstudie

Norra Bohusbanan

Uddevalla – Strömstad

Publikation: 2024:xxxxx

REMISSIV



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie – Norra Bohusbanan, Uddevalla - Strömstad

Författare: Kreera Samhällsbyggnad

Ansvarig för genomförande: Per Schillander

Organisation: Trafikverket PLväu

Datum – start: 2022-06-01

Datum – avslut: Datum, avslutad (färdig rapport)

Medverkande: Fredrik Thurfjell, Maja Duveborn, Karin Pohl, Patrik Sterky Kreera Samhällsbyggnad.
Per Schillander, Mats Persson, Sofia Sjödin Trafikverket.

Dokumentdatum: 20231031

Ärendenummer: TRV 2022/6226

Fastställt av: [Fastställt av person NY] (Adderas senare)

Kontaktperson: Per Schillander, per.schillander@trafikverket.se

Publikationsnummer: (Adderas senare)

ISBN: (Adderas senare)

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Norra Bohusbanan sträcker sig mellan Uddevalla C och Strömstad. Kartan visar stationer där resande kan stiga på och av tåget.

Förord

Anger status, t.ex. ett underlag för beslut om fortsatt hantering, planering etc. Beslut om fortsatt hantering bör fogas till en slutlig version av dokumentet.

Nytt baskontrakt 2023 med minskad budget för underhåll kan öka behovet av medel från annat håll.

Underskrifter

Adderas senare

REMISSVERSION

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	7
2. Begreppsförklaringar	8
3. Inledning.....	10
3.1. Bakgrund.....	10
3.2. Åtgärdsvalsstudiens syfte och mål.....	10
3.3. Arbetsprocessen och organisering av arbetet	10
3.4. Tidigare planeringsarbete	11
3.5. Anknytande planering	11
3.6. Planerade åtgärder	12
3.7. Kostnadsramar för genomförande av åtgärder	13
4. Avgränsningar	14
4.1. Geografisk avgränsning	14
4.2. Avgränsning av innehåll och omfattning	14
4.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande.....	14
5. Befintliga förhållanden	16
5.1. Landskap.....	16
5.2. Naturrisker.....	20
5.3. Kulturmiljö.....	22
5.4. Naturmiljö	24
5.5. Boende och befolkning.....	25
5.6. Näringsliv.....	27
5.7. Besöksnäring och målpunkter.....	27
5.8. Markanvändning.....	28
5.9. Järnväg.....	28
5.10. Övriga trafikslag	35
5.11. Olyckor, tillbud och avvikelser.....	36
6. Funktion.....	41
7. Persontrafik	42
7.1. Kollektivtrafik	42
7.2. Restider och restidskvoter.....	47
7.3. Tillförlitlighet	49
7.4. Pendling	49
7.5. Resande i tågtrafiken	52
7.6. Potential, prognos	57
8. Godstransporter	58
8.1. Potential, prognos	58
9. Mål 59	
9.1. Nationella mål	59

9.2. Regionala och lokala mål	60
9.3. Mål för studien.....	61
10. Brister	64
11. Scenarier för trafikering	66
11.1. Jämförelsealternativ (JA)	68
11.2. UA1	70
11.3. UA3	72
11.4. UA2 och UA4	73
11.5. Validering av resultat och trafikeringssupplägg	74
12. Tänkbara åtgärder	75
12.1. Fyrstegsprincipen	75
12.2. Studerade åtgärder	76
12.3. Plankorsningsåtgärder	76
12.4. Stationsmiljöåtgärder	77
12.5. Övriga åtgärder i stationsområden.....	78
12.6. Ökad kapacitet och sänkt restid.....	78
12.7. Fjärrstyrning	78
12.8. Klimatanpassad och motståndskraftig järnväg	78
13. Åtgärdsområden och ingående åtgärder	79
13.1. Rekommenderade åtgärder	79
13.2. Åtgärdsområde A: Genomföra planerade åtgärder	80
13.3. Åtgärdsområde B: Trafikeringsscenario UA1.....	81
13.4. Åtgärdsområde C: Trevliga stationsmiljöer – ambitionsnivå bas	82
13.5. Åtgärdsområde D: Trevliga stationsmiljöer – ambitionsnivå hög.....	83
13.6. Åtgärdsområde E: Möjliggöra ökat resande.....	84
13.7. Åtgärdsområde F: Ökad trafiksäkerhet	85
13.8. Åtgärdsområde G: Framtidssäkring av banan	86
13.9. Åtgärdsområde H: Möjliggöra ökad godstrafik.....	87
13.10.Åtgärdsområde I: Fjärrstyrning.....	88
14. Genomförande i steg	89
15. Inriktning och rekommendation.....	93
15.1. Råd inför kommande planering	93
15.2. Förslag till beslut om fortsatt hantering	93
16. Referenser	94
17. Bilagor	96
Bilaga 1. Stationsmiljöer	96
Bilaga 2. Studerade åtgärder	96
Bilaga 3. Bruttolista åtgärder	96
18. Avslutning	97

1. Sammanfattning

Norra Bohusbanan sträcker sig från Uddevalla i söder till Strömstad i norr. Banan trafikeras av både persontåg och godståg, men är trots det relativt lågtrafikerad. Västtrafik trafikerar Norra Bohusbanan och hela sträckan tar tågresan cirka 1,5 timme utan byte. Vissa delsträckor har renoverats till högre standard, men som helhet är banstandarden låg. Under åtgärdsvalsstudien har en rad brister identifierats: låg tillförlitlighet, långa restider, små förutsättningar för ökad godstrafik, olycksrisker i plankorsningar och i stationsmiljöer, brist på resandeservice och tillgänglighetsanpassning, risk för ras och skred, eftersatta stationsmiljöer, höga underhållskostnader och ineffektivitet i drift och underhåll.

I dagsläget finns flera redan planerade och finansierade åtgärder för att förstärka Norra Bohusbanan. Åtgärderna inkluderar trådsäkring, utbyte av kontaktledningsanläggningen samt översyn och åtgärdande av plankorsningar. Genom att genomföra dessa planerade åtgärder läggs grunden för att ytterligare förbättra och utveckla järnvägssträckan. Detta kommer innebära en standardhöjning av banan inom nuvarande nationella infrastrukturplan och är en förutsättning för de genomförandesteg som den här åtgärdsvalsstudien slutligen rekommenderar.

Trafikeringsscenarierna utgår från ett jämförelsealternativ (JA), vilket bedöms som genomförbart med banans befintliga struktur, vilket då förutsätter att de redan planerade åtgärderna har genomförts. Den största skillnaden gentemot nuvarande situation är att tågmötet har flyttats från Tanum till Dingle.

De framtagna trafikeringsscenarierna bygger på att olika "kanaler" från Västlänken/Nordlänken används till Uddevallatågen. Jämförelsealternativet (JA) och utredningsalternativ 1 och 3 (UA1 och UA3) bygger på att kanalen från Västra Götalandsregionens handlingsplan Tåg 2028 används till och från Uddevalla. Det av studien rekommenderade trafikeringsscenariot UA1 innebär samma trafikeringsupplägg som JA, men på en bana där hastighetsförbättrande åtgärder har genomförts och den största tillåtna hastigheten höjts. Mötespunkten har också flyttats från Dingle (JA) till Rabbalshede.

Studiens rekommendation är att genomföra redan planerade åtgärder i närtid som höjer banstandarden och därefter reinvestera i Norra Bohusbanan. Efter att de planerade åtgärderna är genomförda kan banans standard och därmed den allmänna kvaliteten på järnvägen ökas med olika åtgärdspaket.

Totalt fyra åtgärdspaket har tagits fram, som bygger på och är delvis beroende av varandra. Syftet med åtgärdspaketen är att successivt implementera trafikeringsscenario JA och därefter UA1 och att höja den totala standarden på Norra Bohusbanan. När paket 4 är genomfört är Bohusbanan en bana med god standard, som står rustad för många års fortsatt drift med bra restider och hög robusthet. Varje paket på vägen dit bidrar till att stegvis höja standarden och öka robustheten.

2. Begreppsförklaringar

ATC	Automatic Train Control, säkerhetssystem bestående av utrustning både i fordon och bana och som övervakar att stoppsignal inte passeras samt att tillåten hastighet inte överskrids.
Driftplats	Avgränsat område som kan övervakas av tågklarare mer detaljerat än vad som krävs för övriga banan. Kallades tidigare station.
Dubbelspår	Två parallella järnvägsspår längs en längre sträcka.
Dubbeltur	Antal tåg som trafikerar i bägge riktningarna. Om det t ex går 10 tåg på en linje, varav 5 går från A till B och 5 går från B till A, så trafikeras linjen med 5 dubbelturer.
Enkelspår	Ett järnvägsspår längs en längre sträcka. Trafik i båda riktningar kör på samma spår.
ERTMS	European Rail Traffic Management System. Det trafikledningssystem som kommer att införas i hela EU.
Fjärrstyrning	Banans signalsystem och växlar styrs från någon av de trafikcentraler som finns i landet
Fyrstegsprincipen	Planeringssätt för ett mer hållbart transportsystem. Åtgärder som till exempel påverkar efterfrågan på transporter, samt ett effektivare användande av befintligt system, ska övervägas innan satsningar på ny infrastruktur diskuteras.
Hinderfri längd	Längden på ett spår mellan exempelvis två växlar på en driftplats där tåg kan befinna sig utan att inskränka på korsande spår.
Kanaler	Den tid i tidtabellen och på banan som ett tåg framförs i. Endast ett tåg är möjligt att framföra per kanal. Antalet kanaler beror på hastighet, mötesmöjlighet och uppehållsbild.
Lastprofil	Det utrymme i sid- och höjddled inom vilket ett fordon och last ska rymmas.
Linjeklass	Anger en banas bärförmåga med avseende på axellast och vikt per meter.
Linjeplats	Plats på linjen med minst en växel eller rörlig bro i huvudspåret. Kan även vara avsedd för av- och påstigning
Mötesstation	Driftplats som används för tågmöten och förbigångar (att ett tåg kan köra om ett annat tåg som kör i samma riktning).
NUVA	Nationellt utbytesprogram av vägskyddsanläggningar. I programmet planeras för att succesivt byta ut Trafikverkets vägskyddsanläggningar mot en ny typ.
NVDB	Nationell vägdatabas, innehåller information om alla statliga, kommunala och enskilda vägar i Sverige.
Riksintresse	Område utpekad som riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Används för att funktionen hos transportsystemet ska säkerställas. Tillkommande nybyggnad får inte negativt påverka varken nyttjande, nuvarande eller framtida utpekad användning.

Samtidig infart	Gör det möjligt för två mötande tåg att köra in samtidigt till en driftplats från olika håll.
Skarvspår	Spår där rälerorna ligger i kortare längder, sammanbundna med skarvjärn.
Spårläge	Spårets höjd- och sidläge i förhållande till projektering och uppsatta krav. Bra spårläge är en förutsättning för att kunna köra tåg i höga hastigheter och avgörande för god komfort. Ett bra spårläge minimerar också slitage på spårkomponenter och fordon.
Station	En plats i järnvägssystemet där en tågresa inleds eller avslutas, eller där resenären byter mellan olika transportmedel.
STH	Största tillåtna hastighet. Ett begrepp för hastighetsbegränsning på järnväg.
STAX	Största tillåtna axellast som begränsar för tunga godstågen.
System M	Trafikeringsystem där linjen övervakas av två tågklarerare utan hjälp av linjeblockering. Driftplatserna övervakas manuellt, ofta med enklare signalställverk.
Transittrafik	Transport av gods genom ett land utan att gods lastas eller lossas. Ett exempel på en transittransport kan vara när en tysk transportör lastar gods i Tyskland, passerar genom Sverige för att sedan lossa i Norge.
Transportefterfrågan	Mängden transporter som efterfrågas av både resenärer och företag som är i behov av att transportera gods.
Tågklarerare	Tågklarerare är en tjänsteman på järnväg med uppgift att övervaka tågens rörelser. En tågklarerare kan arbeta lokalt på en station och kallas då lokaltågsklarerare.
ÅDT	Årsdygnstrafik. Det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn.
Övrig väg	Väg med förvaltning, samfällighetsföreningar/vägföreningar med flera som får statsbidrag (enskilda vägar med statsbidrag), till skillnad från riksväg och länsväg vilka är statliga vägar.

3. Inledning

3.1. Bakgrund

Norra Bohusbanan sträcker sig från Uddevalla i söder till Strömstad i norr. Banan trafikeras av både persontåg och godståg, men är trots det relativt lågtrafikerad. Vissa delsträckor har renoverats till högre standard men som helhet är banstandarden låg. Västtrafik trafikerar Norra Bohusbanan och tågresan hela sträckan tar cirka 1,5 timme utan byte. Resandeutbyte kan förutom vid ändstationerna i Strömstad och Uddevalla göras i Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Tanum, Överby och Skee. Sommartid körs även SJ Snabbtåg till Strömstad från Stockholm som inte stannar på alla mellanstationer. Norra Bohusbanan är en anläggning som till största del har en låg standard, delvis beroende på att reinvesteringar och underhåll inte skett i större omfattning. Av berörda kommuner anses den viktig både ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. Redan idag finns planerade åtgärder för sträckan som kommer höja standarden på anläggningen framöver, se avsnitt 3.6. För att bidra till en hållbar utveckling av Norra Bohusbanan behövs en helhetssyn i planeringen av trafiksystemet. En förståelse för dagens situation med kända brister kopplat till framtida utveckling och övergripande mål behövs.

Trafikverket har tillsammans med Västra Götalandsregionen genomfört studier för de regionala banorna i länet. Studier för Bohusbanans södra del, Kinnekullebanan, Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan har genomförts och norra delen av Bohusbanan står nu på tur.

3.2. Åtgärdsvalsstudiens syfte och mål

Studiens syfte är att Norra Bohusbanans funktion ska säkras och förbättras med hjälp av en mer effektiv anläggning och en mer attraktiv trafikering. Studien ska visa en eller flera möjliga vägar framåt för utvecklingen av banan samt när och hur olika åtgärder i respektive fall behöver genomföras. Studien ska ge en samlad bild av behov, brister, åtgärdsförslag, finansieringsmöjligheter och ansvarsfördelning för föreslagna åtgärder. Resultatet av åtgärdsvalsstudien ska utgöra ett planeringsunderlag som intressenter kan förhålla sig till i den fortsatta processen.

3.3. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Studien initierades under våren 2022 och arbetet med åtgärdsvalsstudien har drivits av Trafikverket. En arbetsgrupp bestående av representanter från Trafikverket och Kreera Samhällsbyggnad (en av Trafikverket upphandlad konsult) har utfört arbetet med studien. Huvuddelen av arbetet i åtgärdsvalsstudien har skett i arbetsgruppen, som i samverkan har identifierat mål, funktioner och åtgärder i stråket.

Löpande arbetsmöten har hållits med en projektgrupp bestående av representanter från Trafikverket, Kommunalförbundet Fyrbodals och berörda kommuner. Arbetsmöten har fungerat som kortare avstämningar och förankring.

En referensgrupp, bestående av berörda organisationer samt näringsliv- och branschorganisationer har hållits informerade om studiens arbete för att förankra och klargöra förutsättningar, målstruktur och åtgärdsförslag. Referensgruppens roll har varit att bidra med kunskap och ge synpunkter på det underlag som tagits fram. Referensgruppen har bestått av Trafikverket, Uddevalla kommun, Munkedals kommun, Tanums kommun, Strömstads kommun, Fyrbodals kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Lantbrukarnas riksförbund och Specialvirke.

Ett par intressenter har hållits informerade om studien men inte aktivt deltagit, exempelvis Lysekils kommun och Sotenäs kommun.

Tre workshoppar har genomförts under arbetets gång:

1. Den första workshoppen ägde rum i oktober 2022 och hade fokus på nuläge, mål och brister. Workshoppen hölls i Dingle, med Munkedals kommun som värd.
2. Den andra workshoppen genomfördes i januari 2023 med fokus på att generera åtgärder som utifrån förankrade förutsättningar och mål löser de identifierade bristerna. En webbkarta användes för att kunna lämna synpunkter för inbjudna som inte kunde delta. Den interaktiva kartan hölls även öppen efter workshoptiden, för att ge berörda möjligheten att engagera sig i åtgärdsgenerering. Webbkartan stängdes i slutet av januari 2023.

Rapporten sammanställdes under våren och sommaren och skickades därefter på remiss under perioden september-december. Därefter genomfördes ytterligare förankring och slutlig justering. Studien avslutades i xxx 2024.

3.4. Tidigare planeringsarbete

Delar av banan är utredda tidigare:

- Funktionsutredning – Skee lastplats (2020)
- Utredning – Skogsterminaler. Nulägesanalys och utvecklingsbehov i delregionen Fyrbodalen (2019)

Närliggande delar av järnvägssystemet har utretts tidigare, varför dessa delar inte ingår i denna studie:

- Idéstudie Södra Bohusbanan (2011)
- Åtgärdsvalsstudie Södra Bohusbanan, Uddevalla C - Uddevalla Ö (2014)
- Fördjupad utredning – kapacitetsförstärkning av södra Bohusbanan (2021)
- Åtgärdsvalsstudie Älvsborgsbanan 2021

3.5. Anknytande planering

Åtgärdsvalsstudien för Norra Bohusbanan har koppling till följande projekt och studier:

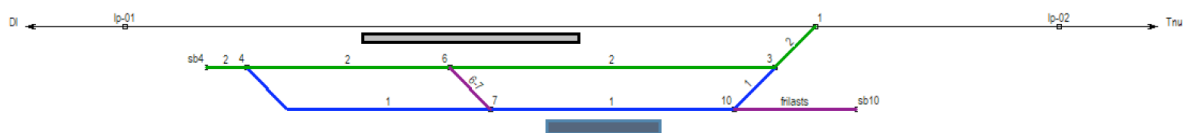
- Strömstad kommun översiktsplan (Laga kraft 2013. Beslut om att översiktsplanen och dess delar är aktuella togs av kommunfullmäktige den 19 juni 2018). I översiktsplanen bedöms det att Bohusbanan från Munkedal till Strömstad i en framtid skulle kunna utnyttjas förutom för persontransporter också för gods på denna sträcka. Lämpliga områden i anslutning till väg E6 och Bohusbanan för verksamheter med behov ska utredas vidare. I planen föreslås två alternativa områden belägna mellan Varp och Överby (järnvägsstation) för vidare utredning.
- Tanums kommun översiktsplan 2030 (Laga kraft 2017). Planen uttrycker att vid en omarbetning av den fördjupade översiktsplanen eller i separat planprogram bör kommunen studera en utvidgning av samhället västerut mot Tanums station, för att utveckla kopplingen till stationen och Grebbestad.
- Munkedals kommun översiktsplan 2018 (Laga kraft 2018, Översiktsplan 2040 är under bearbetning och beräknas vara klar år 2025). Kommunens viljeinriktning som kan påverka Bohusbanan formuleras på följande sätt: Hällevadsholm (mellan Dingle och Rabbalshede) har utvecklats som stationssamhälle kring de båda sjöarna i ett småkuperat skogbevuxet landskap. I ett längre tidsperspektiv bör bostadsutbyggnaden ske söderut och västerut på ett sådant sätt att Kolstorpsvattnets och Vässjevattnets kvaliteter för ett attraktivt boende kan utnyttjas. Det

är viktigt för ortens näringslivsutveckling att det tillskapas mark för nyetablering utöver den utveckling som kan ske inom redan detaljplanelagda verksamhetsområden.

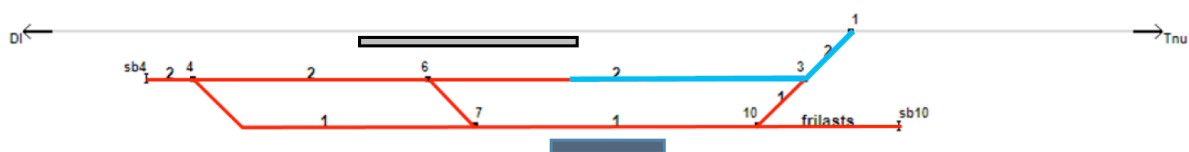
3.6. Planerade åtgärder

Det finns redan ett antal planerade åtgärder på banan, se nedan – med ungefärlig tid för genomförande. I kapitel 13 visas hur redan planerade åtgärder och föreslagna åtgärder korrelerar.

- Upprustning Överby-Skee, 2023-2025, byggstart ca 2026. Plankorsningar och hastighet. Målsättning är att öka hastigheten till 110 km/t. Fokus initialt på höjd säkerhet i plankorsningar. Plankorsningsåtgärderna längs sträckan varierar mellan slopning, siktröjning och uppgradering av vägskydd. Åtgärderna som förslås för att plankorsningarna ska klara de krav som ställs på bland annat siktsträckor och trafiksäkerhet kommer från utredningen HT höjning Norra Bohusbanan (2019).
- Plankorsningar (Uddevalla)-Överby, 2024-2025, oklar tid för produktion. Plankorsningarna ska inventeras. Målsättning att höja säkerhetsnivån på plankorsningarna längs sträckan samt att så långt som möjligt minska antalet plankorsningar. Kvarvarande plankorsningar ska uppfylla regler och krav avseende plankorsningssäkerhet. För eventuella plankorsningar som inte åtgärdas inom detta projekt ska en handlingsplan tas fram.
- Trädsäkring, 2023-2027. Trädsäkring görs av två anledningar, minimera kostnader och upprätthålla kapacitet. Trädsäkring skyddar kontaktledningar och spår från att skadas eller blockeras. Skador och blockeringar innebär kostnader när det måste åtgärdas. En trädsäkrad bana kan hållas öppen vid storm eftersom det då är säkert att fortsätta trafikera banan. Om banan ändå måste stängas kan den öppnas snabbare, eftersom inga träd kan ha fallit över spår eller kontaktledningar. Enligt Trafikverket tar det ca 3 år från start till slut med trädsäkring. Det mest tidskrävande i processen är lantmåteriförrättningen, inklusive att upprätta servitut längs med banan.
- Projekt Kontaktledningsbyte (tidigare Juvel, Järnväg Uddevalla EL), 2024-2027. Projektet innebär elåtgärder där det ingår kontaktledningsbyte. I projektet byts allt ut, från och med fundamentet och uppåt. Ej beslutat ännu om opto ingår i projektet. Både Trafikverkets och Telias ledningar ligger i järnvägsanläggningen och risken är överhängande att de går sönder när man borrar för nytt fundament. Alla kablar från och till kontaktledningar flyttas. Planerad byggstart för projektet är 2025 på bangården Uddevalla C och fortsätter sedan norrut. Det finns även ett projekt för fiber/opto som samordnas med detta projekt.
- Ett antal plankorsningar på banan ingår i projektet NUVA, vilket är en del av det nationella utbytesprogrammet av vägskyddsanläggningar. I programmet planeras för att succesivt byta ut Trafikverkets vägskyddsanläggningar mot en ny typ. Detta för att bibehålla eller höja säkerheten och tillgängligheten på vägskyddsanläggningarna. Saknar tidplan.
- Upphörande av underhåll av spår, växlar och lastplats i Rabbalshede. Beslut fattades i mars 2023 att underhåll ska upphöra, eftersom trafiken är av obetydlig omfattning. De delar som berörs är följande: hela spår 1 (ca 500 m), del av spår 2 (ca 350 m från och med stoppbock "sb4" till och med ca km 131+202). Hela spår 6-7 (8 m). Hela spår frilast (100 m). Växel 3, 4, 6, 7, 10. Tillhörande stoppbockar (sb4 och sb10), kontakledningsstolpar och övrig utrustning. Lastplats bestående av lastkaj och lasttytor (intill spår 1 och spår frilast). Illustrationerna nedan är utdrag från externremissen "Upphörande av underhåll av spår, växlar och lastplats vid linjeplats Rabbalshede, bandel 621, i Tanums kommun, Västra Götalands län".



Figur 1. Nuvarande spårlayout för linjeplats Rabbalshede. Spår 1 (blått), spår 2 (grönt), spår 6-7 samt frilastspår (lila). Tågplattform i grått mellan huvudspår och spår 2. Gammal lastkaj i mörkblått söder om spår 1.



Figur 2. Rött visar de spår, samt delar av spår, där underhållet föreslås upphöra. Ljusblått visar de 200 meter av spår 2 som behålls för eventuell framtida upprustning, och som därmed inte ingår i förslaget om upphörande av underhåll.

3.7. Kostnadsramar för genomförande av åtgärder

Inga kostnadsramar för genomförande av lösningar eller åtgärder är satta inom studien, men åtgärder som föreslås ska vara motiverade utifrån kostnad och resurseffektivitet.

4. Avgränsningar

4.1. Geografisk avgränsning

Studien omfattar Norra Bohusbanan från Uddevalla C till Strömstad, med stationerna Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Tanum, Överby, Skee och Strömstad C. De anslutande banorna Södra Bohusbanan, Älvsborgsbanan och Lysekilsbanan behandlas inte. Uddevalla C ingår inte i denna studie eftersom stationen tidigare har utretts i ÅVS och utredningar.

4.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

Studien är inte trafikslagsövergripande utan avser huvudsakligen järnväg. Samtidigt är transportsystemet en helhet och övriga trafikslag knyter an till järnvägssystemet, därför behandlas även övriga trafikslag i den mån det beskriver ett relevant nuläge och identifierat behov för resande, transport och trafikering i stråket, där Norra Bohusbanan är en del.

Inga nya inventeringar har gjorts inom studien utan material om bland annat kultur- och naturmiljö bygger på befintlig information tillhandahållen av Länsstyrelsen och Trafikverkets egna databas.

4.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande

Åtgärder som föreslås för Norra Bohusbanan ska i första hand kunna genomföras inom planperioden 2026-2038, men även åtgärder med genomförande från 2039 och framåt är aktuellt.



Figur 3. Den geografiska avgränsningen är Norra Bohusbanan mellan Uddevalla och Strömstad, exklusive Uddevalla C. Anslutande banor ingår inte.

5. Befintliga förhållanden

Bohusbanan är en 180 km lång främst enkelspårig järnväg som sträcker sig från Göteborg till Strömstad. I Uddevalla går gränsen mellan järnvägens norra och södra del. Norra Bohusbanan, Uddevalla C-Strömstad, invigdes 1903 medan Södra Bohusbanan, Göteborg-Uddevalla C invigdes 1907. På Norra Bohusbanan finns idag åtta stationer med resandeutbyte, dessa är från Uddevalla i söder och norrut: Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Tanum, Överby, Skee och Strömstad.

5.1. Landskap

5.1.1. Geologi

Jordarterna längs Norra Bohusbanan domineras av urberg och leror och järnvägen ligger framför allt på lerorna mellan knallar och höjdryggar av urberg. Lerorna delar grovt in sträckan i två. Från Uddevalla till strax söder om Tanum är det, förutom ett avsnitt mellan Hällevadsholm och Rabbalshede, främst glacial lera. Mellan Hällevadsholm och Rabbalshede samt mellan strax söder om Tanum till Strömstad dominerar lera-silt.

Längs sträckan återfinns mindre områden av olika fraktioner och lämningstyper av sand men även morän, isälvssediment och mycket små områden av torv eller gyttjelera. På flera ställen längs banan, men kanske i synnerhet i närhet av stationslägen, finns fyllnadsmassor. Längs med vattendrag, framför allt de som järnvägssträckningen följer som till exempel Taske å norr om Hogstorp eller Vättilandsån kring Skee, kan olika fraktioner av svämsediment återfinnas. Vid Örekilsälvens dalgång vid Munkedal återfinns älvsediment.

Beroende på typ av åtgärd och åtgärdernas behov av bärighet kan fördjupade geologiska undersökningar behöva genomföras. Generellt kan sägas att områden med glacial lera troligtvis har bättre bärighet än områden med lera-silt eftersom silt ofta innebär rasrisk. Båda jordarterna kan vara känsliga för vibrationer. Fyllnadsmaterial kan vara problematiskt att anlägga vissa åtgärder på då det sällan finns data om vilken typ av material som använts att fylla ut marken med. Kvaliteten kan vara mycket varierande och det förekommer ofta förorenade massor. Både svämsediment och älvsediment är ofta relativt sorterade jordarter, vilket innebär att de består av en eller några få fraktioner (storlekar) av material. Bärigheten och rasrisken är beroende på fraktionernas storlek, komposition av fraktioner och hur jordarten ligger i terrängen. Det samma gäller isälvssediment. Sand kan vara känsligt för ras om det ligger i sluttande terräng men relativt stabilt om det ligger platt. Morän är ofta en stabil jordart som det generellt relativt lätt att bygga på. Torv och gyttjelera behöver oftast grävas ut och tas bort från platsen, hur kostsamt detta blir beror på hur djupt jordarterna går.

Statens geotekniska instituts karta för ras, skred och erosion visar på att så kallade mindre aktsamhetsområden för skred i finkornig jordart finns längs hela sträckan, men med högre koncentration Uddevalla-Tanum samt kring Skee. Nära Bohusbanan har två skred skett kring Munkedal och vid Skee under tidigt 2000-tal. Tidigare skred har förekommit kring Munkedal, Tanum samt Skee. Längs med Norra Bohusbanan pekas Örekilsälven, Alnässjön, Broälven samt Vättilandsån ut som sträckor med viss till potentiellt hög eroderbarhet (stränders eroderbarhet).

5.1.2. Landskapstyper och landskapsbild

Området som Norra Bohusbanan sträcker sig genom har delats in i landskapstyper och karaktärsområden på en regional skalnivå i Trafikverksstudien *Landskap i långsiktig planering – pilotstudie i Västra Götaland* (2011:122). Landskapstyper är ett sätt att dela in landskapet utifrån generell uppbyggnad som tar hänsyn till faktorer som geologi, geomorfologi, ekologi, vatten, vegetation, historia och människans verksamhet i landskapet. Landskapstyper är inte platsspecifika

utan samma typer kan förekomma på olika platser. Karaktärsområden däremot är unika och de delas in inom landskapstyper, kopplade till en geografisk plats och bör ha lokalt förankrad benämning. Norra Bohusbanans sträckning rör sig mellan de båda landskapstyperna ”Kust- och skärgårdslandskap” samt ”Storskaligt sprickdalslandskap”, se Figur 4. Norra Bohusbanans sträckning innefattar karaktärsområdena Bohuskusten samt Bullarebygden – Kynnefjäll. Nedanstående beskrivningar av landskapstyperna och karaktärsområdena har bearbetats något från de som finns i *Landskap i långsiktig planering*. Järnvägen följer olika dalgångar och håller sig främst till olika låglänta områden på lerjordar i landskapstyperna/karaktärsområdena.

Landskapstyp Kust- och skärgårdslandskap: Landskapet är ett småskaligt sprickdalslandskap med tydliga dalgångar. Innerskärgården, som är den del av landskapstypen som berörs av utredningsområdet, har dramatiska topografiska variationer där höjdskillnaden ofta ligger mellan 25–50 m men ibland går upp till 100 m. Det är ett småskaligt odlingslandskap där flacka lerdalar möter branta bergssidor. Moränen ligger ofta tunn över klippor med tjockare lager kring klippfoten där randskog med ek växer. Förutom de inflikande havsvikarna är landskapet sjöfattigt men har många små vattendrag. Det småskaliga vägnätet slingrar längs dalgångarna ofta i gränsen mot höjderna. Järnvägen följer grovt dalgångarna och går främst i mer höglänt terräng korta sträckor för att gå över till nästa dalgång medan E6 utgör ett undantag och löper tvärs dalgångarna i nord-sydlig riktning.

För djur- och växtpopulationer finns en öst-västlig zonerings som hänger samman med dels närheten till, dels höjden över havet. Nära kusten finns en zon med oceaniskt gynnade växt- och djurarter, och sedan följer de olika zonerna på varandra upp mot ”fjällen” i öster. E6 i nord-sydlig sträckning går ofta i gränsen mellan två av dessa zoner. Uddevalla samt sträckan mellan Tanum och Strömstad ligger inom denna landskapstyp.

Karaktärsområde Bohuskusten: Landskapet har en tydlig sydvästlig-nordöstlig riktning. Den mänskliga aktiviteten är kustvänd och området koloniserades tidigt. Idag syns fornlämningar kopplade till dagens och dåtidens farbara vatten på höjderna; som kuströsen, gravar och hällristningar samt torplämningar, äldre spår av jordbruk och mer sentida försvarslämningar. Människans spår visar på ett försörjningslandskap som är beroende av havet och viktiga näringar som fiskeindustri, stenindustri, badort/semesterorter, i kombination med odling är synliga i karaktärsområdet. Hela området kännetecknas av den höga brukandegraden i det småskaliga jordbrukslandskapet, där varje odlingsbar yta eller betesbar mark är tillvaratagen. Jordbruksmarken har varit en nödvändighet för överlevnad i det karga landskapet men karaktären är hotad av tilltagande igenväxning.

Betydelsefulla karaktärsdrag är det dramatiska spelet mellan kala berg och blå eller gröna dalbottnar, det småskaliga vägnätet med stengardister (vägräcken med stenpelare) och de täta fiskesamhällena i vikar. Karaktäristiskt är också de lövrika skogsbårderna mellan berg och dalbotten och de öppna ljunghederna ut mot havet. Området tillhör Sveriges mest omtyckta fritidslandskap som nås på slingrande vägar eller kryssande mellan skärgårdskobbar.

Landskapstyp Storskaligt sprickdalslandskap: Sprickdalslandskap har minst en tydlig riktning som skapas av dalarna och åsarnas form vilka orsakats av svaghetszoner i berggrunden. Sprickdalarna kan variera i storlek och ibland förekommer fler än en riktning. Den uppodlade marken, bebyggelsen och vägarna ligger framför allt i dalgångarna medan åsarna ofta är skogbeklädda. Sprickdalslandskap är ofta vattenrika.

Det storskaliga sprickdalslandskapet kännetecknas av större sprickdalar i dominerande tydlig riktning med mindre dalgångar i öst-västlig riktning. De relativa höjdskillnaderna är stora, mellan 150–300 m. Landskapstypen är övervägande skogsklädd, med ädellövträd i sydväst men i övrigt dominerat av barrträd. Sprickdalslandskapet är vattenrikt med sjöar och älvar som följer böljande och ibland backiga dalgångar. I det storskaliga sprickdalslandskapet bryter ibland storskaliga dalgångar in som en lokal landskapstyp. Fornlämningar visar på stort tidsdjup. Vägnätet, järnvägen och bebyggelsen följer

dalstråken och bebyggelsen är ofta vattenanknuten. Mellan dalarna är områdena glest bebyggda. I områden över högsta kustlinjen (HK) ligger bebyggelse och odlingsmarker i höjdlägen.

Karaktärsområde Bullarebygden – Kynnefjäll: Då karaktärsområdet inte beskrivs i studien *Landskap i långsiktig planering* har en översiktlig beskrivning sammanställts med hjälp av landskapstypsbeskrivningen, publikationen *Odlingslandskap och landskapsbild* (U. Sporrang, Riksantikvarieämbetet, 1996) samt översiktliga kartstudier.

Det storskaliga sprickdalslandskapet i karaktärsområdet¹ har en tydlig nord-sydlig riktning där framför allt (från väster till öster) dalgången kring Bullaresjöarna, Kynnefjälls åsrygg och Örekilsälvens dalgång utmärker sig. Dalgångarna har spelat en nyckelroll i människans etablering i Västra Götaland och det stora tidsdjupet blir tydligt i områdets fornlämningar. Tillsammans med liknande områden i Dalsland avviker dalbygderna på ett karaktäristiskt sätt från omgivande bygder genom sina väl avgränsade, ofta rätt breda dalgångar med brukad mark och/eller sjöar och vattendrag, till exempel som vid Bullarebygden, som är omgivna av skogrika höjdområden som till exempel Kynnefjäll. Den agrara bebyggelsebilden dominerar det bebyggda landskapet totalt i form av ensamgårdar och mindre byar.

¹ Dalbygderna i Bohuslän och Dalsland (från *Odlingslandskap och landskapsbild*, Ulf Sporrang, 1996, Riksantikvarieämbetet)



Figur 4. Kartan visar gränsdragningen mellan landskapstyperna (och därmed även karaktärsområdena) i utredningsområdet tillsammans med Norra Bohusbanan (svart linje) och stationsorterna (blå prickar).

5.1.3. Hydrologi

Det finns 11 vattendrag klassade som "ytvattenförekomst – vattendrag" som korsar eller ligger intill Norra Bohusbanan. Bland dessa framträder Örekilsälven vid Munkedal, som är ett av Anråsälvens biflöden, Hudälven/Trättelandaån som ligger längs med järnvägen i 4 km, norr om Rabbalshede, samt Strömsån som ligger längs med järnvägen i ca 4,5 km söder om och förbi Skee. Strömsån korsas även av järnvägen två gånger.

Längs sträckan finns en sjö som ligger intill banan och som klassas som "vattenförekomst - sjöar och fiskevatten". Det är Strömvattnet mellan Skee och Strömstad och där ligger järnvägsbanken mindre än 10 m från sjökanten.

Inne i Strömstad går banan som närmast vattnet, ca 30 m från havet. Banan går på många platser i ett kustnära landskap och går som närmast havet 120–200 m ifrån vid Borrekärr/Lur och förutom det även nära kusten vid Saltkällan, ca 400 m från havet.

Det finns även 10 vattendrag och en sjö som klassas som "övriga vatten". Sjön, Kolstorpevattnet, ligger som närmast ca 100 m från järnvägen i Hällevadsholm. Av vattendragen framträder två mindre vattendrag som ligger i nära anslutning till järnvägen innan de rinner ut i Skärboälven väster om Tanumshede. Vattendraget norr om Skärboälven korsas en gång av järnvägen medan vattendraget söder om korsas fem gånger.

Två grundvattenförekomster, sand- och grusförekomst, korsas av järnvägen mellan Dingle och Munkedal. Dessa platser benämns som Dingle och Smedberg.

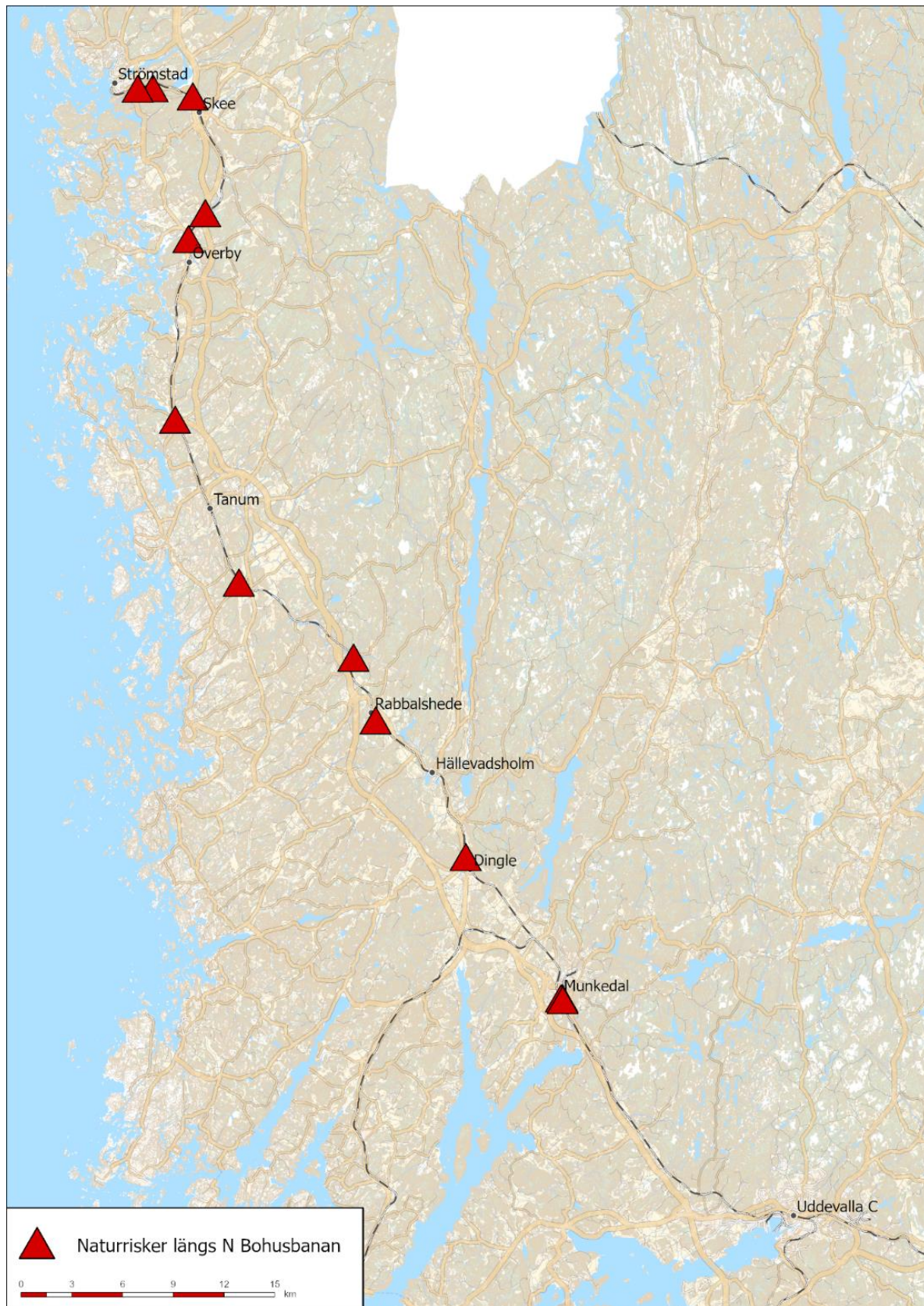
Den yttre gränsen som redovisas i kartmaterial för grundvattenförekomster ska inte tas som absolut, eftersom området kan sträcka sig även utanför dessa. Vissa typer av åtgärder kan vara olämpliga medan andra kan bli fördyrade av att byggas ovan grundvattenförekomster. Till exempel kan täta diken och/eller restriktioner kring hur pålning får ske kan vara aktuellt inom området för att skydda grundvattenförekomsten.

5.2. Naturrisker

De fysiska förutsättningarna för banan, som geologi, landskap och hydrologi, ger på grund av förändrat havsvattenstånd och kraftiga regn riskområden för översvämning samt för skred, ras och eroderbarhet. Detta är de risker som Trafikverket hanterar i regionala klimat- och sårbarhetsanalyser (RKSA). Riskområden kopplat till Norra Bohusbanan redovisas i Figur 5. Dessa är viktiga att beakta när åtgärder planeras, projekteras och byggs.

Att arbeta med klimatanpassning innebär att man beaktar extremt väder och bränder i ett långsiktigt och förebyggande perspektiv. Påverkan på infrastrukturen genom högre frekvens av extremväder delas in i tre fokusområden i strategin *Trafikverkets strategi för klimatanpassning* (2014):

1. Skapa förutsättningar för ett effektivt arbete med klimatanpassning.
2. Förebygga negativa följder av klimatets påverkan genom att skapa robusta anläggningar.
3. Hantera effekter av klimatets påverkan.



Figur 5. Karta som visar naturrisker.

5.3. Kulturmiljö

Norra Bohusbanan går genom ett landskap som varit bebott under lång tid vilket också blir tydligt i mängden fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar som finns i landskapet. Längs med Norra Bohusbanan och inom en zon på femtio meter på vardera sida om spåret finns 46 fornlämningar, 14 övriga kulturhistoriska lämningar samt 29 platser som pekats ut som möjliga fornlämningar och 14 platser utan antikvarisk bedömning. Järnvägen går också på en sträcka söder om Tanumshede genom och i utkanten av UNESCO:s världsarv Tanums hållristningar. Längs sträckan och inom en zon på femtio meter på vardera sida om järnvägen finns även tre områden som pekats ut som Riksintresse för kulturmiljövården. Ett av dessa följer järnvägen över en relativt lång sträcka, från söder om Tanum mer än halvvägs till Rabbalshede, totalt en sträcka på strax under 10 km.

Längs sträckan har två broar pekats ut enligt Trafikverkets klassning "Bevarandevärd bro". Det är båda vägbroar som korsar över järnvägen och de ligger vid Svarteberg strax norr om Dingle samt vid Säm precis norr om Tanum station. De har ingen djupare beskrivning i Miljöweb landskap och bron vid Säm har bytts ut i närtid.

Områden med riksintresse för kulturmiljövården kan vara känsliga för hur omgivningen ser ut och uppfattas. Områdenas yttre gränser ska därför inte läsas som absoluta då en närmare precisering kan göra att området visar sig vara större. Eftersom järnvägen redan ligger på platsen idag bedöms inte mindre åtgärder påverka riksintresseområdena. Vid större åtgärder, så som tillexempel kurvrätning, ny bankuppbyggnad eller byggande av bullerskydd måste dessa utvärderas mot riksintressenas värden för att bedöma eventuell påverkan.

5.3.1. Stationsmiljöer och stationsbyggnader

När banan invigdes hade Norra Bohusbanan 18 stationer med resandeutbyte. Uppräknat från söder till norr var de då: Uddevalla C, Torsberg, Hogstorp, Saltkällan, Munkedals nedre, Smedberg, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Trättelanda, Orrekläpp, Tanum, Mjölkeröd, Kragenäs, Överby, Varp, Skee och slutligen Strömstad.

Uddevalla C station invigdes 1903 i samband med att Norra Bohusbanan öppnade. Strömstad station invigdes 1909. Dessa båda stationsbyggnader, ändpunkterna för Norra Bohusbanan, är både större och har ett mer pampigt utförande än de mellanliggande stationsbyggnaderna. Båda är också byggnadsminnen, skyddade enligt 3 kap i Kulturmiljölagen (KML).



Figur 6. Uddevalla och Strömstad stationshus. Bildkälla: järnvägmuseet (digitaltmuseum.se)

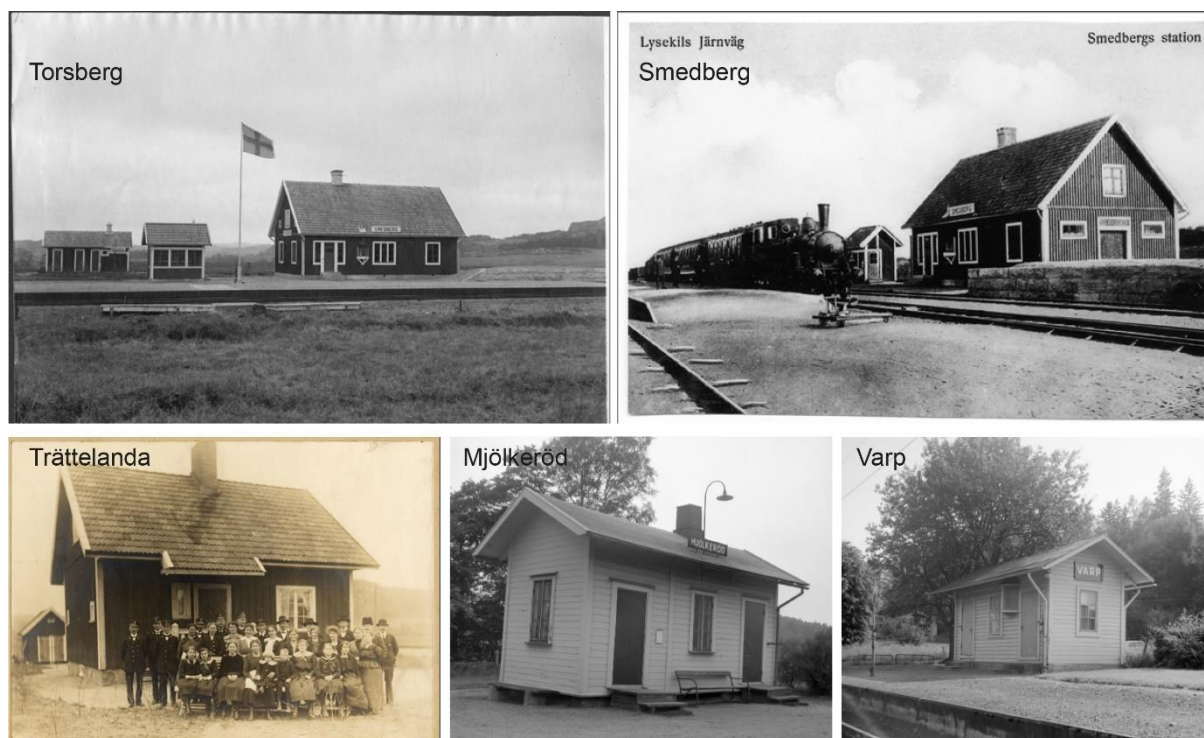
Av de mellanliggande stationerna byggdes 10 stationsbyggnader i samma storlek och stil; Hogstorp, Munkedals nedre, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Orrekläpp, Tanum, Kragenäs, Överby och Skee. De invigdes alla 1903 tillsammans med banan. De är ritade av arkitekten Folke Zettervall som

var chefsarkitekt vid Statens Järnvägars arkitektkontor mellan åren 1895 och 1930. Stationsbyggnaderna är i byggda i tegel i två olika kulörer och i nationalromantisk stil. De är troligen uppförda efter samma ritning då de är mycket snarlika varandra och endast mindre detaljer, vissa material och färgval skiljer dem åt. Av stationsbyggnaderna är de i Hogstorp, Tanum och Skee rivna samt de i Munkedal, Kragenäs, Orrekläpp och Överby sålda. Övriga stationer finns kvar i varierande skick.



Figur 7. De större mellanliggande stationerna ritade av Folke Zettervall. Bildkälla: järnvägmuseet (digitaltmuseum.se)

Stationsbyggnaderna i Torsberg, Saltkällan, Smedberg, Trättelanda, Mjölkeröd och Varp uppfördes alla som enklare trästugor av varierande storlek. Det är oklart hur många eller vilka av dessa byggnader som finns kvar. Byggnaderna ägs inte av Trafikverket och tillhör inte järnvägsanläggningen, eftersom de inte upplåtits för resenärer. Se vidare bilaga 1.



Figur 8. De små stationerna, enklare träbyggnader i varierande storlek. Bildkälla: järnvägmuseet (digitaltmuseum.se)

5.4. Naturmiljö

5.4.1. Skyddad natur

Inom 50 m på vardera sidan om Norra Bohusbanans sträckning finns fem områden med Riksintressen för Friluftsliv, fyra områden med Riksintressen för Naturvård, två Natura 2000 SCI-områden, två Landskapsbildsskyddsområden, ett område med tillträdesförbud samt ett naturreservat. Utmärkande är främst tre sträckor:

- Sträckan mellan strax norr om Hogstorp till strax norr om Munkedal, ca 10 km lång, där två områden med Riksintressen för Naturvård följer eller nära följer järnvägens sträckning. Riksintressena för Naturmiljö är "Gullmarsfjorden" samt "Örekilsälven med Kärnsjön". Längs sträckan sticker även flera andra skyddsområden in inom 50m-zonen.
- Sträckan mellan Mjölkeröd-Överby, ca 9 km, där järnvägen går igenom eller i kanten av två stora riksintresseområden Riksintresse för Naturvård "Strömstads kust och innerskärgård" samt Riksintresse för Friluftsliv "Norra Bohusläns kust och innerskärgård". Inom sträckan tangeras även ett område som är naturreservat och har tillträdesförbud.
- Mellan Skee och Strömstad passeras en sträcka på ca 2,5 km där flera naturskydd finns. Dessa är Riksintresse för Naturvård, Naturreservat och Natura 2000 SCI-området som alla heter "Strömsvattnet".

5.4.2. Artrika järnvägsområden och faunapassager

Enligt Trafikverkets verktyg Miljöwebb landskap finns ett antal artrika järnvägsområden längs Norra Bohusbanan. Dessa finns i Munkedal, Dingle, Rabbalshede, Tanum, Kragenäs och Skee. Främst innefattar det ruderatmarker, sandmarker eller störda marker som grus eller makadamytor. Vid Munkedal, Dingle, Rabbalshede, Tanum och Kragenäs finns även utpekade solitärträd (hästkastanj, ek och lind). Vid Hällevadsholms station finns en rad av fem hamlade lindar. Vid Drivnäs mellan Skee

och Strömstad finns en faunapassage för sandödlor som består av tre betongtrummor genom banvallen.

5.4.3. Känslighet och påverkan på natur- och kulturvärden

Generellt kan omläggning av spår och förändringar i spåransläggningen påverka ruderatmiljöer i och i närheten av järnvägsanläggningen. Dock skapas ofta nya ruderatmiljöer av den typen av arbete. Hänsyn till ovanliga insekter och växter bör dock tas. Stora solitärträd, främst vid stationerna, bör alltid värnas och bevaras.

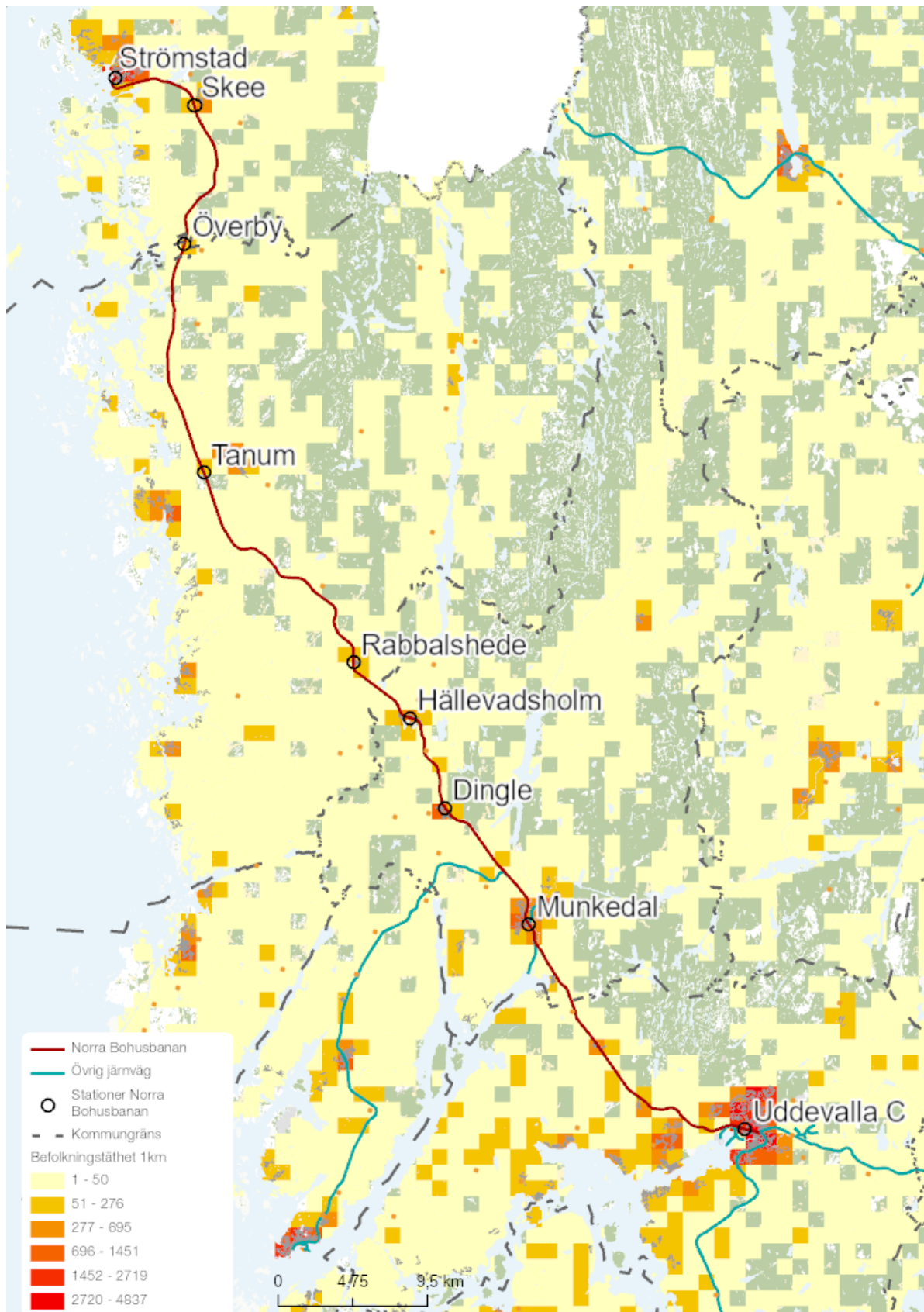
Åtgärder som genomförs inom befintlig järnvägsanläggning och som inte utökar järnvägsområdet eller ändrar järnvägens sträckning bedöms grovt inte påverka omkringliggande kulturmiljövärden eftersom järnvägen redan finns på platsen och är en del av landskapet och kulturlandskapet. Upprustning av banan kan dock leda till att befintlig historisk järnvägsutrustning blir redundant. Här får en diskussion föras kring om det är relevant att behålla kulturhistoriskt värdefulla detaljer trots att de inte längre används för banans funktion eller i vilken mån de kulturhistoriska detaljerna är fortsatt användbara så de inte byts ut på slentrian.

5.5. Boende och befolkning

Norra Bohusbanan sträcker sig genom fyra kommuner; Uddevalla kommun, Munkedal kommun, Tanum kommun och Strömstad kommun., och längs sträckan finns åtta stationer med resandeuppehåll. Sammanlagt bor det 36 500 personer i kommunerna Munkedal, Tanum och Strömstad och av dessa bor ca 46 % i någon av orterna med station. Invånarna är fördelade i kommunerna och stationsorterna enligt:

- **Uddevalla kommun.** 57 000 invånare i kommunen
 - Uddevalla station, ca 31 000 invånare i tätorten
- **Munkedal kommun.** 10 500 invånare i kommunen
 - Munkedal station. Munkedal har ca 4200 invånare i tätorten.
 - Dingle station. Dingle har ca 1000 invånare i tätorten.
 - Hällevadsholm station. Hällevadsholm har ca 800 invånare i tätorten.
- **Tanum kommun.** 13 000 invånare i kommunen.
 - Rabbalshede station. Rabbalshede har ca 300 invånare i tätorten.
 - Tanum station. Tanumshede har ca 2000 invånare i tätorten.
- **Strömstad kommun.** 13 000 invånare i kommunen.
 - Överby station.
 - Skee station. Skee har ca 800 invånare.
 - Strömstad C. Strömstad har 7500 invånare i tätorten.

Befolkningsmängden i kommunerna varierar över året då det både finns en stor mängd fritidshus och att många samhällen är attraktiva för turister. Analyser av aktivitetsdata från mobilnätoperatörer i södra Bohuslän visar på en befolkningsökning från vinter (mars) till sommar (juli) på 30-200 % (Trafikverket 2023). De mest kustnära delarna får här en tre gånger så stor befolkning under några sommarveckor. Liknande förhållanden är troliga för norra Bohuslän.



Figur 9. Kartan visar befolkningstätheten i området, ju mörkare röd desto fler personer bor inom ytan 1x1 km. Om ingen färg visas så bor ingen inom den kvadratkilometern. Längs Norra Bohusbanan ligger stationsorterna som ett pärlband, medan övriga orter mestadels ligger ute längs kusten och innanför banan är landskapet mer glesbefolkat. På kartan syns även att Tanum station ligger strax väster om centralorten Tanumshede.

5.6. Näringsliv

Näringslivet varierar mellan de fyra kommunerna i stråket och redovisningen sker kommunvis. Även Uddevalla presenteras då arbetspendling sker dit.

Uddevalla kommun är ett regionalt centrum för handel och utbildning. Här finns Sveriges största gymnasieskola och handeln är stark. Uddevalla har sju aktiva handelsområden från Ljungskile i söder till Torp i norr. Den största arbetsgivaren är Uddevalla kommun. Därefter följer Uddevalla sjukhus (Västra Götalandsregionen), offentlig sektor samt arbetsgivare inom bygg- och detaljhandeln². Den enskilt största privata arbetsgivaren är IKEA, med 275 anställda³, som ligger i anslutning till E6 vid Torp köpcentrum.

Munkedals kommun tillhör en större arbetsmarknadsregion där Uddevalla, Vänersborg och Trollhättan ingår samt flera av kustkommunerna i norra Bohuslän. Näringslivet i kommunen är varierat med sina cirka 1 325 aktiva företag. Arctic Paper är det största företaget med drygt 300 anställda.⁴ Ett flertal företag har under de senaste åren etablerat sig i Munkedal, bland annat stora företag inom bygg- och trädgårdshandel, men också några större restaurangföretag.

Tanums kommun har som största arbetsgivare kommunen självt med fler än 1300 medarbetare. Swedemount Sportswear & Fashion AB är den största privata arbetsgivaren i Tanums kommun med sina 125 anställda.² Merparten av företagen i Tanums kommun består av små- och medelstora företag. Enmansföretag utgör cirka 70 procent, två eller fler anställda cirka 20 procent och företag med fler än fem anställda drygt 10 procent. Jord- och skogsbruk samt fiske utgör en fjärdedel av näringen. Tjänsteföretagen har ökat. Besöksnäring och handel har genom tillväxt på senare år växt och utgör också cirka en femtedel av näringen. Många invånare i Tanums kommun har sin sysselsättning kopplad till besöksnäringen. Besöksnäringen ger arbete åt cirka 551 personer på årsbasis i Tanums kommun.⁵

Strömstad kommun har ett näringsliv som kännetecknas av besöksnäring och gränshandel genom närheten till och samarbete med region Östfold på norska sidan riksgränsen. Arbetsmarknaden i Strömstad utmärker sig framför allt inom kommunal verksamhet, handel, turistnäring, bygg och anläggning samt tjänster inom tull och klarering.⁶ Strömstad kommun är kommunens största arbetsgivare med fler än 1400 medarbetare. Maximat Nordby AB är den största privata arbetsgivaren med sina 125 anställda.²

5.7. Besöksnäring och målpunkter

Uddevalla kommun har goda möjligheter för naturnära rekreation och är ett populärt turistmål. Dessutom finns flera museer i centrala Uddevalla; Bohuslänns museum, Bohuslänns försvarsmuseum och Sveriges sjömanshusmuseum som utgör målpunkter. Även Emmaus naturreservat är en populär målpunkt. Väster om centrala Uddevalla ligger ett större område för externhandel med bland annat Torp Köpcentrum. Från Uddevalla resecentrum Kampenhof går bussar till bland annat Torp och många andra tätorter längs stråket. Det är viktigt att kunna utnyttja kollektivtrafiken både i form av tåg och buss för att nå olika resmål och göra dessa tillgängliga för alla. Kommunen har fastställt i en fördjupad översiktsplan att Uddevalla utgör ett av regionens pendlingsnav där tåg ska vara huvudalternativ för regionala resor.⁷

² [Arbetsmarknaden i Uddevalla - Uddevalla kommun](#)

³ <https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Vastra-Gotalands-lan>

⁴ <https://www.munkedal.se/naringsliv-och-arbete/foretag-stod-och-radgivning/fakta-om-naringslivet>

⁵ [Näringsliv & arbete - Tanums kommun](#)

⁶ [Arbetsmarknad - Strömstad \(stromstad.se\)](#)

⁷ [FÖP Uddevalla Tätort del 3.pdf](#)

Uddevalla sjukhus ingår tillsammans med Norra Älvsborgs Länssjukhus (NÄL) i Trollhättan i NU-sjukvården som är en del av Västra Götalandsregionen och erbjuder specialiserad vård till invånarna i hela regionen och är därmed en viktig målpunkt längs stråket.

I **Munkedals kommun** utgör, i likhet med de andra kommunerna, friluftsliv och naturupplevelser en viktig del av besöksnäringen. I tätorten Munkedal utgör bland annat Kviström naturreservat med Klevabäckens vattenfall en målpunkt för turister. I centrala Munkedal ligger flera målpunkter så som ishall, park, lärlingsgymnasium, förskola och ett antal skolor. Strax väster om Munkedal ligger en djurpark som arbetar för att ge hotade djur en framtid.

Tanums kommun har ett naturnära läge med flera naturreservat med naturstigar, vandringsleder och närhet till sjöar, hav och skog. Historiska och kulturella platser är även en stor del av besöksnäringen, exempelvis världsarvet hållristningsområdet i Tanum, Greby gravfält och Hornborgs slottsruin.

Strömstad tätort är i sig en stor målpunkt för turism, framför allt under sommaren på grund av närheten till Kosterhavets nationalpark och skärgården som erbjuder sol, bad, sälsafari och fiske. I Strömstads kommun ligger även Nordby shoppingcenter som är en populär målpunkt för gränshandel. I Strömstad tätort finns även ett närsjukhus som utgör en viktig målpunkt.

5.8. Markanvändning

Markanvändningen har bedömts/analyserats med hjälp av terrängkartans markytelager. Markanvändningen kring Norra Bohusbanan domineras av kategorin ”annan öppen mark” som utgör litet mer än en tredjedel (ca 37 %) av marken inom 50 m på vardera sida av järnvägen. Annan öppen mark är en kategori som innehåller flera olika markanvändningar, i detta område utgörs den troligtvis av till exempel järnvägstomten, ruderatmarker, betesmarker, hållmarker, någon våtmark samt en del väg, gata och parkmark. Näst största markanvändning, men som då egentligen är den största markanvändningen, är skogsbruksmark som ligger strax under en tredjedel av marken inom området (ca 32 %). En något mindre andel av ytan utgörs av åkermark som utgör ca 26 %. Ca 2 % utgörs av bebyggelse medan vatten motsvarar ca 1 % och industrimark motsvarar ca 0,7 %.

5.9. Järnväg

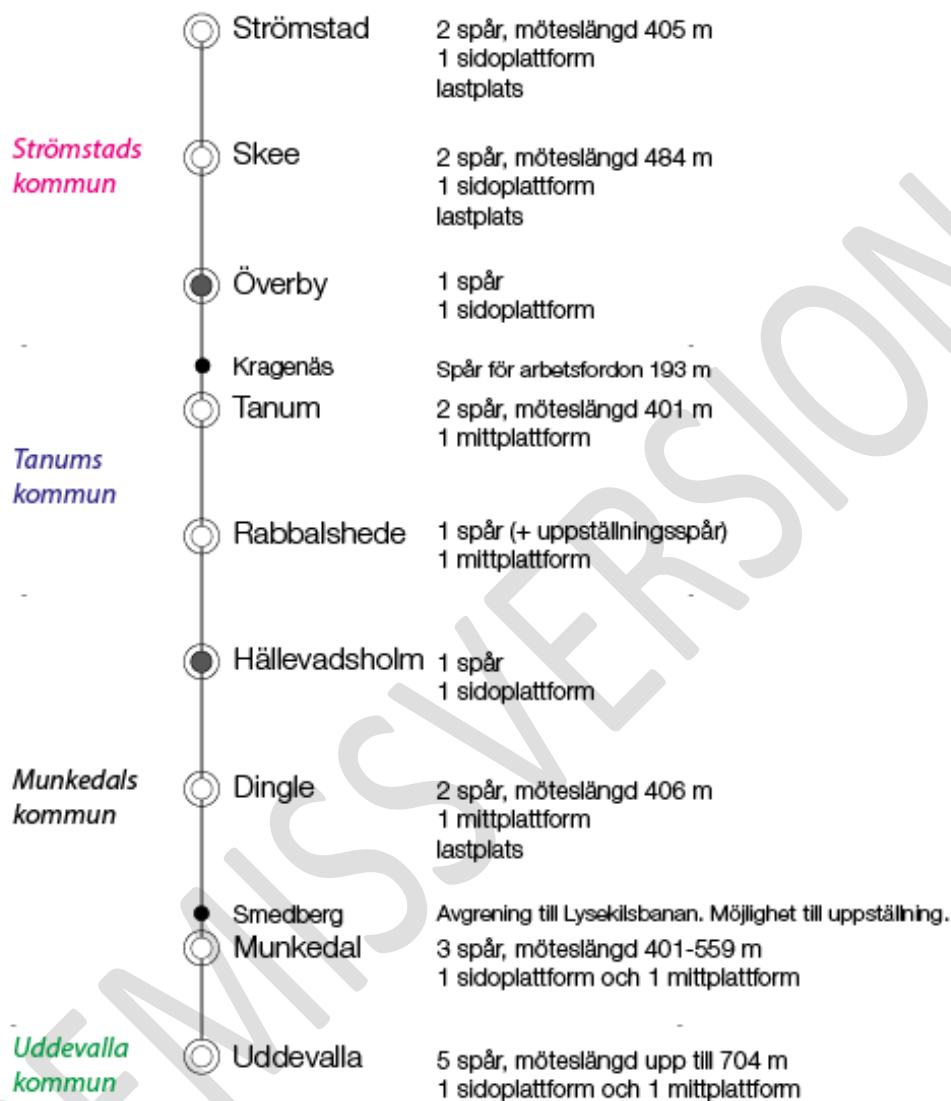
Den enkelspåriga skarvspårsbanan sträcker sig från km-tal 88 i Uddevalla till km-tal 180 i Strömstad med i huvudsak största tillåten hastighet (STH) 90 km/t. Sträckan Skee-Strömstad är upprusad senast och har STH 110 km/t. Linjekategori är D2-60 på hela sträckan, vilket bland annat innebär att största tillåtna axellast (STAX) är 22,5 ton och att godståg kör 60 km/t.

Iläggningsår för räler spanner från 1991 till 2015, och i stort sett uteslutande 50-kilosräler med liten variation med både 43- och 60-kilosräler. Med undantag för sträckan Skee-Strömstad som har helsvetsat spår på betongslipers utgörs banöverbyggnaden på banan i huvudsak av skarvspår på träslipers. Ballast av makadam är vanligast förekommande på hela banan men det finns på kortare sträckor även grusballast.

Järnvägen trafikeras med System M, vilket innebär att banan bemannas av tågklarare som manuellt sköter tågmöten etcetera, banan är alltså inte fjärrstyrd. Den manuella hanteringen av tågmöten är tidsineffektiv i jämförelse med ett system med fjärrstyrning.

Stationerna som har resandeutbyte kan på Norra Bohusbanan vara driftplats, hållplats eller linjeplats. Trafikplats utan resandeutbyte är endast Kragenäs (mellan Överby och Tanum). Tågmöten är möjliga i Uddevalla, Munkedal, Tanum och Dingle. Möten är även möjliga i Skee men då kan enbart ett av tågen vara persontåg med uppehåll för resandeutbyte. Det förekommer och har förekommit lastning av virke

i Skee, men det innebär ofta att en tågklarerare behöver ringas in med kort varsel vilket medför en ineffektiv tågstyrning.



Figur 10. Kommuner och stationer längs banan tillsammans med anläggningsinformation som antal spår, eventuell möteslängd, plattformstyp och eventuell linjeplats.



Figur 11. Restid mellan stationerna enligt gällande tidtabell.

5.9.1. Plankorsningar

Längs aktuell sträcka finns idag 144 plankorsningar (plkwebb, export 2022-05-23) och dessa varierar stort i vilken typ av korsning det är, vem som är väghållare samt vilket vägskydd de har. De allra flesta plankorsningarna är för ägovägar, lokalvägar eller vanliga vägar men ett fåtal är för oskyddade trafikanter såsom plattformsovergångar, korsning för vandringsled eller gång- och cykelbana. Den tillåtna hastigheten på banan påverkas bland annat av vilket vägskydd plankorsningen har.

Tabell 1. Placering av de plankorsningar som är i drift. Sträckan Skee-Strömstad har väldigt få plankorsningar jämfört med övriga delar av banan.

sträcka / driftplats	antal (st)
Uddevalla-Munkedal	29
Munkedal	8
Munkedal-Dingle	13
Dingle	3
Dingle-Rabbalshede	14
Rabbalshede	3
Rabbalshede-Tanum	20
Tanum	3
Tanum-Skee	46
Skee	2
Skee-Strömstad	2
Strömstad	1
summa	144

Tabell 2. Antal plankorsningar i drift med olika typer av vägskydd.

vägskydd grund	Antal (st)
Helbom	15
Halvbom	4
Ljud & ljus	21
Kryssmärke	15
Oskyddad	89
summa	144

Plankorsningsåtgärder är planerade sedan tidigare, och olika sträckor längs banan ligger olika långt fram i processen, se avsnitt 3.6 om planerade åtgärder.

5.9.2. Plattformar

Plattformarnas längd ska dimensioneras så att de långsiktigt är anpassade efter de trafikeringsmässiga behoven, och att de medger flexibilitet vid trafikering med olika fordonstyper. Vilken plattformslängd som ska anordnas är beroende av vid vilken bana stationen är belägen och av vilka tåg som ska trafikera stationen. Plattformlängderna längs den aktuella sträckan redovisas i tabellen nedan.

Tabell 3. Spårnummer för resandeutbyte, plattformslängd och -höjd samt förekomst av säkerhetszon och ledstråk.

Station	Spår	Längd på plattform (m)	Plattformshöjd	Typ	Skyddszon och ledstråk
Munkedal	1	195	mellan	sidoplattform	skyddszon finns
Munkedal	1,2	133	mellan	mittplattform	skyddszon finns
Dingle	3,2	131	mellan	mittplattform	skyddszon finns
Hällevadsholm	0	165	mellan	sidoplattform	finns ej
Rabbalshede	2	105	mellan	sidoplattform	skyddszon & ledstråk* finns
Tanum	1,2	170	mellan	mittplattform	skyddszon finns
Överby	0	100	mellan	sidoplattform	finns ej
Skee	2	140	mellan	sidoplattform	skyddszon & ledstråk finns
Strömstad	1	138	mellan	sidoplattform	skyddszon & ledstråk** finns

*nyanlagd 2023

**nyanlagd 2022

5.9.3. Stationer

I bilaga 1 presenteras nuläge för de platser längs banan som har resandeuppehåll. Sammanfattningsvis har stationerna varierande tillgänglighet och standard samt flera av stationsmiljöerna uppfattas inte som sammanhållna och tydlighet för resenären saknas ofta. Det är generellt bättre på de stationerna med mer resande. De allra flesta stationer har tillräckligt utbud av parkeringsplatser för bil och cykel.

Trafikverket arbetar med olika stationsklassning av stationer för att se till att rätt utformning och utrustning ska finnas inom Trafikverkets ansvarsområden på varje station. Stationer har delats in i fem klasser och indelningen utgår från mängden resande och ortens storlek. Med dessa faktorer som bas kan dock vissa varianter behöva tillämpas för om det är stationer med till exempel stor andel pendlare eller stor andel turister.

Tabell 4. Trafikverkets stationsklassning, där indelning görs med hjälp av resenärströmmar under årsmedeldygn (ÅMD) eller ortsstorlek.

Klass	Indelningsgrund	Indikativa kvantitativa gränser	
1	Landets största stationer i storstad: betjänar alla resenärstyper.		
2	Större station: (1) Station med stora resenärströmmar och/eller (2) Station i centrala lägen i större ort	"Stora resenärströmmar" (Påstigande ÅMD): >3 000	"Stor ort" (tätort): >50 000
3	Mellanstor station: (1) Station med mellanstora resenärströmmar och/eller (2) Station i mellanstor ort	"Mellanstora resenärströmmar" (Påstigande ÅMD): 1 000–3 000	"Mellanstor ort" (tätort): 25 000–50 000
4	Liten station: (1) Station med mindre resenärströmmar och/eller (2) Station i mindre ort	"Mindre resenärströmmar" (Påstigande ÅMD): 250–1 000	"Mindre ort" (tätort): 5 000–25 000
5	Småstation: upprätthåller miniminivå för att kunna resa med tåg. Station med små resenärströmmar och i mindre ort	"Små resenärströmmar" (Påstigande ÅMD): <250	"Liten ort" (tätort) eller utanför tätort: <5 000

Baserat på indelningen av stationer i tabellen ovan räknas alla stationer som denna studie behandlar inom klass 5 – Småstation, förutom Strömstad som är en klass 4 – Liten station. Utdrag ur *TDOK 2013:0685 Stationers basfunktioner och klassindelning 2.0*. visar vad stationsklassningen innebär för skillnader inom Trafikverkets ansvarsområde, se figur 12 nedan.

		Funktion/utrustning	TSD	1	2	3	4	5
På plattform	Fasta anläggningsdelar	Plattformstak		X	X	X	X	
		Väntutrymme inkl. utrustning	TSD	X	X	X		
		Väderskydd inkl. utrustning	TSD	X	X	X	X	X
		Sittplatser	TSD	X	X	X	X	X
		Belysning	TSD	X	X	X	X	X
		Plats för biljett-automat / kortläsare	TSD	X	X	X	X	X
		Plats för liftar för rullstol		X	X	X	X	X
	Säkerhet	Grindar/ avgränsning vid plattformsslut		X	X	X	X	X
		Avgränsning vid angöring till plattform		X	X	X	X	X

		Funktion/utrustning	TSD	1	2	3	4	5
På plattform	Dynamisk trafikinformation	Ur		X	X	X	X	X
		Högtalare	TSD	X	X	X	X	X
		Plattformsskylt	TSD	X	X	X		
		Flerstågsdisplay eller motsvarande för realtidsinformation om tågtrafiken	TSD	X	X	X	X	X
		Prator/ interaktiv terminal	TSD	X	X	X	X	X
På plattform	Fast statisk skyltning	Stationsnamn	TSD	X	X	X	X	X
		Spårnummerskylt	TSD	X	X	X	X	X
		Hänvisningsskyltar	TSD	X	X	X		
		Vagnlägesskyltar		X	X	X		

		Funktion/utrustning	TSD	1	2	3	4	5
Information-knutpunkt	Dynamisk trafikinformation	Flerstågsdisplay el motsvarande för realtidsinformation om tågtrafiken	TSD	X	X	X	X	
		Prator/Interaktiv terminal/	TSD	X	X	X	X	X
		Ur		X	X	X	X	
		Högtalare	TSD	X	X	X		
	Fast statisk skyltning	Taktill orienteringskarta (över stationsområdet)	TSD	X	X	X		
		Hänvisningsskyltar till spår, plattform, hiss, med flera järnvägsfunktioner	TSD	X	X	X		
	Mötespunkt för ledsagning	Markeringsskylt för ledsagning	TSD	X	X	X	X	X

		Funktion/utrustning	TSD	1	2	3	4	5
Ersättnings- trafik	Fast statisk skyltning	Hänvisningsskylt	TSD	X	X	X	X	X
I Stationshus I resenärsflödet*	Fast statisk skyltning	Hänvisningsskyltar till järnvägsfunktioner	TSD				X	X
	Dynamisk trafik-information	Ur		X	X	X	X	X
		Högtalare	TSD	X	X	X	X	X
		Flerstågsdisplay för realtidsinformation om tåg		X	X	X	X	X

*Resenärsflöde avser resenärens väg genom stationshuset för järnvägsfunktioner till och från tåg.

Figur 12. Utdrag ur TDOK 2013:0685 Stationers basfunktioner och klassindelning 2.0. visar vad stationsklassningen innebär för skillnader inom Trafikverkets ansvarsområde.

5.10. Övriga trafikslag

5.10.1. Väg

Sträckan mellan Uddevalla och Strömstad är drygt 93 km, inräknat anslutningen från E6 till Uddevalla (längs väg 44) samt anslutningen till Strömstad (väg 164). Hela sträckningen längs E6 utgörs av motorväg (2+2) med hastighetsgränsen 110 km/t.



Figur 13. Vägnät i området kring Norra Bohusbanan.

5.10.2. Flyg

De två närmaste flygplatserna som trafikeras av kommersiellt flyg är Trollhättan Vänersborgs flygplats och Göteborg Landvetter flygplats. Ingen av dessa flygplatser har direkt koppling till järnvägen.

5.10.3. Sjö

Flertalet hamnar finns i området. De hamnar som hanterar gods är Uddevalla hamn, Stenungshamns hamnar i Stenungssund och Wallhamn på Tjörn. Hamnar för passagerare och bilar är Göteborgs hamn och Strömstad. Övriga hamnar i området är småbåtshamnar.

5.11. Olyckor, tillbud och avvikelser

5.11.1. Personolyckor

Inhämtat underlag visar rapporterade olyckor, tillbud och avvikelser för personolyckor och plankorsningsolyckor kopplat till banan. Med tillbud avses en händelse där en olycka är nära att ske, exempelvis om förare av tåg blivit tvungen att signalera och bromsa. När en händelse rapporteras som en avvikelse är det lite längre från att det ska ske en olycka. Det kan till exempel vara en tågförare som observerar personer nära spår, eller om det är blåljus ute och letar efter personer och inga tåg finns i närheten. Vid tillbud och avvikelse är positionen ibland känd, ibland anges det mer över en sträcka.

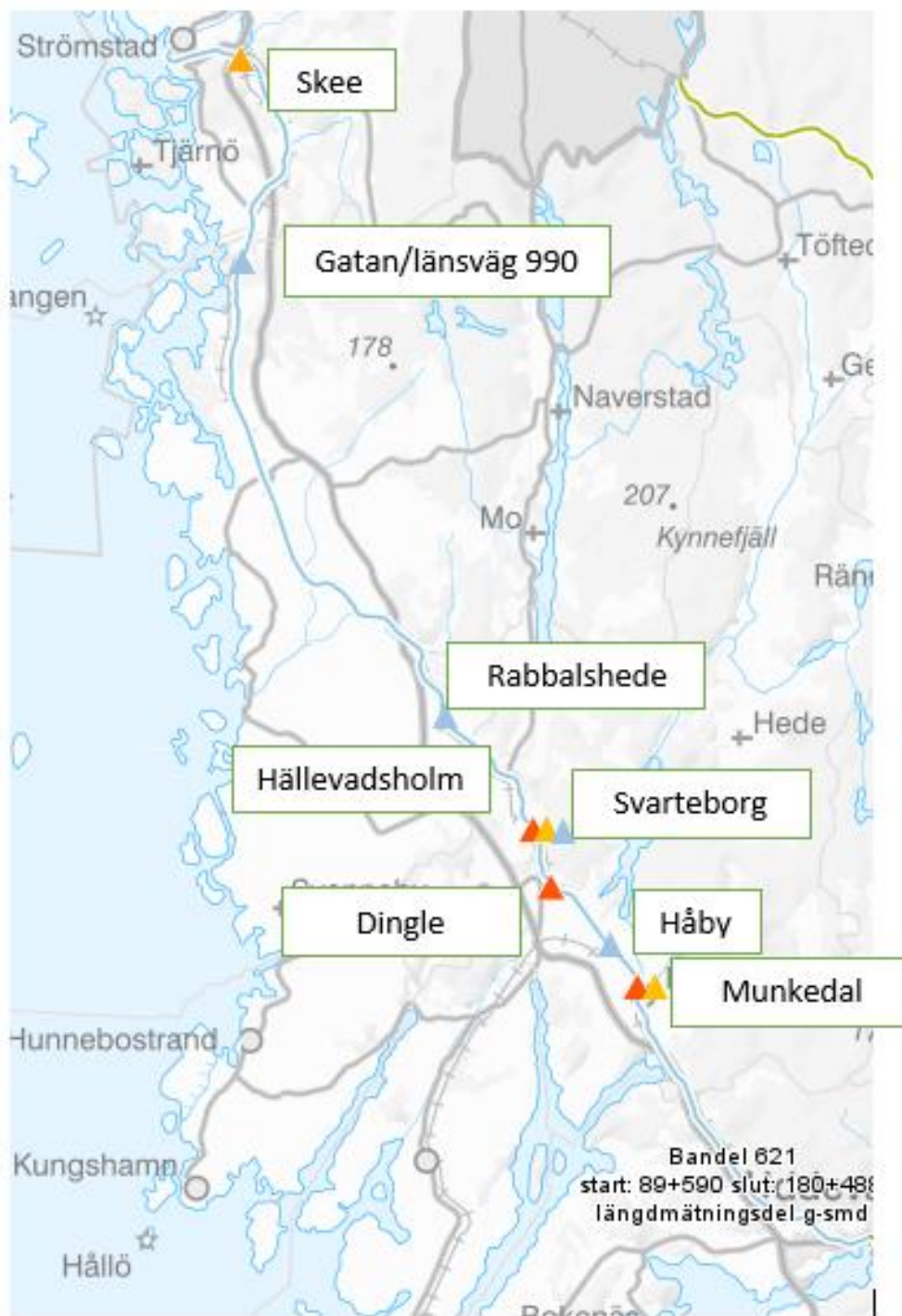
Många av händelserna handlar om att folk genar till plattformar och Dingle, Munkedal och även i viss mån Tanum är överrepresenterade i statistiken. På dessa platser arbetar lokal tågklarare som överblickar stationsområdet och rapporterar in händelser. På de andra stationerna har det rapporterats färre tillbud och avvikelser och det kan bero på att dessa saknar tågklarare och att rapporteringsnivån därför blir lägre. Problem kan fortsatt finnas.

Utöver tågklarare kan även tågförare och blåljus rapportera in händelser vid stationer och längs sträckor. Rapporteringen från tågförare är inte heltäckande – dels rapporterar de till "eget system" och nöjer sig ibland med det, dels kan det finnas en frustration att rapporteringen inte leder till åtgärd och att de därmed avstår att rapportera. Blåljus rapporterar in efter att ha blivit larmade av tågförare och SOS Alarm larmar att personer befinner sig nära spåret.

I karta nedan anges uppgifter om de personolyckor som finns registrerade på Bohusbanan från 2013 till mitten av oktober 2022. Personolyckorna delas upp i personpåkörning, plankorsningsolyckor och övrigt (exempelvis el, urspårning). Övrigt inkluderas dock inte här. För personpåkörning kommer uppgifterna från systemet Synergi hos Trafikverket. Skadegrad anges efter Synergi, då systemen har olika klassificering.

Under aktuell tidsperiod har det registrerats sex personpåkörningar, varav tre omkomna och tre allvarligt skadade. Fem plankorsningsolyckor har registrerats, varav en utan personskada. Av de andra fyra olyckor har samtliga inblandande skadats lindrigt.

Denna statistik antyder att vidtagna åtgärder och befintliga säkerhetssystem på utredningssträckan har haft en positiv inverkan på att minska antalet allvarliga händelser. Trots detta kan det vara försvarbart att överväga ytterligare åtgärder vid plankorsningarna. Däremot bedöms inte suicidskydd som en påkallad åtgärd.

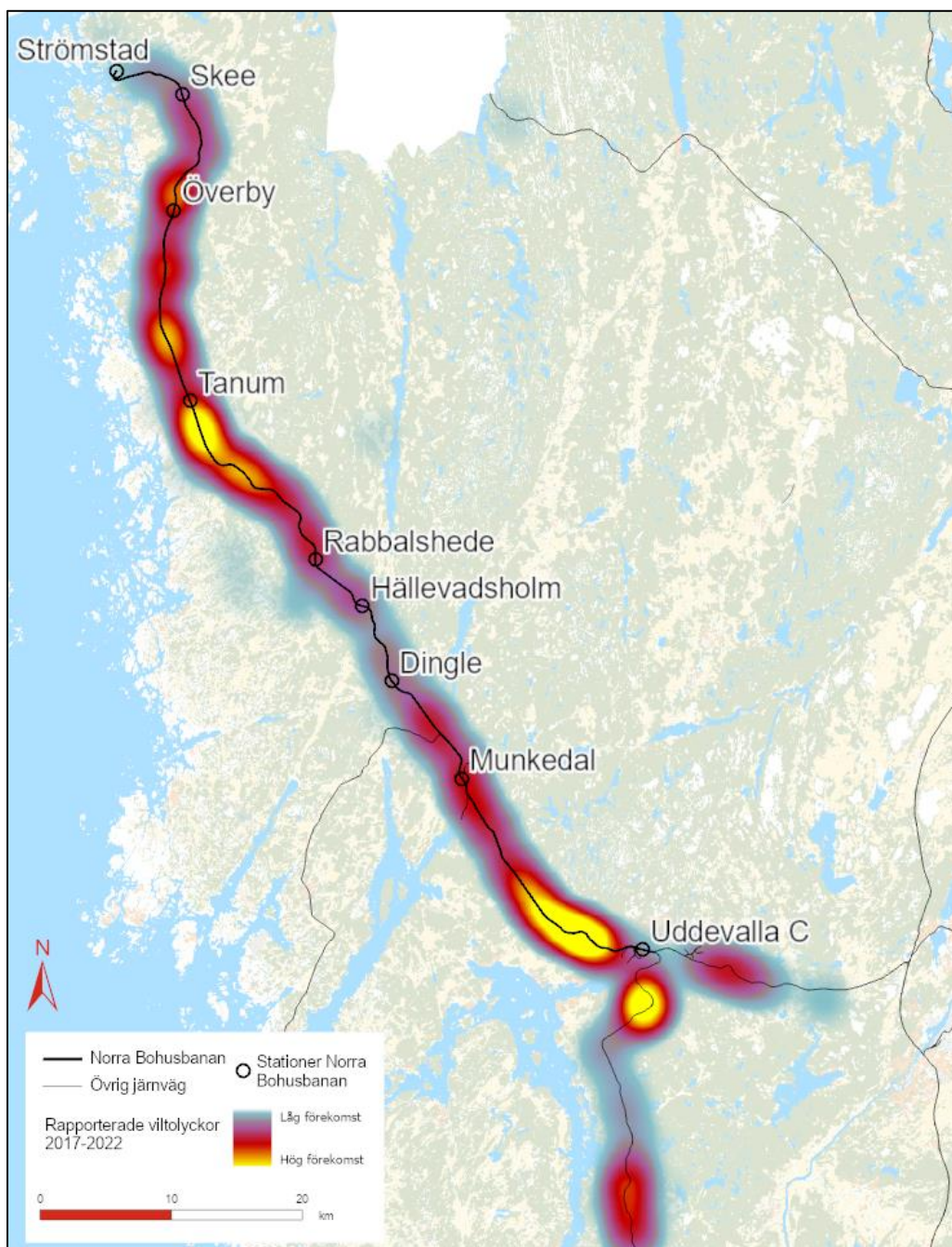


	Markering
Personpåkörning – lindrigt skadad	▲
Personpåkörning – allvarligt skadad	▲
Personpåkörning – död	▲
Plankorsning – lindrigt skadad	▲
Plankorsning – allvarligt skadad	▲
Plankorsning – död	▲

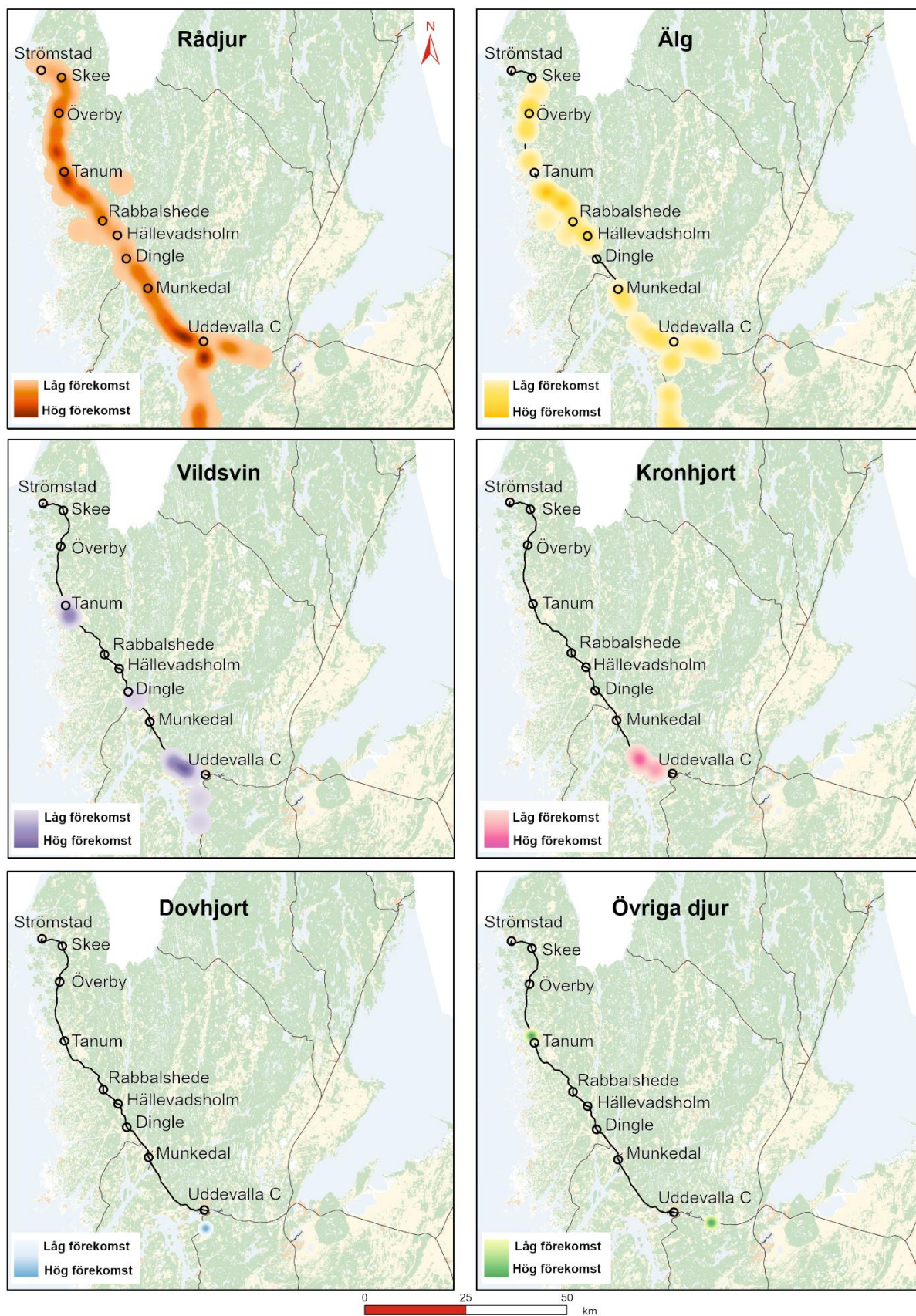
Figur 14. Personolyckor markerade på karta

5.11.2. Viltolyckor

Under tidsperioden 2017–2022 har totalt 498 viltolyckor rapporterats på sträckan Uddevalla–Strömstad. Detta innebär att det sker knappt 100 viltolyckor per år. En påkörning ungefär var fjärde dag är en hög olycksfrekvens, speciellt eftersom det inte är så många tåg som kör. Sett till den låga trafikeringen på banan bedöms detta utgöra en brist. Statistik över rapporterade viltrapporter visar att de vanligaste förekommande djuren i olyckor är övervägande rådjur (78 %), efter det kommer älg (8 %), vildsvin (3 %) och ko (3 %). På utredningssträckan sticker Rabbalshede–Tanum, Tanum–Kragenäs samt en sträcka nordväst om Uddevalla ut som sträckor där många av påkörningarna av vilt sker.



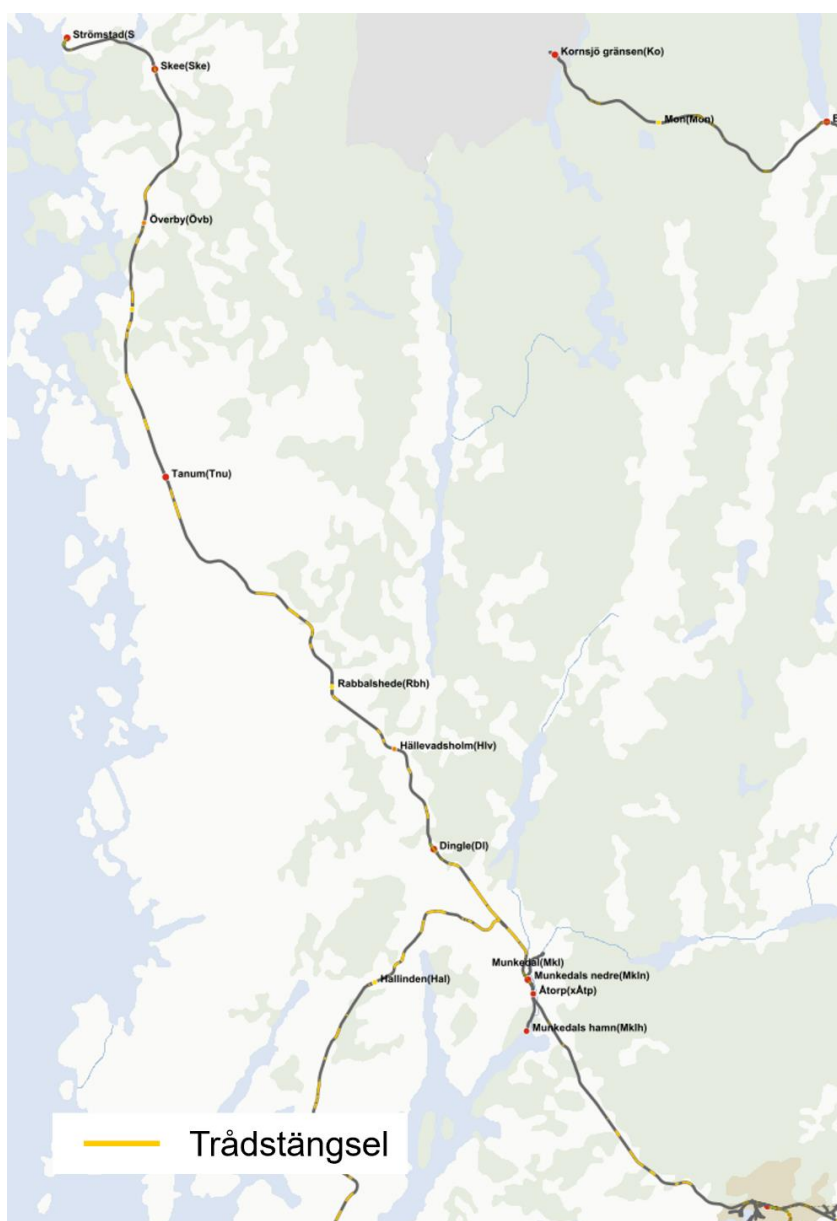
Figur 15. Kartan visar förekomsten av viltolyckor på sträckan Uddevalla-Strömstad samt i anslutande områden. Ju gulare nyans desto vanligare är förekomsten av olyckor på platsen.



Figur 16. Bilden visar samma förekomst av viltolyckor som figur 15. I denna bild är viltolyckorna uppdelade i separata kartor för respektive viltslag.

Enligt NJDB finns trådstängsel längs delar av Bohusbanan (se Figur 17) som ska hindra djur och obehöriga från att ta sig in på spåret. Trådstängsel har en försumbar effekt på djurens rörelser. Genom att sätta upp vilt- och faunastängsel får anläggningen en ökad robusthet och tillgänglighet. Det skapar en bättre arbetsmiljö för lokförare, ökad framkomlighet på spåren och färre förseningar för tåg, minskade kostnader för eftersök, hantering av kadaver samt reparationer. Stängsel överallt är inte lösningen, eftersom väg- och järnvägsnätet är vidsträckt och mycket olika trafikerat och inte heller optimalt ur ett ekologiskt eller samhällsekonomiskt perspektiv. Stängslen måste vara väl underhållna och kombinerade med säkra passager för att ge god effekt.

Faunapassager i plan med viltvarningssystem är en relativt ny företeelse som inte är lika kostsam som en planskild passage. Faunapassagen utformas så att djuren enkelt kan röra sig tvärs över banvallen i passagen, men djuren kan inte passera in mellan viltstängslen. Viltvarningssystemet (ljud och ljus) i faunapassagen aktiveras av tågen som ankommer. En sådan faunapassage i plan (pilotanläggning) har nyligen uppförts vid järnvägen vid Upphärad, söder om Trollhättan.



Figur 17. Trådstängsel längs med utredningssträckan. Karta från NJDB.

6. Funktion

Norra Bohusbanan har flera funktioner, för både person- och godstransporter. Banan har en lokal funktion i kommunerna längs banan, det vill säga den används för kortare resor inom och mellan dessa kommuner. Banan har också en regional funktion, den används för mer långväga resande, både i kombination med bussar och med andra tåglinjer på andra banor. Resenärerna är såväl skol- och arbetspendlare som fritidsresenärer. Fritidsresandet varierar stort över året, där det mesta av resandet ligger under sommarmånaderna. Banan har även funktion för godstransporter. I nuläget trafikeras endast sträckan Uddevalla-Munkedal med gods, men potential finns för att använda större del av banan för godstrafik.

Trafikverket arbetar med kategorisering av alla järnvägar i olika bantyper, bantyp 1-8. Bantyperna är en strategisk indelning av järnvägsnätet och används för att beskriva vilken funktion som finns i transportsystemet. Norra Bohusbanan räknas som bantyp 4, eftersom det är en bana med huvudsakligen personresor, men det finns inslag av godstrafik på delar av sträckan. På bantyp 4 dominerar de kortare resorna, i form av arbetspendling och andra dagliga resor, för att få tillgång till samhällsservice inom regioncentrum.

REMISSVERSION

7. Persontrafik

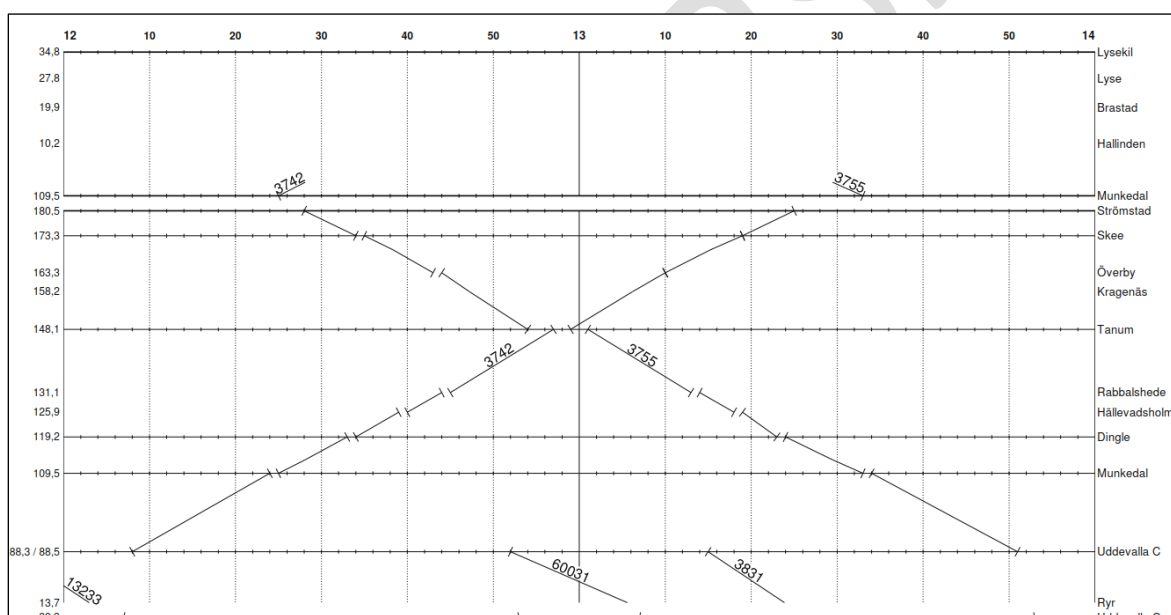
Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen från 2018 uppskattar färdmedelsfördelningen i Uddevalla och anger att 28 % av resorna sker med kollektivtrafik, cykel och gång medan 72 % görs med bil eller övrigt. Sedan många år har bilen en stark roll som det huvudsakliga färdmedlet.

7.1. Kollektivtrafik

7.1.1. Tåg

Sträckan Uddevalla-Strömstad trafikeras sju gånger per vardag av Västtågen och dessa tåg stannar vid samtliga åtta stationer på banan. Beroende på vilken station som avses så går första avgången mellan kl. 7 och 9 och den sista mellan kl. 19 och 21. Detta innebär att tågen avgår ungefär varannan timme.

Sommartid kör SJ snabbtåg Stockholm-Strömstad en tur per dag och stannar då enbart vid Munkedal station, Dingle station, Tanum station samt Skee station med slutstation Strömstad. Detta ”sommartåg” körs juli-augusti. Eftersom en av Västtågens turer per dag under sommartid ersätts av SJ:s tåg är det möjligt att resa med Västtrafikbiljetter på detta.



7.1.2. Buss

Bussarna på sträckorna Uddevalla-Strömstad går 9 gånger per dag. Beroende på vilken av linjerna 870 och 871 som väljs blir antalet hållplatser och därmed restiden påverkad. Buss 871 är stomtrafiken i stråket, som överlagrat med tåget tillsammans bildar en turtäthet på en gång i timmen från Strömstad på vardagar.

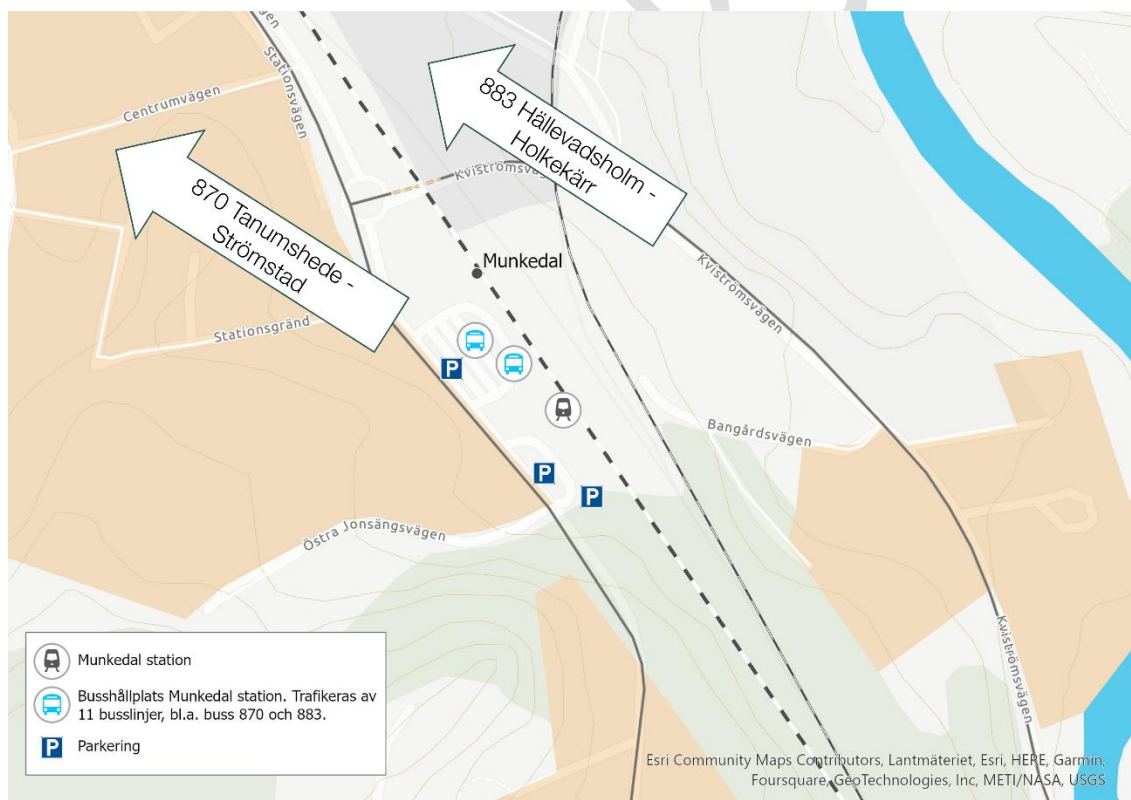
Linje 870 går mellan Uddevalla Kampenhof och Strömstad gymnasium, med stopp på bland annat Uddevalla central, Torp köpcentrum, Munkedal station, Tanumshede centrum och Strömstad station. Linjen trafikerar hela 71 hållplatser längs sträckan. Resan tar strax under 2 timmar.

Linje 871 går mellan Torp och Strömstad via Tanumshede. Bussen stannar enbart vid fyra hållplatser längs sträckan: Håby terminal, Tanum shoppingcenter, Lurmotet samt Skee station. Resan tar ca 70 min, eller 90 min om man räknar bytande resenärer från Uddevalla C/Kampenahof.

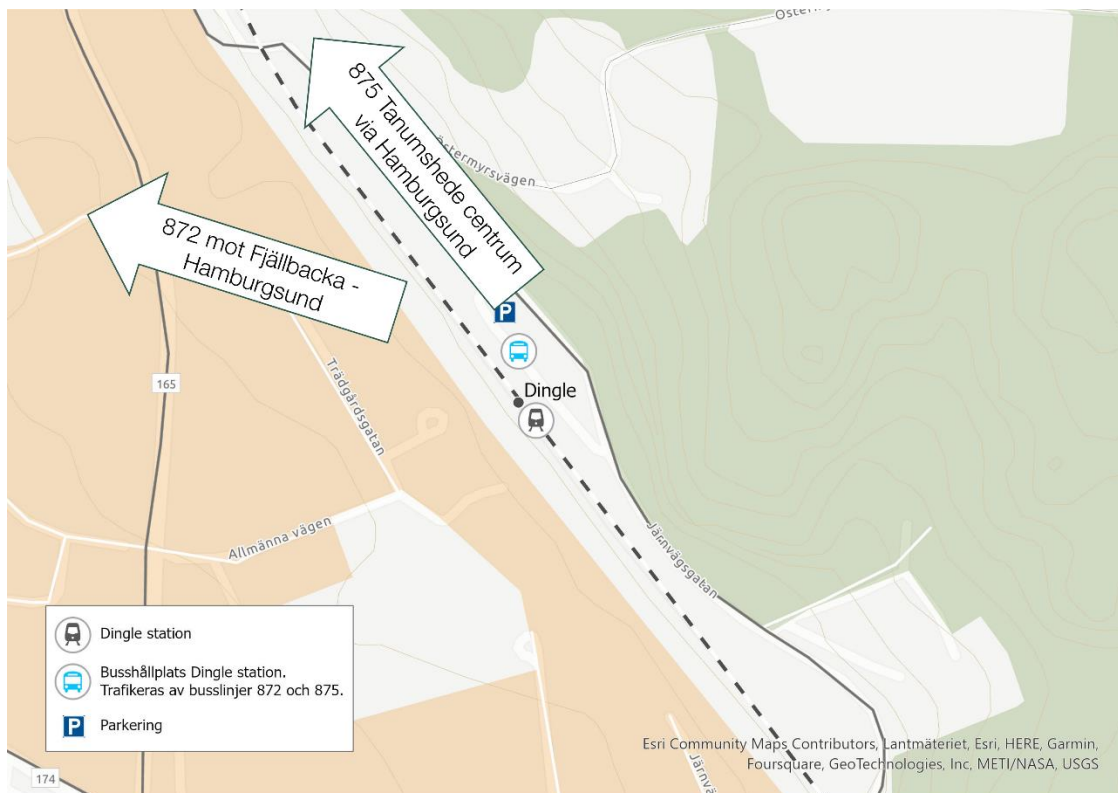
Anslutande busstrafik vid stationerna är:

- Munkedal: flertalet regionbussar (830, 831, 834, 835, 836, 839, 850, 859, 860, 870, 883)
- Dingle: buss 872 och 875 (Dingle nedre trafikeras av ytterligare bussar)
- Hällevadsholm: buss 870 och 883
- Rabbalshede: ingen busstrafik (men hållplats Rabbalshede centrum trafikeras av buss 870)
- Tanum: buss 875, 877 och 878
- Överby: buss 870, 882 och 961
- Skee: buss 871 och 963
- Strömstad: flertalet stads- och regionbussar

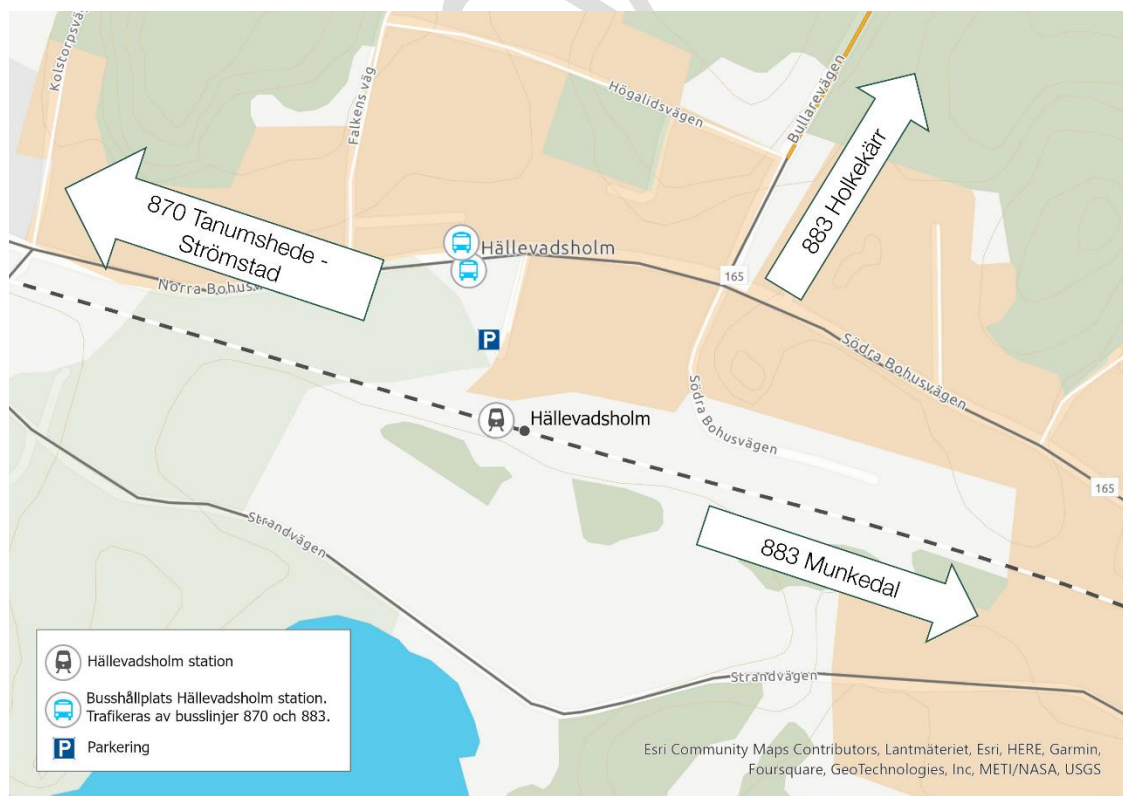
Figurerna 19-26 visar stationsorterna och avståndet till närmsta busshållplats. Anslutande busslinjer vid stationerna och destination illustreras med pilar.



Figur 19. Munkedals station. Busshållplats i direkt anslutning till stationen. Kartan visar hela järnvägsanläggningen, Munkedal har tre spår.



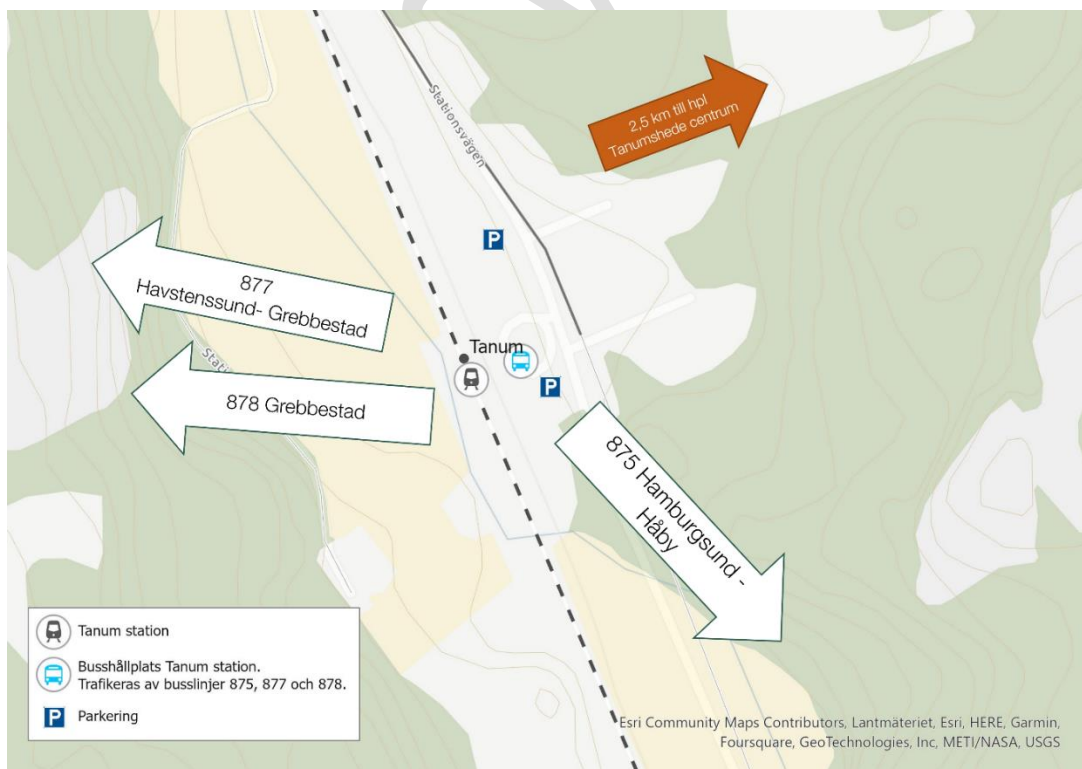
Figur 20. Dingle station. Busshållplats i direkt anslutning till stationen. Kartan visar hela järnvägsanläggningen, Dingle har tre spår.



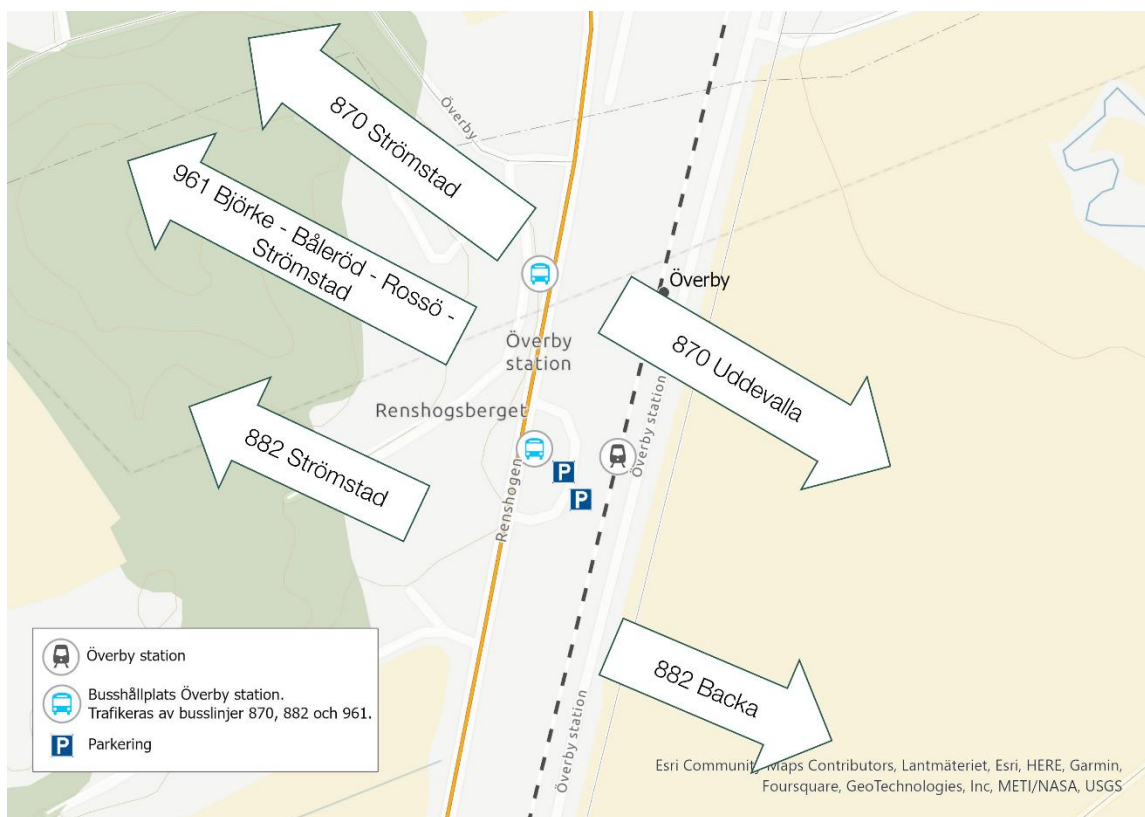
Figur 21. Hällevadsholm station. Busshållplats i direkt anslutning till stationen. Kartan visar hela järnvägsanläggningen, Hällevadsholm har ett spår.



Figur 22. Rabbalshede station. Busshållplats Rabbalshede centrum cirka 200 m från stationen. Kartan visar hela järnvägsanläggningen, Rabbalshede har ett spår och ett uppställningsspår.



Figur 23. Tanum station. Busshållplats i direkt anslutning till stationen. Kartan visar hela järnvägsanläggningen, Tanum har två spår.



Figur 24. Överby station. Busshållplats i direkt anslutning till stationen. Kartan visar hela järnvägsanläggningen, Överby har ett spår.



Figur 25. Skee station. Busshållplats i direkt anslutning till stationen. Kartan visar hela järnvägsanläggningen, Skee har två spår.



Figur 26. Strömstad station. Busshållplats i direkt anslutning till stationen. Kartan visar hela järnvägsanläggningen, Strömstad har ett spår och ett uppställningsspår

7.2. Restider och restidskvoter

Utifrån data om arbetspendling har följande reserelationer detaljstuderats, se även kap 4.6. Eftersom resan ”dörr till dörr” nästan alltid blir längre med kollektivtrafik än med bil så viktas ibland resetiden för att ta hänsyn till detta. Genom att vikta delar av resan relativt tid i fordon ges en uppfattning om den upplevda restidsuppostringen för resenären. En resa med buss som tar 30 minuter dörr-till-dörr, kan efter att resans olika delar viktats i stället upplevas som 45 minuter. Denna nya tid kallas för viktad restid och tar hänsyn till resans kvalitet. I tabellerna nedan har restiderna inte viktats då underlag saknas om var pendlare bor, och därmed deras avstånd till kollektivtrafik.

Restidskvot används som ett mått över kollektivtrafikens attraktivitet och beskriver skillnaden i tid för att resa mellan två punkter. Nedan redovisas kvoten kollektivtrafik genom bil.

$$\text{Restidskvot} = \text{Restid (kollektivtrafik)} / \text{Restid (bil)}$$

Restidskvoten bör inte överstiga 1,5 (dvs att kollektivtrafikresan tar max 50 % längre än motsvarande resa med bil) för att kollektivtrafiken ska anses som god.⁸ Förutom restidskvoten spelar även turtätheten in, då bilresan oftast inte är bunden till specifika tider. Många kommuner delar viljan att göra kollektivtrafiken attraktivare för att öka andelen resenärer och då spelar restidskvot samt turtäthet en stor roll.

Nedan visas restider, antal avgångar och restidskvot mellan bil och **tåg**, för de sträckor som har pendlingspotential, enligt kap 4.6. Arbetspendling.

⁸ Restidskvotens påverkan på färdmedelsvalet. Olausson & Solvin. 2019.

Tabell 5. Restider, antal avgångar och restidskvot mellan bil och tåg.

Sträcka	Restid tåg (min)	Antal avgångar per dag	Restid bil (mir Avstånd (km Restidskvot		
Uddevalla till Strömstad	78	7 avgångar. Första tåg går kl 08:08 och sista 20:01	64	93,4	1,22
Uddevalla till Munkedal	16	7 avgångar. Första tåg går kl 08:08 och sista 20:01	25	26,9	0,64
Munkedal till Tanum station	32	7 avgångar. Första tåg går kl 08:25 och sista 20:18	32	43,8	1,00
Tanum station till Strömstad	27	7 avgångar. Första tåg går kl 08:59 och sista 20:51	27	34,3	1,00
Tanum station till Uddevalla	50	7 avgångar. Första tåg går kl 07:10 och sista 19:01	46	66,4	1,09

Nedan visas restider, antal avgångar och restidskvot mellan bil och **buss** för de sträckor som har pendlingspotential, enligt kap 4.6. Arbetspendling. I Tanumshede går direktbussen från Tanumshede centrum. Tanumshede centrum ligger cirka 5 minuter från stationen med buss, 30 minuter gångväg och 10 minuter med cykel.

Tabell 6. Restider, antal avgångar och restidskvot mellan bil och buss.

Sträcka	Restid buss (min)	Antal avgångar per dag	Restid bil (mir Avstånd (km Restidskvot		
Uddevalla till Strömstad	114	4 avgångar M-F. Första buss går kl 06:30 och sista 18.31. Under L -S går 2 avgångar första 00:17 och sista 22:00. (Uddevalla Kampenhof - Strömstad station)	64	93,4	1,78
Uddevalla till Munkedal	38	18 avgångar M-F. Första buss går 05.14. 9 avgångar L, första 07.15 och sista 23.35. 8 avgångar S, första buss 07.17 och sista 21.37.	25	26,9	1,52
Munkedal till Tanum station (Tanumshede centrum)	51	8 avgångar M-F. Första buss går 05.35 och sista 18.40. 4 avgångar L och 3 avgångar S, första buss 00.52 och sista 22.35.	32	43,8	1,59
Tanum station (Tanumshede centrum) till Strömstad	33	7 avgångar M-F. Första buss går kl 07.27 och sista 18.28. 2 avgångar L, 3 avgångar S, första buss 00.17 och sista 01.37	27	34,3	1,22
Tanum station (Tanumshede centrum) till Uddevalla	80	5 avgångar M-F. Första buss går kl 06.35 och sista 20.48. 3 avgångar L, 2 avgångar S. Första buss går 02.48 och sista 20.33.	46	66,4	1,74

Relationen Munkedal–Tanum har i dagsläget en restidskvot som anses som god och relationen Uddevalla–Munkedal är inte långt ifrån att uppfylla en restidskvot som gör det attraktivt att välja kollektivtrafiken framför bilen.

7.3. Tillförlitlighet

Statistik som plockats ut ur Trafikverkets system (LUPP) ger insikt i tågtrafiken på Norra Bohusbanan. I genomsnitt är knappt 10 % av tågen, cirka 300 av 3 700, inställda på årsbasis. Denna inställningsfrekvens, även om den inte är hög i procentuella termer, blir signifikant i numerisk bemärkelse. Beroende på turtätheten och restidsförlängningen som uppstår får varje inställelse stora konsekvenser. Effekten av detta är att tilltron minskar till kollektivtrafik i allmänhet och tågtrafik i synnerhet. Punktligheten för tågen på Norra Bohusbanan ligger i linje med riksgenomsnittet, runt 90–95 %. I verkligheten bör en noggrann övervägning äga rum beträffande jämförelser med riksgenomsnittet för att säkerställa att en rättvis bild av situationen ges.

Orsakerna till inställelserna är det som ofta kommer med väderrelaterade stopp i trafiken, på grund av blåst, solkurvor i skarvspåret, kontaktledningsfel, plankorsningshändelser liksom operatörsrelaterade händelser, relaterade till personal och fordon. Regionen är känd för sina tuffa väderförhållanden, och tågtrafiken påverkas negativt när regn, snö eller stormar inträffar. Vid minsta tecken på dåligt väder ställs därför tåg ofta in så utan dessa påverkande faktorer skulle punktligheten sannolikt vara betydligt sämre.

Andra banor utsätts inte av denna typ av väderrelaterade stopp, då de till skillnad från norra Bohusbanan åtgärdats och har högre standard. De åtgärder som planeras på Bohusbanan kommer bidra till att felet blir färre.

7.4. Pendling

I detta avsnitt visas både arbets- och studiependling mellan kommunerna längs banan, samt till övriga kommuner i landet.

7.4.1. Utbildning- och skolpendling

Enligt SCB:s statistik *Skolpendling 2020* så utpendlar större delen av Strömstads, Tanums och Munkedals gymnasieelever till en annan kommun. Det framgår inte i statistiken var dessa studerar, men troligt är att större delen går på gymnasieskola i Uddevalla.

Tabell 7. Gymnasieelever skrivna i respektive kommun och om de studerar i annan kommun.

	totalt antal gymnasieelever skrivna i kommunen	Antal elever som studerar i annan kommun
Strömstad	380	270
Munkedal	370	270
Tanum	400	260
Uddevalla	2060	100

Enligt SCB:s statistik *Skolpendling 2020* så går:

- 1280 av invånarna i Uddevalla kommun på högskola.
- 160 av invånarna i Munkedals kommun på högskola.
- 190 av invånarna i Tanums kommun på högskola.
- 150 av invånarna i Strömstads kommun på högskola.

Eftersom högskola, till stor del, saknas i orterna så reser eleverna till annan ort alternativt har digital undervisning. I Uddevalla ligger däremot flertalet yrkesförberedande högskolor eller utbildningar. Högskolan Väst finns i centrala Uddevalla men högskolans campus är förlagt i Trollhättan. Högskolecentrum Bohuslän, HCB, i Uddevalla är ett högskolecentrum i Sverige som bildades 2006 och är en del av Uddevalla kommun. Det är beläget centralt och har för närvarande tre högskoleprogram,

fyra YH-utbildningar och ett antal enstaka kurser. Lärlingscentrum i centrala Uddevalla samordnar lärlingsutbildningar i kommunen öppnade mars 2022. De har cirka 160 anställda och cirka 3 600 studerande per år.

7.4.2. Arbetspendling

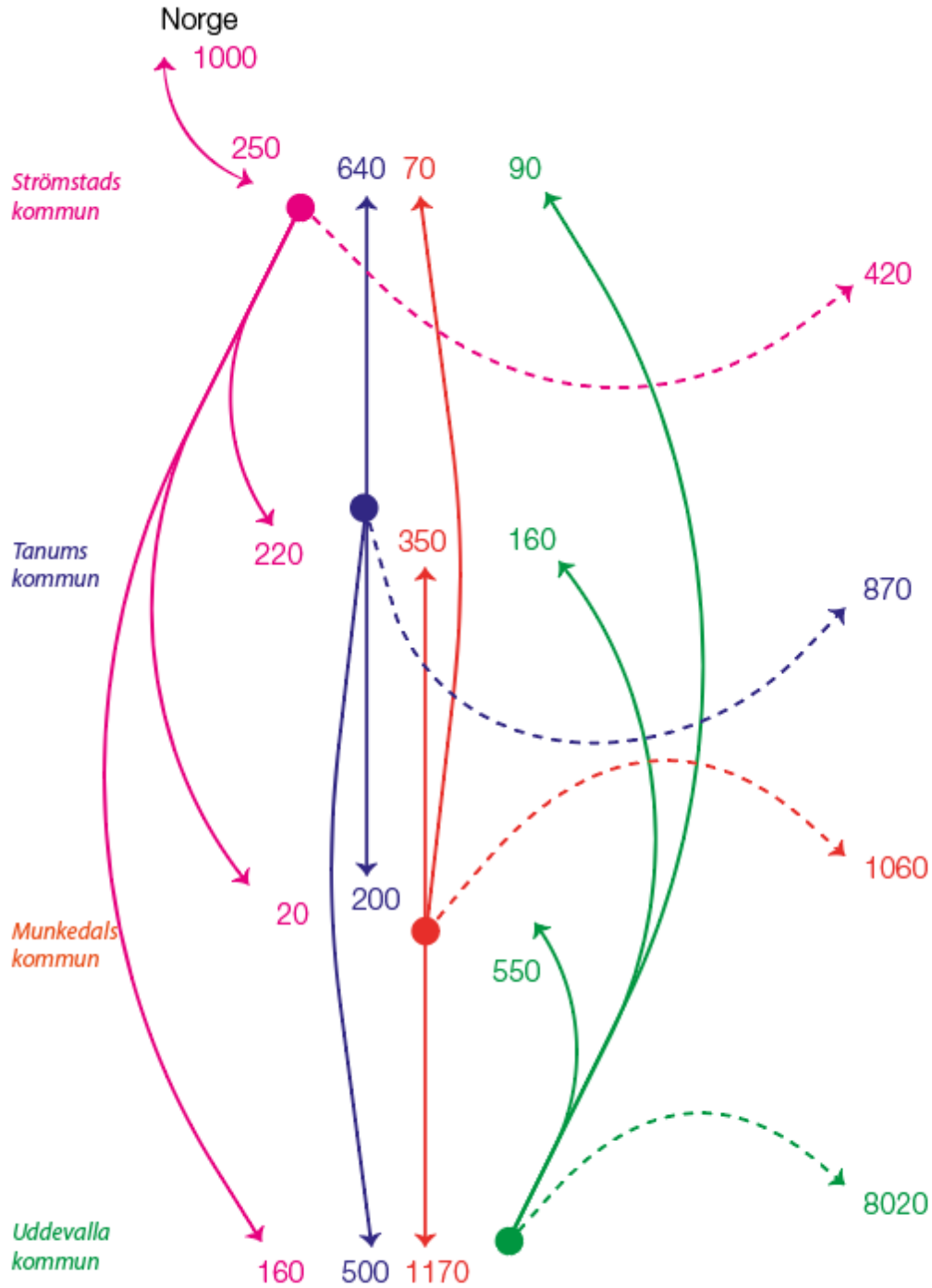
Statistik över in- och utpendling har inhämtats från SCB och beskriver förvärvsarbetande pendlare (över 16 år) över kommungräns efter bostadskommun. Statistiken avser 2019 det vill säga före coronapandemin. Åren därefter påverkades starkt av pandemin och trots en viss återgång är det oklart var det nya normalvärdet landar.

Tabell 8. Arbetspendling, utpendling från kommuner längs Norra Bohusbanan, alla färdmedel.

från	till	Arbetspendling (antal personer)
Strömstad	Tanum	220
	Munkedal	20
	Uddevalla	70
	Totalt ut	730
	Totalt in	1370
Tanum	Strömstad	640
	Munkedal	200
	Uddevalla	250
	Totalt ut	1960
	Totalt in	1440
Munkedal	Strömstad	70
	Tanum	350
	Uddevalla	900
	Totalt ut	2380
	Totalt in	1430
Uddevalla	Strömstad	90
	Tanum	160
	Munkedal	550
	Totalt ut	8820
	Totalt in	8000

Från Uddevalla utpendlar majoriteten inte norrut i stråket, utan till exempel till Trollhättan, Göteborg, Stenungssund och Vänersborg. Från Munkedals kommun utpendlar en stor andel till övriga kommuner längs Norra Bohusbanan. Från både Tanum och Strömstad utpendlar ca hälften av antalet utpendlare till annan kommun inom det aktuella stråket. Ca 250 personer inpendlar från Norge och ca 1000 personer utpendlar till Norge. Inpendlingen sker främst från Halden medan utpendlingen är uppdelad på Halden, Fredriksstad, Sarpsborg och Oslo.⁹

⁹ Strömstads kommun. stromstad.se/kommunochpolitik/statistikstromstadisiffror/pendling

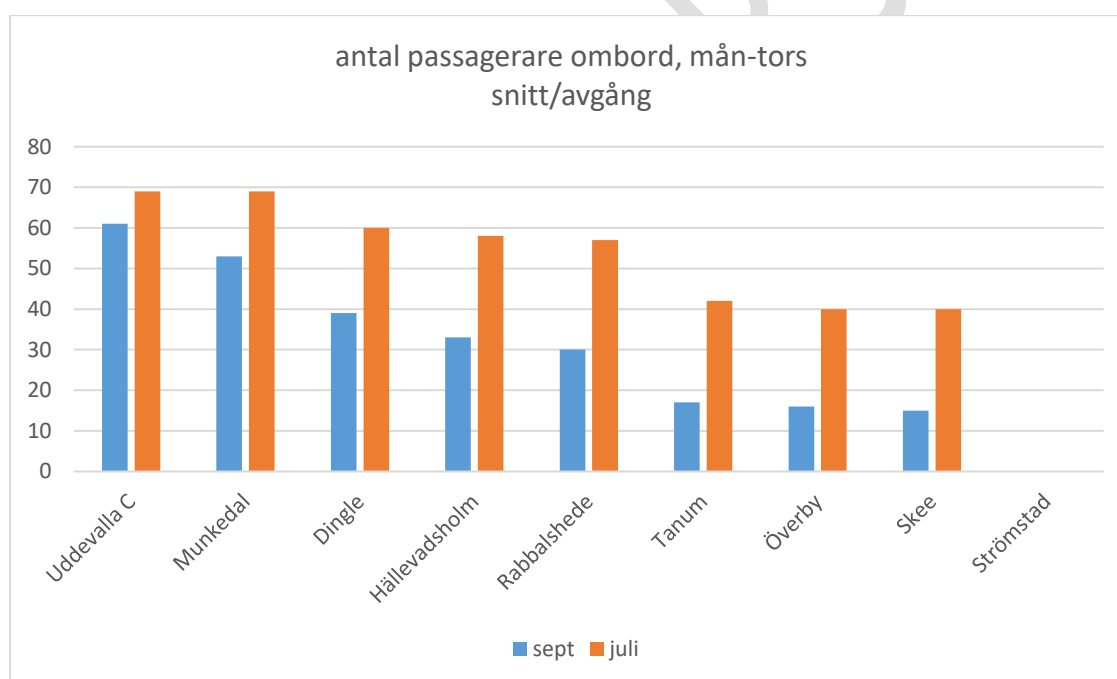


Figur 27. Arbets- och gymnasiependling mellan kommunerna längs Norra Bohusbanan samt till andra kommuner och Norge. Färsätt framgår inte för statistiken. (Källa: SCB)

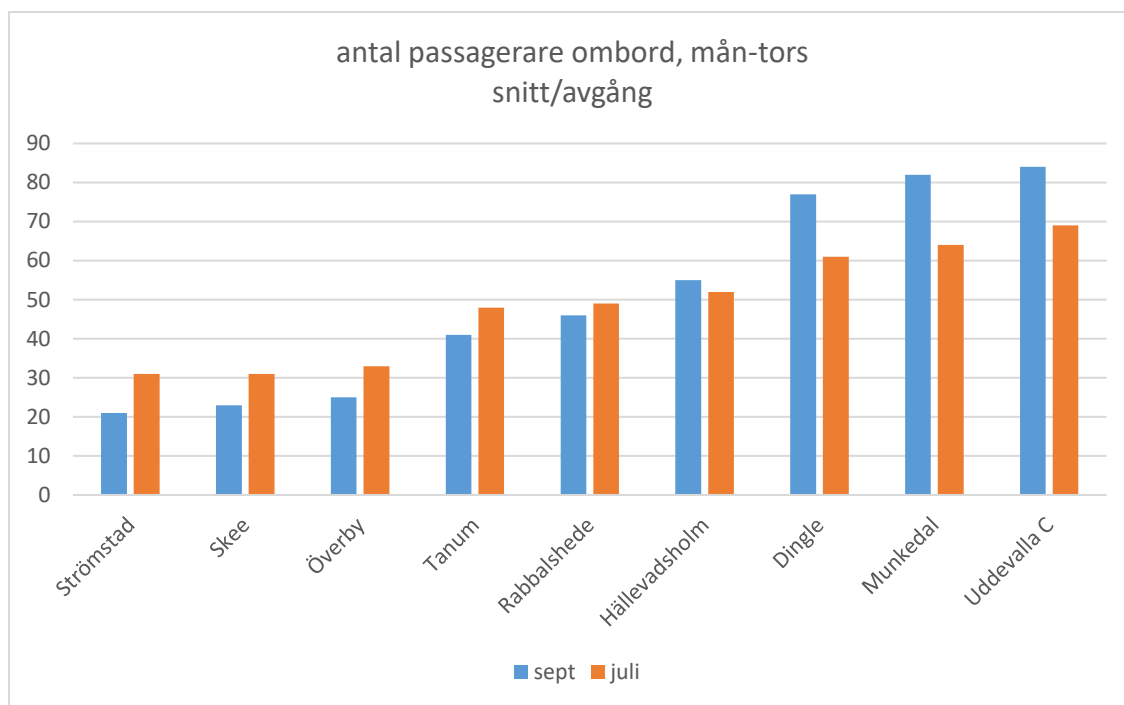
7.5. Resande i tågtrafiken

Resandet på tågen varierar stort beroende på veckodag, tid på dygnet och tid på året. Exempelvis har ”skoltågen” på morgonen på vardagar högt resande medan övriga avgångar har mycket lägre resande. Resandet varierar också över säsong, både vilka dagar och avgångar som är mest populära under de olika säsongerna samt vilka reserelationer som nyttjas och detta ger tillsammans en bild av banans funktion. Banan har funktion för såväl pendling som fritidsresande. Med fritidsresande avses dels det resande som inte är pendlingsresor, det vill säga oftast resande på kvällstid eller helger, dels resande som görs under skollov eller kopplat till semesterfirande. Den delen av fritidsresandet som görs med tåg på kvällar och helger (ej skollov) är, baserat på resandestatistik, inte speciellt hög.

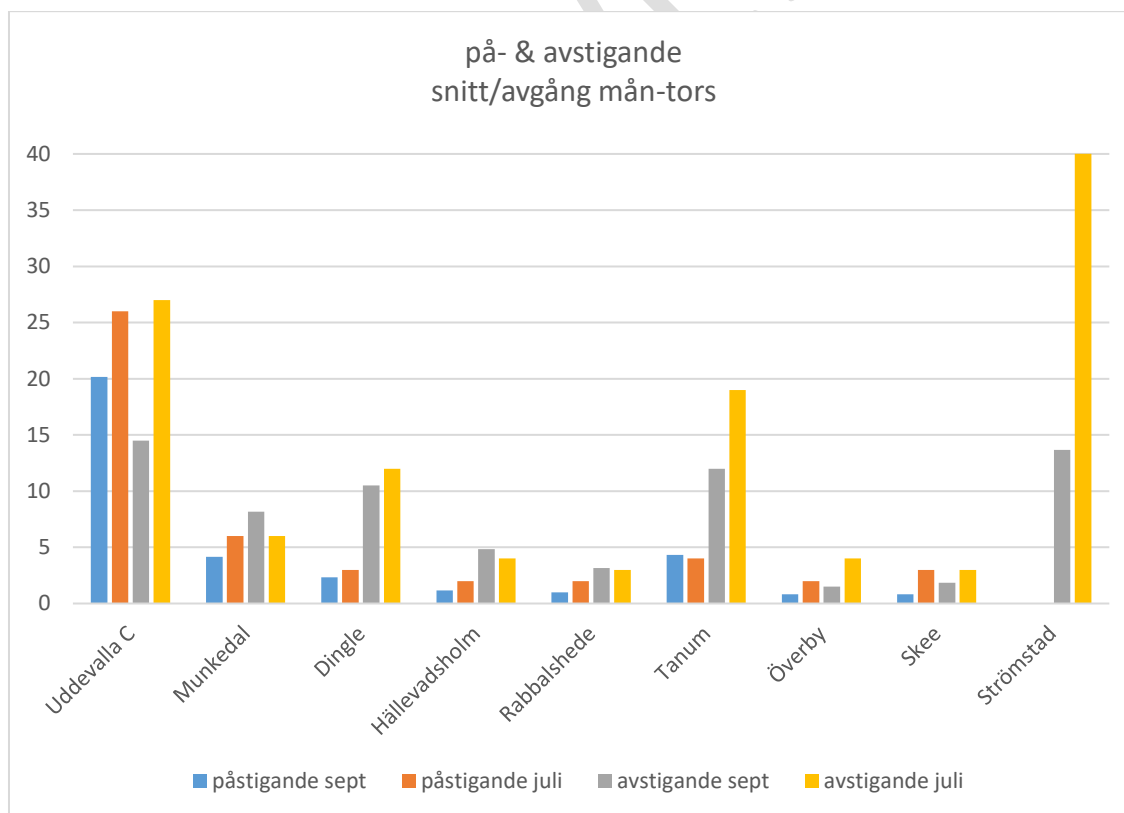
Nedan visas diagram över resande på tåg för relationen Uddevalla-Strömstad baserat på underlag från Västtrafiks resandestatistik för 2022. I diagrammen visas statistik för juli som representerar sommarresandet och september som representerar övriga året. Tågen är genomgående i Uddevalla, de flesta kör från Göteborg via Södra Bohusbanan men enstaka avgångar kör mellan Göteborg och Uddevalla via Trollhättan. Även om Uddevalla C inte ingår i studien visas statistik för denna station eftersom det hjälper till att visa användningen av banan och den stora skolpendlingen. Tanum och Strömstad trafikeras inte av buss på samma sätt som de andra orterna och tågtrafikens roll kan därmed antas spela en viktigare och ha en mer etablerad roll i Tanum och Strömstad, inte minst under sommaren.



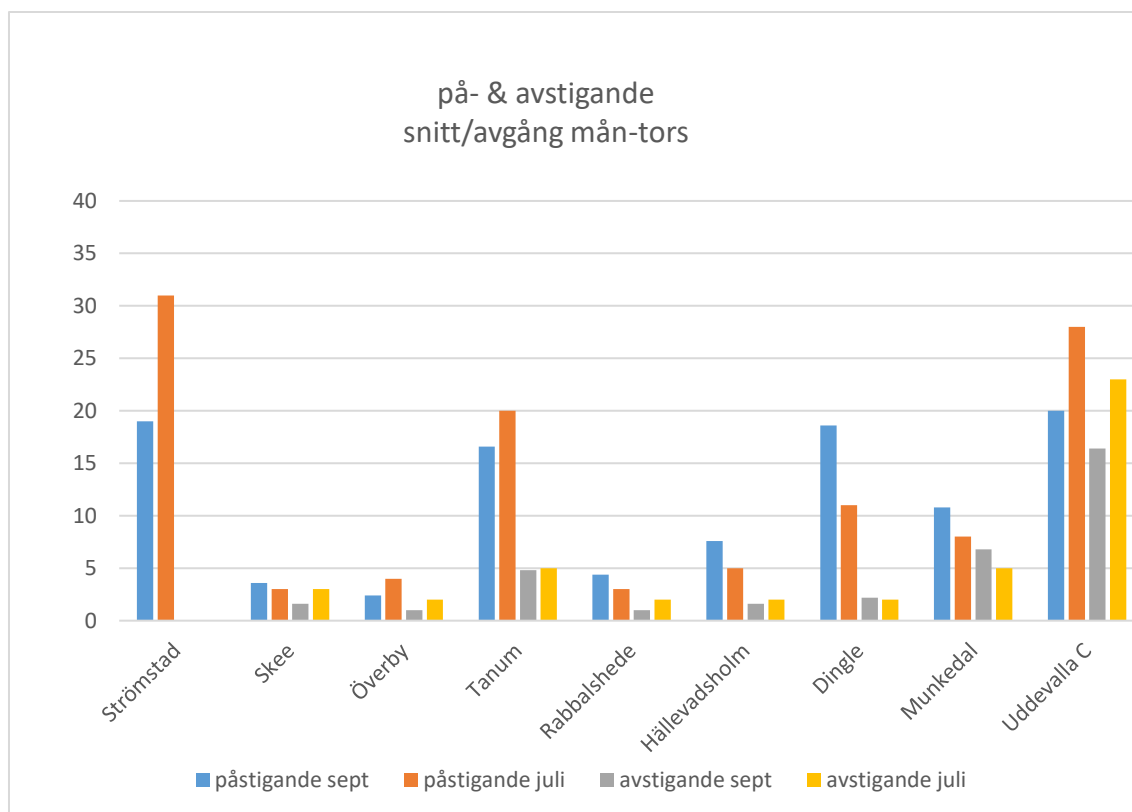
Figur 28. Diagrammet visar antal passagerare ombord vid avgång i snitt på tåg norrut mot Strömstad för september respektive juli 2022 för måndag-torsdag.



Figur 29. Diagrammet visar antal passagerare ombord vid avgång, i snitt på tåg söderut mot Uddevalla för september respektive juli 2022 för måndag-torsdag.

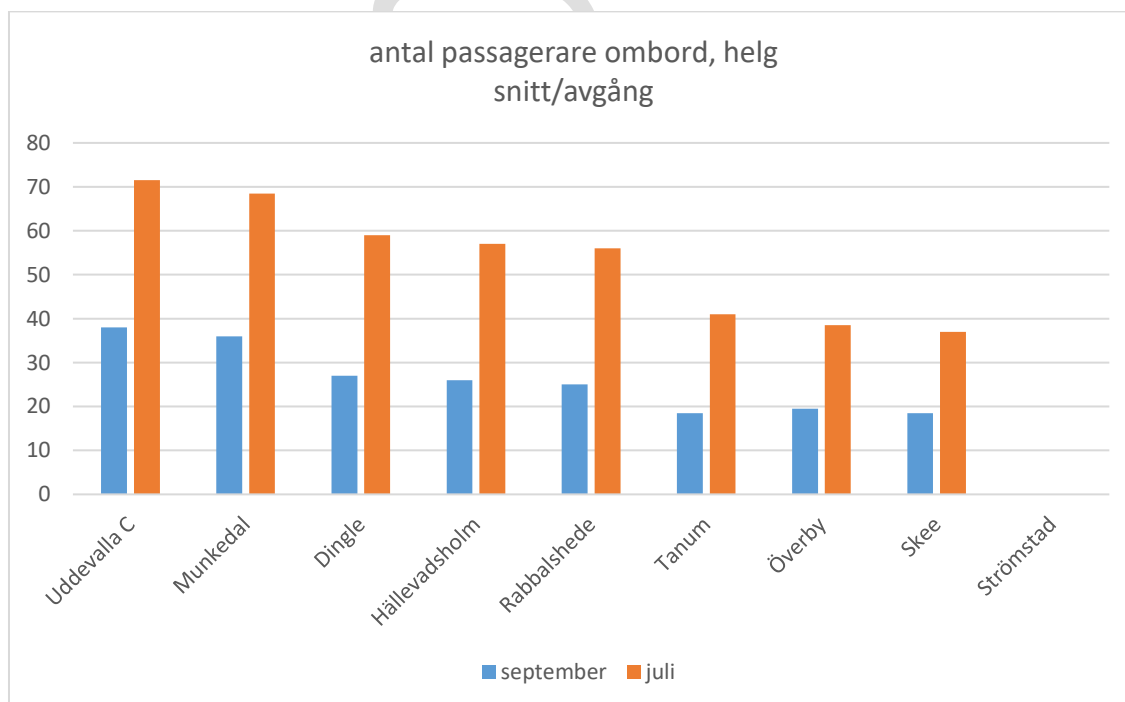


Figur 30. Diagrammet visar antal på- och avstigande i snitt på tåg norrut mot Strömstad för september respektive juli 2022 för måndag-torsdag.

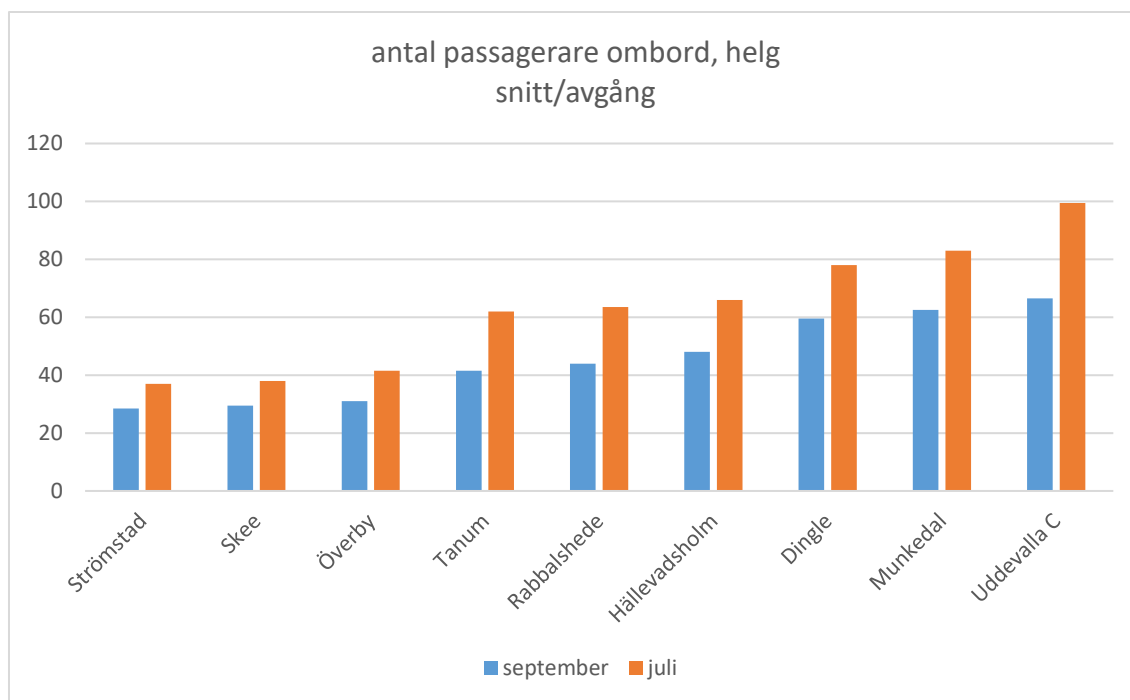


Figur 31. Diagrammet visar antal på- och avstigande i snitt på tåg söderut mot Uddevalla för september respektive juli 2022 för måndag-torsdag.

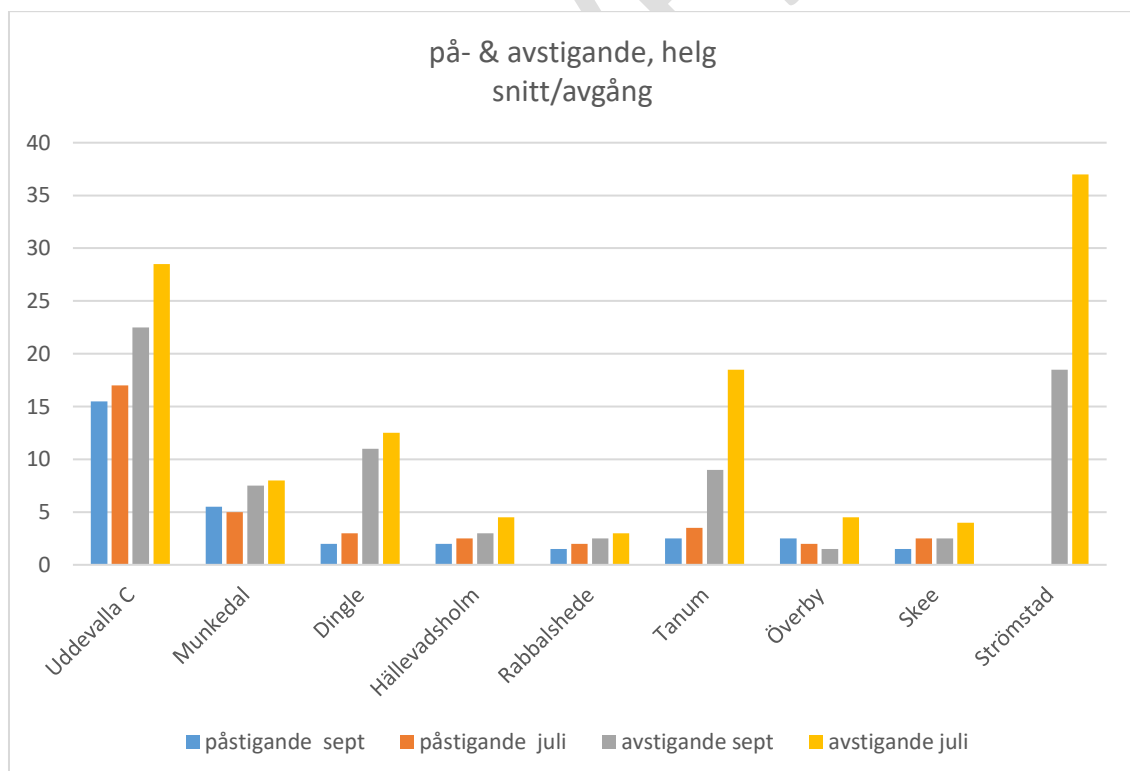
I Figur 31 och Figur 32 syns att de resor som görs är generellt längre i juli än i september, stationerna mellan Strömstad och Uddevalla används i lägre grad under sommaren.



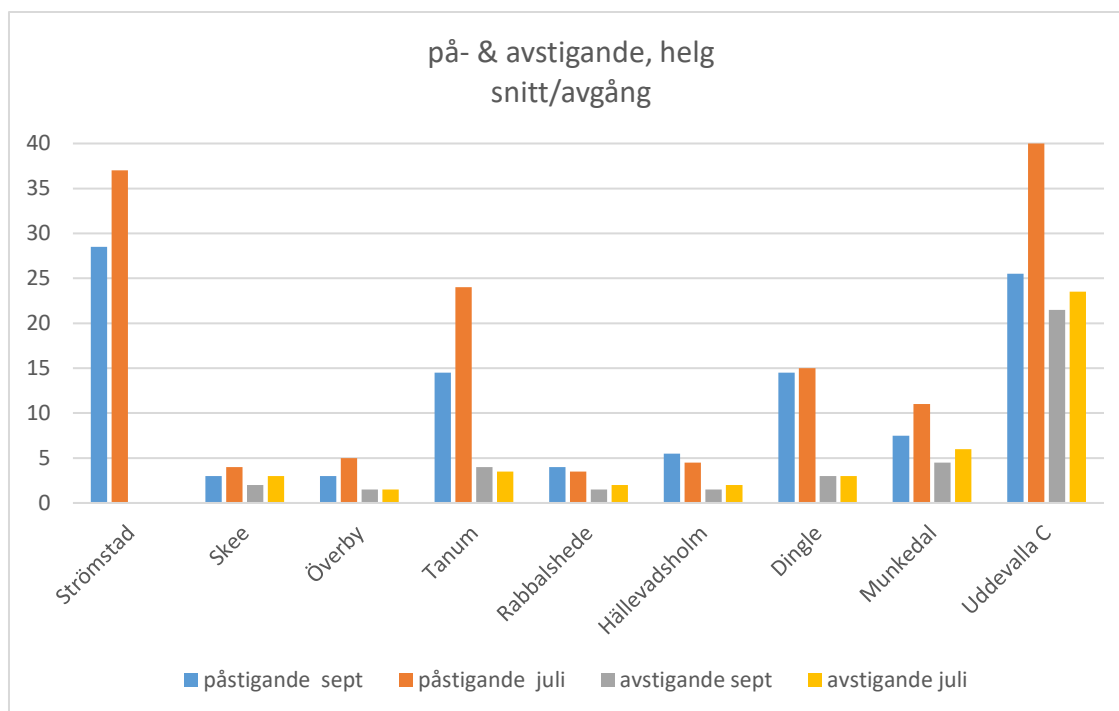
Figur 32. Diagrammet visar antal passagerare ombord vid avgång i snitt på tåg norrut mot Strömstad för september respektive juli 2022 på lördagar och söndagar.



Figur 33. Diagrammet visar antal passagerare ombord vid avgång i snitt på tåg söderut mot Uddevalla för september respektive juli 2022 på lördagar och söndagar.



Figur 34. Diagrammet visar antal på- och avstigande i snitt på tåg norrut mot Strömstad för september respektive juli 2022 för lördagar och söndagar.



Figur 35. Diagrammet visar antal på- och avstigande i snitt på tåg söderut mot Uddevalla för september respektive juli 2022 för lördagar och söndagar.

I Figur 34 och Figur 35 presenteras resandet på banan under helger, och man kan observera samma typ av resande som under veckodagarna under sommarsäsongen. Resenärerna åker generellt längre resor med tåg och målpunkter för resenärer norrut är övervägande Tanum eller Strömstad medan målpunkt för resenärer söderut är Uddevalla eller längre söderut. Oberoende av säsong, veckodag, tid på dygnet och riktning på trafiken så är det störst resande på stationerna i Strömstad, Tanum, Dingle och Munkedal, vilket kan kopplas till målpunkter längs banan och invånarantal i orterna, men även vilket övrigt kollektivtrafikutbud som finns.

7.5.1. Variation under säsonger

Kustkommunerna Tanum och Strömstad har stor variation i invånarantal under året eftersom det finns en stor mängd fritidshus i kommunerna. En bedömning är att sommarbefolkningen i Strömstads kommun är minst dubbel så stor jämfört med övriga delar av året, baserat på underlag om invånarantal, antal besökare och trafikorörelser på väg. Munkedals kommun har inte lika tydlig befolkningsökning under sommartid i jämförelse med Tanums och Strömstads kommuner.

7.6. Potential, prognos

Utbudet av persontrafik som för närvarande finns längs detta stråk bedöms vara i linje med efterfrågan. Den planerade utbudsökningen, enligt Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035, bygger på en strategi där trafiken kan öka genom att matande busstrafik organiseras från omkringliggande orter till stationerna. Denna omställning innebär att dagens expressbussar på E6 ersätts av ett mer samordnat system med anslutande busstrafik till tågstationerna.

Samtidigt utgör Norra Bohusbanan ett potentiellt område för resandeutveckling. Om framtida beslut tas för att utöka tågtrafiken till Norge via Bohusbanan skulle detta öppna möjligheten för ytterligare resandeutveckling längs sträckan. Sådana framsteg skulle inte enbart stärka förbindelserna mellan olika regioner, utan även öka attraktiviteten för resenärer som önskar nå destinationer längre bort.

I detta sammanhang förmedlar Målbild Tåg 2035 en vision om utvecklingen och anpassningen av tågresandet för att svara mot framtida behov och utmaningar. Sträckan mellan Göteborg och Strömstad, som är den enda sträckan av relevans för denna studie, presenteras i rapporten i antalet resor per vardag för olika tidsperioder, tillsammans med de etablerade målen som är satta för år 2035.

År 2010 genomfördes 3800 resor per vardag på sträckan Göteborg-Strömstad. Målet som presenteras i Målbild Tåg 2035 är att öka detta antal till 6200 resor per vardag. Denna ökning syftar till att möta och överträffa resenärernas efterfrågan och därigenom stärka anslutningen och tillgängligheten mellan Göteborg och Strömstad. Det planerade målet visar på en ambition att främja och utveckla persontrafiken längs detta stråk för att bättre möta framtidens behov och underlätta resandet mellan dessa platser.

8. Godstransporter

Godstrafiken på Norra Bohusbanan körs av Green Cargo. I nuläget trafikeras Norra Bohusbanan av godstrafik endast på sträckan Uddevalla-Munkedal för Arctic paper. Sannolikt är det transport av inkommande gods, pappersmassa, på järnvägen. Export går sannolikt via lastbil, dvs tomtransporter tillbaka. På Norra Bohusbanan går ca 500 godståg per år och en normalvecka går transporterna tisdag-fredag från Uddevalla.

Tidigare har det lastats rundvirke för uttransport i Dingle. Idag är lastspåret bara 80-90 meter, vilket minskar möjligheten att lasta mer än 4-5 vagnar. Enligt uppgift var spåret tidigare längre och tillät lastning av cirka 9 vagnar. Dessa förändringar i förutsättningarna har medfört ekonomiska utmaningar för transporter i Dingle, och det är nu betydligt svårare att lasta virke med de nuvarande förutsättningarna. Dessutom är väganslutningen till Dingle station i smalaste laget för timmerbilar.

Lastbilstrafiken på E6 består i huvudsak av transittrafik till Norge. Det har under lång tid varit mycket lågt pris för transporter till och från Norge, och särskilt från Norge givet att landet har mycket liten exportvolym utöver petroleumprodukter. Cabotagereglerna i EU innebär att EU-utländska förare måste köra hem eller ut ur EU efter några mellanlaster. Att köra till södra Norge är därför något som har varit prissatt mycket lågt.

Antalet utländska chaufförer har minskat kraftigt i samband med och under coronapandemin, kriget i Ukraina och minskad löneskillnad mellan länder i EU. Kostnaden för att köra lastbil har därför ökat mycket kraftigt, ca 75 %, på några få år, och kapaciteten i vägnätet är sjunkande. Detta har medfört att järnvägsgodslinjer som tidigare lagts ner har återuppstått, så som direkttåg Oslo-Trelleborg.

8.1. Potential, prognos

Skee har studerats som alternativ plats där rundvirke skulle kunna lastas. Om lastmöjlighet kan skapas finns det marknadsintresse för att köra virkeståg från Skee. Lastbar längd är ca 200 m, vilket innebär att det bara är möjligt att lasta 9 vagnar. .

I maj 2023 fattade kommunstyrelsen i Strömstads kommun ett beslut att ställa sig positiva till godstransport på järnväg genom Bohuslän på Norra Bohusbanan samt till att använda den befintliga lastplatsen i Skee station.

9. Mål

I det här kapitlet beskrivs de mål som har bäring på banans utveckling. Inom ramen för åtgärdsvalsstudien har särskilda mål för Norra Bohusbanan tagits fram, vilka vidare har legat som grund för arbetet med att föreslå och utvärdera åtgärder.

9.1. Nationella mål

Det övergripande politiska målet för transportpolitiken är enligt riksdagsbeslut (Prop. 2008/09:93 ”Mål för framtidens resor och transporter”) ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det övergripande målet stöds av två huvudmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål:

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till förbättrad hälsa.

Sveriges långsiktiga klimatmål är att senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp (vilket innebär att koldioxid avlägsnas från atmosfären permanent). Utsläpp av växthusgaser från transporter svarar för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp, och målet är att utsläppen från transporter ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Utsläppen från transporter har hittills minskat med 20 procent jämfört med 2010.

För trafiksäkerhet finns nollvisionen och halveringsmålet. Nollvisionen beslutades av riksdagen 1997 och innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska vara säkert att resa, oavsett trafikslag. Regeringen har fattat beslut om halveringsmål för bantrafiken och detta halveringsmål innebär att antalet omkomna ska minska till max 50 stycken år 2030. Bantrafiken är en definition som innefattar bland annat tunnelbana, spårväg och järnväg. Antalet omkomna på järnväg brukar stå för ca 8 av 10 omkomna i bantrafiken.

Mål om en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. Under 2018 införde regeringen en strategi för levande städer. Strategin innebar nya etappmål för hållbar stadsutveckling och en del av strategin innebär att främja gång, cykling och kollektivtrafik framför personbilstrafik och att hänsynstagande till detta ska tas vid den framtida planeringen av städer. Målet går ut på att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Mål om ökad fysisk aktivitet. Riksdagens transportpolitiska mål anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska ”bidra till (---) ökad hälsa”. Idag är det endast en liten andel av den vuxna befolkningen som uppnår att vara fysiskt aktiva minst 30 minuter varje dag i aktivitetsperioder som varar 10 minuter eller mer. Genom att ge förutsättningar för fysiskt aktiva transporter kan stads- och trafikplanering bidra till att fler går och cyklar och därigenom uppnår gynnsamma nivåer av hälsofrämjande fysisk aktivitet.

Trafikverket befäster i dokumentet Riktlinje landskap sitt förhållningssätt till hur statliga vägar och järnvägar ska anpassas så att landskapets värden och funktioner kan bibehållas och utvecklas. Målet med riktlinjen är att infrastrukturen ska leva upp till de lagkrav som uttrycks i bland annat

miljöbalken, kulturmiljölagen och järnvägslagen. Riktlinjen bidrar också till ett enhetligt arbetssätt som skapar nödvändiga förutsättningar för landskapsanpassad infrastruktur. Riktlinje landskap sätter krav för naturmiljö och säger bland annat att säkra passagemöjligheter för djur ska finnas för att motverka barriäreffekter, att djur inte dödas och för att minska antalet olyckor med vilt.

9.2. Regionala och lokala mål

I regionen finns flera styrande dokument för utvecklingen, som bedöms vara relevanta för åtgärdsvalsstudien. Vision *Västra Götaland - Det goda livet* antogs av regionfullmäktige våren 2005 och formulerar regionens vision för framtiden. Enligt visionen ska regionen vara ett internationellt transportnav, infrastrukturen ska vara hållbar och konkurrenskraftig och regionen ska ha ett konkurrenskraftigt utbud av kollektivtrafik. I det regionala utvecklingsprogrammet för regionalt tillväxtarbete *Västra Götaland 2020* (VG2020) konkretiseras visionen. I dokumentet beskrivs att regionen ska:

- investera i transportinfrastruktur som driver regional och nationell utveckling,
- bygga ut en föredömlig kollektivtrafik,
- stödja hållbar utveckling,
- göra regionen till modell för hållbar landsbygdsutveckling och samspel mellan stad och land.

Fyrbodals kommunalförbund har 14 medlemskommuner och är ett av fyra regionala kommunalförbund i Västra Götaland. Fyrbodals kommunalförbund har i sin verksamhetsplan för 2021-2023 ett mål om att Fyrbodalsregionen ska vara en fossilfri gränsregion med ett väl utvecklat transportsystem för besökare, arbetsplatser och invånare. Kollektivtrafiken ska vara väl utbyggd med hög tillgänglighet och effektivitet även på landsbygden, för att möjliggöra ett hållbart resande till arbete, skola, service och fritidsaktiviteter.

Västra Götalandsregionen tog 2013 fram *Målbild Tåg 2035*. Målbilden förmedlar en vilja att utveckla Västra Götaland till ett konkurrenskraftigt tillväxtområde där goda kommunikationer är en självklar del för invånare och näringsliv. Målet är att tågtrafiken ska klara tre gånger så många resenärer år 2035 jämfört med år 2010. Norra Bohusbanan ska få utökad tågtrafik till 60–120-minuterstrafik. Busstrafik ska mata till tåget i större omfattning än idag. Sträckan Munkedal– Uddevalla ska förtätas med ytterligare fler turer till 60-minuterstrafik i högrafiktid och Munkedal förstärks därmed som knutpunkt jämfört med idag. Banan ska uppgraderas till 120 km/tim.

I ett fortsatt arbete tog VGR 2020 fram *Målbild tåg, delmål 2028*. På Norra Bohusbanan är förslaget timmestrafik till Munkedal och trafik varannan timme mellan Munkedal och Strömstad. Förslaget innebär också att trafiken från norra Bohusbanan trafikeras Uddevalla-Trollhättan-Göteborg, vilket skulle minska restiden från norra Bohusbanan och Uddevalla till Göteborg med 15 minuter, samtidigt som direktresa till Trollhättan erhålls för dessa orter.

När tågtrafiken utökas på banan föreslås samtidigt anpassningar för busstrafiken. Med syfte att effektivisera det totala trafikutbudet har ett trafikförslag tagits fram för regionbusstrafiken i Bohuslän som kan införas i samband med en ny tåglinje Munkedal-Uddevalla-Trollhättan-Göteborg. Enligt förslaget ändras trafikutbudet så att busslinjerna i Norra Bohuslän ansluter till tågen i Munkedal och Uddevalla C.

Munkedals kommuns gällande översiktsplan¹⁰ (ÖP) antogs våren 2021. För infrastruktur föreslår ÖP som generell strategi för kollektivtrafiksystemet, men som också är aktuellt för denna åtgärdsvalsstudie, att uppnå så korta mellankommunala restider och så få byten som möjligt. Kommunen vill dessutom verka för att minska luftföroreningar från biltrafik bland annat genom att stimulera och underlätta för kollektivtrafiken och samåkning. Munkedals kommun har satt ett befolkningsmål till ”Ökad befolkning till 11 000 invånare 2025, det vill säga en ökning med 50 invånare per år från 2009.”

Tanums kommuns gällande ÖP antogs sommaren 2017¹¹ och innehåller ett tidsperspektiv till 2030. Det samhällbyggnads mål som kopplar an till denna åtgärdsvalsstudie är mål 16: Infrastruktur ska finnas som bidrar till att samhällen ska utvecklas så att hela kommunen kan leva.

Strömstads kommun tog 2018 beslut om att ÖP från 2013 var fortsatt aktuell¹². I planen presenteras fyra övergripande mål där de två sista är relevanta att ta upp för denna åtgärdsvalsstudie: effektiv ekonomisk och ekologisk hushållning samt offensivt samhällsbyggande. Järnvägen specifikt nämns dock enbart som en framtida resurs för person- och godstrafik.

9.3. Mål för studien

Mål för denna åtgärdsvalsstudie har tagits fram för att bidra till att uppfylla de nationella, regionala och lokala målen, men samtidigt med en balanserad ambitionsnivå sett till banans nuvarande funktion och framtida potential. Studiens mål är framtagna tillsammans med aktuella intressenter och aktörer som verkar i området kring banan, i grupparbeten och diskussioner under workshop. Studiens mål är uppdelade i åtta olika mål och listade utan inbördes ordning.

För flera mål har olika ambitionsnivåer satts för att införa mätbarhet i målet. Alla mål är inte mätbara och i de fallen är målet kopplat till en förändring av nuläget, att skapa något som inte existerar idag eller förbättra något.

M1. Attraktivare kollektivtrafikutbud. Detta mål är kopplat till möjlighet att resa. Färdmedelsandelar för kollektivtrafiken ska enligt satta nationella och regionala mål öka. Ett attraktivare kollektivtrafikutbud i ett område med historiskt stark bilkultur är essentiellt för att uppnå högre kollektivtrafikandel, där buss- och tågtrafik tillsammans möjliggör smidiga resor.

- Ambitionsnivå bas: Ett tåg i timmen Uddevalla–Munkedal och ett tåg varannan timme Munkedal–Strömstad. Betydande sänkt restid Uddevalla–Strömstad. Minskad andel inställda tåg till max 5 % och ökad punktlighet till minst 95 %.
- Ambitionsnivå hög: Halvtimmestrafik Uddevalla-Munkedal och ett tåg i timmen Munkedal–Strömstad. Ytterligare sänkt restid Uddevalla – Strömstad. Minskad andel inställda tåg till max 2 % och ökad punktlighet till minst 97 %.

¹⁰ Munkedals kommun. Översiktsplan 2018. (2023-05-09). www.munkedal.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/gallande-oversiktsplan

¹¹ Tanums kommun. Översiktsplan 2030. (2020-12-18).

www.tanum.se/boendemiljoinfrastruktur/kommunensplanarbete/oversiktsplan/oversiktsplan2030

¹² Strömstad kommun. Översiktsplan. (2023-01-10).

www.stromstad.se/byggaboochmiljo/samhallsutvecklingochplanering/oversiktsplan/oversiktsplan

M2. Möjliggöra hållbara transporter för näringslivet. Behov och intresse av att köra gods på järnväg genom Bohuslän har identifierats. Detta tillsammans med den nationella godstransportstrategin ger målet att möjliggöra hållbara transporter för näringslivet. Godstransportstrategin är ett uttryck för regeringens önskan att Trafikverket ska fokusera sitt arbete för att öka transporteffektivitet, möjliggöra överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart samt föreslå och genomföra åtgärder för omställning till fossilfria godstransporter.

- Ambitionsnivå bas: Möjlighet att köra 1 godståg per vardag Uddevalla-Strömstad, utöver den godstrafik som trafikerar banan i nuläget. Möjliggöra plats för lastning i stråket.
- Ambitionsnivå hög: Möjlighet att köra ytterligare godståg per vardag på sträckan Uddevalla-Strömstad, utöver den godstrafik som trafikerar banan Uddevalla – Munkedal 2023. Godståg med längd 630 m ska kunna framföras och hanteras på banan. STH för godståg ska öka till 100 km/t. Transporttiden på banan ska vara konkurrenskraftig med vägtransporter.

M3. Ökad trafiksäkerhet i plankorsningar och stationsmiljöer. Med sikte mot nollvisionen via halveringsmålet är järnvägsanläggningen i allmänhet samt plankorsningar och stationsmiljöer i synnerhet i fokus i denna studie för ökad trafiksäkerhet. Ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt på Norra Bohusbanan. Mängden incidenter ska minska jämfört med perioden 2013–2022.

M4. Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken. För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv behövs, förutom ett bra utbud av resor, även bekvämlighet och användbarhet. Då långa väntetider uppstår, både planerat och oplanerat, finns behov av bland annat vänthallar och toaletter.

- Ambitionsnivå bas: Stationer ska uppfylla de riktlinjer om bekvämligheter som Trafikverkets stationsklassning anger utifrån planerad trafikering.
- Ambitionsnivå hög: För den högre ambitionsnivån ska stationer ska uppfylla de riktlinjer om bekvämligheter som Trafikverkets stationsklassning anger motsvarande en högre stationsklass än vad den innehar, utifrån planerad trafikering.

M5. Ökad tillgänglighet för alla. Transportsystemet ska vara tillgängligt för alla. Plattformer och stationsområden ska uppfylla grundläggande säkerhets- och tillgänglighetskrav. Hela resanperspektivet ska beaktas, tillgänglighet till stationerna ska förbättras. Om transportsystemet är tillgängligt för alla kommer vi närmare ett jämlikt samhälle, där alla kan ta sig till arbete, skola eller fritidsaktiviteter oavsett till exempel ålder, kön, funktionsnedsättningar eller ekonomiska förutsättningar.

- Ambitionsnivå bas: Plattformer och stationsområden ska uppfylla grundläggande säkerhets- och tillgänglighetskrav. Tillgänglighet till stationer ska förbättras avseende skyltning, gång- och cykelanslutningar och bytesmöjlighet till buss.
- Ambitionsnivå hög: Plattformer och stationsområden ska uppfylla en förhöjd standard på attraktivitet för resenärer.

M6. God stabilitet och bärighet i anläggningen. Anläggningen ska hålla i många år än och för att göra det behövs en långsiktighet kopplat till de geologiska och hydrologiska förutsättningar som finns i området. Att klimatanpassa anläggningen är också att i förebyggande syfte ta höjd för kraftiga regn, stora vattenflöden och översvämningar.

- Ambitionsnivå bas: Bärighet för att klara trafikering för ambitionsnivå bas för M1 och M2. Banan ska klara kraftiga regn motsvarande 100-årsregn utan att vara avstängd under längre tid.
- Ambitionsnivå hög: Bärighet för att klara trafikering för ambitionsnivå hög för M1 och M2. Banan ska klara kraftiga regn motsvarande 100-årsregn utan att stängas. Ambitionsnivå hög anses inte ekonomiskt försvarbart för banan.

M7. Resurs- och kostnadseffektiv anläggning. Med resurs- och kostnadseffektivitet menas att såväl mark som material och arbetskraft används på ett klokt och långsiktigt hållbart sätt, att anläggningen planeras och hanteras ur ett livscykelerspektiv. I detta mål vävs även fyrstegsprincipen in, att ”tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling”.

- Ambitionsnivå bas: Konsekvenserna av en underhållskrävande samt kostnads- och resursmässigt ineffektiv anläggning byggs bort i rimlig omfattning.
- Ambitionsnivå hög: Riskerna av en underhållskrävande samt kostnads- och resursmässigt ineffektiv anläggning byggs bort.

M8. God gestaltad miljö och omhändertagna natur- och kulturvärden. Kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv, hela resan ska vara en positiv upplevelse. Detta kan uppnås genom bland annat välkomnande och sammanhållna stationsområden. Järnvägsanläggningen ska ge ett välvårdat intryck genom att vara funktionell, hel och ren. Natur- och kulturvärden kopplat till järnvägen och i stationsmiljöer ska bevaras och vårdas.

- Ambitionsnivå bas: Att skapa väl gestaltade rum som förmedlar trygghet och som enkelt leder resenären rätt. Rummen ska ge en känsla av identitet där resenären känner igen sig i stationsmiljön. Att kontrollera att alla kravställda anläggningsdelar ingår är inte tillräckligt för att skapa goda miljöer, utan det kräver samordning och en väl gestaltad helhet. Natur- och kulturvärden ska bevaras i sin helhet, de ska inte utraderas eller försämrats.
- Ambitionsnivå hög: Natur- och kulturvärden ska bevaras i sin helhet samt vidare ska de återställas och förstärkas.

10. Brister

Utifrån nuläge och förutsättningar och målbild för banan har brister identifierats. De identifierade brister som presenteras i detta kapitel har diskuterats i workshopformat med intressenterna och stämts av med referens-/projektgrupp. Bristerna B1-B8 svarar i stort mot studiens åtta olika mål, dock kan en brist möta flera mål eller vice versa.

B1. Låg tillförlitlighet, tillgänglighet och långa restider i kollektivtrafiken. Inställda tåg och förseningar har lett till låg tillförlitlighet till kollektivtrafiken, resenärerna vågar inte lita på att tågen går enligt tidtabellen och även operatörerna drabbas negativt av detta. Eftersom målpunkter i stråket i liten omfattning ligger nära stationslägen på banan gör det att restidskvoten dörr-till-dörr inte är konkurrenskraftig med buss och bil, restiden är för lång. Skyltning till stationslägen är bristfällig på flera platser, vilket går ut över sällanresenären. De bussar som trafikerar stationslägen längs banan trafikerar i mångt och mycket samma sträcka som tåget – busstrafiken har i dagsläget mer av en parallell och separat funktion medan tåget utgör en annan mer fristående funktion.

B2. Förutsättningar för ökad godstrafik saknas. Låga hastigheter på banan tillsammans med att hela banan har lokal tågklarering gör att det finns få möjliga tåglägen i tidtabellen, både nu och för önskad trafikering, vilket innebär en bristande kapacitet. Skulle ett större godsflöde trafikera banan kan även bärigheten på banan vara en brist. För nya godsutlägg saknas lämpliga lastplatser.

B3. Olyckor och tillbud i plankorsningar och risker i stationsmiljöer. I miljöer där flera trafikslag samsas finns särskilt stor risk för olyckor. Längs banan finns många plankorsningar och flera tillbud och olyckor har skett de senaste åren – även om banan inte sticker ut i olycksstatistiken. Spårspring i stationsmiljöerna är vanligt förekommande på de mindre stationerna på banan. Samhällen har vuxit i stationsorterna längs banan, vilket gör att järnvägen i många fall delar samhället i två delar. Att ta sig från ena sidan av järnvägen till andra sidan leder i en del samhällen till spårspring.

B4. Resandeservice saknas. Vänthall saknas på alla stationer, detta är främst en brist under de tillfällen på året då det är väldigt varmt eller kallt, eftersom väderskydd finns på stationerna. Toalet saknas på de allra flesta stationer. Exempelvis under sommarmånaderna när fritidsresandet är högt och tåg ställs in leder avsaknaden av resandeservice till stor betydelse för resenärerna, eftersom stationslägena på flera platser också kan räknas som externa och resenären blir ”fast” på stationsområdet.

B5. Bristande tillgänglighetsanpassning i stationsmiljöer. Plattformar på stationerna är av varierande ålder och kvalitet. De plattformar som har lägre kvalitet har till exempel gropig och sprucken hårdgjord yta. På ett fåtal stationer är ramper för branta för att vara tillgänglighetsanpassade. Ledstråk finns inte på plattformarna, med undantag för plattformen i Skee.

B6. Risk för ras och skred. Banan sträcker sig genom det bitvis dramatiskt kuperade landskapet och banan är generellt placerad i dalgångar där den dominerande jordarten är leror mellan knallar och höjdryggar av urberg. Aktsamhetsområden för skred i finkornig jordart finns längs hela sträckan och mer koncentrerat längs vissa delsträckor. Även områden med potentiellt hög eroderbarhet finns längs banan. Dessa förutsättningar ger risk för ras och skred. Klimatförändringar gör bristen till än mer akut och aktuellt, då kraftiga regn i kombination med en gammal anläggning (sand i banvallen och gamla, igensatta trummor) ökar risken för att anläggningen skadas.

B7. Underhållskrävande samt kostnads- och resursmässigt ineffektiv anläggning. Banans driftkostnad är hög i förhållande till det trafikarbete som utförs. En gammal och eftersatt anläggning är underhållskrävande att hålla i drift. Skarvspår ger en högre underhållsintensitet. Ålderstigen underbyggnad ger mer akuta fel och mer oförutsägbart underhållsbehov. Resursmässigt är

personalintensiteten högre då banan är manuellt bevakad, att lokala tågklarerare ansvarar för trafiken på banan samtidigt som tillgängligheten är lägre än för en fjärrstyrd bana.

B8. Eftersatt och otydlig anläggning där natur- och kulturvärden ofta inte tas tillvara. En del stationer är eftersatta och är otydliga för användarna. Därtill är natur- och kulturvärden ofta dåligt omhändertagna. Vissa stationsmiljöer upplevs även som halvprivata, detta då stationshusen i olika omfattning fått förändrad användning.

Vid hantering av brister och mål kommer det i vissa fall kunna uppstå målkonflikter, vilket innebär att en åtgärd för att uppnå ett mål kan innebära en negativ konsekvens för ett annat mål. Detta beskrivs i förekommande fall.

REMISSVERSION

11. Scenarier för trafikering

Infrastruktur och tekniska lösningar ger förutsättningarna att rent tekniskt kunna trafikera en bana på ett visst sätt. Förmågan att transportera personer och gods på en viss bana, det vill säga kapaciteten, mäts vanligtvis i antalet tåglägen per dygn eller timme. Kapaciteten beror på anläggningens utformning samt vilken trafik som går där och hur dessa faktorer samverkar. Beroende på vilken trafik som går på banan, vilka önskemål operatörer har på exempelvis hastighet, uppehållsmönster och regularitet, begränsas oftast den teoretiskt möjliga kapaciteten.

Järnvägsoperatörerna har exempelvis inte bara önskemål om en kort gångtid utan flera efterfrågar dessutom en så kallad periodisk eller symmetrisk tidtabell (gäller främst persontågsoperatörer). Med det menas en tidtabell där tågen går i jämna intervall på samma minuttal, till exempel i 30-minuterstakt varje hel och halv timme, vilket är attraktivt för resenärerna. Detta kan också påverka kapaciteten till viss del då det jämna intervallet kan innebära att luckan som skapas mellan tågen inte går att användas av annan trafik. Idag ankommer tågen till Uddevalla på minuttal 30 och kan tidigast avgå på minuttal 31. Det betyder att nästa möte måste ske i Dingle, Hällevadsholm eller Rabbalshede på minuttal 00.

I arbetet med åtgärdsvalsstudien har fyra trafikeringsscenarioer tagits fram. Dessa trafikeringsscenarioer har en tydlig koppling till de ambitionsnivåer som är satta för trafikering, se avsnitt 9.3. För att uppfylla ambitionsnivå hög för mål M1 (Attraktivare kollektivtrafikutbud) ska restidskvoten vara högst 0,8, vilket innebär att restiden Uddevalla - Strömstad får vara max 51 minuter. Restidskvoten 0,8 kan då endast uppnås om en hastighetshöjning genomförs på delar av sträckan. Förutsättningarna medger att plankorsningar ska åtgärdas så att dessa klarar en största tillåtna hastighet över 110 km/t.

Trafikeringsscenarierna används dels som utgångspunkt för åtgärdsgenereringen, dels som medel för utvärdering av rekommenderade åtgärder. Genomförbarheten för scenarierna är en viktig faktor för val av åtgärder i de olika åtgärdspaketet.

De framtagna trafikeringsscenarierna bygger på att olika "kanaler" från Västlänken/Nordlänken används till Uddevallatågen. Jämförelsealternativet (JA) och utredningsalternativ 1 och 3 (UA1 och UA3) bygger på att kanalen från VGRs handlingsplan tåg 2028¹³ används till och från Uddevalla.

För UA 2 och UA4 används en annan kanal på Västlänken/Nordlänken så att tågen kommer i annan tid på timmen till/från Uddevalla. Respektive scenario redovisar sedan ambition bas respektive hög, så att UA1 är bas och UA3 är hög på samma grundstruktur och på motsvarande sätt är UA2 bas och UA4 ambition hög för den alternativa grundstrukturen. I de olika trafikeringsscenarierna blir platserna där tågen behöver mötas olika.

¹³ Konkretisering av målbild tåg 2035 till öppningen av Västlänken och som sätter vilka kanaler tågen körs i i Västsverige.

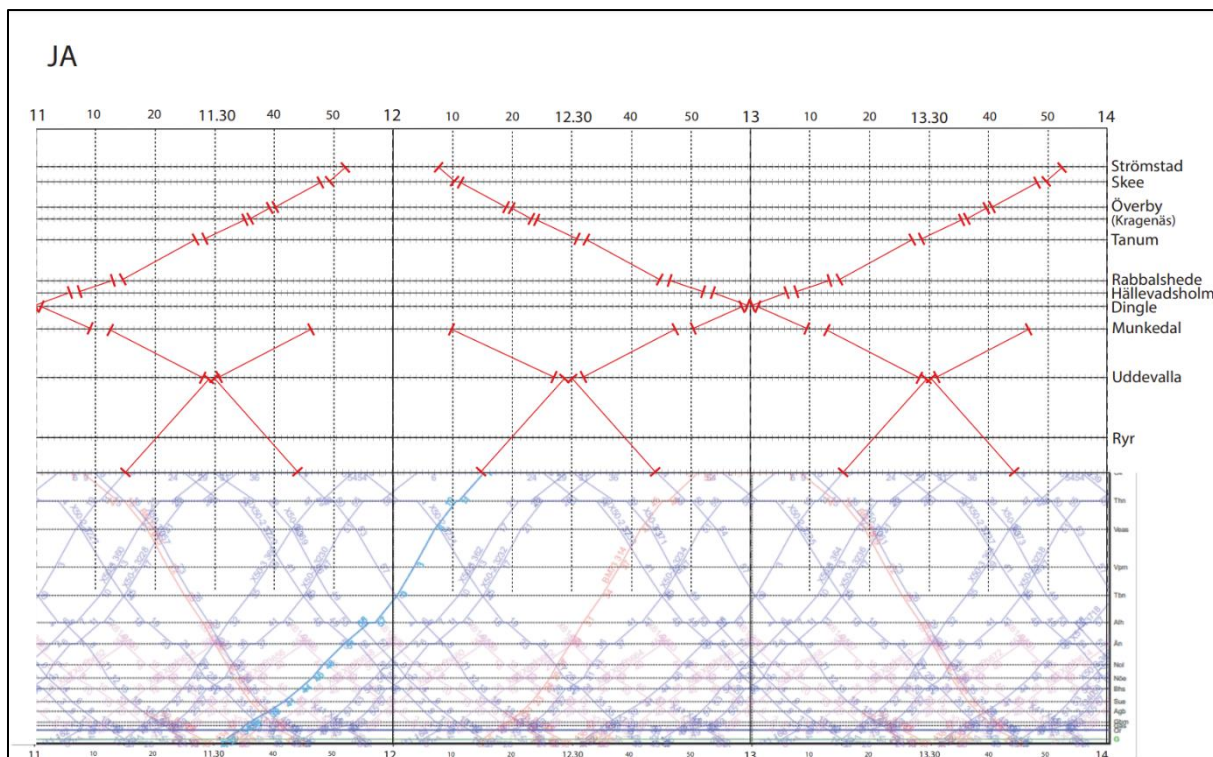
Tabell 9. Sammanfattande tabell över trafikeringsscenarierna.

Trafikeringsscenario	Ambitionsnivå (avser målen M1 och M2)	Trafikering	Kommentar
JA	Bas	Timmestrafik Uddevalla-Munkedal Tvåtimmarstrafik Munkedal – Strömstad	VGRs målbild för 2028. Tågmöte i Dingle.
UA1	Bas	Timmestrafik Uddevalla-Munkedal Tvåtimmarstrafik Munkedal – Strömstad	VGRs målbild för 2028 <i>med hastighetshöjning</i> . Tågmötet flyttas från Dingle till Rabbalshede
UA3	Hög	Halvtimmestrafik Uddevalla – Munkedal Timmestrafik Munkedal – Strömstad	VGRs målbild för 2028 <i>med hastighetshöjning</i> . Tågmötet flyttas från Dingle till Rabbalshede + tågmöte i Skee
UA2	Bas	Förändrad grundstruktur	Bortvald.
UA4	Hög	Förändrad grundstruktur och ökad trafikering	Bortvald.

Scenarierna illustreras på följande sidor med hjälp av grafiska tidtabeller. Dessa visar hur tågen ska trafikera infrastrukturen, X-axeln anger tidsskalan och Y-axeln anger sträckan med alla stationer. Tågen illustreras av streck på grafen som visar vid vilken tidpunkt som tåget ska befinna sig på varje plats. Uppehåll markeras med ett kort tvärstreck på linjen. Tågmöten sker där strecken korsar varandra. Lutningen på strecken illustrerar därmed tågets hastighet, om lutningen är brant innebär det att tåget förflyttar sig snabbt.

11.1. Jämförelsealternativ (JA)

Trafikerings scenariot JA utgör basambitionen med timmestrafik Uddevalla – Munkedal och varannan timme Munkedal – Strömstad, samma som VGRs målbild 2028. Vissa hastighetshöjningar är gjorda utifrån redan planerade pågående åtgärder. Denna trafikering skiljer sig från nuläget 2023 i att tågmötena har flyttats från Tanum till Dingle beroende på kanalerna från Västlänken och att tågen går över Trollhättan ner till Göteborg. Trafikerings scenario JA innebär tågmöten i Uddevalla och Dingle.



Figur 36. Grafisk tidtabell för jämförelsealternativet.

Tabell 10. Körtid och uppehåll JA. Total restid uppgår till 93 minuter.

Från	Till	Körtid	Uppehåll
Öxnered	Uddevalla	14	2
Uddevalla	Munkedal	15	1
Munkedal	Dingle	8	1
Dingle	Hällevadsholm	6	1
Hällevadsholm	Rabbalshede	6	1
Rabbalshede	Tanum	10	1
Tanum	Överby	11	2
Överby	Skee	6	2
Skee	Strömstad	6	
	Tot	82	11

Från	Till	Körtid	Uppehåll
Strömstad	Skee	6	2
Skee	Överby	6	2
Överby	Tanum	11	1
Tanum	Rabbalshede	10	1
Rabbalshede	Hällevadsholm	6	1
Hällevadsholm	Dingle	6	1
Dingle	Munkedal	8	1
Munkedal	Uddevalla	15	2
Uddevalla	Öxnered	14	
	Tot	82	11

Tabell 11. Körtid och uppehåll UA1. Total restid uppgår till cirka 78 minuter.

Från	Till	Körtid	Uppehåll	Restidsvinst jmf med JA
Öxnered	Uddevalla	14	2	0
Uddevalla	Munkedal	12	1	4
Munkedal	Dingle	6	1	2
Dingle	Hällevadsholm	4	1	2
Hällevadsholm	Rabbalshede	4	1	2
Rabbalshede	Tanum	10	1	0
Tanum	Överby	8	1	2+1
Överby	Skee	5	1	1+1
Skee	Strömstad	6		0
	Tot	69	9	13-15

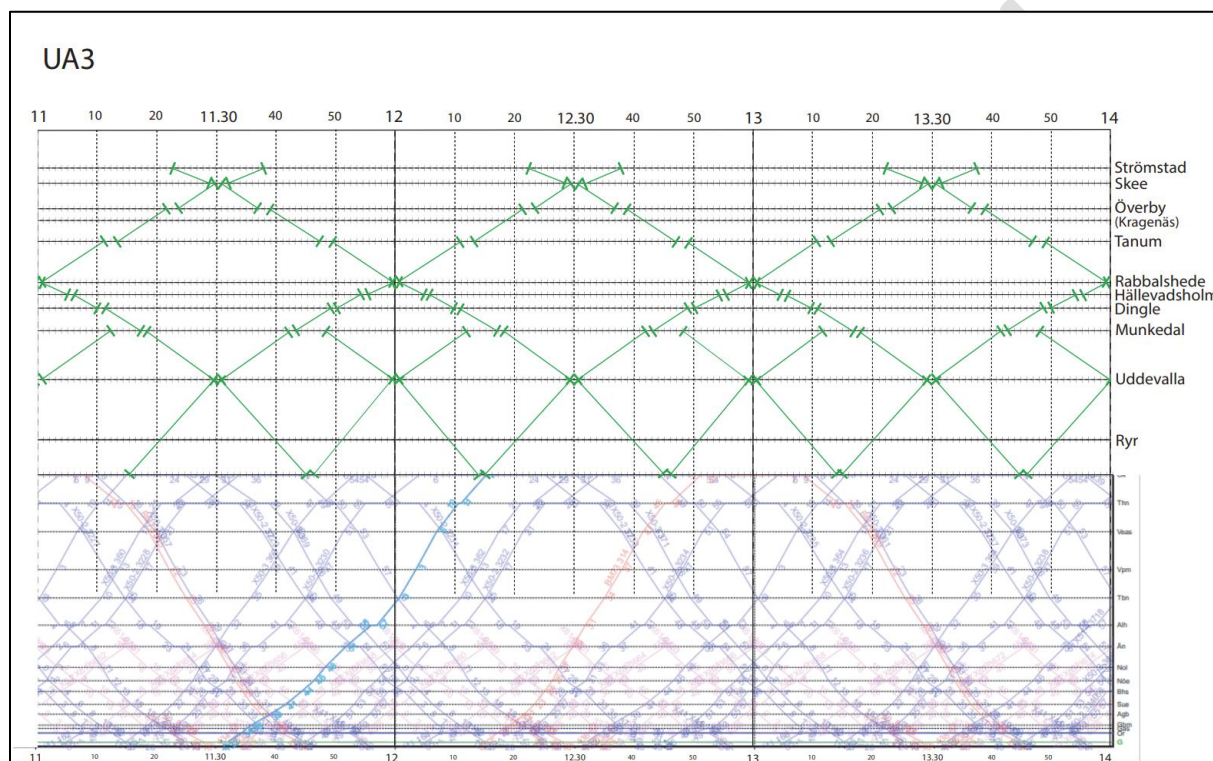
Från	Till	Körtid	Uppehåll	Restidsvinst jmf med JA
Strömstad	Skee	6	1	0
Skee	Överby	5	1	1+1
Överby	Tanum	8	1	3
Tanum	Rabbalshede	10	1	0
Rabbalshede	Hällevadsholm	4	1	2
Hällevadsholm	Dingle	4	1	2
Dingle	Munkedal	6	1	2
Munkedal	Uddevalla	11	2	4
Uddevalla	Öxnered	14		0
	Tot	68	10	14-15

Tabell 12. Ankomst- och avgångstider UA1.

Station	Ankomst	Avgång
Uddevalla		12:31
Munkedal	12:42	12:43
Dingle	12:49	12:50
Hällevadsholm	12:54	12:55
Rabbalshede	12:59	13:01
Tanum	13:11	13:12
Överby	13:20	13:21
Skee	13:26	13:27
Strömstad	13:33	

11.3. UA3

Den högre ambitionsnivån UA3 innebär två tåg i timmen Uddevalla – Munkedal och timmestrafik Munkedal – Strömstad. UA3 kräver, förutom möten i Uddevalla och Rabbalshede, även att möte sker i Skee. Mellan Uddevalla och Rabbalshede ger hastighetshöjningarna och det flyttade mötet från Tanum till Rabbalshede en restidsvinst på cirka 11 minuter. Sträckan Rabbalshede – Strömstad ger i och med hastighetshöjningarna och strukturförändringen med möte i Skee en restidsvinst på 6 minuter. Trafikeringsscenariot resulterar i en total restid på 66 minuter och en restidsvinst på 14 minuter för hela sträckan.



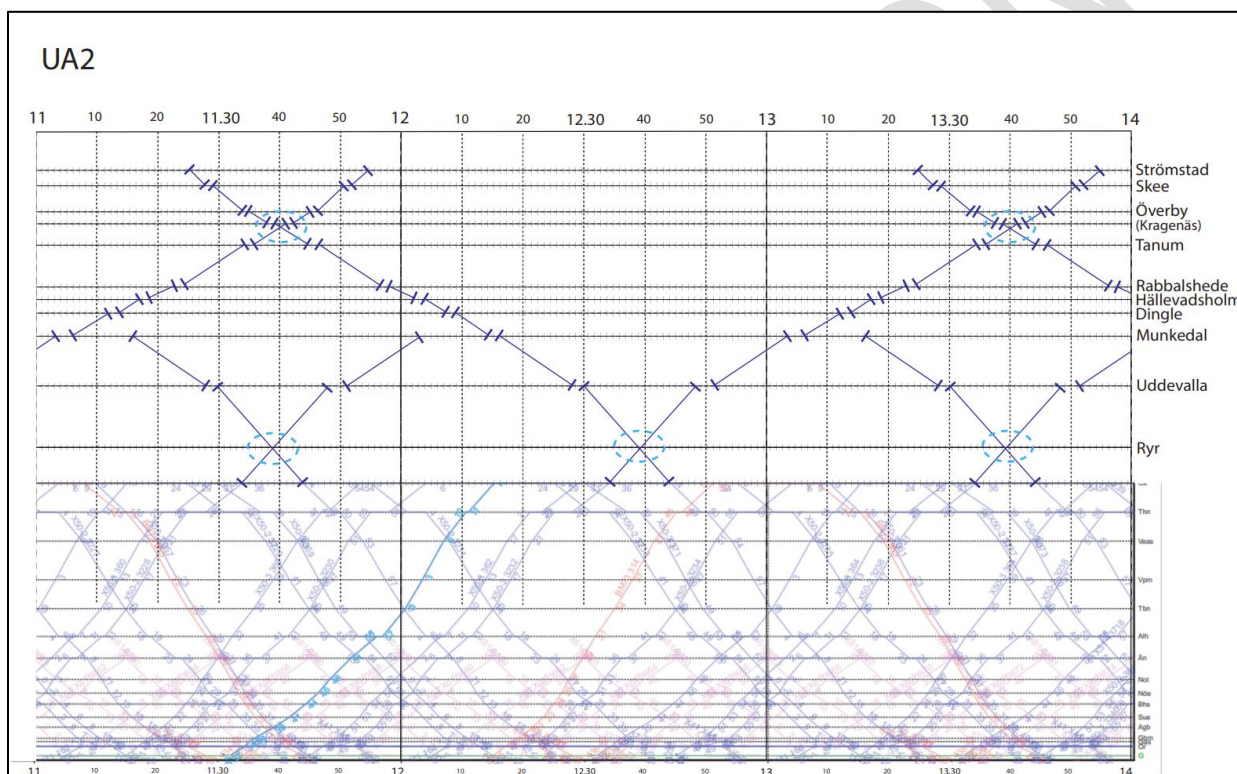
Figur 38. Grafisk tidtabell för utredningsalternativ 3.

Tabell 13. Ankomst- och avgångstider UA3.

Station	Ankomst	Avgång
Uddevalla		12:31
Munkedal	12:42	12:43
Dingle	12:49	12:50
Hällevadsholm	12:54	12:55
Rabbalshede	12:59	13:01
Tanum	13:11	13:13
Överby	13:21	13:23
Skee	13:29	13:31
Strömstad	13:37	

11.4. UA2 och UA4

UA 2 och UA4 innebär att tågmöten i stället sker i Uddevalla och Tanum, vilket medför att mötesstrukturen och kanaler söder om Uddevalla ändras. Basambitionen(UA2) är timmestrafik Uddevalla – Munkedal och halvtimmestrafik Munkedal – Strömstad och hög ambitionsnivå (UA4) innebär två tåg i timmen Uddevalla – Munkedal och timmestrafik Munkedal – Strömstad. De inringade punkterna i grafen visar platser där tågen vill kunna mötas, men där tiden inte räcker till för detta. Det går att justera tiden något så att mötena är genomförbara (i Ryr och Tanum) för UA2. För UA4 är justeringarna inte görbara för att samtliga möten ska kunna genomföras. Med en trafikering som UA4 finns inte tillräckligt med tid för att båda tågen ska kunna stanna på mötesstationen och återuppta sin resa. Om det finns många tåg som försöker mötas inom korta tidsintervall, kan detta leda till konflikter och ogenomförbara möten.



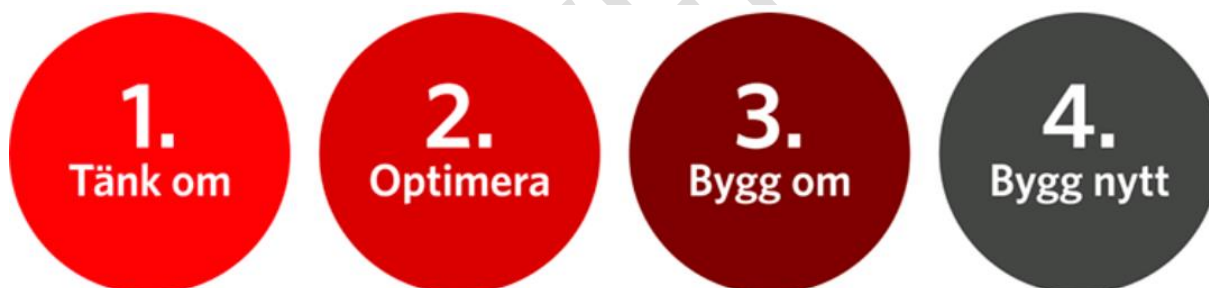
Figur 39. Grafisk tidtabell för utredningsalternativ 2.

12. Tänkbara åtgärder

Utifrån funktion, brister och mål har tänkbara åtgärder identifierats. Åtgärder har föreslagits under grupparbeten på workshop och möjlighet att komplettera med åtgärder efter workshop har funnits i en interaktiv webbkarta. I detta kapitel kommer åtgärder som är relevanta för banan och dess funktion redovisas med beskrivning, måluppfyllelse, bedömning av effekter, nyttor, kostnad och tidsperspektiv för ett genomförande. Samtliga åtgärder återfinns i bilaga 3.

12.1. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en princip för hushållning med resurser – både skattepengar och naturresurser. I styrande dokument är Riksdagen tydlig med att påpeka att vi i första hand ska använda, vårda och effektivisera den infrastruktur vi redan har. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Åtgärder i de lägsta stegen är mest resurs- och kostnadseffektiva och ska därför prioriteras för att lösa identifierade problem. Först i sista hand ska om- eller nybyggnad av infrastruktur väljas. Värt att notera är att en åtgärd i ett av stegen ofta kan ge effekter i flera andra steg. Att exempelvis bygga en planskild korsning (steg 3 eller 4) kan sekundärt ge både effektivare utnyttjande av befintligt system (steg 2) och förändra val av transportsätt (steg 1). Arbetet med transportsnål samhällsplanering och effektivisering av transportsystemet måste pågå kontinuerligt. Många gånger omfattar den samlade lösningen för ett problem åtgärder i flera steg i fyrstegsprincipen. Dessa kan samlas i åtgärdspaket, där åtgärderna kan samverka och förstärka varandra – exempelvis åtgärder i steg 2 och steg 3.



1. Tänk om. Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Exempel på åtgärder: Lokaliseringar, markanvändning, subventioner, samverkan, information, marknadsföring, resplaner och program och så vidare.

2. Optimera. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder: tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar och så vidare.

3. Bygg om. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Exempel på åtgärder: förstärkningar, trimningsåtgärder, plattformsförlängning, planskilda korsningar, uppställningsspår med mera.

4. Bygg nytt. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Exempel på åtgärder: nya järnvägar, dubbelspår, nya stationslägen, nya mötesspår med mera.

12.2. Studerade åtgärder

Åtgärderna har delats in i olika områden utifrån vilka brister eller mål de är menade att lösa. Varken alla de olika bristerna eller målen kan lösas med enbart typåtgärder. Typåtgärder inom järnvägsinfrastruktur kan vara plattformsförlängning, indragning av uppehåll, slopande av plankorsningar eller upprustning av stationsmiljö. Det kan även vara hastighetshöjande åtgärder, uppgradering av vägskyddsanläggning, åtgärder i banöverbyggnaden, fjärrstyrning, kapacitetshöjande ombyggnationer på järnvägens driftplatser eller nybyggnationer på själva järnvägen.

En bedömning av respektive åtgärds måluppfyllelse och effekt har gjorts baserat på de mål som presenteras i avsnitt 3.2. Bedömning av respektive åtgärd presenteras i bilaga 2. Åtgärden beskrivs där kortfattat, en översiktlig bedömning av investeringskostnad redovisas tillsammans med effekt och nytta och slutligen beskrivs det om åtgärden tas vidare eller avfärdas, samt motivering till detta. Kostnadsbedömningarna är gjorda huvudsakligen med hjälp av tidigare erfarenheter av schablonkostnader i relevanta likartade projekt.

En avvägning har gjorts om vilka åtgärder som skulle gå vidare i studien eller inte. Detta har gjorts dels utifrån de tänkta trafikeringsscenarierna, dels utifrån målen för studien och relevans för åtgärdsvalsstudien. Under arbetets gång har åtgärder som framkommit under workshops och interna diskussioner antingen uteslutits, vidareutvecklats eller varit utgångspunkten för helt nya åtgärder. Efter att ha noggrant övervägt nyttan och genomförbarheten av olika åtgärder, med tanke på Norra Bohusbanans nuvarande status och trafikbelastning, har vissa åtgärder uteslutits och inte beaktats i det fortsatta arbetet med studien. Samtliga åtgärder som har övervägts under processen återfinns i bilaga 3.

Nedan är de enskilda åtgärderna som gått vidare i studien sammanfattade i övergripande åtgärdsområden och i avsnitt 13 presenteras åtgärderna tillsammans med vald inriktning

12.3. Plankorsningsåtgärder

För att öka säkerheten på järnväg arbetar Trafikverket ständigt med att slopa plankorsningar, eftersom det säkraste är att de inte existerar alls. Däremot måste det finnas godtagbara möjligheter att korsa järnvägen. Plankorsningsåtgärder kan även vara nödvändiga för att möjliggöra hastighetshöjningar.

Bromssträckan för ett tåg kan vara så långt som över en kilometer, vilket innebär att om en förare trots allt upptäcker en fara vid en plankorsning kan det ändå redan vara för sent. Därför arbetar man med olika typer av skyddsanordningar, antingen enbart ljud- och ljussignaler eller i kombination med bommar. Planskilda korsningar är en långsam process för att få tillgång till mark och därtill mycket kostsamt. I vissa fall leds trafiken bort till en säkrare plankorsning eller planskildhet och då går det att slopa en plankorsning. Nya järnvägar byggs utan plankorsningar och vid större upprustning byggs plankorsningarna bort. För de plankorsningar som finns kvar är bästa alternativet att förse dessa med helbommar. Behovet är större än vad resurserna medger och ibland blir åtgärder för att förbättra sikten den viktigaste säkerhetsåtgärden. Exempel på siktförbättrande åtgärder på järnväg är röjning av vegetation.

Plankorsningarna på utredningssträckan uppgår till över hundra och hanteras samlat, undantaget en plankorsning. Plankorsningen mellan Munkedal och Brålands Gård skiljer sig åt jämfört med de andra plankorsningarna. Den är inte i behov av utökad skyddsanläggning med anledning av dålig sikt eller högt trafikflöde. Det som särskiljer denna plankorsning är dess inverkan på tillgängligheten för verksamheten vid Brålands Gård, snarare än dess påverkan på säkerheten. Av denna anledning behandlas denna plankorsning separat från övriga åtgärder, då den kräver en särskild strategi.

12.4. Stationsmiljöåtgärder

Här följer en översiktlig sammanfattning av de åtgärder som planeras för stationsmiljön längs sträckan. Åtgärderna har olika förslag beroende på ambitionsnivå, där hög ambitionsnivå inkluderar de åtgärder som föreslås i basnivån. Ambitionsnivåerna beskrivs detaljerat i bilaga 2, medan nedan ges en generell översikt över stationsmiljöåtgärderna. Det är viktigt att notera att Uddevalla C inte inkluderas studien av stationsmiljöerna.

Stationsmiljöernas utformning och faktorer som dålig skyltning och information, slitna och smutsiga lokaler eller plattformar bidrar till resenärernas upplevelse av hela tågresa. Till stationens funktion hör hur resenären tar sig till och från eller mellan plattformarna. Trafikverkets stationshandbok anger hur en station bör utformas för att bli effektiv, funktionell, enkel att röra sig och hitta i, smidig vid byten, komfortabel vid väntan och användbar för alla resenärer. Att följa reglerande dokument om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är en självklar förutsättning, men det bör även studeras hur stationsanläggningen som helhet möter och ansluter till den omgivande miljön. Till åtgärdsområdet hör även att bevara, förvalta och utveckla stationsmiljöns natur- och kulturvärden.

För åtgärder som ämnar förbättra tillgängligheten och förtydligande av stationsmiljön generellt på stationerna anses kommunen vara huvudansvarig för att driva genomförandet. Det gäller exempelvis att anlägga ledstråk, cykelparkering och utmärkning av parkeringsplatser. Åtgärder på järnvägsanläggningen och stängsling mot omgivande mark i direkt anslutning till järnvägsanläggningen ansvarar Trafikverket för.



Figur 41. Plattformen i Rabbalshede har nyligen förbättrats för resenärer, men kräver åtgärder om tågmöten ska möjliggöras (åtgärd 36).

12.5. Övriga åtgärder i stationsområden

Utöver åtgärder som berör själva stationsmiljön har behov av ytterligare åtgärder i stationsområdena identifierats. För att fordon längre än 80 meter ska kunna stanna är plattformsförlängning önskvärd på fyra stationer: Dingle, Rabbalshede, Skee och Strömstad. För att uppfylla målet om attraktiv kollektivtrafik föreslås ökad anslutningstrafik med bussar till/från tåg. Vidare behöver en säker passage över spåren i Hällevadsholm byggas för att öka trafiksäkerheten.

12.6. Ökad kapacitet och sänkt restid

För att möjliggöra en hastighetshöjning krävs åtgärder som tillåter att banan klarar av en höjd hastighet. Detta kan innebära åtgärder på banöverbyggnad i form av kurvrätning eller plankorsningsåtgärder som slopningar, siktförbättringar eller förbättrade vägskyddsanläggningar.

Åtgärderna möjliggör trafikeringsscenario UA1 som presenterades i kapitel 11. Utöver dessa föreslås ytterligare åtgärder för att öka kapaciteten på banan – dessa tillhör ambitionsnivå hög. Ansvar för genomförandet av dessa typer av åtgärder faller på Trafikverket.

12.7. Fjärrstyrning

Norra Bohusbanan har idag trafikledning som sköts manuellt av lokal personal. Denna form av trafikering är ovanlig och har byggts bort och ersatts med fjärrstyrning på de flesta banor. I Västsverige senast på Älvsborgsbanan (Herrljunga-Borås) under 2021. Effekten är att banan kan trafikeras dygnet runt och att flexibiliteten ökar samt att resursanvändningen blir lägre.

Tekniskt genomförs fjärrstyrning med att man förlägger kommunikation längs spåret, som kan detektera var tågen befinner sig. Traditionellt har detta genomförts med så kallad automatisk linjeblockering (ATC). Framöver gäller det europeiska trafikledningssystemet ERTMS, som gör tekniken helt digital och möjliggör fler sätt att tillämpa funktionen på. Trafikverket har en införandeplan för ERTMS och en övergripande inriktning att det är ERTMS som är standard vid nya projekt. I denna studie har därför åtgärden bedömts innebära ERTMS.

12.8. Klimatanpassad och motståndskraftig järnväg

Klimatanpassning innebär att man beaktar extremt väder och bränder i ett långsiktigt och förebyggande perspektiv. Utan klimatanpassning kan följderna få stora samhällsekonomiska konsekvenser. Vid arbete med infrastruktur som har långa tidshorisonter är det nödvändigt att ta hänsyn till prognoser för hur klimatet kan förändras. Norra Bohusbanan kommer särskilt att påverkas av mer frekventa så kallade 100-årsregn, som riskerar att fördubblas genom klimatförändringarna.¹⁴ Genom åtgärder som förebygger översvämning (t. ex trummor, diken eller träd som suger upp vattnet ur marken) kan översvämningensrisken på järnvägen minska både för dagens och framtidens skyfall.

Extremväder förväntas öka och för Bohuslän innefattar det främst större mängder regn och snö samt kraftigare vindar. Norra Bohusbanan tvingas i nuläget att stängas av vid för varmt väder när solkurvor uppstår och vid snöoväder när snötäckta träd kan falla på kontaktledningar. En klimatanpassad järnväg har högre tålighet mot extremväder.

13. Åtgärdsområden och ingående åtgärder

Nedan redovisas de åtgärder som rekommenderas för fortsatt planering och genomförande, baserat på den inriktning som väljs. Åtgärderna är av de typer som redovisas i kapitel 12.2. För en fullständig beskrivning av enskilda åtgärder med bedömning, se bilaga 2. Åtgärderna är grupperade i åtgärdsområden, som syftar till att underlätta genomförandet, såväl utifrån ansvarig organisation som utifrån tidsperspektiv och finansiering. Olika trafikeringsscenario har analyserats för att skapa underlag till i de olika åtgärdsområdena, se kapitel 11.

Åtgärder kan ingå i flera olika åtgärdsområden. Det är viktigt att notera att vissa åtgärder kan bidra till flera olika åtgärdsområden samtidigt, som till exempel implementeringen av ERTMS. Eftersom ERTMS bidrar till ett mer effektivt trafiksystem, genom bättre tågkontroll och tågstyrning samt ökad kapacitet, men samtidigt ökar säkerheten på spåren genom att minimera risken för kollisioner och andra incidenter, ingår den som åtgärd på båda områdena.

Ett åtgärdsområde representerar en väg att följa snarare än ett fördefinierat paket med åtgärder som måste genomföras tillsammans. Åtgärdsområdena har ett övergripande mål som de olika åtgärderna arbetar för, men dessa åtgärder kan ha olika syften och påverka flera aspekter av järnvägssystemet samtidigt. Flexibiliteten att implementera åtgärder inom olika åtgärdsområden möjliggör en mer anpassningsbar och optimerad strategi för att uppnå målen för järnvägssystemet.

13.1. Rekommenderade åtgärder

Studien rekommenderar att åtgärder genomförs för att uppnå trafikeringsscenario UA1. Under de kommande tio åren bör stationsmiljöerna rustas upp för att förbättra resenärsupplevelsen. Samtidigt bör en inventering av banunderbyggnaden genomföras för att öka kunskapsunderlaget för att kunna realisera en hastighetshöjning på delar av sträckan. Efter att stationsmiljöerna har förbättrats genom åtgärder på basnivå kan resurser riktas mot reinvesteringar i banan.

Flera reinvesteringsåtgärder för att förstärka infrastrukturen har redan preciserats och är på väg att realiseras. Dessa åtgärder, som för närvarande befinner sig i planerings- och genomförandefaser, inkluderar utbyte av kontaktledningar, översyn och uppdatering av plankorsningar samt trådsäkring. Genom att genomföra dessa planerade åtgärder läggs byggstenar för att ytterligare förbättra och utveckla järnvägssträckans prestanda. De planerade åtgärderna kommer att resultera i en minskning av restiden med 4 minuter, men på en bana som har relativt låg trafikbelastning är det en marginell minskning. Åtgärderna utgör däremot viktiga steg mot att nå såväl studiens övergripande målsättningar, som den rekommenderade inriktningen trafikeringsscenario UA1.

Vidare förutsätter trafikeringsscenario UA1 ytterligare åtgärder för att minska restiden med cirka 11 minuter. Dessa omfattar nyinvesteringar i form av mötesmöjligheter och samtidig infart i Rabbalshede, implementering av ERTMS, upprustning av spårunderbyggnaden, anpassning av plankorsningar för en hastighet på 140 km/t samt förbättring av järnvägsbroar.

Resurser bör först riktas mot reinvesteringar i banan som höjer prestandan för att senare fortsätta med nyinvesteringar som minskar restiden. Genomförandet av större järnvägsåtgärder, till exempel omfattande nyinvesteringar, fördröjs ofta av komplex finansiering, vanligtvis över ett par årtionden om åtgärden måste anges som objekt i nationell plan. Åtgärder med lägre komplexitet och lägre kostnad kan däremot genomföras snabbare. Studien rekommenderar båda dessa typer av åtgärder för att övergripande kunna resultera i förbättringar i utredningsområdet under tiden som större projekt fortskrider i finansieringsprocessen. Genom detta tillvägagångssätt att ta ett steg i taget kan banan gradvis uppgraderas för att på lång sikt öka hastigheter och minska restiden, vilket är i linje med studiens mål.

13.2. Åtgärdsområde A: Genomföra planerade åtgärder

Åtgärdsområdet innebär att de redan planerade åtgärderna, som beskrivs i kapitel 3.6, genomförs helt i enlighet med beslutad tidsplan. Det övergripande målet med dessa åtgärder är att säkerställa en god nivå av järnvägsinfrastrukturens skick, höja standarden för driftsäkerhet och funktionalitet samt förbättra säkerheten och möjliggöra en mer effektiv och pålitlig tågtrafik. Åtgärderna som ingår i det här åtgärdsområdet återfinns inte i åtgärdslistan, då dessa inte är genererade genom studien, därmed saknar de nummer.

Åtgärderna har utformats för att förbättra järnvägsinfrastrukturen och skapa en miljö som möjliggör smidig och säker tågtrafik. Genom att stärka plankorsningssäkerheten, skydda mot skador och blockeringar av kontaktledningar och spår genom trädsäkring. Norra Bohusbanan moderniseras genom de planerade elåtgärderna, inklusive kontaktledningsbyte och förbättringar av infrastruktur samt kommunikation och byte av vägskyddsanläggningar som möjliggör viss hastighetshöjning. Därtill upphör underhållet av spår, växlar och lastplats i Rabbalshede. Genom att genomföra dessa åtgärder skapas förutsättningar för att förverkliga trafikeringsscenario JA (timmestrafik Uddevalla – Munkedal och varannan timme Munkedal – Strömstad).

Mellan 2023 och 2026 kommer sträckan Överby-Skee rustas upp med målet att öka hastigheten och samtidigt förbättra säkerheten vid plankorsningar. Under tidsperioden 2024–2028 kommer plankorsningar från Uddevalla till Överby att genomgå inventering och anpassning för att höja säkerhetsnivån och minska antalet korsningar, under ungefär samma tidsperiod planeras trädsäkring att genomföras. Projekt Kontaktledningsbyte är planerat från 2024 till 2027 och samordnas med projekt för fiber/opto. Projekt NUVA, en del av det nationella utbytesprogrammet för vägskyddsanläggningar, saknar tidplan. Från och med mars 2023 upphör underhållet av vissa delar vid driftplats Rabbalshede, eftersom trafiken är av obetydlig omfattning.

Tabell 14. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde A.

Namn	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont
Översyn av plankorsningar Uddevalla-Överby	Redan finansierad	2024–2028
Upprustning Överby-Skee	Redan finansierad	2023–2026
Projekt Kontaktledningsbyte (Juvel)	Redan finansierad	2024–2027
Projekt för fiber/opto	Redan finansierad	Samordnas med projektet ovan
Trädsäkring	Redan finansierad	2023–2027
NUVA, vägskyddsanläggningar	Redan finansierad	Saknar tidplan
Upphörande av underhåll i Rabbalshede	Redan finansierad	Från mars 2023

Åtgärdsområde A har en måluppfyllelse gentemot flera mål på ambitionsnivå bas men ingen för ambitionsnivå hög. De föreslagna åtgärderna säkerställer tillsammans en ökad driftsäkerhet och funktionalitet, säkrare tågtrafik som kan bidra till färre oplanerade stopp, vilket är i linje med M1 *Attraktivare kollektivtrafikutbud* och M6 *God stabilitet och bärighet i anläggningen*. Dessutom möjliggör moderniseringen av Norra Bohusbanan en mer effektiv och pålitlig tågtrafik, vilket överensstämmer med M7 *Resurs- och kostnadseffektiv anläggning*. Sammantaget innebär dessa

åtgärder att Norra Bohusbanan förblir konkurrenskraftig och relevant, vilket är i linje med M3 *Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken*.

Samtliga åtgärder är redan finansierade och bör genomföras enligt plan.

13.3. Åtgärdsområde B: Trafikeringsscenario UA1

Åtgärdsområdet innebär att åtgärderna för att möjliggöra trafikeringsscenario UA1 på sträckan mellan Uddevalla och Rabbalshede genomförs. Genom att genomföra dessa åtgärder skapas en potential för en restidsvinst på cirka 11 minuter på sträckan mellan Uddevalla och Rabbalshede. Samtidigt ökar kapaciteten och möjligheten till effektivare tågtrafik, genom mötesmöjlighet i Rabbalshede och fjärrstyrning av banan i delsträckor. Ansvarig för genomförandet är Trafikverket. Detta bidrar till att skapa en mer effektiv och resurseffektiv järnvägsanläggning, som kan möta behoven för ökat resande.

Åtgärdsområde B uppfyller följande mål på ambitionsnivå bas; *M1 Attraktivare kollektivtrafikutbud*, *M5 Ökad tillgänglighet för alla*, *M6 God stabilitet och bärighet i anläggningen*, *M7 Resurs- och kostnadseffektiv anläggning*. Åtgärdsområdet ger även förutsättningar för att uppnå ambitionsnivå hög för *M2 Möjliggöra hållbara transporter för näringslivet*, eftersom åtgärderna skapar en grund för att införa fler godståg per vardag och är en förutsättning att möjliggöra snabbare och längre godståg. För finansiering föreslås åtgärderna till kommande revidering av nationell plan. Fortsatt hantering är framtagande av underlag för finansiering.

Tabell 15. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde B.

Nr.	Åtgärd	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont	Ansvarig för genomförande
22	Förbättring av plankorsningar	Hög	Lång	Trafikverket
45	Mötesmöjlighet i Rabbalshede	GKI under framtagande. Ovaliderad bedömning 60-90 miljoner	Lång	Trafikverket
46	Fjärrstyrning av banan i delsträckor	Hög	Lång	Trafikverket
51	Möjliggöra hastighetshöjning genom upprustning och rälsförhöjningsjustering	GKI under framtagande. Ovaliderad bedömning 1,5–2 miljarder	Lång	Trafikverket
52	Standardhöjning av plankorsningar g på sträckor med hastighet över 110 km/t	GKI under framtagande. Ovaliderad bedömning 50-100 miljoner	Medel	Trafikverket
54	Åtgärda järnvägsbroar så att dessa klarar en hastighetshöjning	GKI under framtagande. Preliminär bedömning 50-75 miljoner	Medel	Trafikverket
55	Samtidig infart i Rabbalshede	GKI under framtagande, ingår i kostnad för åtgärd 45	Medel	Trafikverket
57	ERTMS på hela banan	GKI under framtagande. Preliminär bedömning 300-600 miljoner	Lång	Trafikverket

13.4. Åtgärdsområde C: Trevliga stationsmiljöer – ambitionsnivå bas

Åtgärdsområdet för trevliga stationsmiljöer på ambitionsnivå bas inkluderar åtgärder som faller under Trafikverkets ansvar för plattformar, plattformsförbindelser, trafikinformationsutrustning och vissa funktioner för personer med funktionsvariationer. Trafikverket äger och förvaltar dessa, inklusive tillägg som bänkar, väderskydd, hissar, dynamisk trafikinformationsutrustning och fast skyltning. Finansieringsansvaret följer principen att Trafikverket kan bekosta grundutförandet, medan tillägg kan finansieras av andra parter baserat på nationell, regional och lokal nytta samt förväntade nyttor över tid. I praktiken kan ansvarsfördelningen och finansieringen variera beroende på ekonomiska ramar och prioriteringar. Kommunen kan främst spela en roll genom att integrera järnvägen och stationen i samhällsplaneringen, för att möjliggöra enkel och bekväm tillgång till stationen. Kommunen kan även ansvara för anläggning av ledstråk och underhåll av stationsmiljön, såsom parkeringsplatser och anslutningsvägar för gång och cykel.

Oavsett om åtgärder för att förbättra stationsmiljöerna genomförts eller inte, kommer trafikeringsplaneringen på norra Bohusbanan att motsvara det förutbestämda trafikeringsscenario JA. De åtgärder som föreslås i åtgärdsområde C genomföra planerade åtgärder är tillräckliga för att forma trafikeringsituationen enligt scenario JA. Stationsmiljöåtgärderna utgör således inte en avgörande faktor för att uppnå detta specifika trafikeringsscenario. Däremot bör det noteras att trevliga stationsmiljöer kan påverka resenärsupplevelsen positivt och på sikt öka resandet. Sådana åtgärder kan förbättra resekomforten och locka fler resenärer genom att skapa en mer inbjudande miljö på stationerna.

Åtgärdsområde C uppfyller endast mål på ambitionsnivå bas. Resekomforten ökar och stationerna blir mer inbjudande och tillgängliga i linje med *M4 Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken* och *M5 Ökad tillgänglighet för alla*. Genom att sammantaget genomföra åtgärderna ges även måluppfyllelse mot det mer övergripande målet *M1 Attraktivare kollektivtrafikutbud*. Bevarande och integrering av befintliga träd, växtlighet eller kulturarv i utformningen av stationerna går i linje med *M8 God gestaltad miljö och omhändertagna natur- och kulturvärden*.

Finansieringen för åtgärderna är för närvarande osäker och kan innefatta både kommunala och statliga bidrag. Det krävs fortsatt arbete för att säkra finansieringen, inklusive att förankra projektet i kommunerna och detaljera de planerade åtgärderna.

Tabell 16. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde C.

Nr.	Åtgärd	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont	Ansvarig för genomförande
33a	Stationsåtgärder Munkedal	Låg	Kort	Munkedals kommun
34a	Stationsåtgärder Dingle	Låg	Kort	Munkedals kommun
35a	Stationsåtgärder Hällevadsholm	Låg	Medel	Munkedals kommun
60	Säkra spårpassage i Hällevadsholm	Låg	Medel	Trafikverket
36a	Stationsåtgärder Rabbalshede	Låg	Medel	Tanums kommun
37a	Stationsåtgärder Tanum	Låg	Kort	Tanums kommun
38a	Stationsåtgärder Överby	Låg	Medel	Strömstads kommun
39a	Stationsåtgärder Skee	Låg	Medel	Strömstads kommun

13.5. Åtgärdsområde D: Trevliga stationsmiljöer – ambitionsnivå hög

Åtgärdsområdet innebär en högre ambition för stationsmiljöerna, där målet är att uppfylla de riktlinjer som Trafikverkets stationsklassning anger för en högre stationsklass. Dock bedöms det för närvarande inte vara rimligt med tanke på den nuvarande trafikeringen och andelen resande. I stället bör överväganden om genomförande av en högre ambitionsnivå för stationsmiljöerna och dess tidsplan ske efter att inriktningen *Trevliga stationsmiljöer* på basnivå har genomförts tillsammans med viss reinvestering och upprustning av banan (åtgärdsområde Genomföra planerade åtgärder). Vid den tidpunkten kan en ökning av resandet förväntas, vilket motiverar införandet av ytterligare bekvämligheter på stationerna på en högre ambitionsnivå.

Åtgärdsområde D uppfyller samma mål som åtgärdsområde C men några av dem även på ambitionsnivå hög, eftersom ytterligare åtgärder genomförs som ger en förhöjd attraktivitet för resenärer. Detta gäller *M4 Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken* och *M5 Ökad tillgänglighet för alla*. *M1 Attraktiva kollektivtrafikutbud* ambitionsnivå hög anses inte ekonomiskt försvarbart för banan, men åtgärdsområdet ger måluppfyllelse mot ambitionsnivå bas.

Bevarande och integrering av befintliga träd, växtlighet eller kulturarv i utformningen av stationerna går i linje med *M8 God gestaltad miljö och omhändertagna natur- och kulturvärden*, men om ambitionsnivå hög ska nås förutsätter det att natur- och kulturvärden ska bevaras i sin helhet samt återställas och förstärkas och de föreslagna åtgärderna kräver endast att de beaktas.

Finansieringen för åtgärderna är för närvarande osäker och kan innefatta både kommunala och statliga bidrag. Det krävs fortsatt arbete för att säkra finansieringen, inklusive att förankra projektet i kommunerna och precisera de planerade åtgärderna.

Tabell 17. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde D.

Nr.	Åtgärd	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont	Ansvarig för genomförande
33b	Stationsåtgärder Munkedal	Låg	Lång	Munkedals kommun
35b	Stationsåtgärder Hällevadsholm	Låg	Lång	Munkedals kommun
36b	Stationsåtgärder Rabbalshede	Lågr	Medel	Tanums kommun
37b	Stationsåtgärder Tanum	Låg	Medel	Tanums kommun

13.6. Åtgärdsområde E: Möjliggöra ökat resande

Inriktning för att möjliggöra ökat resande inkluderar plattformsförlängning för att öka kapaciteten på stationerna, uppdatering av anläggningen i Strömstad för att möjliggöra möten samt ökad anslutningstrafik med buss till/från tåg. Ökad anslutningstrafik går i linje med VGRs *Målbild för tåg 2028* och är en väsentlig del av åtgärdsområdet. Genom att förbättra anslutningarna mellan bussar och tåg skapas en integrerad resa, särskilt värdefull för mindre orter utan direkt tågtrafik. Sömlös övergång mellan transportmedel möjliggör resor från dörr till dörr, vilket gör att människor på mindre orter enkelt når större målpunkter utan egen bil. Det bredare perspektivet på kollektivtrafik som inkluderar både bussar och tåg ökar bekvämligheten och kan övertyga fler att välja kollektivtrafiken för sina resor, vilket i längden kan stärka kollektivtrafikens genomslag både i städer och på mindre orter.

Trafikverket ansvarar för genomförandet av plattformsförlängningen och uppdateringen av anläggningen på Strömstads station, medan Västtrafik är ansvarig för att öka anslutningstrafiken. Åtgärderna syftar till att förbättra resenärernas upplevelse, minska trängsel och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Samarbetet och samordningen mellan parterna är avgörande för att uppnå målen om ökat resande. Det ökande resandet kan skapa förutsättningar för att genomföra åtgärder med högre ambitionsnivå på längre sikt. När efterfrågan på kollektivtrafik ökar och resandet når en stabil nivå kan det motivera investeringar i mer omfattande och kostsamma åtgärder.

Åtgärdsområde E uppnår måluppfyllelse genom att främja ökat resande genom plattformsförlängning, anläggningsuppdateringar och ökad anslutningstrafik mellan buss och tåg. Detta leder till ett mer attraktivt kollektivtrafikutbud och ökad bekvämlighet för resenärer, vilket stämmer överens med målen *M1 Attraktivare kollektivtrafikutbud* och *M4 Ökad bekvämlighet inom kollektivtrafiken* på ambitionsnivå bas.

Västtrafik ansvarar för finansieringen av trafikutbudet, medan Trafikverket har hand om plattformsförlängningar och samordnar dessa i samråd med Västtrafik. Samtidigt fortsätter Västtrafik sin planering av trafikutbudet enligt genomförandeplanen för *Målbild tåg 2028*.

Tabell 18. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde E.

Nr.	Åtgärd	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont	Ansvarig för genomförande
7	Plattformsförlängning	Medel	Medel	Trafikverket
15	Ökad anslutningstrafik med bussar till/från tåg	Ej bedömd	Kort	Västtrafik
9	Uppdatera anläggning Strömstad station	Låg	Lång	Trafikverket

13.7. Åtgärdsområde F: Ökad trafiksäkerhet

För att öka trafiksäkerheten på banan rekommenderas åtgärder såsom stängslingsåtgärder, bommar vid plankorsningar, översyn av plankorsningar, åtgärder för ökat skydd i plankorsningar och implementering av ERTMS. Dessa åtgärder faller inom Trafikverkets ansvar. Genom att genomföra åtgärderna kan banan gradvis förbättras och främja ökad trafiksäkerhet

Åtgärdsområde F ger en tydlig måluppfyllelse på ambitionsnivå bas mot *M3 Ökad trafiksäkerhet i plankorsningar och stationsmiljöer*. Den ökade trafiksäkerheten ger färre oplanerade stopp i tågtrafiken vilket svarar mot *M1 Attraktivare kollektivtrafikutbud* då resenärers resa blir mer pålitlig. Även uppfyllelse av *M7 Resurs- och kostnadseffektiv anläggning* på ambitionsnivå bas nås genom färre oplanerade stopp och tack vare ett nytt kostnadseffektivare trafikledningssystem.

Finansieringen av åtgärderna är för närvarande osäker förutom den redan planerade översynen av plankorsningar Överby-Uddevalla. Fortsatt hantering kräver fördjupad utredning av åtgärdsbehov.

Åtgärdsområdena är områden med specifika åtgärdsbehov inom järnvägsnätet. Åtgärdsområde F fokuserar på trafiksäkerhet och Åtgärdsområde B på trafikeringsscenarioer och de kan delvis överlappa i de platser där åtgärder för trafiksäkerhet behövs för att uppnå önskad trafikering.

Tabell 19. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde F.

Nr.	Namn	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont	Ansvarig för genomförande
2	Stängslingsåtgärder	Låg	Kort	Trafikverket
3	Sätt upp bommar i plankorsning mellan Munkeland och Brålands Gård	Låg	Medel	Trafikverket
6	Översyn av plankorsningar Öv-Uv	Redan finansierad	Kort	Trafikverket
22	Förbättring av plankorsningar	Hög	Medel-Lång	Trafikverket
57	ERTMS på hela banan	GKI under framtagande. Preliminär bedömning 300-600 mkr	Lång	Trafikverket

13.8. Åtgärdsområde G: Framtidssäkring av banan

För att framtidssäkra banan mellan Uddevalla och Strömstad behövs en upprustning i flera delar. Banan behöver trädsäkras, så att trafiken inte påverkas vid storm. Banan behöver även klimatanpassas, så att den framför allt tål ökande vattenmängder. Redan beslutat är att byta kontaktledning och se över banans plankorsningar. Korsningarna behöver bli färre och säkrare – samtidigt måste det finnas rimliga möjligheter att säkert korsa järnvägen, särskilt i tätorterna längs banan.

Genom att förbättra banans kvalitet och hållbarhet kan man minska antalet störningar i tågtrafiken och erbjuda tågresenärer en mer tillfredsställande och pålitlig resa. Detta bidrar till *M1 Attraktivare kollektivtrafikutbud*. Även ambitionsnivå bas för målen *M6 God stabilitet och bärighet i anläggningen* samt *M7 Resurs- och kostnadseffektiv anläggning* uppfylls när banan rustas för framtiden.

Finansieringen av åtgärderna är för närvarande osäker och fortsatt hantering kräver fördjupad utredning av åtgärdsbehov.

Tabell 20. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde G.

Nr.	Namn	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont	Ansvarig för genomförande
11	Trädsäkring	Redan finansierad	Medel	Trafikverket
25a	Översvämningssäkra banan	Ej bedömd, vidare utredning krävs	Lång	Trafikverket
26	Klimatanpassning av anläggningen	Ej bedömd	Lång	Trafikverket
27	Säkerställ banunderbyggnadens funktion	Mycket hög	Lång	Trafikverket
29	Viltolycksåtgärder	Låg för översyn, åtgärd ej bedömd	Lång	Trafikverket
47	Breda Trafikverkets fastighet	Ej bedömd	Lång	Trafikverket
48	Skrota berg	Ej bedömd	Medel	Trafikverket

13.9. Åtgärdsområde H: Möjliggöra ökad godstrafik

Åtgärdsområdet syftar till att möjliggöra en ökad godstrafik genom genomförande av åtgärder som främjar effektiv hantering och säker passage av gods längs sträckan. En av åtgärderna är anläggningen av en lastplats för godstrafik i området, där Strömstads kommun är positiva och stöttar initiativet. Kommunen erkänner det strategiska värdet av att skapa en lastplats för att underlätta för godstransporter och främja näringslivet i regionen samt bidra till överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg. Skee förordas men under åtgärdsvalsstudien har Dingle identifierats som ytterligare ett möjligt alternativ.

Åtgärdsområdet föreslås genomföras inom en tidsram av 3 år, eftersom det bedöms ge positiva effekter på både godstrafiken och näringslivet i regionen.

Åtgärdsområde H bidrar till uppfyllelse av målen *M6 God stabilitet och bärighet i anläggningen* och *M2 Möjliggöra hållbara transporter för näringslivet* på ambitionsnivå bas. För M2 innebär ambitionsnivå hög att godståg med längd 630 m ska kunna framföras och hanteras på banan och STH för godståg ska öka till 100 km/t. I inriktningen bidrar åtgärd 61 till uppfyllelse av denna ambitionsnivån.

Möjligheten till finansiering genom näringslivspott måste undersökas. För fortsatt hantering bör en avsiktsförklaring mellan de aktiva parterna upprättas.

Tabell 21. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde H.

Nr.	Namn	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont	Ansvarig för genomförande
19	Anlägg en lastplats för godstrafik i stråket	Låg	Medel	Specialvirke
49	Översyn av tunnlar	Ej bedömd	Kort	Trafikverket
61	Möjliggöra snabbare och längre godståg	Ej bedömd	Lång	Trafikverket

13.10. Åtgärdsområde I: Fjärrstyrning

Fjärrstyrning, som möjliggör övervakning och hantering av tågtrafiken på avstånd, har potential att förbättra järnvägens operativa aspekter, oavsett om andra planerade förbättringsåtgärder realiserar. Implementeringen av fjärrstyrning, som en enskild åtgärd, kan förbättra järnvägens driftsprestanda genom att optimera trafikflöden, öka kapaciteten och minska förseningar.

En möjlig strategi för implementering av fjärrstyrning på Norra Bohusbanan kan vara ett stegvis tillvägagångssätt med att initiera fjärrstyrningen på sträckan Uddevalla–Munkedal som ett första steg. Denna strategi minskar den initiala investeringskostnaden. När den första etappen är klar och vidare finansiering är möjlig kan man överväga att utvidga fjärrstyrning till andra delar av Norra Bohusbanan. På detta sätt kan man successivt förbättra järnvägens driftsprestanda och kapacitet.

Fjärrstyrning kommer sannolikt implementeras med ERTMS, beroende på tidsperspektivet och att detta är det framtida sättet att styra trafiken på. Tänkbart är dock att detta i stället utförs med traditionell teknik, om det skulle ske förändringar i prioriteringar och implementeringsplaner.

Implementering av fjärrstyrning som enskild åtgärd kan påverka flera aspekter av järnvägens operativa prestanda och bidrar till måluppfyllelsen av *M7 Resurs- och kostnadseffektiv anläggning* på ambitionsnivå bas.

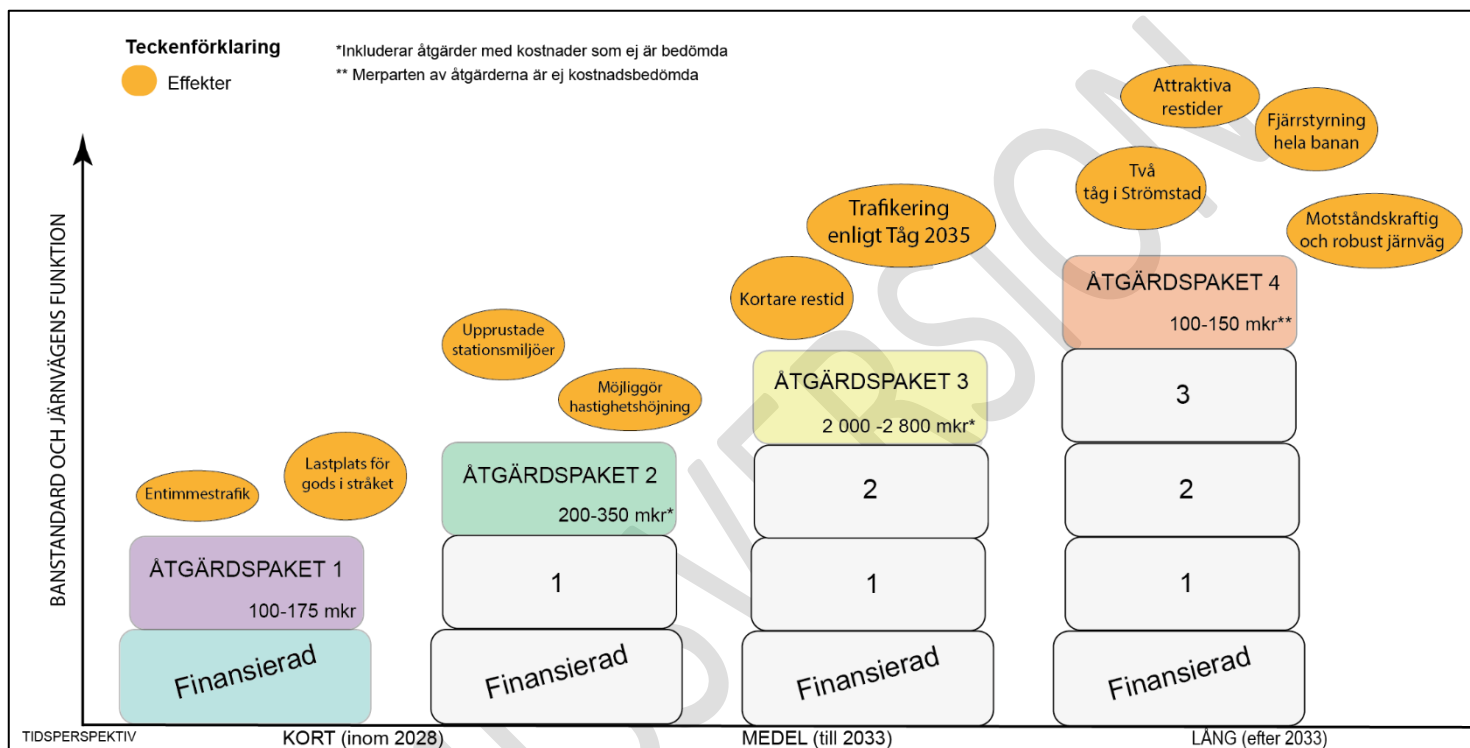
För finansiering föreslås åtgärderna till kommande revidering av nationell plan. Fortsatt hantering är framtagande av underlag för finansiering.

Tabell 22. Åtgärder som ingår i åtgärdsområde I.

Nr.	Namn	Grov kostnadsbedömning	Tidshorisont	Ansvarig för genomförande
46	Fjärrstyrning av banan i delsträckor	Hög	Lång	Trafikverket

14. Genomförande i steg

I detta kapitel presenteras de olika stegen för genomförande som studien har landat i. Beskrivningen av stegen som krävs för att realisera effekterna kompletteras med figurer för att ge en tydlig förståelse av de rekommenderade åtgärderna. I närtid förordas att de planerade åtgärderna genomförs enligt ursprunglig plan. Dessa åtgärder kommer delvis att förbättra banans standard genom upprustningar, översyn av plankorsningar och kontaktsledningsbyte. Efter att de redan finansierade åtgärderna är genomförda kan banans standard och därmed den allmänna kvaliteten på järnvägen ökas i olika åtgärds paket. Dessa paket illustreras i Figur 42.



Figur 42. Genomförande av åtgärds paket, som successivt bygger vidare på varandra, och förväntade effekter. Åtgärds paketets färger återkommer i figurerna 43 och 44.

VGRs målbild kan realiserar på den anläggning som finns idag, efter de planerade åtgärderna samt åtgärd 15, ökad anslutningstrafik med bussar till och från tåg – en åtgärd som även ingår i målbilden. Efter att detta genomförts kan banan få ett ökat utbud, i form av ett tåg i timmen på delsträckan Uddevalla-Munkedal.

Nästa åtgärds paket (1) innehåller åtgärd för att kunna lasta gods i Skee samt första etapp på fjärrstyrning (Uddevalla-Munkedal). Således förbättrar paketet för näringslivet samt skapar en början på en effektivare trafikledning och förutsättningar för ökad kapacitet. Detta paket har en samlad kostnad på ca 100-175 mkr. Åtgärds paket 2 innehåller åtgärder i stationsmiljöer och fortsatt utbyggnad av fjärrstyrningen med etappen Munkedal-Rabbalshede, liksom plankorsningsåtgärder för att möjliggöra framtida hastighetshöjning. Åtgärds paketet har en samlad bedömd kostnad på minst 200-350 mkr, men innehåller även åtgärder som inte är kostnadsbedömda.

Åtgärds paket 3 innehåller en stor reinvestering i spår och underbyggnad på sträckan, som möjliggör hastighetshöjningar. Därtill genomförs även åtgärden mötesmöjlighet i Rabbalshede fullt ut, så att det efter detta paket går att realisera det som i studien benämns trafikeringsscenario UA1. Samlad bedömd kostnad för åtgärds paket 3 är 2000-2800 mkr, men innehåller även åtgärder som inte är

kostnadsbedömda. Åtgärds paket 4 innebär att fullfölja fjärrstyrningsutbyggnaden till att omfatta hela sträckan (således Rabbalshede-Strömstad), samt åtgärder för möjligheten att hantera två tåg i Strömstad och robusthetsåtgärder för klimatanpassning. Paket 4 bedöms ha en samlad kostnad på minst 100-150 mkr, men merparten av åtgärderna är ej kostnadsbedömda. När paket 4 är genomfört är Bohusbanan en bana med god standard, som står rustad för många års fortsatt drift med bra restider och hög robusthet. Varje paket på vägen dit bidrar till att stegvis höja standarden och öka robustheten.

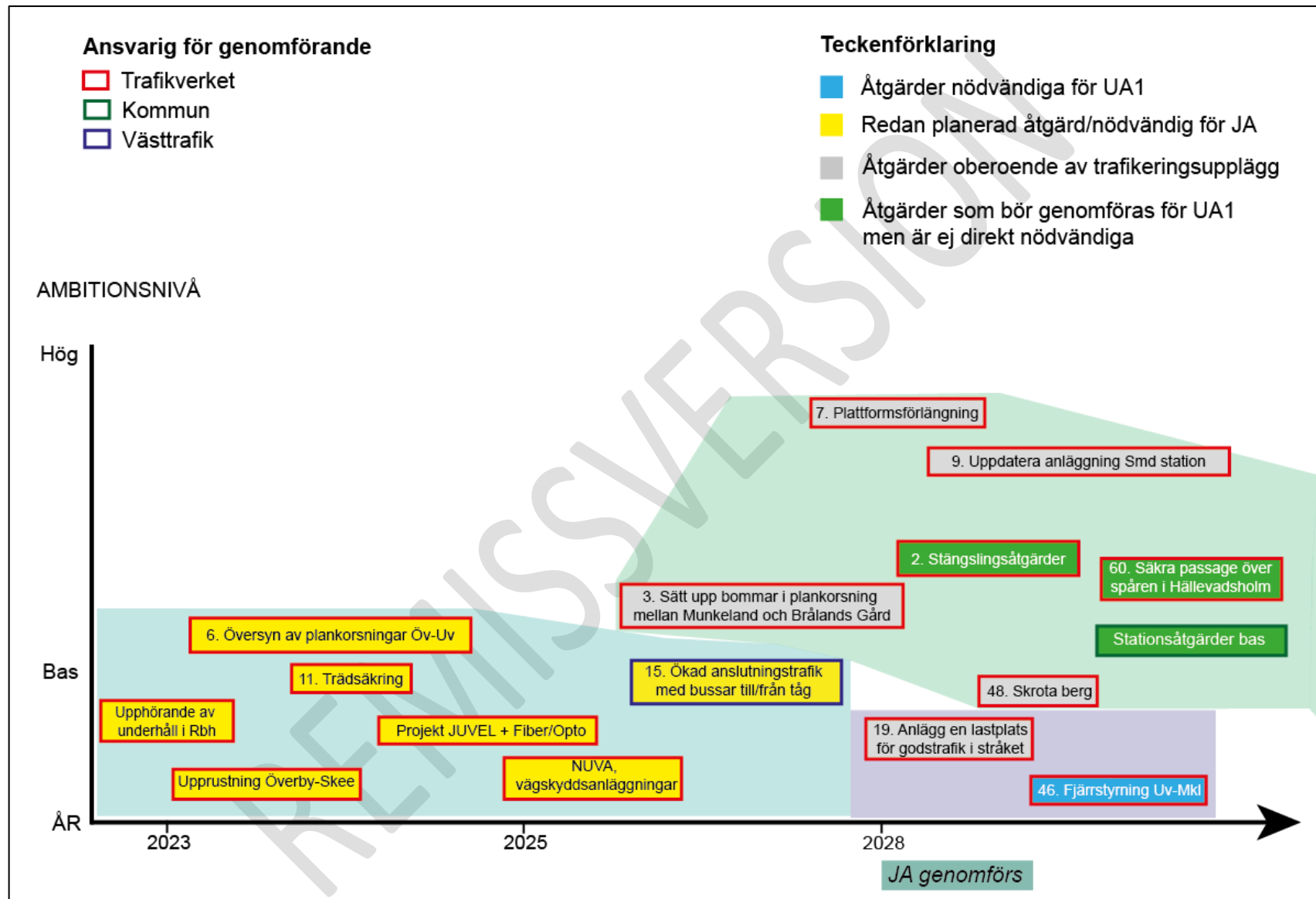
Sammanfattningsvis är rekommendationen att åtgärder vidtas på kort sikt för att genomföra trafikeringsscenario JA på ett effektivt sätt. Utöver de redan planerade åtgärderna föreslås åtgärd 15 som tillägg som innebär ökad anslutningstrafik med bussar till och från tåg. Finansieringen av åtgärd 15 ansvarar Västtrafik för, samtidigt som genomförandeplanen för Målbild 2028 fortgår. Men för att maximera effekten av trafikeringsscenario JA föreslås även att vissa stationsåtgärder på ambitionsnivå bas genomförs. Dessa åtgärder kommer att bidra till att öka attraktiviteten och bekvämligheten för resenärer vid stationerna. För stationsåtgärderna krävs fortsatt arbete för att säkra finansieringen, inklusive att förankra projektet i kommunerna och detaljplanera åtgärderna.

Utöver de åtgärder som möjliggör trafikeringsscenario JA föreslås andra åtgärder som är oberoende av trafikeringsupplägg, exempelvis att anlägga en lastplats för godstrafik i stråket och sätta upp bommar i plankorsningen mellan Munkeland och Brålands gård.

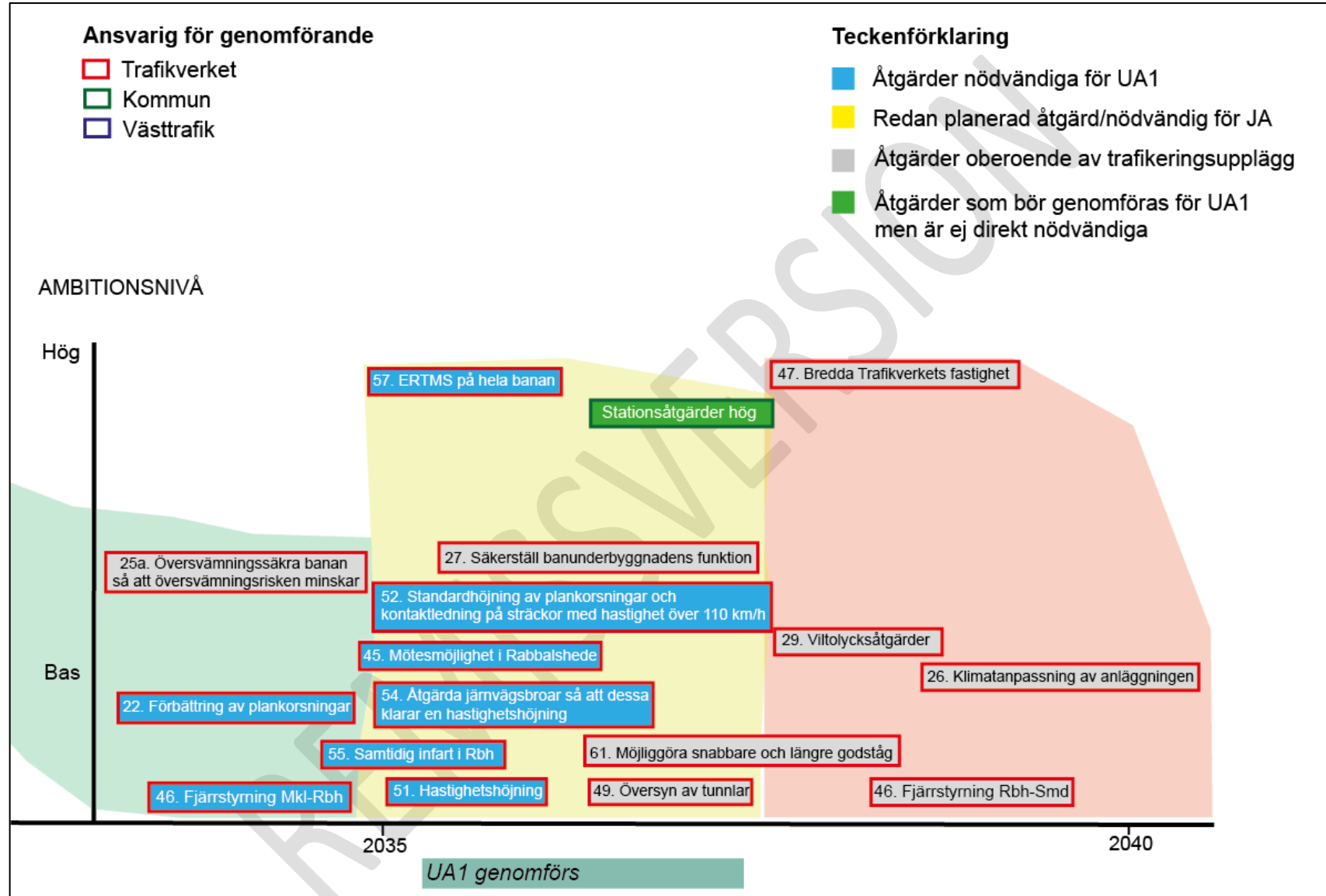
Vidare bör åtgärder som är nödvändiga för UA1 föreslås till kommande revidering av nationell plan, genom att underlag för finansiering tas fram. På medellång sikt, se figur 42, bör åtgärder för att möjliggöra UA1 påbörjas. Inledningsvis föreslås fjärrstyrning mellan Uddevalla och Munkedal samt förbättring av plankorsningar. Därtill föreslås även vissa åtgärder för att stärka banans robusthet, så som att klimatanpassa banan och skrota berg. På lång sikt förordas de sista åtgärderna som krävs för att genomföra UA1. Dessa åtgärder inkluderar att möjliggöra en hastighetshöjning, genom standardförbättringar och mötesmöjligheter samt fjärrstyrning mellan Munkedal och Rabbalshede.

På sikt kan en ökning av resandet förväntas, vilket motiverar införandet av ytterligare bekvämligheter på stationerna på en högre ambitionsnivå och därmed rekommenderas stationsåtgärder ambitionsnivå bas. Efter införandet av UA1 föreslås även åtgärder oberoende av trafikeringsupplägg, som stärker banans prestanda och ökar robustheten ytterligare. Fjärrstyrning den sista biten av sträckan mellan Rabbalshede och Strömstad är inte direkt nödvändig, men föreslås ändå genomföras för att få en enhetlig teknisk standard samt att kostnaden för att genomföra den sista etappen separat blir högre än att genomföra den samlad med etappen Munkedal-Rabbalshede.

Figurerna 42 och 43 på följande sidor bör läsas som en sammanhängande figur. De beskriver hur dessa åtgärds paket och ingående åtgärder kan fördelas över tid. De färger som paketen har i figur 41 återfinns som färgade fält i figurerna 42 och 43.



Figur 43. Grafen illustrerar planerade åtgärder över tid. De färgade fälten motsvarar paketen som presenteras i figur 41.



Figur 44. Grafen illustrerar planerade åtgärder över tid. De färgade fälten motsvarar paketen som presenteras i figur 41.

15. Inriktning och rekommendation

Åtgärdsområdet *Trafikeringsscenario UA1* är ett mer långsiktigt mål än de andra föreslagna åtgärdsområdena, eftersom detta förutsätter att banan rustas upp och att *möjligheter för ökat resande* implementeras och förslagsvis även åtgärder för *ökad trafiksäkerhet*. Men som tidigare nämnts är det inte något krav att alla åtgärder inom ett åtgärdsområde genomförs tillsammans – åtgärdsområdet visar snarare en väg framåt att planera mot ett gemensamt mål. *Möjliggöra ökad godstrafik* är också ett åtgärdsområde på kort till medellång sikt, där anläggningen av en lastplats för godstrafik kan genomföras inom några år och ge omedelbara fördelar för näringslivet och godstransporterna.

Framtidssäkring av banan och trafikeringsscenario UA1 är mer långsiktiga åtgärdsområden, eftersom de inbegriper omfattande åtgärder som kräver flera år att planera och genomföra och är förenade med höga kostnader. Dessa åtgärder syftar till att göra banan mer hållbar och robust på lång sikt. För att vidta åtgärder som påverkar *stationsmiljöerna* är det de olika kommunerna som har mandat att hålla samman processen för att åtgärderna ska planeras och genomföras av respektive fastighetsägare.

Sammanfattningsvis är dessa åtgärdsområden en blandning av kortsiktiga och långsiktiga mål och åtgärder, vilket möjliggör en stegvis förbättring av tågtrafiken och järnvägens standard över tid och skapar en mer hållbar och effektiv transportlösning för regionen. Tidsramarna för implementering kan variera beroende av komplexiteten och finansieringen av varje åtgärd.

Studiens rekommendation är att reinvestera i Norra Bohusbanan och genomföra redan planerade åtgärder som höjer banstandarden, för att sedan investera ytterligare och förbättra och utveckla järnvägssträckans prestanda, enligt trafikeringsscenario UA1.

15.1. Råd inför kommande planering

Råd inför kommande planering utvecklas senare.

15.2. Förslag till beslut om fortsatt hantering

Förslag till beslut utvecklas senare

16. Referenser

- *Den ideala bytespunkten* (2007). K2020. (K2020 är ett samverkansprojekt inom Göteborgsregionens kommunalförbund, där ett antal kommuner, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket.)
- Ekonomifakta (ekonomifakta.se). *Invånare i länet, Västra Götalands län* (u.å) <https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Vastra-Gotalands-lan>
- Järnvägsmuseet. (digitatlmuseum.se).
- Munkedals kommun. (munkedal.se). *Fakta om näringslivet* (u.å). <https://www.munkedal.se/naringsliv-och-arbete/foretag-stod-och-radgivning/fakta-om-naringslivet>
- Munkedals kommun. (munkedal.se). *Översiktsplan 2018*. (2023-05-09). www.munkedal.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/gallande-oversiktsplan
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (msb.se). *Vägledning för skyfallskartering: tips för genomförande och exempel på användning* (u.å) <https://rib.msb.se/filer/pdf/28389.pdf>
- Olausson & Solvin. *Restidskvotens påverkan på färdmedelsvalet*. (2019) Examensarbete. Lunds Tekniska Högskola, Lunds universitet.
- *Regeringsuppdrag om Trafikverkets klimatanpassningsarbete* (2018)
- Strömstad kommun. (stromstad.se) *Arbetsmarknad* (2022-07-12) <https://www.stromstad.se/naringslivocharbete/arbetsmarknad.4.4b1c5af31817fd030538729.html>
- Strömstad kommun. (stromstad.se) *Pendling* (2022-12-22). <https://www.stromstad.se/kommunochpolitik/statistikstromstadisiffror/pendling.4.95df60e1699a1366b520f03.html>
- Strömstad kommun. (stromstad.se) *Översiktsplan*. (2023-01-10). www.stromstad.se/byggaboomiljo/samhallsutvecklingochplanering/oversiktsplan/oversiktsplan
- Sporrang, U. (1996). *Odlingslandskap och landskapsbild*. (1. [uppl.]). Stockholm: Riksantikvarieämbetet.
- Statistiska centralbyrån. (scb.se) *Skolpendling*. (2020)
- Trafikverket. *Trafikverkets strategi för klimatanpassning* (2014)
- Trafikverket. *Åtgärdsvalsstudie – Suicid och spårspring på Södra Bohusbanan, Uddevalla C-Uddevalla Östra* (2014).
- Trafikverket. *Landskap i långsiktig planering: Pilotstudie i Västra Götaland*. (2012)
- Trafikverket. *Trafikverkets strategi för klimatanpassning*. (2014) TDOK 2014:0882 Version 2.0.
- Trafikverket. *Stationers basfunktioner och klassindelning 2.0*. (2017) TDOK 2013:0685
- Trafikverket. *ÅVS Förbindelse Orust till fastlandet*. Remissversion (2023)

- Tanums kommun. (tanum.se) *Näringsliv & arbete* (2023-08-08).
<https://www.tanum.se/naringslivarbete.4.7664b4813898b7df985994e.html>
- Tanums kommun. (tanum.se) *Översiktsplan 2030*. (2020-12-18).
www.tanum.se/boendemiljoinfrastruktur/kommunensplanarbete/oversiktsplan/oversiktsplan2030
- Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*
- Uddevalla kommun. (uddevalla.se) *Arbetsmarknaden i Uddevalla* (2020-10-28).
<https://www.uddevalla.se/naringsliv-och-arbete/arbetsmarknad-/arbetsmarknaden-i-uddevalla.html>
- Uddevalla kommun. *Fördjupad översiktsplan Uddevalla Tätort* (uddevalla.se).
<https://www.uddevalla.se/download/18.1eaf39b415e6f90b47e3643/1510646677873/F%C3%96P%20Uddevalla%20T%C3%A4tort%20del%203.pdf>
- Västra Götalandsregionen. *Målbild Tåg 2035*. (2013)
- Västra Götalandsregionen. *Målbild Tåg delmål 2028*. (2020)
- Västra Götalandsregionen. *Det goda livet*. (2005)
- Västra Götalandsregionen. *Utvecklingsprogrammet för regionalt tillväxtarbete Västra Götaland 2020* (2020)

17. Bilagor

Till rapporten hör följande bilagor. Dessa utlämnas på begäran.

Bilaga 1. Stationsmiljöer

Bilaga 2. Studerade åtgärder

Bilaga 3. Bruttolista åtgärder

REMISSVERSION

18. Avslutning

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>	Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:			

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslutning av studie

.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....
Godkänt - datum och underskrift av chef

REMISSVERSION

REMISSVERSION



Trafikverket, 40533 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

Enligt sändlista

Diariet

Remiss av åtgärdsvalsstudie för Norra Bohusbanan

Trafikverket har under ett drygt års tid drivit en studie om Norra Bohusbanan. Syftet med studien har varit att, i dialog med berörda, beskriva banan, dess funktion och dess brister samt att ta fram åtgärder som medger en trafikering enligt Västra Götalandsregionens målbild.

Den framtagna rapporten ska kunna utgöra ett beslutsunderlag för alla parter, men framför allt för Trafikverket inför revideringen av den nationella planen för infrastruktur.

Samlade effektbedömningar (SEB) kommer att arbetas fram och granskas parallellt med denna remiss och ingår således inte i remissen. Syftet med SEB är att fungera som ett kompletterande beslutsunderlag och utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. Allt eftersom de samlade effektbedömningarna godkänns nationellt kommer de att publiceras på Trafikverkets externa hemsida. Remissinstanserna kommer att meddelas när materialet har publicerats.

Remissen sänds till länsstyrelsen och berörda kommuner, men även till andra berörda myndigheter och organisationer i området. Se sändlista nedan.

Remissvar och synpunkter önskas **senast 29 februari** i mejl till trafikverket@trafikverket.se märkt med ärendenummer TRV 2022/6226.

Fundera gärna på följande frågor:

- Drar vi relevanta slutsatser utifrån studiens förutsättningar?
- Har vi missuppfattat något eller glömt någon viktig åtgärd?
- Finns det en tydlig länk mellan brister, mål och åtgärder?
- Är våra rekommendationer rimliga och balanserade?

Frågor om studien och remissen kan ställas till projektledaren:
per.schillander@trafikverket.se

//



Sändlista

Bohusläns Museum
Fyrbodals kommunalförbund
Jägareförbundet Västra Götaland
LRF Uddevalla
Lysekils kommun
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Munkedals kommun
Naturskyddsföreningen Bohuslän
Räddningstjänsten Mitt Bohuslän
Sotenäs kommun
Specialvirke AB
Strömstads kommun
Tanums kommun
Uddevalla kommun
Västra Götalandsregionen
Västsvenska handelskammaren
Västsvenska turistrådet
Västtrafik

//

Bo Säll
Miljöstrateg

Dnr: KS-2024-000043

Ny avfallsplan, beslut om samråd och miljöbedömning.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att avfallsplanen skickas ut för samråd.

Kommunstyrelsen beslutar att avfallsplanen inte innebär betydande miljöpåverkan.

Sammanfattning

Rambo AB:s ägarkommuner har en gemensam avfallsplan från 2008 som inte aktualiserats sedan dess. Ett arbete med att ta fram en ny avfallsplan inleddes under hösten 2022.

Arbetet med att ta fram avfallsplanen har letts av en styrgrupp bestående av respektive kommuns samhällsbyggnadschef och VD på Rambo samt en projektgrupp där kommunernas miljöstrateger ingått tillsammans med en projektledare från Rambo.

Syftet med framtagandet av en ny avfallsplan är att skapa ett starkt styrdokument för avfallsplaneringen i ägarkommunerna där samtliga aktörer kan bidra till en långsiktig hållbar utveckling av samhället.

Avfallsplanen innehåller övergripande mål och tre fokusområden:

- Övergripande mål för samverkan, utbildning och kommunikation
- Fokusområde: Cirkulära flöden – förebygga och återbruka
- Fokusområde: Nedskräpning
- Fokusområde: Hantering av avfall, tillgänglighet och service

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-25
PM, avfallsplan
Avfallsplan

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Samrådet är planerat och därför genererar inte beslutet om samråd extra kostnader. Då avfallsplanen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan genereras inga extra kostnader till följd av beslutet.

Hållbar utveckling – Social dimension

Beslutet om samråd bjuder in invånare till att bli delaktiga i processen med framtagandet av den nya avfallsplanen.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

De två besluten medför inga konsekvenser för den miljömässiga dimensionen

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:

Miljöstrateg, för vidare hantering

Diarienummer: KS-2024-000043

Datum: 2024-01-25

PM, avfallsplan beslut om ingen betydande miljöpåverkan och beslut om samråd

Ärendet

Alla kommuner i Sverige ska ha en avfallsplan enligt 15 kap 41 § miljöbalken (SFS 1998:808) som ska ses över vart fjärde år och revideras vid behov. Rambos ägarkommuner har en gemensam avfallsplan från 2008 som inte aktualiserats sedan dess. Ett arbete startade under hösten 2022 för att ta fram en ny gemensam avfallsplan för Rambo kommunerna (Lysekil, Munkedal, Sotenäs och Tanum).

Arbetet med att ta fram avfallsplanen har letts av en styrgrupp bestående av respektive kommuns samhällsbyggnadschef och VD på Rambo samt en projektgrupp där kommunernas miljöstrateger ingått tillsammans med en projektledare från Rambo.

Innehållet i en kommunal avfallsplan är starkt reglerat i Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2020:6). En kommunal avfallsplan ska bland annat omfatta:

- mål och åtgärder för att förebygga att avfall uppkommer
- mål och åtgärder för kommunalt avfall
- mål och åtgärder för annat avfall än kommunalt avfall
- mål och åtgärder för nedskräpning
- beskrivning av lokala förhållanden, mängder och hantering
- beskrivningar av nedlagda deponier
- beskrivningar av anläggningar för återvinning och bortskaffande av avfall
- miljöbedömning av planen

Den kommunala avfallshanteringen omfattar således allt avfall som uppstår inom kommunen, inte enbart det avfall som omfattas av det kommunala renhållningsansvaret.

Avfallsplaneringen och avfallsplanen ska utgå från nationella mål samt EU:s avfallshierarki samt tillämpliga delar av Agenda 2030 och regionala mål.

Avfallsplaner omfattas av reglerna för miljöbedömning enligt Miljöbedömningsförordningen, (2017:966) och Miljöbalken (1998:808) kapitel 6. Hur undersökningen ska gå till regleras i Miljöbedömningsförordningens 10-13 §§. Om undersökningen visar att planens genomförande innebär betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning göras. Beslut om

betydande miljöpåverkan ska fattas av kommunen i särskilt beslut (Miljöbalken 6 kap, 7 §).

Förvaltningens utredning

Det övergripande syftet med avfallsplanen är att skapa en hållbar resursanvändning där avfall förebyggs, material och produkter stannar längre i kretsloppet och det avfall som ändå uppstår ses som en resurs och omhändertas på rätt sätt.

Avfallsplanen innehåller övergripande mål och tre fokusområden:

- Övergripande mål för samverkan, utbildning och kommunikation
- Fokusområde: Cirkulära flöden – förebygga och återbruka
- Fokusområde: Nedskräpning
- Fokusområde: Hantering av avfall, tillgänglighet och service

Politisk förankring har skett i samhällsbyggnadsnämnden där politikerna fick ge sina inspel på vad de tycker är viktiga aspekter att ta upp i avfallsplanen. Politikens inspel från de olika kommunerna presenterades under en första workshop under våren 2023 där tjänstepersoner från samtliga kommuner och flera olika förvaltningar var representerade. Under den här workshopen togs fokusområdena fram gemensamt.

Under hösten 2023 hölls fler workshops att hållas med tjänstepersoner från de olika kommunerna för att ta fram mål och åtgärder för respektive fokusområde.

Fokusområdena och målen har utformats så att de inkluderar de viktigaste frågorna för respektive kommun, utifrån krav från lagstiftaren, nationella miljö kvalitetsmål, avfallshierarkin, lokala och regionala mål.

Planen ska nu gå ut på samråd för att därefter ställas ut på granskning. Tidsplanen kommer att påverkas av antalet inkomna synpunkter, men målsättningen är att planen tas upp i KF för antagande under kvartal 4 2024.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Förvaltningen har bedömt att avfallsplanen medför att transporter kan komma att öka då bostadsnära insamling av förpackningar och tidningar införs i stor skala. I övrigt innebär den nya avfallsplanen inte någon negativ ny miljöpåverkan jämfört med föregående avfallsplan. Mängderna insamlat material för återvinning kommer att öka och den effekten bedöms överväga de negativa effekterna av ökade transporter. Omfattningen av miljöeffekterna av den ökade bostadsnära insamlingen av förpackningar och tidningar är svår att bedöma, men bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan i juridisk mening. Åtgärderna för att nå avfallsplanens mål bedöms inte påverka naturområden eller andra områden så att negativa effekter uppstår.

Fokus- områden	Cirkulära flöden – förebygga och återbruka	Nedskräpning	Hantering av avfall, tillgänglighet och service
Miljö- kvalitetsmål			
Begränsad klimatpåverkan	+		+
Giftfri miljö	+	+	+
God bebyggd miljö	+	+	+
Hav i balans och levande kust och skärgård	+	+	+
Generationsmålet	+	+	+

Som visas i tabellen ovan medför arbetet inom samtliga fokusområden i avfallsplanen en positiv miljöeffekt och de bidrar till fyra nationella miljö kvalitetsmålen som har stark koppling till avfallsplanen.

Sammantaget görs bedömningen att avfallsplanen inte medför betydande miljöpåverkan och någon strategisk miljöbedömning behöver därför inte göras.

Bo Säll
Miljöstrateg
Administrativa avdelningen

AVFALLSPLAN 2024 - 2030

FÖR LYSEKILS, MUNKEDALS, SOTENÄS OCH
TANUMS KOMMUNER



Samrådsversion

Innehåll

1	Inledning.....	3
1.1	Syfte.....	3
1.2	Bakgrund.....	4
1.3	Målgrupp	4
1.4	Metod	4
2	Avfallsplanens koppling till miljö- och hållbarhetsmål.....	5
2.1	Agenda 2030 och de globala målen.....	5
2.2	EU:s avfallspaket och handlingsplan för cirkulär ekonomi	6
2.3	Nationella mål	7
2.4	Regionala planer och program	7
2.5	Kommunala planer och program.....	7
3	Fokusområden och mål	8
3.1	Övergripande mål för samverkan, utbildning och kommunikation.....	8
3.2	Fokusområde: Cirkulära flöden – förebygga och återbruka	8
3.3	Fokusområde: Nedskräpning.....	9
3.4	Fokusområde: Hantering av avfall, tillgänglighet och service	10

Bilagor:

Bilaga I: Genomförande och styrning

Bilaga II: Styrmedel

Bilaga III: Nulägesbeskrivning

Bilaga IV: Nedlagda deponier

Bilaga V: Uppföljning av tidigare avfallsplan

Bilaga VI: Framtidsprognos

Bilaga VII: Miljöbedömning

Övriga dokument:

Åtgärdsprogram med prioriterade aktiviteter

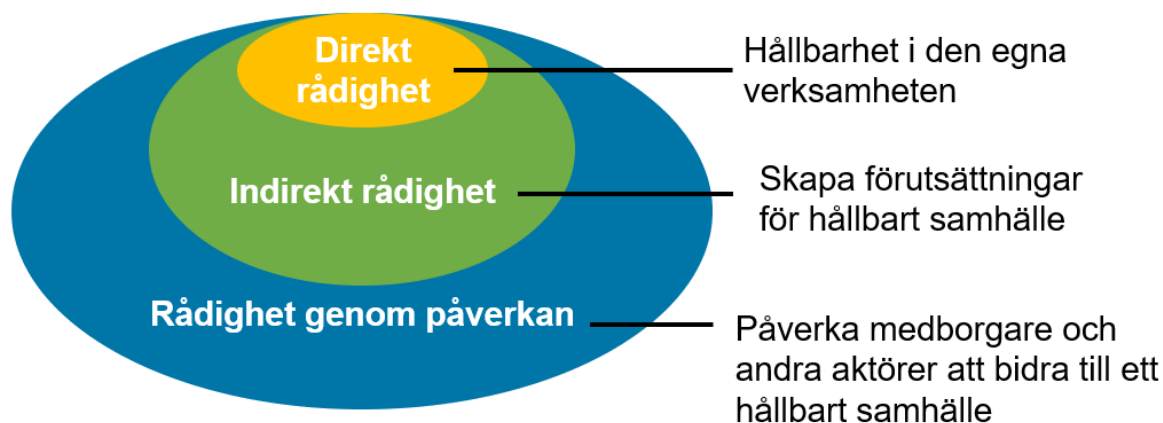
1 Inledning

Denna avfallsplan ska blicka framåt och leda arbetet mot ett samhälle där vi ser resursflöden som cirkulära, där eventuella avfall tas om hand så att de gör nytta och där hänsyn tas till framtida generationers väl. Alla kommuner ska ha en uppdaterad avfallsplan där det tydligt framgår hur man förebygger, hanterar avfall och arbetar mot nedskräpning.

För avfallsplaner finns det tydliga krav i lagstiftning både i Miljöbalken och i naturvårdsverkets föreskrifter. Dessa styr innehåll och utformning till viss del, i övrigt är det upp till kommunen att utforma avfallsplanen.

Denna avfallsplan är framtagen av det gemensamägda avfallsbolaget Rambo tillsammans med ägarkommunerna Lysekils, Munkedals Sotenäs och Tanums kommun. Detta är ett sätt för ägarkommunerna att bidra till de nationella, regionala och lokala miljö- och klimatmålen.

Dokumentet vägleder, styr och tydliggör mål och åtgärder i frågor där kommunen har rådighet i olika grad. I Figur 1 ser man de olika nivåerna av rådighet beskrivas.



FIGUR 1 KOMMUNENS RÅDIGHET KAN DELAS IN I TRE KATEGORIER: DIREKT RÅDIGHET, INDIREKT RÅDIGHET OCH RÅDIGHET PÅ OMVÄGAR ELLER GENOM PÅVERKAN

1.1 Syfte

Det övergripande syftet med Lysekils, Munkedals, Sotenäs och Tanums nya avfallsplan är att skapa en hållbar resursanvändning där avfall förebyggs, material och produkter stannar längre i kretsloppet och det avfall som ändå uppstår ses som en resurs och omhändertas på rätt sätt.

Syftet med avfallsplanen är att förebygga avfall, öka återanvändningen och materialåtervinningen samt minska avfallets miljö- och klimatpåverkan genom att:

- ange mål och åtgärder
- ge en samlad bild av den nuvarande avfallshanteringen

- bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen och de globala målen enligt Agenda 20H0 och inom avfallsområdet uppfylls
- långsiktigt styra avfallshanteringen så att den bidrar till ett hållbart och cirkulärt samhälle

Avfallsplanen är ett verktyg för att möta samhällets krav inom området.

1.2 Bakgrund

Avfallshanteringen är en viktig del av samhället och påverkar infrastruktur, människors hälsa samt miljön. Avfallsplanen är ett kommunalt styrdokument som påverkar och påverkas av andra kommunala planer och program.

Enligt Naturvårdsverkets föreskrifter om kommunala avfallsplaner ska avfallsplanens mål och åtgärder utgå från de nationella miljö kvalitetsmålen samt andra relevanta mål, strategier och planer. Det ställs också krav på att en avfallsplan ska innehålla mål och åtgärder för att begränsa och åtgärda nedskräpning, samt att det av planen ska framgå vilka styrmedel som avses användas för att nå avfallsplanens mål samt vilka åtgärder som ska genomföras.

Denna avfallsplan ersätter den tidigare avfallsplan som gäller för Lysekils, Munkedals, Sotenäs och Tanums kommuner. Kommunerna Lysekil, Munkedal, Sotenäs och Tanum har ett samarbete inom avfallshanteringen genom det gemensamt ägda renhållningsbolaget Rambo.

1.3 Målgrupp

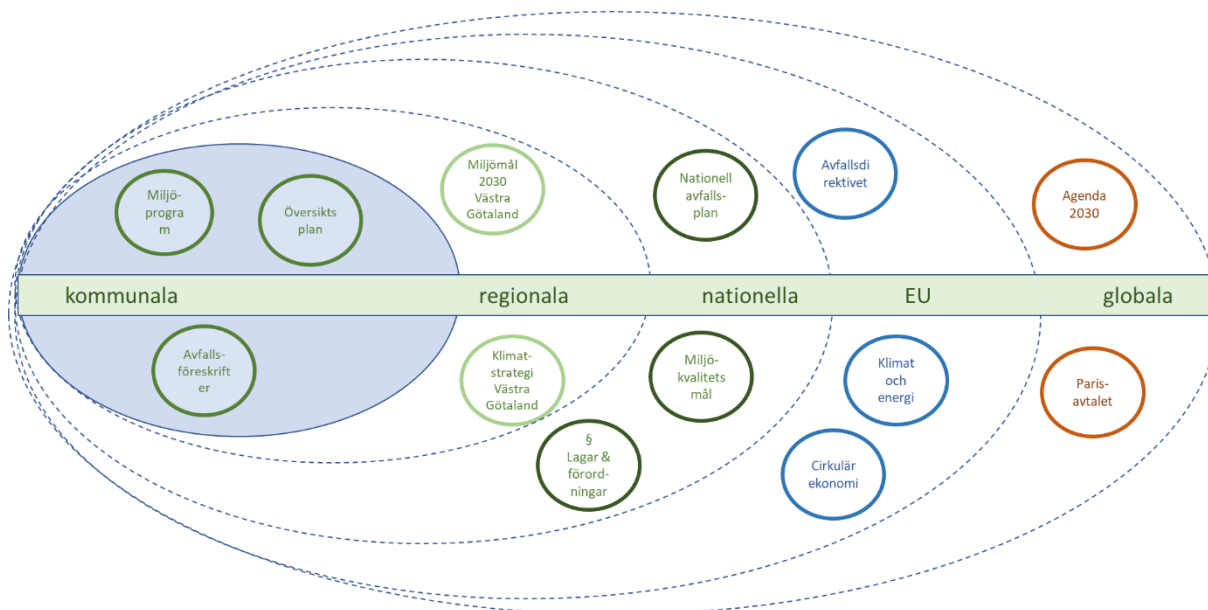
Avfallsplanen berör alla som bor eller är verksamma i Lysekil, Munkedal, Sotenäs och Tanums kommuner – det vill säga både kommunala förvaltningar med bolag och kommunens invånare, företag samt föreningar/organisationer. Avfallsplanen riktar sig dock främst till politiker och tjänstepersoner i den kommunala verksamheten. De har ett stort ansvar att föregå med gott exempel, vara föregångare samt att samarbeta med olika aktörer. För att nå målen kommer det att krävas engagemang och att alla bidrar utifrån sina förutsättningar. I avfallsplanen hittas inspiration om vilka sätt det går att bidra med. Det är tillsammans som målen nås.

1.4 Metod

Arbetet med avfallsplanen har projektletts av Rambo och tillsammans med miljöstrategier från de fyra ägarkommunerna. De har bildat en projektgrupp som tagit fram avfallsplanen.

För att få inspel och synpunkter från berörda parter såsom politiken, och kommunernas olika förvaltningar har workshops genomförts. Arbetet med workshops har lett fram till de fokusområden, mål och åtgärder som idag finns i avfallsplanen.

2 Avfallsplanens koppling till miljö- och hållbarhetsmål



FIGUR 2 LOKALA, REGIONALA, NATIONELLA OCH GLOBALA MÅL, LAGAR M.M. SOM BERÖR AVFALLSPLANENS MÅLOMRÅDEN.

2.1 Agenda 2030 och de globala målen

De globala målen är en del av Agenda 2030, en överenskommelse mellan FN:s medlemsländer som syftar till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, att främja fred och rättvisa, samt att lösa klimatkrisen.

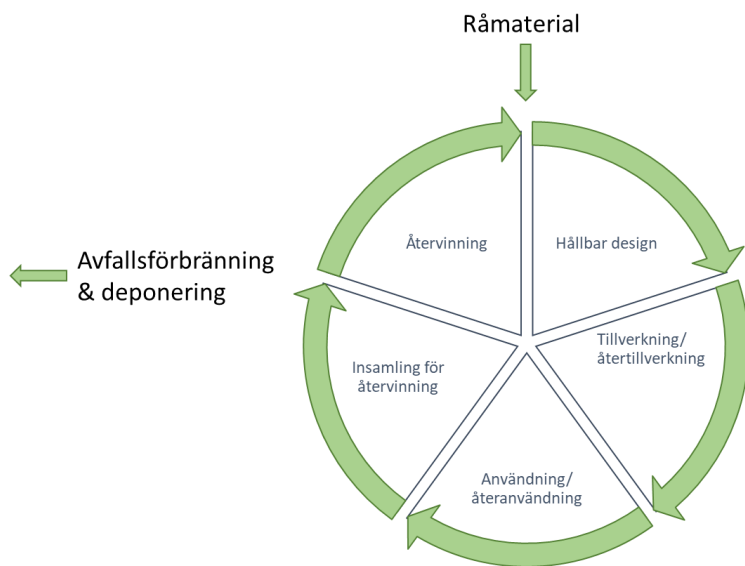
På en övergripande nivå kopplar avfallsplanens mål till flera av de globala målen.



FIGUR 3 DE GLOBALA MÅLEN SOM AVFALLSPLANEN HAR KOPPLING TILL

2.2 EU:s avfallspaket och handlingsplan för cirkulär ekonomi

På EU-nivå finns kopplingar till EU:s handlingsplan för cirkulär ekonomi och avfallspaketet, där bland annat avfallsdirektivet ingår. Handlingsplanen för cirkulär ekonomi innehåller initiativ för att påverka produkters hela livscykel, från produktion och design till avfall, återbruk och återvinning. Förutom avfallsdirektivet omfattar avfallspaketet direktiv om förpackningar och förpackningsavfall, deponering av avfall, el-avfall, batterier, uttjänta fordon, textil med mera.



FIGUR 3 ÖVERGÅNG FRÅN LINJÄR TILL CIRKULÄR EKONOMI



FIGUR 4 EU:S AVFALLSTRAPPAN, ELLER "AVFALLSHIERARKIN", ÄR EU-DIREKTIV SOM ÄR ANTAGET I DEN SVENSKA MILJÖBALKEN OCH STYR HUR VÅRT AVFALL SKA TAS OM HAND

2.3 Nationella mål

På nationell nivå kopplar avfallsplanens mål till de nationella miljökvalitetsmålen och då i första hand till Giftfri miljö, God bebyggd miljö, Begränsad klimatpåverkan och Generationsmålet. Hav i balans och levande kust och skärgård påverkas också.

Sveriges avfallsplan och det förebyggande programmet "Att göra mer med mindre" beskriver avfallsarbetets inriktning, men innehåller inga specificerade mål.



FIGUR 5 DE NATIONELLA MÅLEN SOM AVFALLSPLENEN HAR KOPPLING TILL, GIFTFRI MILJÖ, GOD BEBYGGD MILJÖ, BEGRÄNSAD KLIMATPÅVERKAN, GENERATIONSMÅLET OCH HAV I BALANS OCH LEVANDE KUST OCH SKÄRGÅRD.

2.4 Regionala planer och program

Regionala planer och program av relevans för avfallsplanen:

- Klimat 2030 Västra Götaland ställer om
- regionala miljömål Västra Götaland

2.5 Kommunala planer och program

Kommunala styrdokument av relevans för avfallsplanen:

- översiktsplaner
- renhållningsföreskrifter
- miljörelaterade styrdokument

3 Fokusområden och mål

I avfallsplanen finns tre fokusområden med tillhörande mål och åtgärder

För tidsatta mål där inget annat anges är referensåret 2022 och avslutningsåret 2030. Denna tidsram är central för att fastställa och utvärdera mål och framsteg inom olika områden.

Avstämning/uppföljning av målen ska göras årligen för att kunna bedöma om det finns behov av ytterligare åtgärder. Prioriterade åtgärder och uppföljning finns angivet i tillhörande Åtgärdsprogram med prioriterade åtgärder.

För att målen ska kunna uppnås ska tillräckliga ekonomiska och andra nödvändiga resurser avsättas.

3.1 Övergripande mål för samverkan, utbildning och kommunikation

Vid framtagande av planen har ett starkt önskemål varit att samarbeta över kommungränserna. Därför har utöver de tre fokusområdena övergripande mål tagits fram för hur det gemensamma arbetet med avfallsplanen mellan kommunerna ska bedrivas.

Mål	
Ö.1	Samverkan ska vara en självklar och naturlig del i arbetet mellan och inom kommunerna, kommunala verksamheter och helägda kommunala bolag
Ö.2	Kommunerna, de kommunala verksamheterna och helägda kommunala bolag ska ha en gemensam förståelse och målbild för arbetet med avfallsplanen.

3.2 Fokusområde: Cirkulära flöden – förebygga och återbruka

Att skapa cirkulära flöden av material och resurser är en effektiv strategi för att minska miljö- och klimatpåverkan. Genom att betrakta avfall som en resurs, som kan återanvändas och återvinnas, kan vi bidra till en mer hållbar och resurseffektiv framtid.

Att förebygga avfall är den viktigaste åtgärden inom detta område. Det kan handla om att hyra eller dela produkter istället för att köpa nya, förebygga uppkomst av matsvinn, eller att byta ut engångsprodukter till flergångsprodukter som kan cirkuleras genom exempelvis tvätt eller disk.

Återanvändning och återbruk är en annan viktig del i det cirkulära flödet. Att förlänga livet på exempelvis möbler eller elektronik, genom att reparera eller uppgradera att produkten, minskar avfallsmängderna och behovet av att producera nya varor.

Återvinning spelar också en stor roll genom att omvandla använda material till nya produkter. Behovet av att utvinna nya råvaror minskar genom att samla in och återvinna papper, glas, metall, plast m.m. vilket sparar energi och resurser.

Förutom att cirkulära flöden minskar miljö- och klimatpåverkan så skapas också ekonomiska möjligheter genom jobbtillfällen inom återvinnings- och återanvändningssektorn. Dessutom stimuleras innovation och utveckling av nya teknologier.

Under 2022 samlades 529 kg kommunalt avfall in per person in i kommunerna, inkluderat grovavfall. Av detta utgjorde det cirkulära flödet 35 procent där en knapp fjärdedel av det kommunala avfallet, 24 procent, materialåtervanns och 11 procent var matavfall som rötades till biogas. Den största delen, ca 65 procent, används för energiåtervinning, dvs förbränning där energin tas till vara i form av el och värme. Endast en liten del, ca 0,1 procent, av det kommunala avfallet deponerades.

Målen bidrar till de nationella miljömålen "god bebyggd miljö", "begränsad klimatpåverkan", "giftfri miljö" och "ett rikt odlingslandskap" genom att öka kommunalt avfall som materialåtervinns och förbereds för återbruk samt genom att minska matsvinnet.

Mål (Allmänhet)	
C.1	Matsvinnet i hushållen ska halveras och restavfallet ska minska med 30 procent
C.2	Öka mängden insamlad elektronik för återvinning
C.3	Öka mängden material som samlas in för återbruk

Mål (Kommunala verksamheter)	
C.4	Minska restavfallet från kommunala verksamheter och bolag.
C.5	Minska matsvinnet i kommunala verksamheter i linje med "Klimat 2030, Västra Götaland ställer om"
C.6	Öka de cirkulära flödena i de kommunala verksamheterna och helägda bolag

3.3 Fokusområde: Nedskräpning

Sverige står inför en utmaning med omfattande nedskräpning i städer, där fimpar utgör det vanligaste skräpet, följt av snus och andra tobaksrelaterade produkter. En nationell skräpmätning från sommaren 2023 visar att tobaksrelaterat skräp står för 66 procent av allt skräp, med fimpar ensamma ansvariga för 48 procent. (*Håll Sverige rent*, <https://hsr.se/artiklar/nationell-skrapmatning-2023>) Nedskräpning är dock inte bara en avfallshanteringsfråga; det påverkar även samhällsutveckling och kan skapa en känsla av otrygghet. Målen bidrar till de nationella miljömålen "hav i balans och levande kust och skärgård" och "god bebyggd miljö".

Bohuslän och Bohuskusten har länge varit särskilt utsatt för skräp från havet och får ta emot flera hundra ton skräp årligen. Varje timme spolas ungefär fem badkar skräp upp längs Bohuskusten. (*Håll Bohuslän rent*, <https://www.vastsverige.com/bohuslan/hall-bohuslan-rent/>)

Mål (Allmänhet)	
N.1	Nedskräpningen ska minska på land och i marin miljö

N.2	Engagemang och kunskap kring nedskräpning ska öka hos invånare och det lokala närings- och föreningslivet.
N.3	Möjligheten till sortering av avfall på allmän plats ska öka

Mål (Kommunala verksamheter)	
N.4	Möjligheten till sortering av avfall ska finnas i kommunala verksamheters utemiljöer
N.5	Kommunernas kustlinje och naturområden på land ska vara fria från skräp och mikroplaster

3.4 Fokusområde: Hantering av avfall, tillgänglighet och service

Effektiv avfallshantering bör vara anpassad till både avfallslämnare och avfallshämtare. Det innebär välplanerade avfallslösningar för enkel källsortering och en säker arbetsmiljö för avfallshämtare och avfallslämnare. Målet är att minimera miljöpåverkan och främja effektiva och miljövänliga och fossilfria transporter.

Bostadsnära insamling förpackningar, returpapper och matavfall införs 2024 för att underlätta avfallssortering för invånarna och öka materialåtervinningen. God avfallshantering innebär även enkel hantering av grovavfall, trädgårdsavfall och farligt avfall, stödd av en fungerande kundservice och tillgänglig information.

Målen bidrar till de nationella miljömålen "god bebyggd miljö", "begränsad klimatpåverkan", "giftfri miljö" genom att sträva efter en effektiv, enkel och säker avfallshantering och minska användningen av fossila bränslen.

Mål (Allmänhet)	
H.1	Minst 90 procent av användarna ska vara nöjda med avfallshanteringen
H.2	Kommunalt avfall som samlats in för materialåtervinning, inkl. biologisk behandling, ska öka till 60 procent
H.3	Mängden felsorterat farligt avfall ska minska.
H.4	Avfallsinsamlingen ska ske med fossilfri fordonsflotta
H.5	Alla som hanterar avfall ska ha en god arbetsmiljö och känna sig trygga. Med bibehållen kvalitet på tjänsten

Mål (Kommunala verksamheter)	
H.6	Öka källsorteringen i alla kommunala verksamhetslokaler och bolag
H.7	Alla som hanterar avfall ska ha en god arbetsmiljö och känna sig trygga.

BILAGA I

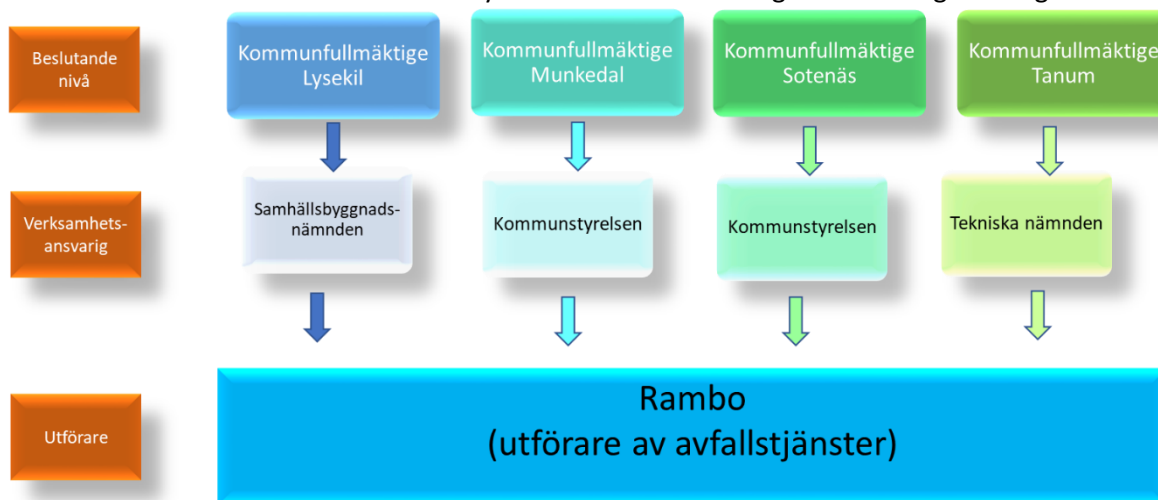
GENOMFÖRANDE OCH STYRNING



Samrådsversion

Ansvarsfördelning

Kommunfullmäktige har det övergripande ansvaret för hantering av avfall under kommunalt ansvar som uppstår i kommunerna. Det är kommunfullmäktige som beslutar om avfallstaxor, avfallsplan och avfallsföreskrifter. I de fyra kommunerna har verksamhetsansvaret fördelats olika, se figur 1. I Sotenäs och Munkedal är det kommunstyrelsen som är verksamhetsansvarig medan Lysekil och Tanum har valt att lägga verksamhetsansvaret på Samhällsbyggnadsnämnden respektive den Tekniska nämnden. Utförare av verksamhetsansvar för alla fyra kommunerna är det gemensamt ägda bolaget Rambo AB.



FIGUR 1. ORGANISATIONSSCHEMA AVFALLSHANTERINGEN I LYSEKIL, MUNKEDAL, SOTENÄS OCH TANUM.

Organisation för framtagande av avfallsplanen

För att få en väl genomarbetad avfallsplan med en bred förankring har arbetet inriktats på att få ett aktivt deltagande från berörda kommunala funktioner och dialog med externa aktörer och andra intressenter. En projektorganisation har tagits fram bestående av beställare, styrgrupp, projektgrupp och referensgrupper.

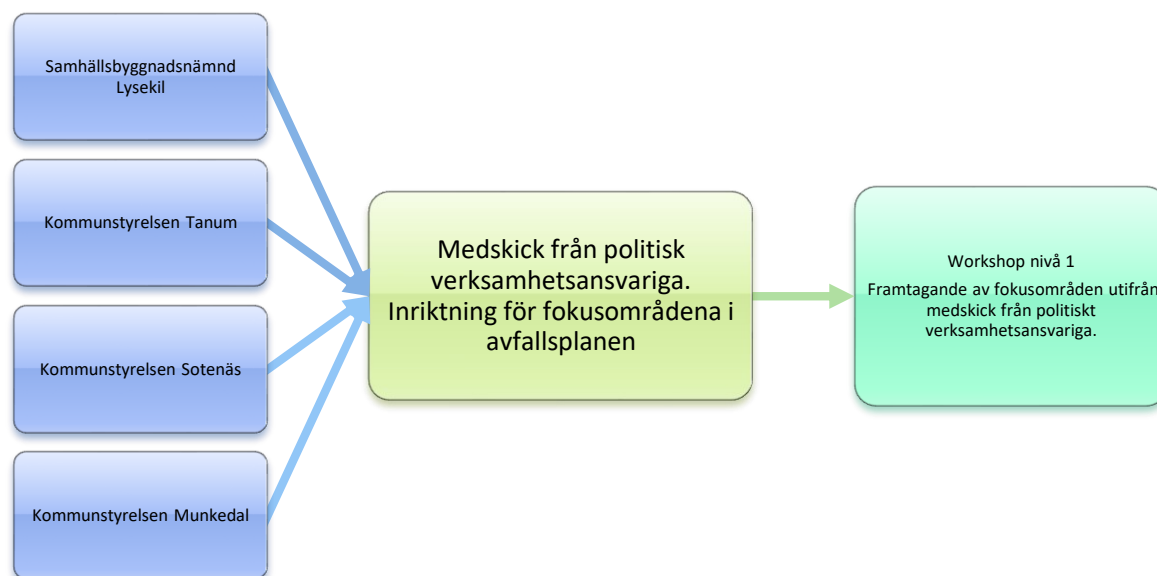
- Beställare – Ägarkommunerna genom Rambos styrelse
- Styrgrupp – VD på Rambo och respektive kommuns ansvariga förvaltningschef (Ägarkommunerna). Styrgruppen arbetar på strategisk nivå.
- Projektgrupp – bestående av tjänstemän som är väl insatta i avfalls- och miljöfrågor samt har god kännedom om kommunerna och Rambo. Projektgruppen består av en projektledare från Rambo samt miljö- och hållbarhetsstrateger från respektive kommun.
- Referensgrupper – samrådsförslaget går ut på brett samråd till olika lokala och regionala aktörer som projektgruppen identifierar i samband med att en kommunikationsplan tas fram
- Workshops – olika kommunala tjänstemän samt privata aktörer har bjudits in och deltagit på workshops för framtagande av fokusområden och mål

Rambo har samordnat och administrerat projektet i nära samverkan med kommunerna. Projektledaren på Rambo har svarat för löpande dokumentation och har sammankallat arbetsgrupperna/projektgruppen samt tagit fram förslag till slutdokument. Kommunernas miljö- och hållbarhetsstrateger har skrivit fram förslag till samråds- och granskningshandlingar.

Under projektet kan även kontakter komma att tas med representanter för t.ex. fastighetsägare, byggbolag, näringsliv m.fl.

Framtagande av mål

För att ta fram de övergripande mål och fokusområdena, har de politiskt verksamhetsansvariga organen i respektive kommun involverats. De har beslutat om en inriktning på fokusområdena för avfallsplanen till Workshop nivå 1. Under Workshop 1 arbetades fokusområden fram utifrån medskick från politiskt ansvariga. Se Figur 2 nedan.



FIGUR 2. SCHEMA ÖVER FRAMTAGNING AV FOKUSOMRÅDEN FÖR AVFALLSPANEN FÖR LYSEKILS, MUNKEDALS, SOTENÄS OCH TANUMS KOMMUNER,

Medverkande i Workshop 1 var tjänstemän från miljöavdelningarna, arbetsmarknadsenheterna, hamnorganisationer i kommunerna, ekonomienheterna, kommunala bostadsbolag, lokalvårdsenheten, it-enheterna, tekniska enheten, gata-park, kost och städ, samhällsbyggnadsenheten, upphandlingsenheterna, måltidsansvariga, näringslivsutveckling, plan och byggenheten, upphandlingsenheten, verksamhetsutvecklare och avfallsbolag.

Workshopen genomfördes för att ta fram de övergripande målen dvs planens fokusområden. Den hölls kommunövergripande dvs tjänstemän från alla fyra kommunerna deltog. För att ta fram mål och åtgärder för varje fokusområde anordnades fyra olika workshops, Workshop nivå 2, där mål och åtgärder togs fram för varje område, tabell 1. De hölls kommunövergripande med deltagare från alla fyra kommunerna. Deltagare var tjänstemän från alla fyra kommunernas olika avdelningar, miljöenheten samt personer från näringslivet.

TABELL 1 BESKRIVNING AV WORKSHOP NIVÅ 2 OCH DELTAGARE.

Workshop 2 (1-4 #)	Deltagare
1 # Matsvinn inom förvaltning	Deltagare från kostenheterna, skolan och omsorgen
2 # Avfall, näringsliv, medborgare	Deltagare var näringslivsutvecklare, Rambo, Hamn, kommunala bostadsbolag, Fastighetsägare, VA-bolag, Energibolag och miljöenheten
3 # Avfall inom förvaltning	Arbetslivsförvaltningen, Rambo, Upphandlingsenheten, Lokalvård, Kostenheten, Skola, Omsorg, It, Fastighet
4 # Nedskräpning	Hamn, Park och gata, Arbetslivsförvaltningen, Marin Återvinningscentral

BILAGA II

STYRMEDEL



Inledning

I denna bilaga beskrivs styrmedel som kommunerna avser att använda för att nå målen i avfallsplanen

Avfallsföreskrifter

Kommunerna beslutar om avfallsföreskrifter. I föreskrifterna står vilket ansvar och vilka skyldigheter olika aktörer har och de innehåller bestämmelser om hur avfallet ska sorteras, förvaras och hämtas. Föreskrifterna är en del av det juridiska stödet vid genomförande av avfallsplanens åtgärder.

I föreskrifterna anges till exempel regler om matavfallsinsamling, som kommunerna har, och regler om insamling med fyrfackskärl, som kommunerna har infört för att göra det lätt för kommuninvånare att sortera.

Avfallstaxa

Avfallstaxan finansierar avfallshanteringen i respektive kommunen och följer självkostnadsprincipen. Taxan är ett viktigt ekonomiskt styrmedel för att påverka fastighetsägares och verksamhetsutövers val av tjänster.

Kommunerna har miljöstyrande avfallstaxa, där avgifterna tas ut så att återanvändning, återvinning eller annan miljövänlig avfallshantering stimuleras samt för att främja en effektiv hämtning.

I alla fyra kommuner används avfallstaxan för att påverka abonnenter att sortera matavfall. Avfallstaxa kommer att fortsätta anpassas till förändrade krav så som miljömål och lagstiftning men kanske framför allt för att tydligare styra mot mål i avfallsplanen.

Kommunikation

Information om avfall ska vara tillgänglig, begriplig och förtroendegivande. Kommuninvånarna ska känna att avfallshanteringen är effektiv, servicenivån är god och att de kan bidra till att minimera avfallets miljöpåverkan tillsammans med kommunen.

Alla kommuner har ett lagstadgat ansvar för information om både sådant avfall som omfattas av kommunalt renhållningsansvar och för vissa typer av avfall som omfattas av producentansvar. Kommunerna ska informera både om hur avfall ska sorteras, om tillgängliga insamlingssystem och om förebyggande av avfall.

Miljökommunikation är ofta svårt och komplex och syftar till både en attityd- och beteendeförändring, och det tar tid att få genomslag. Avfallsfrågorna präglas av att hushåll och verksamheter förväntas ändra attityd och därmed även sitt beteende.

För att nå en beteendeförändring är det viktigt med enkelhet och tillgänglighet i insamlingssystemet för att få invånarna att göra på rätt sätt.

Exempel på informations- och kommunikationskanaler som används inom avfallshanteringen i kommunerna är:

- App för kommunernas avfallshantering
- Utskick med information om avfallshanteringen - direktutskick
- Kommunernas och Rambo ABs webbplatser
- Annonsering i lokalpress
- Särskild information till nyinflyttade

Flera aktiviteter i avfallsplanen handlar om information, utbildning och kommunikation, bland annat om förebyggande av avfall, återanvändning av produkter och nedskräpning

Upphandling

Kommunerna har stora möjligheter att påverka genom offentlig upphandling och offentliga inköp. Upphandling är ett viktigt styrmedel. Genom att ställa miljökrav i upphandlingar kan kommunerna både påverka miljöbelastning och resurshushållning inom den egna verksamheten, inspirera andra organisationer att ställa liknande krav och motivera utveckling. Kommunerna kan också ha rutiner för avfallsförebyggande arbete i samband med inköp och upphandling, vilket i sig kan bidra till återanvändning och att aktivt förebygga avfall och dess farlighet.

Genom att göra gemensam upphandling blir kommunerna tillsammans en starkare beställare.

I avfallsplanen finns aktiviteter om fortsatt utveckling av krav i upphandlingar för ökad återanvändning och återvinning av material samt samverkan mellan kommunerna.

Fysisk planering

En väl fungerande avfallshantering är ett allmänt intresse och finns därför med i den fysiska planeringen. Det kan gälla fastighetsnära platser för källsortering, återvinningscentraler och avfallsanläggningar.

I detaljplaner regleras markens lämplighet för en viss användning mer i detalj. I arbetet med att ta fram en detaljplan ska avvägningar göras mellan allmänna och enskilda intressen, vilket bland annat innebär att möjligheterna till att ordna avfallshämtning kan behöva utredas.

I byggandet av det hållbara samhället är avfallshanteringen en del av den grundläggande infrastrukturen. Fysisk planering är därför ett viktigt styrmedel för att nå avfallsplanens mål om förebyggande, återanvändning och återvinning av avfall. Det sker genom att säkerställa att det finns ytor och utrymmen för avfallssortering inom byggnader och på fastigheter. I den fysiska planeringen behöver hänsyn också tas till att hämtning och transport av avfall ska kunna ske på ett säkert sätt för både hämtningspersonal, boende och andra som vistas i området.

För att inte alla kommuninvånare ska behöva använda bil för att lämna grovavfall och saker som kan återanvändas, behöver fler alternativ till de traditionella grovsopsrummen och återvinningscentralerna utvecklas. Det kan exempelvis utgöras av mobil återvinningscentral eller mini-ÅVC/kvarters-ÅVC. Även vid sådana avlämningsplatser bör det finnas plats för att sortera ur och lämna saker till återbruk, i samarbete med second-hand-verksamhet i kommunal eller privat regi. Det är viktigt att varje planprocess som berör bostäder tar hänsyn till möjligheter att lämna grovavfall och produkter som kan återanvändas, nära bostaden eller på platser som kan nås med andra färdmedel än bil. När mobil lösning ska användas behöver det planeras in platser där sådan insamling kan ställas upp tillfälligt.

I den fysiska planeringen tas avfallshantering med i de detaljplaner där det behövs, till exempel i planer för ny bebyggelse. Kommunernas avfallsverksamheter är remissinstanser för exempelvis detaljplaner och bygglov i respektive kommun och bistår i övrigt med råd när behov uppstår.

Det ska vara lätt för kommuninvånare att sortera. Insamlingen ska kunna ske på ett säkert sätt och med god arbetsmiljö.

Tillsyn

Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn och ser till att avfallshanteringen i verksamheter lagar och föreskrifter. Tillsynen är ett viktigt verktyg för att påverka hanteringen av avfall som inte omfattas av kommunalt ansvar.

BILAG III

NULÄGESBESKRIVNING



Samrådsversion

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	6
2	Geografiskt läge.....	6
3	Befolkning och bebyggelse.....	6
4	Näringslivsstruktur.....	7
5	Allmänt om avfallsansvar.....	7
5.1	Ansvarsfördelning.....	8
6	Avfallsmängder.....	9
7	Insamlingssystem för hushåll.....	11
7.1	Mat- och restavfall.....	11
7.2	Grovavfall.....	11
7.3	Trädgårdsavfall.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
7.4	Förpackningar.....	12
7.5	Returpapper.....	12
7.6	Latrinavfall.....	12
7.7	Slam från enskilda avloppsanläggningar.....	12
7.8	Fettavskiljarslam.....	12
7.9	Textilier.....	13
7.10	Farligt avfall.....	13
8	Avfall från kommunernas verksamheter.....	13
8.1	Munkedal:.....	13
8.1.1	Matavfall.....	13
8.1.2	Förpackningar (plast, papper, wellpapp, glas, metall) och returpapper/kontorspapper.....	13
8.1.3	Kommunens hantering av farligt avfall (exempelvis batterier, lysrör, elavfall, kemikalier, kanyler, läkemedel) som uppstår i kommunen.....	13
8.1.4	Vårdrelaterat avfall hanteras av verksamheter och eventuellt specialtransport.....	13
8.1.5	Avfall som berörs av sekretess.....	14
8.1.6	Grovavfall.....	14
8.1.7	Restavfall:.....	14
8.1.8	Bygg- och rivningsavfall.....	14
8.1.9	Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas vatten- och avloppsreningsverk:.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
8.1.10	Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas energiproduktionsanläggning:.....	14
8.1.11	Särskilt om avfall som uppstår vid skötsel av allmän platsmark (gata och park) och hamnverksamhet:.....	14
8.1.12	Asfalt.....	14

8.1.13	Schaktmassor	14
8.1.14	Rännstensbrunnar slamsugs	15
8.1.15	Övergivna bilar	15
8.1.16	Dumpat avfall på allmän platsmark	15
8.1.17	Kommunernas fritidsbåtshamnar	15
8.1.18	Vid muddring	Fel! Bokmärket är inte definierat.
8.2	Lysekil	15
8.2.1	Mataavfall	15
8.2.2	Förpackningar (plast, papper, wellpapp, glas, metall) och returpapper/kontorspapper	15
8.2.3	Kommunens hantering av farligt avfall (exempelvis batterier, lysrör, elavfall, kemikalier, kanyler, läkemedel) som uppstår i kommunen.	15
8.2.4	Avfall som berör sekretess	15
8.2.5	Grovavfall	15
8.2.6	Restavfall	15
8.2.7	Bygg- och rivningsavfall	15
8.2.8	Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas vatten- och avloppsreningsverk:	Fel! Bokmärket är inte definierat.
8.2.9	Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas energiproduktionsanläggning	16
8.2.10	Särskilt om avfall som uppstår vid skötsel av allmän platsmark (gata och park) och hamnverksamhet	16
8.2.11	Asfalt	16
8.2.12	Schaktmassor	16
8.2.13	Avfall från rännstensbrunnar	16
8.2.14	Övergivna bilar	16
8.2.15	Avfall dumpat avfall på allmän platsmark	16
8.2.16	Avfall vid kommunens fritidsbåtshamnar	16
8.2.17	Avfall från muddring	16
8.3	Sotenäs	16
8.3.1	Mataavfall	16
8.3.2	Förpackningar (plast, papper, wellpapp, glas, metall) och returpapper/kontorspapper	16
8.3.3	Kommunens hantering av farligt avfall (exempelvis batterier, lysrör, elavfall, kemikalier, kanyler, läkemedel) som uppstår i kommunen.	17
8.3.4	Avfall som berörs av sekretess	17
8.3.5	Grovavfall	17
8.3.6	Restavfall:	17
8.3.7	Bygg- och rivningsavfall	17
8.3.8	Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas vatten- och avloppsreningsverk:	Fel! Bokmärket är inte definierat.
8.3.9	Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas energiproduktionsanläggning:	17

8.3.10	Särskilt om avfall som uppstår vid skötsel av allmän platsmark (gata och park) och hamnverksamhet:	17
8.3.11	Asfalt	17
8.3.12	Schaktmassor	18
8.3.13	Rännstensbrunnar slamsugs	18
8.3.14	Övergivna bilar	18
8.3.15	Dumpat avfall på allmän platsmark	18
8.3.16	Kommunernas fritidsbåtshamnar	18
8.3.17	Muddring	18
8.4	Tanum.....	18
8.4.1	Mataavfall	18
8.4.2	Förpackningar (plast, papper, wellpapp, glas, metall) och returpapper/kontorspapper	18
8.4.3	Kommunens hantering av farligt avfall (exempelvis batterier, lysrör, elavfall, kemikalier, kanyler, läkemedel) som uppstår i kommunen.	18
8.4.4	Avfall som berörs av sekretess.....	18
8.4.5	Grovavfall.....	19
8.4.6	Restavfall:.....	19
8.4.7	Bygg- och rivningsavfall	19
8.4.8	Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas vatten- och avloppsreningsverk:.....	Fel!
	Bokmärket är inte definierat.	
8.4.9	Särskilt om avfall som uppstår vid skötsel av allmän platsmark (gata och park) och hamnverksamhet.....	19
8.4.10	Asfalt	19
8.4.11	Schaktmassor	20
8.4.12	Rännstensbrunnar slamsugs	20
8.4.13	Övergivna bilar	20
8.4.14	Dumpat avfall på allmän platsmark	20
8.4.15	Kommunernas fritidsbåtshamnar	20
8.4.16	Muddring	20
9	Producentansvarsavfall som kommunen inte ansvarar för.....	21
9.1	Däck	21
9.2	Bärbara batterier	22
9.3	Bilbatterier:.....	22
9.4	Diverse elektronik:.....	22
9.5	Kyl och frys.....	22
9.6	Vitvaror	22
9.7	Lågenergilampor, lysrör, led och glödlampor	22
9.8	Professionell elektronik (insamlat av elkretsen).....	23

10	Övrigt avfall som kommunen inte ansvarar för	23
11	Anläggningar för avfallsförebyggande	23
12	Kommunala anläggningar för avfallshantering	24
12.1	Återvinningscentraler	24
12.2	Återvinningsstationer:	25
12.3	Aktiva deponier	26
12.4	Övriga avfallsanläggningar i kommunen	27

1 Sammanfattning

Kommunen har det övergripande ansvaret för insamling och hantering av kommunalt avfall från både hushåll och verksamheter. Detta omfattar olika typer av avfall såsom matavfall, restavfall, grovavfall inklusive möbler och cyklar, samt trädgårdsavfall. Även farligt avfall, inklusive el-avfall utanför producentansvaret, ingår i kommunens ansvarsområde. Dessutom innefattar kommunens ansvar insamling och behandling av slam från små avloppsanläggningar och latrin. Driften av återvinningscentralerna i de fyra kommunerna ligger under det kommunala ansvaret.

Kommunen ansvarar även för avfall som genereras inom sina egna verksamheter, såsom avfall från skolor och förskolor, samt material som uppstår från halkbekämpning och snöröjning.

Normalt sett hämtas kommunalt avfall vid fastighetsgränser, men där det är trångt eller där det av andra skäl kan vara svårt att hämta kan hämtning ske från platser som delas av flera fastighetsägare.

Under 2022 samlades 529 kg kommunalt avfall in per person in i kommunerna. Detta inkluderar grovavfall. En knapp fjärdedel av det kommunala avfallet, 35 procent materialåtervinns inklusive biologisk behandling men den största delen, ca 65 procent, används för energiåtervinning, dvs förbränning där energin tas till vara i form av el och värme. Matavfallet, som utgör ca 11 procent av det kommunala avfallet, rötas till biogas. Endast en liten del, ca 0,1 procent, av det kommunala avfallet deponeras.

Från och med den 1 januari 2024 utökas kommunernas ansvar gällande insamling av förpackningar och matavfall från hushåll. Insamling kan ske antingen genom fastighetsnära åtgärder eller vid särskilda insamlingsplatser.

Andra avfallsslag som omfattas av producentansvar är el-avfall, batterier, läkemedel, strålkällor, bilar och däck. Ansvaret för att bygg- och rivningsavfall behandlas på rätt sätt ligger på den som genererar avfallet, men från och med 2023 ingår även sådant avfall som uppkommit i icke yrkesmässig verksamhet i det kommunala ansvaret.

2 Geografiskt läge

Alla kommunerna ligger i Bohuslän, Västra Götaland och Lysekil, Sotenäs och Tanum är utpräglade kust och turistkommuner med en stor andel fritidshus medan Munkedal är en mer typisk mindre landsbygdskommun med en stor andel småhus.

3 Befolkning och bebyggelse

Nedan redovisas demografisk statistik om kommunerna 2022.

TABELL 1. DEMOGRAFISK STATISTIK (ANTAL INVÅNARE OCH %-UELLAL ANDEL LÄGENHETER, SMÅHUS OCH FRITIDSHUS) FÖR LYSEKIL, MUNKEDAL, SOTENÄS OCH TANUM 2022

Ort	Antal invånare	Antal hushåll	Andel lägenheter	Andel småhus	Andel fritidshus
Lysekil	14 170	12 363	30%	34%	36%
Munkedal	10 578	6 419	22%	57%	21%
Sotenäs	9 160	9 502	17%	39%	44%
Tanum	13 013	13 193	12%	38%	51%
Summa	46 921	41 477	20%	40%	40%

4 Näringslivsstruktur

Näringslivet i kommunerna uppvisar en stor variation. I samtliga kommuner är kommunen den största arbetsgivaren. Se Tabell 2 nedan.

TABELL 2. BESKRIVNING AV LYSEKIL, MUNKEDAL, SOTENÄS OCH TANUMS NÄRINGSLIV OCH STÖRRE BRANSCHER.

	Dominerande branscher	Stora arbetsgivare
Lysekil	Produktion, byggverksamhet, besöksnäring, maritimvetenskap och teknik är dominerande verksamheter, småskaligt fiske, musselodling	Lysekils kommunen, Preem
Munkedal	Skiftande branscher där jordbruk har stor betydelse	Munkedals kommun, Arctic Paper och New Wave Mode AB.
Sotenäs	Marin livsmedelsindustri, bygg och hantverk, besöksnäring, produktion.	Sotenäs kommun, Orkla, Leröy Smögen Seafood, Lentab, Marenor.
Tanum	Näringslivet i Tanums kommun är väl differentierat. Många är små och medelstora och representerar olika branscher. De flesta inom handel och besöksnäring, bygg, tillverkning samt fiske och jord- och skogsbruk. Besöksnäring och handel har genom tillväxt på senare år blivit den alltmer dominerande näringen	Tanum kommun, NorDan AB, Sportshopen, Swedmount, Sportswear & Fashion AB, Tetra Pak Inventing AB, Tanum Strand, Tanum Hotel och konferensanläggning AB, Brixly AB, Derome Byggvaror & Träteknik AB

5 Allmänt om avfallsansvar

I miljöbalken (1998:808) 15 kap. 11 § står det att: "Den som hanterar avfall ska se till att hanteringen inte skadar eller orsakar risk för skada på människors hälsa eller miljön." Detta innebär en grundläggande skyldighet beträffande hanteringen av avfall. Därtill finns särskilt utpekade aktörer med ansvar i olika omfattning.

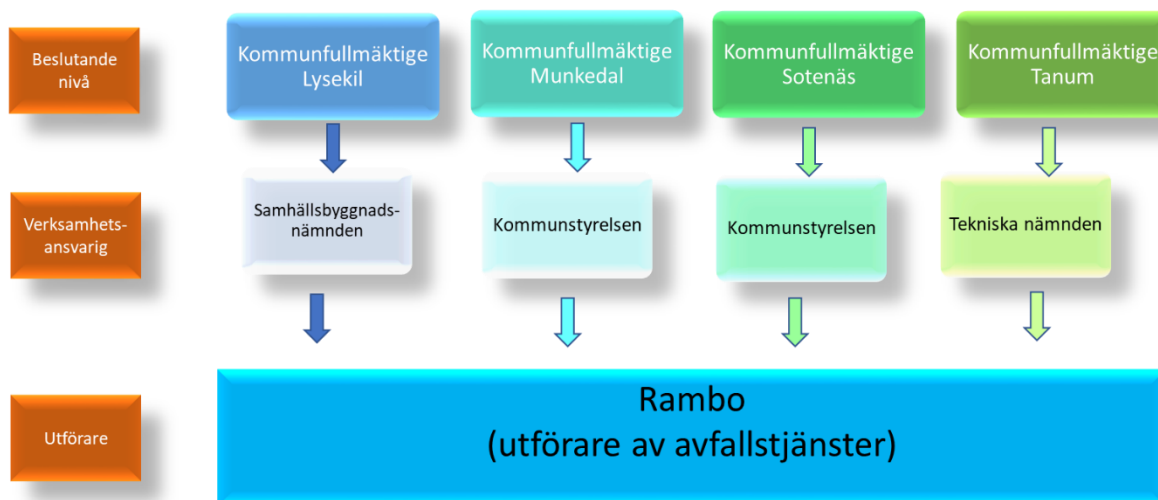
Kommunen ansvarar enligt 15:e kapitlet i miljöbalken för det som definieras som kommunalt avfall, vilket avser avfall från hushåll och sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll samt visst annat avfall enligt lagstiftningen. Kunskapen om var hushållsavfall uppkommer samt hur det samlas in och behandlas är god.

Övrigt avfall är avfallsinnehavarens ansvar. De har ansvar för att avfallet transporteras av en godkänd transportör och omhändertas på ett miljömässigt riktigt sätt. Detta gäller även för farligt avfall.

Ansvarsfördelningen i kombination med en alltmer komplex marknad som avfallsbranschen utgör innebär att kommunen har svårt att få en samlad kunskap om var verksamheternas avfall genereras och hur det omhändertas. Det finns en skyldighet att tillhandahålla sådana uppgifter på begäran, men det saknas resurser att samla in och sammanställa uppgifterna.

5.1 Ansvarsfördelning

Kommunfullmäktige har det övergripande ansvaret för hantering av avfall under kommunalt ansvar som uppstår i kommunerna. Det är kommunfullmäktige som beslutar om avfallstaxor, avfallsplan och avfallsföreskrifter. I de fyra kommunerna har verksamhetsansvaret fördelats olika. Se figur 1 nedan. I Sotenäs och Munkedal är det kommunstyrelsen som är verksamhetsansvarig medan Lysekil och Tanum har valt att lägga verksamhetsansvaret på Samhällsbyggnadsnämnden respektive den Tekniska nämnden. Utförare av verksamhetsansvar för alla fyra kommunerna är det gemensamt ägda bolaget Rambo AB.



FIGUR 1 . BILD ÖVER ANSVARFÖRDELNINGEN I DE FYRA KOMMUNERNA

6 Avfallsmängder

I detta kapitel redovisas uppkomna avfallsmängder inom kommunalt ansvar i kommunerna. Avfall som omfattas av kommunalt ansvar innefattar sju olika avfallskategorier; mat- och restavfall, returpapper/förpackningar, grovavfall, trädgårdsavfall, latrinavfall, slam och farligt avfall.

Avfallet (omfattat av kommunalt ansvar) som samlades in 2022 presenteras i Tabell 3 och 4. I Tabell 5 redovisas mängd avloppsslam i ton/år, torrhalt, behandlingsmetod och avsättning av slammet. Kommunalt avfall som samlats in för materialåtervinning, inkl. biologisk behandling redovisas i Tabell 6 som procent (%), år 2022 i enlighet med KOLADA. I Tabell 7 redovisas avfallsmängder per invånare för de fyra kommunerna jämfört med genomsnittet i Sverige. I Diagram 1 presenteras insamlade och behandlade mängder mat- och restavfall per kommun och år sedan 2015.

TABELL 3 INSAMLADE MÄNGDER AVFALL TILL OLIKA BEHANDLINGAR FRÅN KOMMUNERNA SOM OMFATTAS AV KOMMUNALT ANSVAR FÖR AVFALLSHANTERING. (EXKLUSIVE SLAM OCH FETT) ÅR 2022 TON/ÅR.

	Material- återvinning	Biologisk behandling	Energi- återvinning	Depon- ering	Annan behandling	Tot:
Mat och restavfall ¹		1 451	10 656			12 107
Returpapper och förpackningar ²	3 500					3 500
Grovavfall ³	2 236	0	4 548	2		6 786
Trädgårdsavfall ⁴		1 340				1 340
Latrinavfall ⁵		2				2
Farligt avfall totalt:			712	31		743
tryckimpregnerat trä ⁶			529			529
Asbets ⁷				31		31
övrigt farligt avfall ⁸			184			184
Summa ca	5 736	2 793	16 628	33	0	25 221
Lysekil	1 729	1 248	4 567	13	0	7 557
Munkedal	968	504	2 202	3	0	3 677
Sotenäs	1 376	233	4 358	10	0	5 977
Tanum	1 663	808	4 789	7	0	7 266

¹ AVSER MATAVFALL OCH RESTAVFALL ENLIGT AVFALL WEBS POSITIONER Å5 OCH Å1.

² AVSER RETURPAPPER OCH FÖRPACKNINGAR ENLIGT AVFALL WEBS POSITION I6.

³ AVSER GROVAVFALL ENLIGT AVFALL WEBS POSITIONER Å31, Å3 OCH D2.

⁴ AVSER TRÄDGÅRDSAVFALL ENLIGT AVFALL WEBS POSITIONER Å6, Å6A OCH Å2.

⁵ AVSER LATRIN ENLIGT AVFALL WEBS POSITION S8.

⁶ AVSER FARLIGT AVFALL ENLIGT AVFALL WEBS POSITION F4.

⁷ AVSER FARLIGT AVFALL ENLIGT AVFALL WEBS POSITION F9.

⁸ AVSER FARLIGT AVFALL ENLIGT AVFALL WEBS POSITIONER F2, F3, F10, F23 OCH F24.

TABELL 4 INSAMLAD MÄNGD SLAM OCH FETT I KOMMUNEN ÅR 2022, TON/ÅR

Biologisk behandling	Lysekil	Munkedal	Sotenäs	Tanum	Tot:
Slam från enskilda anläggningar ¹	13 304	5 879	3 554	9 964	32 701
Fettavskiljarslam ²	218	84	84	184	570

¹ Avser slam och fett enligt Avfall Webs position S7.

² Avser slam och fett enligt Avfall Webs position S9

TABELL 5. MÄNGD AVLOPPSSLAM I TON/ÅR, TORRHALT, BEHANDLINGSMETOD OCH AVSÄTTNING AV SLAMMET.

Biologisk behandling	Lysekil	Munkedal	Sotenäs	Tanum	Tot:
Avloppsslam (ton/år)	1 688	1 461	1 799	1 965	6 913
TS (%)	21 %	21 %	20 %	22 %	
Certifierat (Ja/Nej)	Nej	Nej	Nej	Nej	
Rötat (Ja/Nej)	Ja	Nej	Nej	Nej	
Åvsättning/återvinning	Åkermark	Åkermark	Åkermark		

TABELL 6 ANDEL AV AVFALLET SOM MATERIALÅTERVINNS, ANGIT SOM %

Kommunalt avfall som samlats in för materialåtervinning, inkl. biologisk behandling, andel (%), år 2022 ¹	
Lysekil	41%
Munkedal	43 %
Sotenäs	31%
Tanum	42 %

¹ ENLIGT UPPGIFT HÄMTADE FRÅN KOLADA

TABELL 7 INSAMLADE MÄNGDER AVFALL, KILO PER INVÅNAR, I KOMMUNERNA OCH GENOMSnitt FLR SVERIGE ÅR 2022 ¹

(Kg/inv)	Lysekil	Munkedal	Sotenäs	Tanum	Sverige ²
Restavfall	167	128	302	219	148
Matavfall	51	41	0	14	37
Förpackningar	74	56	72	62	54
Grovavfall inkl. trädgårdsavfall	201	126	180	175	163
Farligt avfall exkl. elavfall och batterier	19	5	13	16	7,5
Summa	511	444	568	487	420

¹ KÄLLA: AVFALL WEB (AVRUNDADE MÄNGDER)

² AVFALL SVERIGE: SVENSK AVFALLSHANTERING 2022 (AVRUNDADE MÄNGDER)

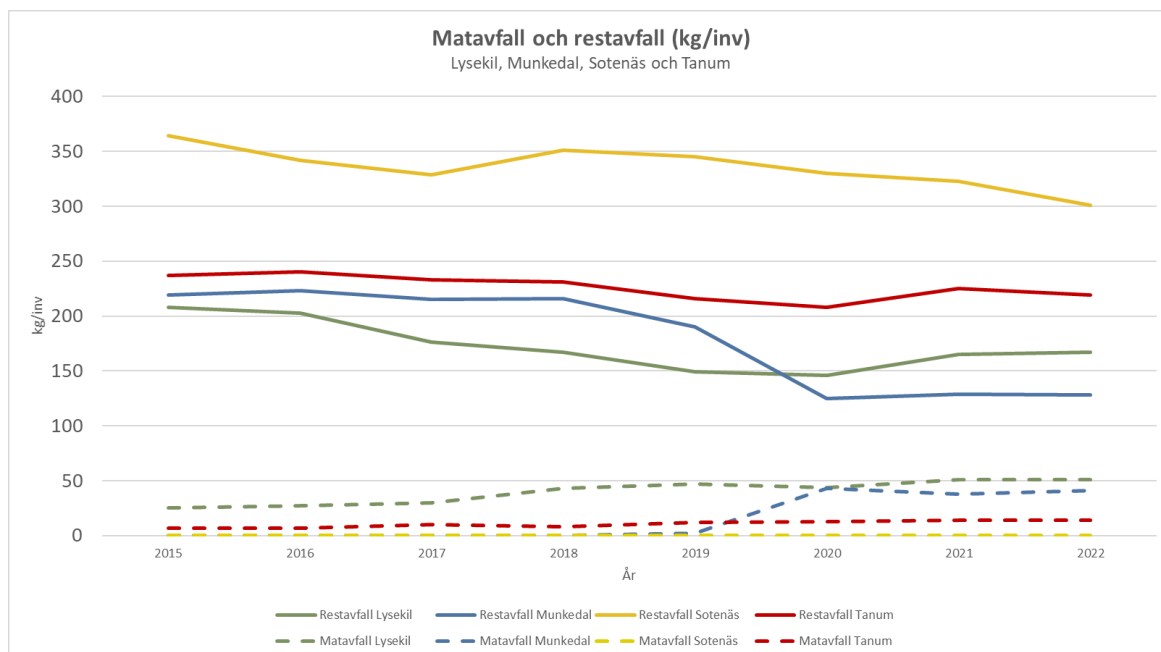


DIAGRAM 1 INSAMLADE OCH BEHANDLADE MÄNGDER MAT- OCH RESTAVFALL PER KOMMUN SEDAN 2015.

7 Insamlingsystem för hushåll

7.1 Mat- och restavfall

Hushåll i villa och fritidshus i Munkedal och Lysekil har vanligtvis två stycken fyrfackskärl.

I kärl 1 sorteras matavfall, restavfall, tidningar och metallförpackningar ut och i kärl 2 sorteras pappersförpackningar, plastförpackningar, ofärgade glasförpackningar, färgade glasförpackningar ut samt ljuskällor och batterier läggs i en elektronikbox som hängs på kärl

2. Kärl 1 töms varannan vecka och kärl 2 töms var fjärde vecka. Fyrfackskärlen töms med ett fordon som har fyra fack så att avfallet hålls sorterat. Alternativt kan hushållen i villa och fritidshus ha sortering för enbart mat- och restavfall i ett tvåfackskärl.

Där det är svårt för större transportbilar att ta sig fram samlas matavfall och restavfall in via KÄRLskåp dit avfallslämnarna får gå och lämna rest- och matavfall.

I Tanum samlas restavfall in i ett kärl och insamling av matavfall i kärl är ett frivilligt tillval. Invånarna i Tanum kan istället för separat kärl för insamling av matavfall välja hemkompostering. I Sotenäs finns enbart ett kärl för restavfall men ingen insamling av matavfall. Införande av fyrfackskärl pågår i Sotenäs och beräknas vara infört i Sotenäs 2023 och i Tanum 2024.

För boende i flerfamiljshusen i kommunerna sorteras inte mat- och restavfall ut i separata sopkärl i dagsläget.

Det insamlade mat- och restavfallet töms, omlastas och körs till behandlingsanläggning. Matavfallet behandlas genom rötning i biogasanläggning och restavfall energiåtervinns.

7.2 Grovavfall och trädgårdsavfall

Samlas in via Återvinningscentralerna i respektive kommun

Samlas in via Återvinningscentralerna i respektive kommun

7.3 Förpackningar

Från och med 1 januari 2024 är insamling av förpackningar ett kommunalt ansvar.

Insamling av förpackningar sker via återvinningsstationer, återvinningscentraler och en del fastighetsnära insamling beroende på boendeform. I Lysekil och Munkedal samlas förpackningar in med fyrfackskärl fastighetsnära för småhusägare.

I kärl 1 sorteras matavfall, restavfall, tidningar och metallförpackningar ut och i kärl 2 sorteras pappersförpackningar, plastförpackningar, ofärgade glasförpackningar, färgade glasförpackningar ut samt ljuskällor och batterier läggs i en elektronikbox som hängs på kärl 2. Kärl 1 töms varannan vecka och kärl 2 töms var fjärde vecka. Fyrfackskärlen töms med ett fordon som har fyra fack så att avfallet hålls sorterat

I den nya förordningen (SFS 2022:1274) om producentansvar på förpackningar ställs det krav på att förpackningar (papper, plast, glas och metall) ska samlas in fastighetsnära föra alla kommunernas invånare från och med 1 januari 2027.

7.4 Returpapper

Sedan 1 januari 2022 är insamling och behandling av returpapper ett kommunalt ansvar. Idag samlas det in via flerfackskärl i Lysekil och i Munkedal och via återvinningsstationer och återvinningscentraler i alla kommunerna.

7.5 Latrinavfall

I de fyra kommunerna har latrintömning och behandling utförts av Rambo AB på dispens av Länsstyrelsen. Dispens har upphört och det finns ett krav på förändring från Länsstyrelsen och från Arbetsmiljöverket. På grund av dessa krav pågår en avveckling av latrintjänsten.

7.6 Slam från enskilda avloppsanläggningar

Slam från enskilda brunnar samlas in med slamsugarbil. Tömning sker en gång per år för permanentboende och för fritidshus sker tömning vartannat år.

Insamlat slam töms på respektive reningsverk i kommunerna.

7.7 Fettavskiljarslam

Om stora mängder fett kommer ut i det kommunala vattennätet kan det orsaka problem, exempelvis stopp i ledningarna. För att undvika det ska fettavskiljare vara installerad på verksamhet som genererar större mängder fett, såsom restauranger, skolornas kök, m.m. Fettavskiljare ska tömmas regelbundet för att

upprätthålla en fullgod funktion, dock minst en gång per år eller i enlighet med VA-huvudmannens eller miljönämndens beslut och anvisningar.

7.8 Textilier

Det finns textilinsamling på återvinningscentralerna i alla kommunerna.

7.9 Farligt avfall

Farligt avfall från hushåll kan lämnas på kommunernas återvinningscentraler. Kommunernas gemensamma avfallsbolag, Rambo AB, hämtar det farliga avfallet från återvinningscentraler för omhändertagande och behandling.

8 Avfall från kommunernas verksamheter

Avfall från kommunal verksamhet utgörs till stor del av avfall som omfattas av kommunalt ansvar. Sådant avfall uppstår i den dagliga verksamheten på exempelvis förskolor, skolor, äldreomsorg, daglig verksamhet och kommunkontor. Det uppstår även kommunalt verksamhetsavfall från exempelvis avloppsreningsverk, fastighetsskötsel och vid driftsansvar av allmän platsmark.

Allt avfall som uppstår i den kommunala verksamheten har kommunen ansvar för. Det åligger respektive verksamhet att omhänderta sitt avfall. Det finns ingen samlad statistik på avfallsmängder från kommunernas verksamheter eftersom det i många fall inte vägs vid hämtning.

8.1 Munkedal:

8.1.1 Matavfall

Skolor, förskolor och boende har utsortering av matavfall som hämtas av Rambo. Lokalvården på kommunhuset och skolorna samlar in matavfall (papperspåsarna för matavfall) från personalutrymme etc. Kungsmarksskolan har egen kompost, en slags reaktorkompost.

8.1.2 Förpackningar (plast, papper, wellpapp, glas, metall) och returpapper/kontorspapper

Avfall i kommunhuset: Körs idag till ÅVC eller ÅVS av AME. Sortering sker.

Avfall från skolor, förskolor och omsorg: sorteras vid verksamheten och hämtas av RAMBO

8.1.3 Kommunens hantering av farligt avfall (exempelvis batterier, lysrör, elavfall, kemikalier, kanyler, läkemedel) som uppstår i kommunen.

Fastighet och Gata park hanterar farligt avfall, fastighet hämtar mellanlagrar sedan till ÅVC.

Varje transport anmäls till naturvårdsverket i deras app, det gäller alla transporter. Även inom organisationen

8.1.4 Vårdrelaterat avfall hanteras av verksamheter och eventuellt specialtransport

Stickande och skärande avfall beställer vi inom min enhet upphämtning av från Rambo vid behov. Läkemedel som kasseras lämnas till Apotek.

8.1.5 Avfall som berörs av sekretess

Läggs i avsett kärl för detta och körs som sekretess av Rambo till Renova i Göteborg för förbränning

8.1.6 Grovavfall

Tas omhand och körs till ÅVC av personal på fastighet.

8.1.7 Restavfall:

Hämtas av RAMBO vid verksamheterna. Restavfallet körs till förbränning i Uddevalla energi avfallsförbränningsanläggning.

8.1.8 Bygg- och rivningsavfall

Sköts av hantverkarna/entreprenörerna

8.1.9 Gallerrens från avlopp- och vattenreningsverk

Sköts av Västvatten. Exempelvis: Från avloppsreningsverken uppstår avfall i form av gallerrens som läggs i container och skickas till energiåtervinning.

8.1.10 Sand

Körs till återvinning i Trollhättan, Rangells i Båberg. Gata Park på Tekniska sköter det.

8.1.11 Avloppsslam mm

Slam från enskilda avlopp sköts av RAMBO. Det hämtas och körs till reningsverket i Munkedal. Munkedal Vatten AB sköter hanteringen av avloppsslam, de är en del av Västvatten. Slam körs dels ut på åkrar (600 ton) dels används det som jordförbättringsmedel (470 ton) Gallerrens tvättas och sorteras som restavfall och går till förbränning.

8.1.12 Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas energiproduktionsanläggning:

Restprodukter samlas upp i en sluten container på hårdgjord yta. Det körs till Heljestorp, Trollhättan, när containern är full. Ca 3ton/år Efter som pannorna endast eldar med biobränsle (Torrflis, Pellets) så uppstår inget farligt avfall.

8.1.13 Särskilt om avfall som uppstår vid skötsel av allmän platsmark (gata och park) och hamnverksamhet:

Vid gatusopning uppstår bland annat grus och löv vilket körs till Hästesked ÅVC för återvinning, till viss mån återbrukas det i verksamheten.

Vid parkskötsel uppstår park- och trädgårdsavfall som idag läggs på hög för att skapa volym till kompostering, planerar att kompostera i strängkompost.

Vid renhållning uppstår avfall från skräpplockning och tömning av papperskorgar. Detta körs till RAMBO Hästesked ÅVC som restavfall

Vid snöröjning samlas snö längs vägar, inga snötippor eller upplag

8.1.14 Asfalt

Vid arbeten då asfalt fräses bort eller tas bort på annat sätt finns de krav att entreprenörerna ska ta hand om det.

8.1.15 Schaktmassor

Återanvänds i största möjligaste mån eller läggs upp i tillfälliga upplag.

8.1.16 Rännstensbrunnar slamsugs

RAMBO suger brunnarna och avfallet från detta körs till Hästesked

8.1.17 Övergivna bilar

Parkeringsbolaget tar hand om långvarigt felparkerade. Antingen till uppställningsplats eller demontering/skrot

8.1.18 Dumpat avfall på allmän platsmark

Hämtas av Gata Marks personal och sorterar skickar till Hästesked ÅVC

8.1.19 Kommunernas fritidsbåtshamnar

Båthamnen drivs av båtklubb

8.2 Lysekil

8.2.1 Matavfall

Tillagningskök har fettavskiljare installerad och töms enligt rutin. Matavfallet sorteras ut i matsalen på fastighet i Dalskogen. Hämtningen sker fastighetsnära.

8.2.2 Förpackningar (plast, papper, wellpapp, glas, metall) och returpapper/kontorspapper

Sorteras ut och hämtas fastighetsnära

8.2.3 Kommunens hantering av farligt avfall (exempelvis batterier, lysrör, elavfall, kemikalier, kanyler, läkemedel) som uppstår i kommunen.

Insamling av farligt avfall sker på alla arbetsplatser och kommunernas vaktmästeri- och fastighetsskötare har ansvar för intern transport till en "hubb" som fungerar som hämtningsplats för den privata aktören. Kommunen erhåller statistik på allt farligt avfall som hämtas.

8.2.4 Avfall som berör sekretess

Samlas in och strimlas och bränns sedan.

8.2.5 Grovavfall

Hämtning sker fastighetsnära. Sorteras och hämtas fastighetsnära.

8.2.6 Restavfall

Sorteras och hämtas fastighetsnära.

8.2.7 Bygg- och rivningsavfall

Sorteras och hämtas fastighetsnära.

8.2.8 Gallerrens från avlopp- och vattenreningsverk

Gallerrenset hämtas och transporteras till Siviks avfallsanläggning, där det sedan körs vidare till Uddevallas värmeverk.

8.2.9 Sand

Sandfånget hämtas av Rambos slamfordon, som sedan lämnar det på Sivik för avvattning. Därefter används det som vägförbättringsmaterial på deponin.

8.2.10 Avloppsslam

Gällande avloppsslam så är Rambo idag transportör av slammet och mellanlagrar det på Sivik för hygienisering, varifrån det sedan körs vidare av Ragn-Sells. En slamupphandling pågår. Idag sprids slammet på åkermark, och för att kunna fortsätta med det behöver slammet vara Revaqcertifierade. Idag går det inte att bli Revaqcertifierade eftersom lakvattnet från Sivik avfallsanläggning är anslutet. Sannolikt kommer slammet under tiden innan lakvattnet är bortkopplat användas till jordförbättringsmedel.

8.2.11 Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas energiproduktionsanläggning
Finns ej.

8.2.12 Särskilt om avfall som uppstår vid skötsel av allmän platsmark (gata och park) och hamnverksamhet

Vid gatusopning uppstår bland annat grus och löv. Exempelvis: som transporteras till återvinningscentral för materialhantering. Grus lämnas som miljöavfall på Sivik.

Vid parkskötsel uppstår park- och trädgårdsavfall. Exempelvis: som transporteras till återvinningscentral för materialhantering. Tas om hand av Leva, komposteras på Leva Fraktioneras ut för att återanvändas.

Vid renhållning uppstår avfall från skräpplockning och tömning av papperskorgar. (anna)Exempelvis: Detta avfall hanteras som brännbart avfall och skickas till energiåtervinning/förbränning. Lämnas till Rambo som brännbart.

Vid behov på särskilda snöupplag.

8.2.13 Asfalt

Går till deponi eller återvinning.

8.2.14 Schaktmassor

Vita massor (ej miljöfarliga) tex matjord, återvinns i nya projekt. Lera lämnas på deponi, bergtäkt.

8.2.15 Avfall från rännstensbrunnar

LEVA anlitar Rambo som lägger det på deponin Sivik.

8.2.16 Övergivna bilar

Skrotas hos bilskrot eller säljs på exekutiv auktion.

8.2.17 Avfall dumpat avfall på allmän platsmark

Samlas upp och transporteras till återvinningscentral för materialhantering om det är möjligt.

8.2.18 Avfall vid kommunens fritidsbåtshamnar

Kärlekskåp/containrar (hushållssopor) finns i hamnarna, viss sortering.

8.2.19 Avfall från muddring

Inte varit aktuellt än med görs i samråd med länsstyrelsen och aktuellt avfallsföretag

8.3 Sotenäs

8.3.1 Matavfall

Möjligheten till att sortera matavfall införs i Sotenäs hösten 2023, i och med att fyrfacksinsamling införs.

Förändring av soprummen begärs i samband med investeringsäskandet inför 2024.

Fettavskiljare finns på vissa ställen och töms enligt nedan:

Hunneboskolan 2 ggr/år,

Hunnebohemmet 3 ggr/år,

Smögens fiskeauktion 2 ggr/ år,

Solhagen 1 g/år,

Kvarnbergshemmet 1 g/år.

8.3.2 Förpackningar (plast, papper, wellpapp, glas, metall) och returpapper/kontorspapper

Sorteras ut på nästan alla kommunala arbetsplatser. Hämtning sker fastighetsnära.

Sorteras ut vid flera lokaler, men på en del ställen krävs ombyggnation av soprum. Förändring av soprummen begärs i samband med investeringsäskandet inför 2024.

8.3.3 Kommunens hantering av farligt avfall (exempelvis batterier, lysrör, elavfall, kemikalier, kanyler, läkemedel) som uppstår i kommunen.

Vaktmästare hanterar mindre mängder som lämnas till återvinningscentralen. Transporten har anmälts till Länsstyrelsen och rapporteras enligt rutin till Naturvårdsverket.

8.3.4 Avfall som berörs av sekretess

Strimlas och slängs och vid större mängder slängs det i särskilda sekretessbehållare via inköpt tjänst.

8.3.5 Grovavfall

Fastighets- och anläggningsenheterna har containrar beroende på fraktion på sina anläggningar.

8.3.6 Restavfall:

Samtliga kommunala verksamheter har behållare eller containers för restavfall. Hämtning sker fastighetsnära.

8.3.7 Bygg- och rivningsavfall

Uppstår vid projekt, lite kör vi själva. Vid ombyggnationsprojekt (Hunnebohemmet) hanterar entreprenören själva avfallet.

8.3.8 Gallerrens, avlopp- och vattenreningsverk

Sköts av Västvatten.

Från avloppsreningsverken uppstår avfall i form av gallerrens som läggs i container och skickas till energiåtervinning.

8.3.9 Sand

Sand som samlas upp i sandfång blandas vanligtvis in i jordmassor.

8.3.10 Avloppsslam mm

Slammet rötas i en biogasanläggning och används därefter inom olika områden beroende på dess kvalitet. Vid bra kvalitet läggs det på åkermark

8.3.11 Särskilt om avfall som uppstår från kommunernas energiproduktionsanläggning:

Uppgift saknas

8.3.12 Särskilt om avfall som uppstår vid skötsel av allmän platsmark (gata och park) och hamnverksamhet:

Vid gatusopning uppstår bland annat grus och löv som transporteras till återvinningscentral för materialhantering. Läggs på upplag vid anläggning i Hunnebostrand och återanvänds.

Vid parkskötsel uppstår park- och trädgårdsavfall som transporteras till återvinningscentral för materialhantering. Transporteras till anläggning i Hunnebostrand för hantering, det är dock mindre än 1000 ton.

Detta avfall hanteras som brännbart avfall och läggs i container hos anläggningsenheten för energiåtervinning/förbränning.

Inga större mängder som samlas i kommunen.

8.3.13 Asfalt

Entreprenör som bryter upp asfalt återför det till asfaltsverken.

8.3.14 Schaktmassor

Återanvänds vanligen där de tagits från. Västvatten har en del massor vid anläggningsenheten på Klippsjön för att återanvända i andra projekt. Det är dock mindre än 1000 ton om året och de ligger inte längre än 1- 1 1/2 år.

8.3.15 Rännstensbrunnar slamsugs

RAMBO suger brunnarna och avfallet från detta körs till Hogenäs.

8.3.16 Övergivna bilar

Skrotas hos bilskrot eller säljs på exekutiv auktion.

8.3.17 Dumpat avfall på allmän platsmark

Omhändertats av anläggningsenheten, samlas upp och transporteras till återvinningscentral för materialhantering om det är möjligt.

8.3.18 Kommunernas fritidsbåtshamnar

Kärlskåp/containrar (hushållssopor) finns i hamnarna, viss sortering. Sugtömningsanordningar finns vid 4 ställen.

8.3.19 Muddring

Görs ej, och om det görs så hanteras det via extern entreprenör, enligt miljötillstånd.

8.4 Tanum

8.4.1 Matavfall

Sorteras ut på i princip alla förskolor, skolor, äldreomsorg och kommunkök. Även de allra flesta personalmatsalar har utsortering av matavfall. Hämtning sker fastighetsnära.

Tillagningskök har fettavskiljare installerad och töms enligt rutin. Avtal för detta administreras av fastighetsavdelningen

Tanumbostäder AB: Lagkrav 2024 på utsortering av matavfall från våra hyresgäster. Rambo har dock inte en fordonsflotta för detta förrän tidigast till hösten 2024.

8.4.2 Förpackningar (plast, papper, wellpapp, glas, metall) och returpapper/kontorspapper

Sorteras ut på nästan alla kommunala arbetsplatser. Hämtning sker fastighetsnära genom RAMBO.

Tanumbostäder AB: Utsortering av alla förpackningar på ca 50% av fastigheterna, alla områden har dock minst sortering av tidningar och papp. Fortsatt utökning av förpackningar sker fram tom 2027 i enlighet med då lagkrav införs.

8.4.3 Kommunens hantering av farligt avfall (exempelvis batterier, lysrör, elavfall, kemikalier, kanyler, läkemedel) som uppstår i kommunen.

Insamling av farligt avfall sker på alla arbetsplatser och kommunernas vaktmästeri- och fastighetsskötare har ansvar för intern transport. Transporter för farligt avfall och farligt gods ombesörjas av RAMBO. Kommunen erhåller statistik på allt farligt avfall som hämtas.

Tanum hamn: Intern transport till en "hubb" som fungerar som hämtningsplats inom kommunförrådet.

8.4.4 Avfall som berörs av sekretess

Strimlas och hanteras som returpapper.

8.4.5 Grovavfall

Körs antingen i egen regi till återvinningscentral för sortering eller slängs i avsedda containers som står inhägnat på kommunernas område. Den största delen av det avfall som samlas in vid lokalvård består av restavfall från städning och tömning av papperskorgar.

Tanum hamnar AB: Körs i egen regi till återvinningscentral för sortering

8.4.6 Restavfall:

Samtliga kommunala verksamheter har behållare eller containers för restavfall. Hämtning sker fastighetsnära.

8.4.7 Bygg- och rivningsavfall

Avfall som uppstår vid byggnation, rivning eller renovering av kommunens och de kommunala bolagens fastigheter transporteras till återvinningscentral. Transporten sker antingen i egen regi, genom utförande entreprenör, eller av godkänd transportör.

8.4.8 Gallerrens, avlopp- och vattenreningsverk

Avfall i form av gallerrens hämtas och transporteras av RAMBO till Uddevalla Energi.

8.4.9 Sand

Sand som uppkommer i verksamheten (?) förvaras i container och transporteras av Rambo till Siviks återvinningscentral pumpas från sandfånget till sandtvätten. Därefter leds den tvättade sanden till en container för vidaretransport till Rambo. Sanden används inom Siviks avfallsanläggning.

8.4.10 Avloppsslam mm

Avvattnat slam och rens hämtas av det kommunala avfallsbolaget Rambo. Det avvattnade slammet transporteras i container med lastbil till Tyft avfallsanläggning för mellanlagring, och hämtas där av Ragnsells för vidare behandling. Produkten används som anläggningsjord.

8.4.11 Särskilt om avfall som uppstår vid skötsel av allmän platsmark (gata och park) och hamnverksamhet

Vid gatusopning uppstår bland annat grus och löv. Gatusopning sker av entreprenör som ansvarar för transporter till återvinningscentral.

Vid parkskötsel uppstår park- och trädgårdsavfall. Beroende på omfattning och typ av material. Visst trädgårdsavfall transporteras till återvinningscentral för återvinning eller destruktion (invasiva arter)

Ris, kvistar och kvävefattigt material lagras på risupplag.

Tanum hamnar AB: Transporteras till återvinningscentral för materialhantering.

Vid renhållning uppstår avfall från skräpplockning och tömning av papperskorgar. Detta avfall hanteras som brännbart avfall och skickas till energiåtervinning/förbränning.

Tanum hamn: Detta avfall hanteras som brännbart avfall och skickas till energiåtervinning/förbränning.

Vid snöröjning samlas snö. Vid behov på särskilda snöupplag. Detta är dock sällan ett behov i vår kommun då snön oftast smälter undan. upplag

8.4.12 Asfalt

Uttjänt asfalt körs till deponi, beroende på asfaltens beskaffenhet kan den där behandlas olika. Utsedd entreprenör ska innan etablering på arbetsplats överlämna förslag till objektsanpassad kvalitets- och miljöplan

med kontrollprogram för kvalitets- och miljöarbetet samt egenkontroll för produktion. Detta ingår i de kontraktsvillkor som kommunen avtalar.

8.4.13 Schaktmassor

Schaktmassor som uppkommer i samband med entreprenader hanteras av ansvarig entreprenör. Utsedd entreprenör ska innan etablering på arbetsplats överlämna förslag till objektsanpassad kvalitets- och miljöplan med kontrollprogram för kvalitets- och miljöarbetet samt egenkontroll för produktion. Detta ingår i de kontraktsvillkor som kommunen avtalar

8.4.14 Rännstensbrunnar slamsugs

Slamsugning av brunnar sker på entreprenad. I kommunens fall så används Rambo som i sin tur hanterar överblivet slam, grus eller sand.

8.4.15 Övergivna bilar

Bilar som omhändertas av kommunen enligt rutinen för flytt av fordon tas till uppställningsplats hos företag som hanterar skrotning av fordon. Om flyttning övergår till ett ärende där fordonets ska skrotas sker detta hos samma företag. Skrotningen ska föregås av beslut i Tekniska nämnden.

Övergivna båtar

Transporteras till återvinningscentral för materialhantering.

8.4.16 Dumpat avfall på allmän platsmark

Samlas upp och transporteras till återvinningscentral för materialhantering om det är möjligt.

8.4.17 Kommunernas fritidsbåtshamnar

Följer lagstadgade regler för mottagning av avfall från fritidsbåtar och krav på avfallshanteringsplan. Kärlskåp eller containrar för hushållssopor finns i hamnarna, viss sortering. Sugtömningsanordningar finns vid 4 ställen.

8.4.18 Muddring

Arbeten där muddring krävs upphandlas och uppkomna muddermassor hanteras av utförande entreprenör.

9 Producentansvarsavfall som kommunen inte ansvarar för

I Sverige tillämpas producentansvar vilket innebär att den som tillverkar eller importerar en produkt ska se till att avfallet minskar och att det avfall som uppkommer samlas in och behandlas. Syftet med producentansvar är att det ska motivera producenterna att ta fram produkter som är resurssnåla, lättare att återvinna och som inte innehåller miljöfarliga ämnen. Producenterna ansvarar därför för insamlingssystemet för det avfall uppstår. Producentansvaret omfattar idag förpackningar, elektriska och elektroniska produkter, batterier, däck, bilar, läkemedel och radioaktiva produkter. Från och med 1 januari 2024 är insamling av förpackningar ett kommunalt ansvar, för information om förpackningar se under kommunalt avfall.

TABELL 8 PRODUCENTANSVARSMATERIAL INSAMLAT I KOMMUNERNA SEPARAT OCH TOTALT 2022 ANGIVET I TON/ÅR. STATISTIK EL-KRETSSENS HÄMTPLATSPORTAL. TOTALA MÄNGDER INSAMLAT ELEKTRONIKAVFALL FRÅN VERKSAMHETER OCH HUSHÅLL.

2022 (ton/år)	Lysekil	Munkedal	Sotenäs	Tanum	Tot
Däck (2022)	18	39,9	32,4	18,1	87,4
Bärbara batterier	7,5	3,4	6,7	2,2	16,6
Bilbatterier	19,4	10,7	12,6	24,4	66,9
Diverse elektronik	102	70,6	151	81	405
Kyl och frys	26	15,8	29	32,2	102,9
Vitvaror	66	33	59	81	240
Lågenergilampor/lysrör	3,4	0,6	2,3	0,8	7,1
Led och glödlampor	1,5	0,7	1,9	0,7	4,8
Professionell elektronik					
Bilar (skrot- och uttjänta)	-	-	-	-	
Läkemedel	-	-	-	-	
Summa	482	444	633	564	412

9.1 Däck

Insamling sker på däckverkstäder eller på kommunernas återvinningscentraler. Insamlade däck transporteras till Ragn-Sells anläggning i Häljestorp i Trollhättan och därifrån vidare till materialåtervinning genom Svensk Däckåtervinning. Av de insamlade däcken så materialåtervinns ca 25 %. Ca 65 % används som bränsle (energiutvinning), dels i värmekraftverk och dels i cementindustrin och stålet i däcken tas tillvara för att minimera uttag av nytt stål.

9.2 Bärbara batterier

Bärbara batterier samlas in i batteriholkar på återvinningsstationer och återvinningscentraler samt i vissa butiker i kommunerna. De transporteras vidare till behandlingsanläggning för sortering och bearbetning för material- och energiåtervinning. Allt elavfall går vidare till behandlingsanläggning för sortering och bearbetning för material och energiåtervinning genom El-kretsens AB försorg.

9.3 Bilbatterier

Inlämning på återvinningscentral eller i retur i butik vid inköp av nytt bilbatteri. Vidare till behandlingsanläggning för sortering och bearbetning för material- och energiåtervinning. Alla batterier går vidare till behandlingsanläggning för sortering och bearbetning för material och energiåtervinning genom Boliden-Bergsö försorg.

9.4 Diverse elektronik

Diverse elektronik är den största återvinningsgruppen inom elavfall. Det är små och medelstora produkter som återfinns i hemmet, exempelvis datorer, tv-apparater, leksaker, mobiltelefoner dammsugare mm. Alla butiker som säljer ny elektronik måste ta emot och återvinna uttjänta eller trasiga elprodukter. I mindre butiker gäller en mot en-principen, alltså de återvinner din gamla elandborste när du köper en ny. Större butiker (till exempel elektronikkedjor) måste ta emot uttjänta eller trasiga elprodukter oavsett om du handlar nytt eller inte.

Kommunernas återvinningscentraler tar också emot elavfall. Allt elavfall går vidare till behandlingsanläggning för sortering och bearbetning för material och energiåtervinning genom El-kretsens AB försorg.

9.5 Kyl och frys

Hit räknas all kylutrustning så som kylar och frysar. Insamling sker på kommunernas återvinningcentraler och i vissa butiker. Olika typer av omhändertagande beroende på produkt. Kommunernas återvinningscentraler tar emot kyl och frys. Allt elavfall går vidare till behandlingsanläggning för sortering och bearbetning för material och energiåtervinning genom El-kretsens AB försorg.

9.6 Vitvaror

Hit räknas t.ex. spisar, tvättmaskiner, torktumlare m. fl. Insamling på återvinningscentral och i vissa butiker. Olika typer av omhändertagande beroende på produkt. Kommunernas återvinningscentraler tar emot vitvaror. Allt el-avfall går vidare till behandlingsanläggning för sortering och bearbetning för material och energiåtervinning genom El-kretsens AB försorg.

9.7 Lågenergilampor, lysrör, led och glödlampor

Här ingår alla typer av smålampor, lysrör och lågenergilampor. Kommunernas återvinningscentraler tar emot alla typer av glödlampor, led-lampor och lysrör. Vissa butiker tar också emot glödlampor och lysrör. Allt el-

avfall går vidare till behandlingsanläggning för sortering och bearbetning för material och energiåtervinning genom El-kretsens AB försorg.

9.8 Professionell elektronik (insamlat av elkretsen)

Professionell elutrustning är sådan elektronik som inte används i privata hushåll och som inte är ett av undantagen i förordningen om producentansvar om elutrustning.. Exempel på professionell elutrustning kan vara utrustning för sjukhus såsom sängar, röntgenapparater och annat med inbyggd elektronik. Det kan vara laboratorieutrustning, upplysta vägskyltar, White boards för skola, kassaapparater eller kontrollinstrument för industri.

El-Kretsen AB samlar in professionell el-utrustning på frivillig basis. De erbjuder insamling, administration och rapportering.

10 Övrigt avfall som kommunen inte ansvarar för

Övrigt avfall avser avfall som inte omfattas av kommunalt ansvar eller producentansvar. Detta avfall utgörs av verksamhetsavfall från exempelvis företag i samband med drift. Det handlar bland annat om avfall från jordbruk och andra ideella näringar, bygg- och anläggningsverksamhet, fastighetsskötsel, tillverkande industri och energiutvinning. Avfallet samlas in av entreprenörer på uppdrag av den enskilde verksamheten och transporteras vidare till avfallsanläggningar för omhändertagande. Det saknas uppgifter om mängden övrigt avfall som uppstår i kommunen.

11 Anläggningar för avfallsförebyggande

Kommunerna och Rambo har startat återvinning av byggmaterial som drivs av Rambo och arbetsmarknadsförvaltningen. På byggåtervinningen tas byggmaterial om hand genom att klassificera, sortera och sälja det vidare. Här kan invånare köpa begagnade takpannor, tegel, dörrar, fönster, vvs-material, grovvirke och annat likvärdigt material. Insamling sker idag på Hästesked i Munkedal där kommuninvånare och företag kan lämna in material.

I Lysekil har kommunen startat ett återbruksprojekt tillsammans med Rambo. Material som lämnas in för återbruk på Siviks Återvinningscentral körs till kommunens återbruksprojekt, Framsikten. Här repareras, återbrukas och återvinns de inlämnade sakerna och därefter säljs de i Framsiktens butik.

I Tanum finns fritidsbanken. Fritidsbanken är som ett bibliotek, fast med sport- och friluftsprylar. Här kan man låna utrustning för en aktiv fritid, som t.ex. skidor, skridskor, inlines, flytvästar, tält, bollar av olika slag, klubbor, fiskespön, fotbollsskor, hjälmar, stormkök och mycket mer.

I kommunerna finns också privata secondhandbutiker, skomakeri, lagning av mobiltelefoner och annan IT-utrustning samt cykel- och bilverkstäder.

12 Kommunala anläggningar för avfallshantering

12.1 Återvinningscentraler

Det finns sju återvinningscentraler i kommunerna, Lysekil, Munkedal, Sotenäs och Tanum som drivs av Rambo AB. Dessa är lokaliserade till:

Lysekil: Skaftö Återvinningscentral och Siviks Återvinningscentral

Munkedal: Hästesked Återvinningscentral

Sotenäs: Malmön Återvinningscentral och Hogenäs Återvinningscentral

Tanum: Hamburgsunds Återvinningscentral och Tyft Återvinningscentral

Alla hushåll i Rambo-regionen har årligen 12 "kostnadsfria" besök på åvc. Bomsystem med begränsning av antal besök infördes vid årsskiftet 2022/2023.

12.2 Återvinningsstationer:

Hushåll som inte har tillgång till fastighetsnära insamling kan lämna förpackningar på Förpackningsinsamlingens (FTI:s) återvinningsstationer. Återvinningsstationerna är ofta placerade vid butiker eller i anslutning till genomfartsvägar. I kommunerna finns totalt 56 återvinningsstationer (varav i Lysekil 18 stycken, i Munkedal 7 stycken, Sotenäs 11 stycken och i Tanum 20 stycken).

Lysekil	ÅVS	Adress	Ort
1	Brastad Bussterminalen	Bussterminalen	Brastad
2	Brastad Rixö	Rixö	Brastad
3	Brastad Sågvägen	Sågvägen	Brastad
4	Brodalen Preem	Preem	Brodalen
5	Dalskogen		Dalskogen
6	Lyse Vid SJ	Vid SJ	Lyse
7	Lysekil Slättens fotbollsplan P-plats	Slättens fotbollsplan, P-plats	Lysekil
8	Lysekil Färgaregatan Daghemmet	Färgaregatan, Daghemmet	Lysekil
9	Lysekil Boviks skola P-plats	Boviks skola, P-plats	Lysekil
10	Lysekil Fregattvägen	Fregattvägen	Lysekil
11	Grötö Järnvägsövergång	Grötö Järnvägsövergång	Lysekil
12	Lysekil Torpet	Torpet	Lysekil
13	Lysekil Tröten	Tröten	Lysekil
14	Skaftö Östersidan Korsvägen	Östersidan, Korsvägen	Skaftö
15	Skaftö Grundsund Skolan	Grundsund, Skolan	Skaftö
16	Skaftö Fiskebäckskil	Fiskebäckskil,	Skaftö
17	Lysekil Sälgvägen	Sälgvägen	Lysekil
18	Skaftö (ÅVC)	Lönndal	Skaftö

Munkedal	ÅVS	Adress	Ort
1	Dingle Dingle Idrottsplats	Idrottsvägen	Dingle
2	Hedekas Brandstation	Färgelandavägen	Hedekas
3	Hällevadsholm Bullarevägen	Bullarevägen	Hällevadsholm
4	Munkedals kommunförråd	Bruksvägen	Munkedal
5	Munkedal Östanvindsvägen	Östanvindsvägen	Munkedal
6	Hästeskedsmossen (ÅVC)	Håby-Torp 1	Munkedal
7	Östra Jonsängsvägen	Östra Jonsängsvägen	Munkedal

Sotenäs	ÅVS	Adress	Ort
1	Bohus Malmön Brandstationen	Brandstationen	Bohus Malmön
2	Bovallstrand	Pendelparkering	Bovallstrand
3	Hovenäset Klockaregatan	Klockaregatan	Hovenäset
4	Hunnebostrand Hedalen	Hedalen	Hunnebostrand
5	Reningsverket	Lökholmen	Hunnebostrand
6	Kungshamn Parkgatan	Parkgatan	Kungshamn
7	Kungshamn Valberget	Valberget	Kungshamn
8	Smögen ICA Nära	ICA Nära f.d. Ankaret	Smögen
9	Todderöd Bygdegården vid Todderödskola	Bygdegården vid Todderödskola	Todderöd
10	Väjern Parkeringen	Parkeringen	Väjern
11	Bohus-Malmön (ÅVC)		Bohus-Malmön

Tanum	Åvs	Adress	Ort
1	Vid kyrkan		Fjällbacka
2	Affären		Gerlesborg
3	Förbi kyrkan		Havstensund
4	Heestrand	Busshållplats-Heestrandnorra	Heestrand
5	Knäm		Knäm
6	Kville		Kville
7	Kämpersvik		Kämpersvik
8	Lur		Lur
9	ICA		Rabbalshede
10	Hol-backen		Resö
11	Sannäs		Sannäs
12	Lanthandeln		Sjöröd
13	Centrum		Tanumshede
14	Höjden/Furuvägen		Tanumshede
15	Vinbäck		Tanumshede
16	ICA		Östad
17	Tyft Avfallsanläggning (ÅVC)	Tyft 1	Tanumshede
18	Hamburgsunds (ÅVC)		Hamburgsund
19	Långtidsparkeringen	Repslagaregatan	Grebbestad
20	bakom bensinstationen Pump	Industrivägen	Hamburgsund

12.3 Aktiva deponier

Sivik är den enda deponin i regionen som är aktiv. Den är belägen i Lysekils kommun. Här tas enbart emot icke farligt avfall förutom asbest som också får deponeras.

12.4 Övriga avfallsanläggningar i kommunen

Det finns flera privata avfallsanläggningar i kommunen som är av stor betydelse för närsamhället. Miljönämnden har ansvar för tillsyn av verksamheter som hanterar avfall i kommunerna, med undantag för de verksamheter som är klassade som B-anläggning enligt miljöprövningsförordningen samt för gränsöverskridande transporter.

Kommun	Namn, ID/ Verksamhet	Typ/Avfallslag/avfallstyper	Verksamhetskod	Fastighetsbeteckning	Behandlingsmetod, hantering, verksamhet
Lysekil	Garnet Greenline AB	Mekanisk bearbetning och sortering av icke farligt avfall	90.80	LYSEKIL RYK 5:2	tvättar och siktar sand till ny produkt (blästersand)
Lysekil	Leva i Lysekil AB	Slam från vatten och avloppsrening		LYSEKIL,KROKEN 2:2	Renar avloppsvatten och dricksvatten
Lysekil	Meldgaard Recycling AB	Slagg-produkter från reningsverk		LYSEKIL RYK 5:2	Bolaget ska bedriva verksamhet inom återvinning och sortering av slaggprodukter från reningsverk och därmed förenlig verksamhet.
Lysekil	Siviks avfallsanläggning	Avfallsdeponi för icke-farligt avfall	90.300 (B), 90.160 (B), 90.100 (B), 90.45 (B), 90.70 (B), 90.140 (C), 90.40 (C)	LYSEKIL SIVIK 1:5	Deponin för icke-farligt avfall. Farligt avfall i form av asbest får också deponeras i en särskild deponicell i enlighet med 32 § i Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2004:10) om deponering m.m.
Munkedal	Hedekas Bil-demontering	Tömma, demontera och återvinna uttjänta motordrivna fordon	90.120	MUNKEDAL KINKHEM 2:2	Återvinna uttjänta motordrivna fordon i Munkedal
Munkedal	Sosibo AB	Samla in slam, flytande och fasta ämnen och avfall		MUNKEDAL DINGLE 1:106	Aktiebolaget ska utföra högtrycksspolningar, vakuumsugning och transport av flytande och fasta ämnen och avfall för privatpersoner, företag, kommuner, i och omkring norra Bohuslän och därmed förenlig verksamhet.
Sotenäs	Marin ÅVC	Förberedelse för återanvändning samt Lagring som en del av att samla in icke farligt avfall	90.29, 90.40	SOTENÄS HOVENÄS 1:365	
Sotenäs	Röds Traktorgrävning	Förberedelse för återanvändning samt Lagring som en del av att samla	90.80	SOTENÄS HOVENÄS 1:3	Schaktmassor
Sotenäs	Krickos Transport-tjänster AB	Grus och jord		SOTENÄS VÄGGA 2:55	Föremålet för bolagets verksamhet är att bedriva transporter och hantering av avfall,

Kommun	Namn, ID/ Verksamhet	Typ/Avfallslag/avfallstyper	Verksamhetskod	Fastighetsbeteckning	Behandlingsmetod, hantering, verksamhet
Sotenäs	Renahav Sverige Aktiebolag	Icke farligt avfall		SOTENÄS HASSELÖN 1:96	Renahav Sverige är verksam inom behandling och bortskaffande av icke-farligt avfall. Bolaget ska bedriva biogasframställning och processvattenrening samt konsultverksamhet inom miljöområdet.
Tanum	Hamburgsund ÅVC, Rambo AB	Mellanlagring farligt avfall	90.60	TANUM HAMBURGSUND 3:1	
Tanum	Viks Maskineri	Mellanlagring icke-farligt avfall	90.40	TANUM KÄMPERÖD1:178	
Tanum	CBo bildemontering	Tömmning/demontering/återvinning av fordon	90.120	TANUM SOTETORP 1:8	
	Remondis Sweden AB	Källsorterat avfall, restprodukter		TANUM TANUMSHED E 2:66	Bolaget utvecklar och bedriver service inom återvinningsområdet, materialåtervinning och handlar med restprodukter, fastighetsrenhållning, avfallstransporter och miljöhantering.
Tanum	Tanums Containerservice AB	Icke farligt avfall		TANUM TANUMSHED E 2:46	Bolaget skall driva lastbilsåkeri, närtransporter, huvudsakligen sopcontainers, ävensom idka därmed förenlig verksamhet.

BILAGA IV

NEDLAGDA DEPONIER



Bakgrund

De fyra kommunerna Lysekil, Munkedal, Sotenäs och Tanum som denna bilaga avser benämns härnäst som kommunerna.

Enligt Naturvårdsverkets vägledningsrapport 6760 till föreskrifterna bör det för varje deponi anges plats och namn. Vidare bör uppgifter anges om typ av avfall som deponerats, deponiklass, deponerade mängder, deponins utbredning och för vilken tidsperiod som deponin var i drift, förutsatt att dessa uppgifter finns tillgängliga.

De deponier som redovisas i denna bilaga är upplagsplatser som inte längre tillförs avfall.

Genomförd inventering och riskklassning

I kommunerna har inventering av nedlagda deponier gjorts. Några av deponierna har klassats utifrån risker och behov av åtgärder.

Den riskbedömning som gjorts av kommunerna och som redovisas i denna bilaga utgår i de flesta fall inte från Metodik för inventering av förorenade områden (MIFO). Kommunerna har gjort bedömningen enligt en fyrgradig skala med följande ungefärliga innebörd:

- 1 – Mycket stor risk, mätningar, undersökningar samt åtgärder behövs
- 2 – Stor risk, mätningar och undersökningar bör utföras för senare ställningstagande
- 3 – Måttlig risk, begränsade åtgärder behövs
- 4 – Liten risk, inga åtgärder behövs

Baserat på riskklassningen har kontroller utförts på vissa deponier och vid vissa deponier har även åtgärder vidtagits.

Det finns 6 stycken nedlagda kända deponier i Tanum, 3 stycken i Lysekil, 7 stycken i Sotenäs och 6 stycken i Munkedal. Totalt finns 20 stycken i riskklass 3, en i riskklass 4 och en i riskklass 2.

Se sammanställning i tabell 1-1 nedan.

TABELL 0-1

Kommun	Namn	ID	Typ/Avfallsslag	Fastighetsbeteckning	Planerade/ Genomförda åtgärder	Drifttid	Verksamhets- utövare	Risk- klass
Tanum	Hjälpesten	155741	kommunal avfallsdeponi	HJÄLPESTEN 4:11	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1957-1964	?	3
Tanum	Grebbestad I	155739	Industrideponier, kommunal avfallsdeponi	GREBBESTAD 2:297	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1930-1960	?	3
Tanum	Östad	155744	Industrideponier, kommunal avfallsdeponi	INLAG 1:1>1	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1964-1975	?	3
Tanum	Olseröd	155742	Industrideponier, kommunal avfallsdeponi	TANUMS-SÄM 2:3>3	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1959-1973	Tanums kommun	3
Tanum	Torsbo	155743	Industrideponier, kommunal avfallsdeponi	TORSBO 1:9	Avslutningsåtgärder genomförda 2001	1963-1974	fd Kville kommun	3
Tanum	Fjällbacka	155740	Industrideponier, kommunal avfallsdeponi	Fjällbacka 176:124(4+5), Fjällbacka 176:146, Fjällbacka 176:147, Fjällbacka 176:148, Fjällbacka 176:149, Fjällbacka 176:150, Fjällbacka 176:151, Fjällbacka 176:152, Fjällbacka 176:153 (fd	Tippen är täckt	1950-1963	?	2

				Fjällbacka 176:124), m.fl???				
Lysekil	Tronebacken	160284	Industrideponier, kommunal avfallsdeponi	LYSE-FISKEBÄCK 2:7	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1925-1960	?	3
Kommun	Namn	ID	Typ/Avfallsslag	Fastighetsbeteckning	Planerade/ Genomförda åtgärder	Drifttid	Verksamhets- utövare	Risk- klass
Lysekil	Brastad	160285	Industrideponier, kommunal avfallsdeponi	TUNTORP 11:1	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1950-1969	?	3
Lysekil	Skaftö	160286	Industrideponier, kommunal avfallsdeponi	LÖNNDAL 1:253	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1940- 1970(?)	?	3
Sotenäs	Ramsvik	155474	kommunal avfallsdeponi	HABY 1:9	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1940-1952	?	3
Sotenäs	Smögen I	155470	kommunal avfallsdeponi	SANDÖN 1:5	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1957-1959	?	3
Sotenäs	Smögen II	155471	kommunal avfallsdeponi	SANDÖN 1:1	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1959-1971	?	3
Sotenäs	Bovallstrand	155476	kommunal avfallsdeponi	KLEV 4:4	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1940-1957	?	3
Sotenäs	Hovenäset	155472	kommunal avfallsdeponi	HOVENÄS 1:259, HOVENÄS 1:5	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1940-1950	?	3
Sotenäs	Hunnebostrand	155475	kommunal avfallsdeponi	ELLENE 1:383, ELLENE 1:445, ELLENE S:4	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1950-1975	?	3

Sotenäs	Kungshamn	155469	kommunal avfallsdeponi	VÄGGA 2:262	Inventering avslutad - ingen åtgärd	1950-1960	?	3
Munkedal	Munkedal	155629	Otillåten deponi	MUNKEDAL 1:1	Inventering avslutad - ingen åtgärd	Oklart	?	3
Munkedal	Låssby	155628	Otillåten deponi	LÅSSBY 2:2	Inventering avslutad - ingen åtgärd	Oklart	?	3
Munkedal	Dingle	155627	kommunal avfallsdeponi	DINGLE 2:56	Inventering avslutad - ingen åtgärd	~1940-1970	?	3
Munkedal	Hedekas- Sandåker	155624	kommunal avfallsdeponi	KROKSTADS-SANDÅKER 1:21, KROKSTADS- SANDÅKER 1:22	Inventering avslutad - ingen åtgärd	?-1975	?	3
Kommun	Namn	ID	Typ/Avfallsslag	Fastighetsbeteckning	Planerade/ Genomförda åtgärder	Drifftid	Verksamhets- utövare	Risk- klass
Munkedal	Gadderöd	155626	kommunal avfallsdeponi	GADDERÖD 1:5	Inventering avslutad - ingen åtgärd	?-1940	?	4
Munkedal	Hällevadsholm	155625	kommunal avfallsdeponi	HÄLLEVADSHOLM 2:1	Inventering avslutad - ingen åtgärd	?-1970	?	3

BILAGA V

UPPFÖLJING AV TIDAGAR AVFALLSPLAN



**LYSEKILS
KOMMUN**



Munkedals
Kommun



Sotenäs kommun



**TANUMS
KOMMUN**

Samrådsversion

Mål i nuvarande avfallsplan, 2008–2023

Ett övergripande mål för avfallshanteringen i Rambo-regionen under de här åren har varit att öka andelen material som återvanns eller återanvändes. Mål och åtgärdsprogram har tagits fram inom fem prioriterade områden:”

1. **Farligt avfall:** Farligt avfall ska utsorteras och omhändertas på ett miljöriktigt sätt.
2. **Deponier:** Färre och bättre deponier 2010.
3. **Återvinning:** Återanvändning och materialåtervinning av hushållsavfallet ska öka på bekostnad av energiutnyttjande.
4. **Matavfall:** Matavfallet från hushåll, restauranger, storkök och butiker ska i ökande utsträckning behandlas biologiskt. En lokal produktion av fordonsgas, baserad på rötning av matavfall och avfall från livsmedelsindustrin, ska eftersträvas.
5. **Avloppsslam:** Slammet från de kommunala reningsverken ska i första hand nyttiggöras i närområdet. Fosforinnehållet ska i ökande utsträckning återföras till växtodling.

Mål 1, Farligt avfall

1. Farligt avfall ska utsorteras och omhändertas på ett miljöriktigt sätt.

Delmål		Kommentar	Status
1	Hushållens kunskap om hantering av farligt avfall ska öka. Mängden insamlat farligt avfall från hushållen ska öka med minst 5 procent från 2006 till 2010.	Ökat med 8 % inkl. asbest	
2	Mängden farligt avfall i blandat verksamhetsavfall som levereras till avfallsanläggningarna ska minska. Antalet rapporterade avvikelser (enligt Rambos verksamhetsledningssystem) per ton levererat avfall ska minska med minst 10 procent från 2006 till 2010.	Svårt att få fram data idag	

Åtgärd	Fastställd tidpunkt	Ansvar	Statusuppföljning 2022
Information till hushållen	Årligen	Rambo, kommunen/ansvarig nämnd	Information finns på Rambos hemsida och i olika utskick
Utreda och utveckla insamlingsystemen	2008-2009	Rambo, kommunen/ansvarig nämnd	”Samlaren” i affärer har ställts ut.
Information och rådgivning till företag/verksamheter	kontinuerligt	Rambo	Personal från Rambo är ute och informerar. Finns även info på hemsidan.

Mål 2, Deponier

Färre och bättre deponier 2010.

Delmål		Kommentar	Status
1	Vid utgången av 2008 ska deponierna på Hästesked och Hogenäs samt den nuvarande etappen på Tyft vara ur drift. Under 2009 ska slutbehandlingen vara påbörjad.	Genomfört	
2	Kvarvarande deponi på Sivik ska förbättras.	Genomfört	
3	Andelen som går till deponi av den totala avfallsmängden från Rambos ägarkommuner ska minska med minst 2 procent från 2006 till 2010.	2006 var det 11,3 % 2010 var det 0,4 % som gick på deponi.	

Åtgärd	Fastställd tidpunkt	Ansvar	Statusuppföljning 2022
Deponier avslutas och slutbehandling påbörjas	enligt fastställd anpassnings- och avslutningsplan	Rambo	Deponierna Hästskede, Tyft och Hogenäs har avslutats
Förbättring av deponier	enligt fastställd anpassnings- och avslutningsplan	Rambo	Nytt miljötillstånd i Sivik. Avleder dagvatten och renar lakvatten. Ny lag lakvattenrening innebär utökad rening.
Fortsatta ansträngningar att minska andelen avfall som går till deponi genom att öka nyttiggörandet, t.ex. bättre teknik för krossning och sortering av rivningsavfall.	kontinuerligt	Rambo	Material har krossats och använts som konstruktionsmaterial.

Mål 3, Återvinning

Återanvändning och materialåtervinning av hushållsavfallet ska öka på bekostnad av energiutnyttjande.

Delmål	Kommentar	Status
1 Andelen av hushållsavfallet som går till återanvändning eller materialåtervinning ska öka med minst 5 procent från 2006 till 2010.	2006 gick ca 12.000 ton och 2010 30.700 ton till återanvändning el. materialåtervinning dvs en ökning med 150 %	
2 Det nationella målet ska eftersträvas: Återvinning av minst 50 procent av hushållsavfallet 2010. (<i>genom materialåtervinning</i>)	2010 uppnåddes 39 % återvinning	
3 De system som producenterna tillhandahåller för insamling av tidningar och förpackningar ska fungera tillfredsställande och utvecklas.	4-fack systemet påbörjades tidigt. Har fler ÅVS:er än vad producenterna velat betala för	

Åtgärd	Fastställd tidpunkt	Ansvar	Statusuppföljning 2022
Information till hushållen	årligen	Rambo, kommunen /ansvarig nämnd	Skär kontinuerligt + kampanjer runt 4-fack systemet
Ökad tillgänglighet på återvinningscentralerna	2009	Rambo	Har ökat öppettiderna på Återvinningscentralerna.
Påverka producenterna för att förbättra insamlings-systemen och minska nedskräpningen	årligen	Rambo, kommunen/ansvarig nämnd	4-fack systemet påbörjades tidigt. Har fler ÅVS:er än vad producenterna velat betala för

Mål 4, Matavfall

1. Matavfallet från hushåll, restauranger, storkök och butiker ska i ökande utsträckning behandlas biologiskt.
2. En lokal produktion av fordonsgas, baserad på rötning av matavfall och avfall från livsmedelsindustrin, ska eftersträvas.

Delmål	Kommentar	Status
1	År 2010 ska minst 25 procent av matavfallet behandlas biologiskt. 12,5 %	
2	År 2015 ska det nationella målet uppnås: Minst 35 procent av matavfallet behandlas biologiskt. 7,3 %	
3	De kommunala verksamheterna (storköken) ska sortera ut sitt matavfall, med början 2009. Möjligheten har erbjudits. Frivilligt.	
4	En mindre anläggning för produktion av fordonsgas genom rötning av matavfall och avfall från livsmedelsindustrin ska uppföras. Fordonsgasen ska i första hand utnyttjas till kommunernas egna fordon och arbetsmaskiner. Detta har ej genomförts.	

Åtgärd	Fastställd tidpunkt	Ansvar	Statusuppföljning 2022
Hämtning av matavfallet från kommunala storkök införs	2009	Kommunen/ ansvarig nämnd	Storkök kan få hämtning av matavfall om de vill ha det. Kommunerna kräver det inte. Sotenäs har ingen matavfallsinsamling.
Utredning av förutsättningarna för hämtning och behandling av matavfall från hushåll samt restauranger och butiker	2008-2009	Rambo	Utredning genomfördes 2010-2012 om en egen röttningsanläggning. (Uddevalla Energi + Rambo kommunerna)
Informationskampanj för att få fler hushåll att kompostera sitt matavfall	2008-2009	Kommunen /ansvarig nämnd	Genomförde informationskampanj. Gått vidare till 4-facks system

Åtgärd	Fastställd tidpunkt	Ansvar	Statusuppföljning 2022
Inventering av fettavskiljare och utredning av omhändertagande och tömningsfrekvens	2008-2009	Kommunen/ ansvarig nämnd	Genomförs? Har lagts in i EDP för att kunna genomföra regelbundna hämtningar.
Utredning av förutsättningarna för rötning av matavfall, avfall från livsmedelsindustrin och slam från kommunernas avlopps-reningsverk, i syfte att producera fordonsgas.	2008-2009	Rambo	Rambo anställde resurs för att utreda frågan.

Mål 5, Avloppsslam

1. Slammet från de kommunala reningsverken ska i första hand nyttiggöras i närområdet.
2. Fosforinnehållet ska i ökande utsträckning återföras till växtodling.

Delmål	Kommentar	Status
1 Under åren 2008-2014 ska minst 25 procent av fosforföreningarna i slammet återföras till jord- och skogsbruk. Resterande del ska användas för framtagning av täckmassor.	Allt slam går idag ut på åkermark.	
2 Från och med 2015 ska det nationella målet uppnås: Minst 60 procent av fosforföreningarna återförs till jord- och skogsbruk.	Slammet går idag ut på åkermark.	
3 Avloppsslammet ska på sikt tas omhand i en röttningsanläggning för produktion av fordonsgas.	?	

Åtgärd	Fastställd tidpunkt	Ansvar	Statusuppföljning 2022
Arbeta för att få avsättning för minst 25 procent av slammet till växtodlingsändamål	kontinuerligt 2008-2014	Rambo	Slam tas idag hand om av Ragn-Sells som ombesörjer att slammet går ut på åkermark
Utreda möjligheterna för lokalt omhändertagande av slam.	2008-2009	Rambo, kommunen/ansvarig nämnd	Svårt att få ut slam på åkermark lokalt pga otillräckliga åkerarealer lokalt

BILAGA VI

FRAMTIDSPROGNOS



Samrådsversion

Innehållsförteckning

1.1	Koppling till lagkrav	3
2	Befolkningsprognos	3
2.1	Befolkning Lysekil	3
2.2	Befolkning Munkedal	4
2.3	Befolkning Sotenäs	4
2.3.1	Scenario Stor tillväxt	4
2.4	Befolkning Tanum	5
3	Prognos för verksamheter och näringsliv	5
3.1	Lysekil, näringsliv	6
3.2	Munkedal, näringsliv	6
3.3	Sotenäs, näringsliv	6
3.4	Tanum, näringsliv	7
4	Prognos över avfallsmängder	8
5	Behov av insamlingsystem och anläggningar för hantering av avfall under kommunalt ansvar	9
6	Fysisk planering	9
6.1	Översiktsplan, avfall- och återvinning	10
6.1.1	ÖP Lysekil Avfall	10
6.1.2	ÖP Munkedal Avfall	10
6.1.3	ÖP Sotenäs Avfall	10
6.1.4	ÖP Tanum Avfall	11

1 Koppling till lagkrav

Detta kapitel kopplar an till 10-11§§ i Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2020:6) om kommunala avfallsplaner om förebyggande och hantering av avfall. Framtidsprognosen innehåller en bedömning av behovet av nya insamlingssystem och anläggningar utifrån skärpa lagstiftningskrav och befolkningstillväxt.

2 Befolkningsprognos

Kommunerna i norra Bohuslän beräknas växa marginellt. Kommunernas sammanlagda folkmängd var 2021 47 000 och 2040 beräknas invånarantalet stiga med 600 invånare till 47 600 eller 1,3 %. (SCB:s befolkningsprognos 2022 för Västragötalandsregionen)

Kommunernas översiktplaner tar sikte mot år 2030/2040 för att kunna erbjuda olika bostäder. Den största andelen bostäder som byggts i kommunerna är fritidsbostäder som ökat med 27 % de senaste fem åren medan hushåll i en- och tvåfamiljshus ökade med 2,7 % och hushåll i flerbostadshus med 14 %.

TABELL 1 INVÅNARE I RAMBO-REGIONEN 2021 OCH PROGNOSEN 2040.

Kommun	Antal invånare 2021	Antal invånare 2040	ökning/minskning
Lysekil	14 300	13 900	-2,8%
Munkedal	10 600	10 600	0,0%
Sotenäs	9 100	9 500	4,4%
Tanum	13 000	13 600	4,6%
<i>Summa</i>	<i>47 000</i>	<i>47 600</i>	<i>1,3%</i>

2.1 Befolkning Lysekil

Kommunens målsättning är att planera för en svagt ökande helårsbefolkning. Ökningen ska ske i en takt som är ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar så att kommunens åtaganden kan tillgodoses och så att goda livsmiljöer kan bibehållas och utvecklas.

Antal invånare i Lysekils kommun den 31 december år 2020 var 14 366. Tre fjärdedelar av befolkningen bor i någon av tätorterna. Drygt hälften av kommunens invånare bor i centralorten Lysekil. Brastad är näst största tätort med knappt tretusen invånare.

Kommunen har i likhet med många andra landsbygdskommuner haft en minskande och åldrande befolkning, men mellan åren 2015 - 2018 har kommunen haft en viss befolkningsökning, främst beroende på en stor inflyttning. Inflyttningen berodde i stor utsträckning på ett stort antal nyanlända. Födelsenettet har dock hela tiden varit negativt, det vill säga att det dör fler än det föds. Från 2019 är trenden återigen en minskande befolkning. Förutom den folkbokförda befolkningen finns många delårsboende, övervägande fritidshus.

För att kunna attrahera nya personer (framförallt unga barnfamiljer) att bosätta sig i Lysekil måste det finnas ett brett utbud av olika bostadsformer i olika lägen i kommunens alla delar. Översiktplanens intention är att stimulera en sådan bebyggelseutveckling utan att de grundläggande utgångspunkterna när det gäller till exempel ekosystemtjänster äventyras.

2021 fanns det 8035 bostäder (med folkbokförda personer) där småhus är den dominerande hustypen. Därefter kommer flerbostadshus där cirka en tredjedel av bostäderna finns i det kommunala bostadsbolaget Lysekils Bostäder AB. Över 75 % av hushållen i kommunen består av en till två personer. Antalet fritidsbostäder i kommunen (småhus utan folkbokförd person) var samtidigt 4 457.

2.2 Befolkning Munkedal

Av kommunens ca 10 205 invånare (SCB 31 dec 2013) bor 3820 personer i centralorten Munkedal, där det erbjuds ett rikt och varierat utbud av varor och tjänster. I övriga större tätorter Dingle (898), Hällevadsholm (797) och Hedekas (360) bor sammanlagt 2055 invånare (SCB 2011). Trots en lägre grad av service bor det fler människor på landsbygden, än i samhällena tillsammans.

Som många andra mindre kommuner har även Munkedals kommun sedan ett antal år en minskande folkmängd, främst för att det föds få barn i kommunen. Sedan nittioalet, när kommunen erfor en viss befolkningsökning upp till ca 11.150 invånare, har invånar-antalet minskat successivt, med en utplanande minskning sedan 2005, tack vare ökad inflyttning. Under 2009 och 2011 skedde till och med en viss befolkningsökning. Under 2011 och 2012 minskade Munkedals befolkning åter med totalt ca 50 personer. Under 2013 har befolkningen dock ökat igen. Även grannkommunerna har huvudsakligen haft minskande befolkning under senare år. Undantaget är Uddevalla kommun som har en ökande befolkning.

Nettoökningen av inflyttning till Munkedals kommun sedan 2011 har främst varit till centralorten. Övriga områden har haft en minskning.

2.3 Befolkning Sotenäs

Sotenäs rymmer en stabil befolkning med drygt 9000 invånare och många små företag. Den större delen av både befolkning och företag finns inom kommunens olika tätorter. Näringslivet har till stora delar sin bas i havet och kusten med ett maritimt kluster och en stark besöksnäring. Översiktsplanen tar höjd för en utveckling av befolkningen och näringslivet i linje med vision 2032, men ger även förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling vid en mindre tillväxt. Befolkningsutveckling i arbetet med översiktsplanen har två olika scenarios för kommunens befolkningsutveckling formulerats. Denna översiktsplan tar utgångspunkt i scenario Stor tillväxt som skulle innebära en befolkning på uppemot 13 600 invånare år 2050.

2.3.1 Scenario Stor tillväxt

Scenariot bygger på att ett större verksamhetsområde etableras inom kommunen och fylls med verksamheter (med en större eller flera mindre aktörer), vilket ger fler och nya arbetstillfällen. I detta scenario har området fått en lyckad tillväxt inom 10 år vilket för med sig en viss befolkningstillväxt. På längre sikt, fram till 2050, bidrar verksamheten till en större tillväxt i takt med att fler sidoverksamheter etableras samtidigt som anställda rotar sig och exempelvis bildar familj i kommunen. Scenariot följer Vision 2032 med 1000 nya invånare fram till mållåret. Som underlag för befolkningsutveckling därefter har relationen mellan arbetsplatser, pendling och befolkning undersökts för hela Västra Götalandsregionen. Utgångspunkten är att Sotenäs år 2050 har ett pendlingsmönster likt andra småkommuner i Västsverige med ca två invånare per arbetsplats.

2.4 Befolkning Tanum

Följande mål har Tanums kommun för bostadsförsörjning:

Tanums kommun skall verka för ett balanserat bostadsutbud som motsvarar efterfrågan. Det gäller fördelning av såväl boendeformer som upplåtelseformer.

- Tanums kommun skall uppfattas som en trygg och säker kommun som erbjuder goda boendemiljöer för alla.
- Jämställdhets- och jämlikhetshänsyn skall tas vid planering av boende och boendemiljöer. I det innefattas likställdhet mellan könen samt integration med hänsyn till socioekonomiska förhållanden och etnicitet.
- Produktion av lägenheter i flerbostadshus skall öka. Det gäller både hyres- och bostadsrätter.
- Produktion av nya bostäder i flerbostadshus bör ske i samverkan mellan alla aktörer på bostadsmarknaden.
- Produktion av nya bostäder i flerbostadshus bör främst ske i närheten av befintlig service.
- Produktion av mindre lägenheter för yngre och äldre personer skall uppmuntras.
- Initiativ till produktion av trygghets- och seniorboenden för åldrarna +70 år ska uppmuntras.
- Produktion av nya bostäder skall stimulera till flyttkedjor.
- Småhusbebyggelse på landsbygden skall uppmuntras.

Följande strategi har Tanums kommun för bostadsförsörjning:

- Kommunen skall ha god mark- och planberedskap för att kunna uppnå målet om 13 000 kommuninvånare inom rimlig tid. Med ett större eget markinnehav har kommunen möjlighet att påverka markanvändning genom att ställa villkor om byggnation vid försäljning.
- Kommunen skall kontinuerligt utveckla rutinerna för hantering av bygg- och markfrågor i syfte att underlätta för byggande och bosättning.
- Kommunen skall i lämpliga områden arbeta med flexibla användningssätt av mark. Syftet är att möjliggöra för olika typer av boenden samt att undvika framtida planändringar som är både tidsödande och kostsamt.

I arbetet med översiktsplanen har två olika scenarios för kommunens befolkningsutveckling formulerats. Översiktsplanen tar utgångspunkt i scenario Stor tillväxt som skulle innebära en befolkning på uppemot 13 600 invånare år 2050.

3 Prognos för verksamheter och näringsliv

Rambo-regionen har ett varierat näringsliv och i takt med befolkningsökningen förväntas även att näringslivet utvecklas med bland annat fler arbetstillfällen.

Samtidigt är mängden verksamhetsavfall samt bygg- och rivningsavfall i hög grad beroende av konjunkturen. Till följd av ökade krav på sortering förväntas utsorterat avfall från dessa kategorier att öka.

3.1 Lysekil, näringsliv

I Lysekils kommun finns nästan 1900 registrerade företag, cirka 900 av dessa har anställd personal. Ungefär 100 av företagen har 6 eller fler anställda. Majoriteten av företagen i Lysekil är dock enmans- eller fåmansföretag främst inom branscherna byggverksamhet, hotell och restaurang, handel, jordbruk/skogsbruk/fiske samt juridik/ekonomi/vetenskap och teknik.

Lysekils kommuns företag är representerade i ett stort spektrum av branscher, med spetskompetens och innovativa lösningar. De ledande företagen i Lysekils kommun är verksamma inom branscherna produktion, byggverksamhet, besöksnäring, maritimvetenskap och teknik. Lysekils kommun har också flera företag med stor kunskap inom ekonomi, juridik, havsbaserade verksamheter samt stora tillverknings- och beredningsindustrier.

Det småskaliga kustfisket är fortfarande en aktiv näring liksom ostron- och musselodling. Havet kommer även i framtiden att vara en viktig resurs för näringslivets utveckling i Lysekils kommun, bland annat genom havsbaserad energiproduktion och samverkan kring marin forskning.

Läget vid havet ger också goda möjligheter för besöksnäringen genom exempelvis båtturer, kajak, dykning och havsakvarieupplevelser på Havets Hus. I inlandet erbjuds möjligheter till vandring, cykling och internationellt erkänd klättring. Besöksnäringen är en viktig och växande bransch som täcker in många näringsverksamheter, men de främsta är boendeanläggningar, handel och restaurang.

3.2 Munkedal, näringsliv

Munkedals näringsliv präglas av sina totalt ca 1100 företag i skiftande branscher med tonvikt på småskalighet. Bland de större företagen noteras Pappers bruket Arctic Paper Munkedal AB vilket är kommunens största privata arbetsplats, och New Wave Mode AB med 95 anställda i Dingle, som är Sveriges största grossist av profilplagg med varumärken som Clique och New Wave.

Jordbruket har stor betydelse i kommunen som näring men också som formare av ett attraktivt landskap. Besöksnäringen har en stor potential att utvecklas och ta marknadsandelar främst inom natur- och upplevelseindustrin. Kulturhistoriskt intressanta miljöer, som Lökebergsristningarna, bautastenarna vid Stenehed och kvarnmiljöerna vid Borgmästar bruket informeras om på skyltar och kompletterats med parkeringsplats som ett led i att stärka besöksnäringen.

Vid E6 mellan Munkedalsmotet och Dinglemotet finns efterfrågan och därmed potential för handels- och verksamhetsutveckling.

Utbildning och service

Dingle Naturbruksgymnasium erbjuder cirka 115 ungdomar plats, fördelade på arbete med hund, hästhållning, lantbruk och trädgård. Det finns 178 platser för vuxenelever på Komvux och YH utbildningar. Internatet har ca 200 platser. Det finns ca 40 arbetstillfällen på skolan idag. För Dingles näringsliv utgör skolan också ett viktigt underlag till försäljning av varor och tjänster.

3.3 Sotenäs, näringsliv

Sotenäs är Nordens centrum för beredning av produkter från havet och en stor del av den arbetsföra befolkningen är sysselsatta inom fiskberedningen. Många av de stora marina livsmedelsföretagen på den nordiska marknaden har industrier i kommunen. I spåren av detta har även företag som konstruerar och bygger maskiner för beredningsindustrin lokaliserat sig på samma plats. Under senare år har en satsning gjorts på symbioscentrum som verkar för

omställning till en cirkulär ekonomi med havet som grund. Med symbioscentrum har Sotenäs stärkt sin roll som ett maritimt kluster. Sotenäs har också en mycket stark besöksnäring som sysselsätter många inom bland annat restaurang, hotell och turistanläggningar under framförallt högsäsong. Kopplingen mellan turism, fiske och jordbruk med lokal matproduktion är stark. Stenindustri finns också i kommunen med flera aktiva brott med tillhörande bearbetning. I Sotenäs finns cirka 1200 företag vilket är många sett i förhållande till folkmängd. Majoriteten av företagen i Sotenäs är små. Arbetslösheten i kommunen är låg. En fjärdedel av kommunens 4200 arbetstillfällen finns inom offentlig förvaltning och service där vård och omsorg samt utbildning utgör den största andelen.

3.4 Tanum, näringsliv

Näringslivet i Tanums kommun är väl differentierat och består av mer än 2 200 företag, mest små och medelstora företag. Tanums kommun har också länets mest företagsamma befolkning. Mer än 18 procent av kommunens arbetsföra befolkning ansvarar för ett företag. Tanum tillhör därmed de kommuner som både har flest företag i relation till invånarantalet och där det startas flest nya företag.

Sedan 2008 har cirka 400 arbetstillfällen försvunnit vid de större företagen. Trots detta har arbetslösheten i Tanum inte ökat utan efterfrågeökningar på arbetskraft inom handel och besöksnäring.

4 Prognos över avfallsmängder

En liten ökning av befolkningmängden i Rambos fyra kommuner förväntas och därmed förutspås en mindre ökning av avfallsmängderna. En generell trend i det svenska samhället är att avfallsmängderna över lag ökar. Under 2021 ökade den totala mängden avfall från hushåll i Rambo-regionen med i snitt 1,1 % per år och mellan 2016 och 2022 ökade avfallsmängden med 6,5 %. Övriga trender som beräknas hålla i sig är att returpappersmängden kommer fortsätta minska, trädgårdsavfallet fortsätter att öka liksom matavfallsmängden. Den samlade mängden avfall 2040 beräknas bli lite under 70 000 ton avfall om inte den ökande trenden kan brytas. I Tabell 1 syns uppskattade mängder avfall för 2025, 2030 och 2040 för hela Rambo-regionen.

TABELL 2 TOTAL INSAMLAD MÄNGD AVFALL INKL FARLIGT AVFALL, SLAM OCH ANNAT FLYTANDE AVFALL, EXKL FÖRPACKNINGAR. UPPSKATTAD MÄNGD AVFALL 2025, 2030 OCH 2040 UTGÅENDE FRÅN MÄNGDEN AVFALL 2016-2022.

År	**Uppskattad mängd avfall (ton/år utifrån en tänkt ökning med 1,1 %/år): (*Total insamlad mängd avfall inkl farligt avfall, slam och annat flytande avfall, exkl förpackningar)
2022*	55 300
2025**	57 100
2030**	60 300
2040**	67 200

Mängden mat och restavfall i de fyra kommunerna har dock minskat från nästan 13 800 till 12 100 ton/år under 2015-2022 vilket är en minskning med 12 % på 8 år. Se diagram 1

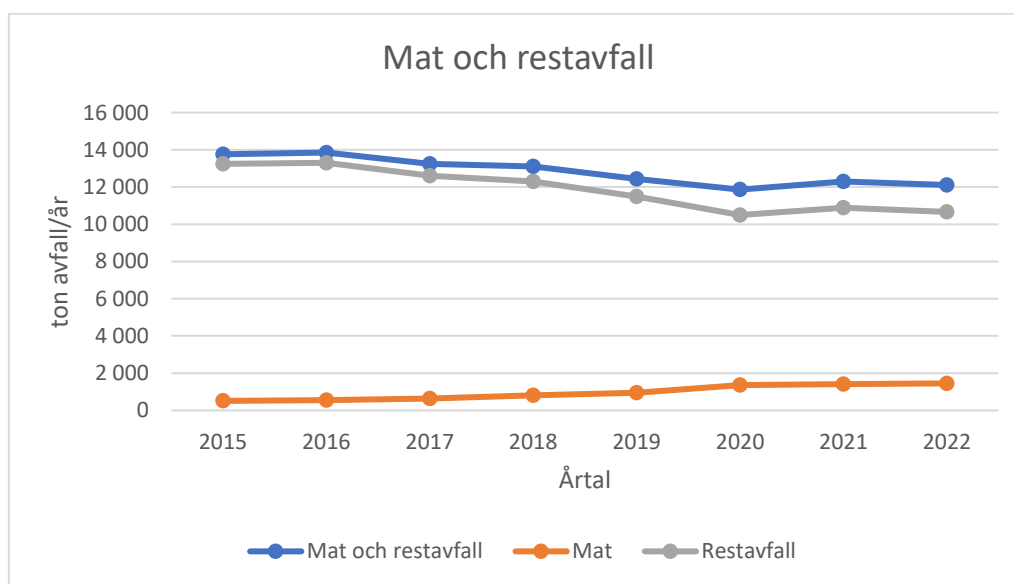


DIAGRAM 1. TOTALA MÄNGDEN REST- OCH MATAVFALL I LYSEKIL, MUNKEDAL, SOTENÄS OCH TANUM 2015-2022.

Samtidigt förändras vissa avfallsflöden från hushåll. Framförallt ökar mängden plast- och pappersförpackningar till följd av ökad internethandel medan mängden returpapper minskar i takt med att hushållen blir allt mer digitala och läser färre papperstidningar.

Historiskt är mängden avfall i samhället starkt förknippad med konsumtions-förmåga och tillväxttakt. Relationen är svår att bryta.

5 Behov av insamlingsssystem och anläggningar för hantering av avfall under kommunalt ansvar

Krav på fastighetsnära insamling av förpackningar och matavfall börjar gälla från 1/1–2027. Detta innebär att en utökning av den fastighetsnära insamlingen behövs. Införande av flerfackkärl för fastighetsnära insamling av förpackningsmaterial för en- och tvåfamiljshus har påbörjats och har kommit längst i Lysekil och Munkedal. Under 2023 infördes flerfackkärl i en- och tvåfamiljshus i Sotenäs och 2024 kommer det införas i Tanums kommun.

Insamling av förpackningsmaterial för flerfamiljshus kommer att införas parallellt men där kommer separata kärl att erbjudas i större utsträckning.

Insamling av förpackningsmaterial hushållsnära med flerfackssystem kan komma att kräva investering i fler flerfackskärl och flerfacksbilar samt utrymmen för uppsamling/lagring av förpackningsfraktionerna. Det finns idag utrymme för detta på alla återvinningscentraler men de kan behöva utökas eller modifieras.

I Rambo-regionen finns bra förutsättningar för insamling av olika avfallslag med 4 stora väl fungerande återvinningscentraler för omhändertagande av sorterat grovavfall och farligt avfall, en i varje kommun plus flera mindre återvinningscentraler som komplement.

Siviks ÅVC och avfallsanläggning i Lysekil är även en tillståndspliktig deponi för icke farligt avfall där avfall får deponeras. Det finns även flera mindre återvinningscentraler i kommunerna, som dock inte har lika omfattande sortering av olika avfallsfraktioner men väl avlastar och ökar tillgängligheten sommartid. Eftersom befolkningsökningen förväntas bli ganska moderat förväntas dagens återvinningscentraler räcka till. Det som är en utmaning för regionen idag och i framtiden är den höga andelen fritidsboende och den stora variationen mellan säsongerna i belastning.

6 Fysisk planering

Det har konstaterats i kommunerna att avfallshanteringen i kommunerna behöver uppmärksammas i ett tidigt skede i den fysiska planeringen och att arbetet behöver ske i samverkan med olika aktörer såsom planhandläggare, bygglovshandläggare, bygglovsinspektör, exploatörer, arkitekter, fastighetsägare samt avfallsrådgivare på Rambo AB. Eftersom det kommunala ansvaret för avfallshandling ligger hos Rambo AB är bolaget en viktig remissinstans i plan- och bygglovsprocessen. En framgångsfaktor är att avfallsrådgivare följer projekten under hela planeringsprocessen och bidrar med viktig kompetens.

Det är viktigt med bred förankring inom kommunernas verksamheter och samarbeten mellan berörda parter vid nybyggnads, renoverings- och förtättningsprojekt. Det behöver skapas en medvetenhet kring problematiken med att få till välfungerande avfallshandling i relation till andra intressen såsom exploateringsgrad, parkeringsmöjligheter, infrastruktur, grönyta etc. Arbetet behöver underhållas och förstärkas framöver för att säkerställa funktionen.

6.1 Översiktsplan, avfall- och återvinning

Översiktsplanen är inte bindande men ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanering har en central roll i arbetet till ett mer hållbart samhälle. I avvägningen mellan olika allmänna intressen bör den mest miljömässiga, ekonomiska och sociala hållbara utvecklingen vara styrande.

I samband med planläggning av bostadsområden redovisas lämpligt avfallsinsamlingssystem med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö.

Den ska även bidra till att medverka i utveckling och komplettering av lämpliga områden för moderna återbruks- och återvinningsarenor.

I kartmaterialet till ÖP finns platser markerade där det finns nedlagda deponier samt pågående miljöfarliga verksamheter (som bland annat inbegriper avfallshantering). Utöver den generella verksamhetsmarken har inte några nya platser för att bedriva avfallshantering markerats särskilt i översiktsplanerna.

6.1.1 ÖP Lysekil Avfall

I Lysekils översiktsplan, Lysekil 2023, anges övergripande mål:

”Lysekil är en hållbar och attraktiv kommun året runt som kännetecknas av kreativitet och framtidstro. Lysekil är en självklar mötesplats och ledande inom maritima näringar.” För avfall och återvinning innebär detta att:

”Siviks avfallsanläggning ska långsiktigt säkerställas som område för avfallsverksamhet och deponi och skyddas mot åtgärder som kan hindra detta och att även Skaftö återvinningscentral samt Rambos intilliggande markområde (Lönnal 4:1) ska långsiktigt säkerställas för avfallsverksamhet. Ytorna för återvinningsstationer, för insamling av förpackningar och tidningar, ska fredas gentemot motstridiga användarintressen liksom ytorna för kvartersnära insamling av hushållsavfall i kärlskåp.”

”Vid planering/byggnation av nya bostadsområden ska vägnätet utformas så att bostadsnära insamling med fyracksbil kan införas enligt Rambos föreskrifter.”

6.1.2 ÖP Munkedal Avfall

I Munkedals översiktsplan beskrivs avfallshanteringen:

”På Hästeskedes avfallsanläggning finns en återvinningscentral där företag och hushåll kan lämna allt slags avfall. Sorterat avfall mellanlagras på avfallsanläggningen i väntan på vidare transport. Här finns också särskilda lagringsutrymmen för farligt avfall. Själva deponin på Hästeskedsmossen utvecklades 2012. Efter avslutad deponi bedrivs sortering, mellanlagring och lastningsverksamhet där. Det avfall som behöver deponeras transporterar Rambo till lämplig deponianläggning inom Västra Götaland. Brännbart avfall skickas till Lillesjöverket i Uddevalla. Miljöstationer finns i Hällevadsholm och i Munkedal, Kviström. Deponering av rena schaktmassor ska i första hand ske inom den exploaterade marken. I andra hand ska mark utses i samråd med kommunen. För orena schaktmassor och för muddermassor ska tillstånd inhämtas hos Länsstyrelsen i varje enskilt fall.”

6.1.3 ÖP Sotenäs Avfall

I Sotenäs översiktsplan finns ett beskrivande avsnitt om avfallshanteringen men även en del som beskriver att den bostadsnära insamlingen kommer att öka:

”En avfallsplan för Lysekils, Munkedals, Sotenäs och Tanums kommuner samt för avfallsbolaget Rambo AB, som ägs gemensamt av de fyra kommunerna, togs fram 2008. I Sotenäs sköts insamlingen av avfall och återvinning av Rambo AB. Rambo tar hand om alla sorters avfall från

hushåll, verksamheter och företag. I kommunen finns två återvinningscentraler, Hogenäs och Malmön. Dessutom finns elva återvinningsstationer i kommunens tätorter.”

*”Ny lagstiftning stadgar att den bostadsnära insamlingen ska öka kraftigt, med ett nationellt mål om att 60% av bostäderna ska ha tillgång till bostadsnära insamling 2021. * Med ökad bostadsnära insamling kan behovet av de mindre återvinningsplatserna komma att minska.”*

6.1.4 ÖP Tanum Avfall

I Tanums översiktsplan beskrivs bland annat att det finns ett gemensamt avfallsbolag:

”Rambo är det kommunöverskridande avfallsbolaget och ägs av Tanums kommun tillsammans med Lysekil, Munkedal och Sotenäs kommuner. Rambo har en avfallsplan med bland annat mål och åtgärder för regionens avfallshantering. Dessa mål och åtgärder berör följande fem områden: farligt avfall, deponier, återvinning, matavfall samt avloppsslam.”

I övrigt så beskrivs det att: ”För att besöksnäringen ska ges möjligheter att utvecklas i skärgården behövs åtgärder för att underlätta tillgängligheten och förbättringar i infrastrukturen både på land och på öar. Det gäller exempelvis avfallshantering, vatten och avlopp samt tilläggsplatser för turbåtar och besökare.”

BILAGA VII

MILJÖBEDÖMNING, UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN



Samrådsversion

Bakgrund

Avfallsplaner omfattas av reglerna för miljöbedömning enligt Miljöbedömningsförordningen, (2017:966) och Miljöbalkens(1998:808) kapitel 6. En strategisk miljöbedömning ska göras i de fall genomförandet av avfallsplanen innebär betydande miljöpåverkan.

Av 2 § och 6 § miljöbedömningsförordningen framgår att om en avfallsplan anger förutsättningar för att bedriva tillståndspliktiga anläggningar innebär det att planen har betydande miljöpåverkan. Enligt 2 § föreligger betydande miljöpåverkan också om omständigheter enligt miljöbedömningsförordningens bilaga är uppfyllda. Om planen inte anger dessa förutsättningar eller uppfyller omständigheterna enligt bilagan ska en undersökning genomföras, för att identifiera omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan (Miljöbalken 6 kap 6 §). Hur undersökningen ska gå till regleras i Miljöbedömningsförordningens 10-13 §§. Om undersökningen visar att planens genomförande innebär betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning göras. Beslut om betydande miljöpåverkan ska fattas av kommunen i särskilt beslut (Miljöbalken 6 kap, 7 §).

Avfallsplanen för Lysekil, Munkedal, Sotenäs och Tanum anger inte nya förutsättningar för kommande tillståndspliktiga anläggningar. Planen uppfyller inte heller förutsättningarna för betydande miljöpåverkan enligt miljöbedömningsförordningens bilaga. En undersökning enligt ovan har därför genomförts, för att ta reda på om planens genomförande ändå innebär betydande miljöpåverkan. I denna bilaga redovisas resultatet av undersökningen.

Vid undersökningen har hänsyn tagits till 1) verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper, 2) verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, och 3) de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper (Miljöbedömningsförordningen 10 §).

Miljöpåverkan kan vara såväl positiv som negativ och sammanfattningsvis bedöms genomförandet av avfallsplanen medföra en positiv miljöpåverkan. Planen syftar till att förebygga avfall, öka återbruk, öka cirkulationen av material och samtidigt verka för giftfria kretslopp. Dessutom ska nedskräpning förebyggas och avfallssystemen anpassas för en god hantering för både den som lämnar och den som hämtar avfallet. Avfallsplanens inriktning ansluter väl till nationella och globala miljömål och avfallsplanens totala effekt kommer att bidra till en förbättrad avfallshantering och en förflyttning uppåt i avfallshierarkin. Avfallsplanens koppling till de nationella målen framgår i beskrivningen av målen i huvuddokumentet. Åtgärdsprogrammet preciserar de åtgärder som ska genomföras för att nå avfallsplanens mål och hur de ska följas upp. Många åtgärder ska genomföras av kommunens enheter och bolag. Åtgärdsplanen ska revideras vart 4:e år för att åtgärder och ansvar ska hållas aktuella inom kommunens olika enheter och bolag.

En kortfattad bedömning av avfallsplanens miljöpåverkan för respektive målområde redovisas nedan.

Metod för miljöbedömning

En miljöbedömning görs utifrån de mål och åtgärder som planen beskriver. Utgångspunkten är att samtliga åtgärder kommer att genomföras inom planperioden. Planförslagets eventuella positiva och negativa miljökonsekvenser bedöms generellt utifrån planens övergripande mål och åtgärder. Enligt 6 kap. 11 § miljöbalken ska miljöbedömningen ta hänsyn till relevanta miljökvalitetsmål. Därför utförs en bedömning av hur avfallsplanens genomförande inverkar på de nationella miljökvalitetsmålen, som bedöms vara relevanta för planen.

Beskrivning av påverkan på miljökvalitetsmålen

Vid bedömning om avfallsplanens åtgärder utgör betydande miljöpåverkan har nedanstående tabell använts som en samlad bedömning av hur avfallsplanen påverkar utvalda miljökvalitetsmål. Tabellen är uppdelad efter avfallsplanens tre fokusområden.

TABELL 1 VISAR DE OLIKA FOKUSOMRÅDENAS PÅVERKAN PÅ MILJÖKVALITETSMÅLEN

Fokus- områden Miljö- kvalitetsmål	Cirkulära flöden – förebygga och återbruka	Nedskräpning	Hantering av avfall, tillgänglighet och service
Begränsad klimatpåverkan	+		+
Giftfri miljö	+	+	+
God bebyggd miljö	+	+	+
Hav i balans och levande kust och skärgård	+	+	+
Generationsmålet	+	+	+

1.1 Cirkulära flöden- förebygga och återbruka

1.1.1 Matsvinn ska minimeras och matavfall ska nyttjas som en resurs

Syftet med att minska matsvinnet är framförallt att hushålla med de resurser som används för livsmedelsproduktion. En effekt av minskat matsvinn är också att avfallsmängderna kan minska. Ökad sortering av matavfall gör att mängden matavfall i restavfallspåsen, som går till förbränning, minskar. Samtidigt ökar mängderna matavfall som behandlas genom rötning till biogas och biogödsel. Detta leder till minskad klimatbelastning, eftersom biogasen uppgraderas till fordonsgas som användas som ersättning av fossila drivmedel. Dessutom kan rötresten, biogödsel, användas i stället för konstgödsel på produktiv mark.

Genomförandet av målområdet leder till en positiv miljöpåverkan.

Effekten innebär inte betydande miljöpåverkan.

1.1.2 Cirkulära flöden och återbruka varor

Målområdet syftar till att öka resursutnyttjandet genom att öka återanvändningen av användbara produkter. Detta innebär en minskad miljöpåverkan då energi- och materialresurser från produktion minskar. I de fall återanvändning inte är möjlig ska materialåtervinning ske och en viktig målsättning är att mängden återvunna förpackningar och tidningar ska öka. Detta innebär en minskad resursförbrukning och minskade mängder restavfall. Utökad bostadsnära insamling av förpackningar och tidningar kan dock innebära att antalet

transporter ökar. Fördelarna, dvs ökade mängder insamlade förpackningar som kan återvinnas, bedöms dock uppväga de nackdelar som de ökade transporterna innebär. Effekten av den ökade insamlingsgraden är dock okänd.

Arbetet inom målområdet bedöms leda till ökad återanvändning och materialåtervinning och medföra en positiv miljöpåverkan.

Effekten innebär inte betydande miljöpåverkan.

Nedskräpning

Målen och åtgärderna inom målområdet syftar till att nå en trivsamt och trygg miljö på land såväl som i kustbandet och i vattnet. Målen har en positiv miljöpåverkan genom minskad nedskräpning och spridning av förorenande ämnen i miljöer på land och i vatten.

De effekter som förväntas uppnås är positiva för människor och miljö.

Effekten innebär dock inte betydande miljöpåverkan.

Hantering av avfall, tillgänglighet och service

Målområdet syftar till att möta behoven hos dem som bor och verkar i kommunen och samtidigt skapa bästa möjliga förutsättningar för att omhänderta avfallet på rätt sätt. I detta ingår att informera om och skapa förståelse för avfallsfrågor. Målområdet väntas ge en positiv miljöpåverkan genom förbättrad hantering för avfallshantering och ökade krav på att transporter ska vara fossilfria och energieffektiva.

Effekten innebär dock inte betydande miljöpåverkan.

Slutsats och behov av strategisk miljöbedömning

Transporterna kan komma att öka då bostadsnära insamling av förpackningar och tidningar införs i stor skala. I övrigt innebär den nya avfallsplanen inte någon negativ ny miljöpåverkan jämfört med föregående avfallsplan. Mängderna insamlat material för återvinning kommer att öka och den effekten bedöms överväga de negativa effekterna av ökade transporter. Omfattningen av miljöeffekterna av den ökade bostadsnära insamlingen av förpackningar och tidningar är svår att bedöma. Åtgärderna för att nå avfallsplanens mål bedöms inte påverka naturområden eller andra områden så att negativa effekter uppstår.

Som visats ovan medför arbetet inom samtliga målområden en positiv miljöeffekt och de bidrar till de nationella miljömålen liksom de globala målen. Omfattningen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan i juridisk mening. Sammantaget görs därmed bedömningen att avfallsplanen inte medför betydande miljöpåverkan och någon strategisk miljöbedömning behöver därför inte göras.

Markus Ljungberg
Säkerhetsstrateg

Dnr: KS-2023-000304

Program - Skydd och beredskap

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta Program för skydd och beredskap 2023–2027 och att den ska gälla för samtliga nämnder och kommunala bolag.

Sammanfattning

Det säkerhetspolitiska läget i Sveriges omvärld har dramatiskt förändrats. Det har bidragit till ett ökat fokus på säkerhetsskydd och civilt försvar. För att uppnå ställda krav som detta innebär från Länsstyrelsen, Sveriges kommuner och regioner, (SKR) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), har Program för skydd och beredskap tagits fram. Programmet har arbetats fram i samverkan med de förvaltningar eller funktioner som direkt berörs av programmet. Under arbetet har Munkedals kommun en dialog med länsstyrelsen kring upplägg och disposition av dokumentet.

För att möjliggöra praktisk hantering av Program för skydd och beredskap kommer dess delområden att brytas ner i olika styrdokument. De styrdokument som idag finns kommer att revideras för att anpassas till program för skydd och beredskap.

Programmet innehåller inriktningar som påverkar reglementen, instruktioner och andra styrdokument. Dessa kommer behöva revideras över tid i syfte att anpassas till programmet. Varje styrelse, nämnd och bolag ansvarar själva för att vidta förändringar.

Beskrivning av ärendet

Den 10 december 2015 gav regeringen Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten uppgiften att återuppta totalförsvarsplaneringen. Det har bidragit till att svensk krisberedskap har förändrats från en generell beredskapsförmåga med fokus kring att möta kris, till att inrikta sig på att möta en situation där det råder höjd beredskap eller andra extraordinära förhållanden.

I totalförsvarspropositionen 2021–2025 konstaterade regeringen att totalförsvarsplaneringen behöver fortsatt förstärkas, och där nya mål för det civila försvaret föreslogs. Målen beslutades därefter av riksdagen.

I takt med att Munkedals kommun arbetar aktivt med att digitalisera processer och arbetssätt har informationssäkerheten blivit allt viktigare. Kommunen blir alltmer beroende av digitala lösningar och system. Informationen som kommunen producerar, förvaltar och äger är en av kommunens viktigaste tillgångar. Inom samhällsviktiga verksamheter är det av yttersta vikt att informationssäkerheten är utformad och anpassad efter aktuella standarder och förordningar. Kommunens arbete med säkerhetsskydd ökar och förväntas göra det kopplat till kommunens arbete

med totalförsvaret. Informationstillgångar som rör Sveriges säkerhet kräver ett skydd som motsvarar tillgångens värde.

Munkedals kommun jobbar för att stärka de områden som Program för skydd och beredskap berör.

Programmet avser att definiera Munkedal kommuns inriktning inom områdena:

- Civilt försvar
- Krisberedskap
- Riskhantering
- Säkerhetsskydd inklusive informationssäkerhet och säkerhetskultur
- Krigsorganisation och beredskapsplanering

Program för skydd och beredskap avser även att utgöra säkerhetens huvudsakliga styrdokument kring vilken verksamheten som enheten ska bedriva.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-25

Antagandehandling Program för skydd och beredskap 2023-2027

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Programmet i sig innebär inga utökade ekonomiska ramar. Programmet innehåller däremot inriktningar på flera områden, vilka på sikt kan antas påverka kostnader för kommunen. Hur respektive kostnad ska hanteras får respektive styrelse, nämnd och bolag avgöra i samband med att dessa inriktningar genomförs inom respektive verksamhet. I de fall som det går att använda statliga anslag eller söka särskilda medel bör kommunen eller bolag göra detta.

Hållbar utveckling – Social dimension

Munkedal kommuns arbete med programmets område utgår huvudsakligen från lagar, förordningar, överenskommelser, standarder eller rekommendationer. Kommunens arbete med krisberedskap och civilförsvaret grundar sig på två överenskommelser mellan SKR, och MSB. Respektive överenskommelse bestämmer därigenom grunden för vilken inriktning som kommunen ska ha inom respektive område samt att ett styrdokument för detta skall upprättas. Att anta Program skydd och beredskap innebär att Munkedals kommun följer ovan angivna regelverk.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Programmet har tagit fasta på flera målområden inom FN globala hållbarhetsmål 2030 i syfte att skapa en större helhetsbild över kommunens arbete inom skydd och beredskap.

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:

Säkerhetsstrateg för färdigställande och publicering på hemsidan.

Samtliga nämnder och styrelser

Munkedals vatten AB

Munkbo AB

Rambo AB

Kommundirektör

Säkerhetsskyddschef



Program

SKYDD OCH BEREDSKAP

Dokumentbeskrivning

Typ	Beskrivning
Dokumenttyp:	Program
Antaget av:	Kommunfullmäktige
Antagningsdatum:	2024-XX-xx
Diarienummer:	KS-2023-304
Gäller till och med:	2023–2027
Dokumentansvarig:	Säkerhetsstrateg
Revisionshistorik:	

Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	4
	Kommunens ansvar för säkerhetsskydd regleras i säkerhetsskyddslag (2018:585). MSB och SKR har valt att i överenskommelse om kommunernas arbete med civilt försvar tillskjuta medel för säkerhetsskydd och ange uppgifter för kommunens arbete.	4
1.2	Avgränsning	5
1.3	Uppföljning.....	5
1.4	Revidering	5
2.	Arbetsprocess.....	5
3.	Övergripande inriktning	6
3.1	Risk- och sårbarhetsanalys	6
3.2	Planering	9
3.3	Geografiskt områdesansvar	10
3.4	Utbildning och övning	11
3.6	Säkerhetsskydd	13
4.	Uppdrag	13
4.1	Kommunstyrelseförvaltningen.....	15
4.2	Särskilda uppdrag till bolag som Munkedals kommun äger rättsligt utövande över	18
4.3	Kommunstyrelsens uppdrag.....	19
4.4	Särskilda uppdrag	19

1. Inledning

Kommunernas ansvar för krisberedskap och civilt försvar regleras i lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH).

Kommuner ska minska sårbarheten i sin verksamhet och ha en god förmåga att hantera krissituationer i fred. Kommuner ska därigenom också uppnå en grundläggande förmåga till civilt försvar.¹

I två överenskommelser mellan Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Sveriges kommuner och regioner (SKR) preciseras kommunens uppgifter och den statliga ersättningen enligt LEH:

- Överenskommelse om kommunernas krisberedskap.²
- Överenskommelse om kommunernas arbete med civilt försvar.³

Enligt överenskommelsen om krisberedskap ska kommunen upprätta ett styrdokument med övergripande mål och inriktning för mandatperioden. Styrdokumentet ska beskriva:

- process för risk- och sårbarhetsanalys,
- ambition avseende geografiskt områdesansvar, och
- planeringsarbete under mandatperioden.

Programmet motsvarar ett styrdokument enligt överenskommelsen om krisberedskap. Överenskommelsen om civilt försvar ställer inte krav på antagande av styrdokument. Munkedals kommun har valt att inkludera uppgifter enligt överenskommelsen om civilt försvar i programmet. Detta med anledning av att kommunens uppdrag avseende krisberedskap och civilt försvar regleras i samma lagstiftning samt att det finns samordningsvinster då det civila försvaret ska bygga på krisberedskapen.

Kommunens ansvar för säkerhetsskydd regleras i säkerhetsskyddslag (2018:585). MSB och SKR har valt att i överenskommelse om kommunernas arbete med civilt försvar tillskjuta medel för säkerhetsskydd och ange uppgifter för kommunens arbete.

1.1 Syfte

Syftet med programmet för skydd och beredskap är att beskriva hur kommunen ska bedriva sitt krisberedskapsarbete samt arbetet med civilt försvar under mandatperioden 2023–2027.

¹ 1 kap 1 § Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH).

² Sveriges kommuner och regioner (2018), Överenskommelse om kommunernas krisberedskap. SKL 18/03101.

³ Sveriges kommuner och landsting (2018), Överenskommelse om kommunernas arbete med civilt försvar. SKR 2022/00754

1.2 Avgränsning

Programmet är avgränsat till krisberedskap, civilt försvar och vissa delar inom säkerhetsskydd. Övriga delar i Munkedal kommuns säkerhetsarbete berörs inte. Överenskommelse om kommunernas arbete med civilt försvar preciserar uppgifter och därtill kopplat stöd för kommunernas arbete med civilt försvar under perioden 2018–2020 med revideringar till och med 2023. Åtgärderna ska påbörjas och i vissa fall genomföras under perioden till och med 31 december 2023.

1.3 Uppföljning

Programmet ska avseende arbetet med civilt försvar och säkerhetsskydd följas upp efter år 2023. Uppföljningen ska ske utifrån uppgifterna i överenskommelsen om civilt försvar som i dagsläget har en förlängning 2023 ut.

Programmet ska avseende arbetet med krisberedskap följas upp efter år 2027. Uppföljningen ska ske utifrån uppgifterna i överenskommelsen om krisberedskap.

Kommunstyrelsen ansvarar för uppföljning av de områden som program för skydd och beredskap berör.

Uppföljningen redovisas till kommunfullmäktige.

1.4 Revidering

Kommunfullmäktige ska en gång per mandatperiod revidera program för skydd och beredskap. Revidering ska också ske vid väsentlig förändring i författning som styr programområdet.

2. Arbetsprocess

För att utveckla kommunens förmåga inom krisberedskap och civilt försvar ska arbetet utgå ifrån tre steg:

1. Identifiera risker och sårbarheter

Risk- och sårbarhetsanalysen är ett första steg i en kedja som syftar till att reducera risker, minska sårbarheter i samhället och att förbättra förmågan att förebygga, motstå och hantera samhällsstörningar. Den kommunövergripande risk- och sårbarhetsanalysen ska baseras på de risk- och sårbarhetsanalyser som tas fram av förvaltningarna, erfarenheter från samhällsstörningar och övningar samt informationsutbyte med aktörer inom kommunens geografiska område. Förvaltningarna i sin tur bygger sina risk- och sårbarhetsanalyser på verksamheternas kontinuitetsanalyser.

2. Planering

Analysen av de samhällsstörningar som kan drabba kommunen ska ligga till grund för dimensioneringen och utformningen av krisledningsförmågan. I den kommunövergripande planen för ledning och samverkan vid samhällsstörningar ska kommunens ansvar och krisledningsorganisation beskrivas. Även förvaltningarna ska, med beaktande av sin risk- och

sårbarhetsanalys och kommunens övergripande plan, fastställa planer för hantering /ledning av samhällsstörningar för sina verksamheter.

I arbetet med risk- och sårbarhetsanalysen kan det framkomma risker/händelser som berör flera förvaltningar, kan få mycket stora konsekvenser eller där hanteringen av andra skäl är komplex. För sådana risker och händelser kan det finnas behov av att komplettera planerna för samhällsstörningar med underliggande instruktioner och checklistor.

För att kunna vidta och prioritera de åtgärder som lyfts upp i risk- och sårbarhetsanalysen kan kontinuitetsplaner tas fram i syfte att öka förmågan hos de samhällsviktiga verksamheter som alltid måste fungera.

3. Övning

Risk- och sårbarhetsanalyserna samt planerna för hantering/ledning av samhällsstörningar ska användas som planeringsunderlag för både kommunövergripande och förvaltningsspecifik övningsverksamhet. Övningarna är ett verktyg för att pröva och utvärdera krisledningsförmågan.

Kommuner ska, enligt 2 kap. 1 § LEH, analysera vilka extraordinära händelser i fredstid som kan inträffa i kommunen och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten. Resultatet av arbetet ska värderas och sammanställas i en risk- och sårbarhetsanalys.

3. Övergripande inriktning

3.1 Risk- och sårbarhetsanalys

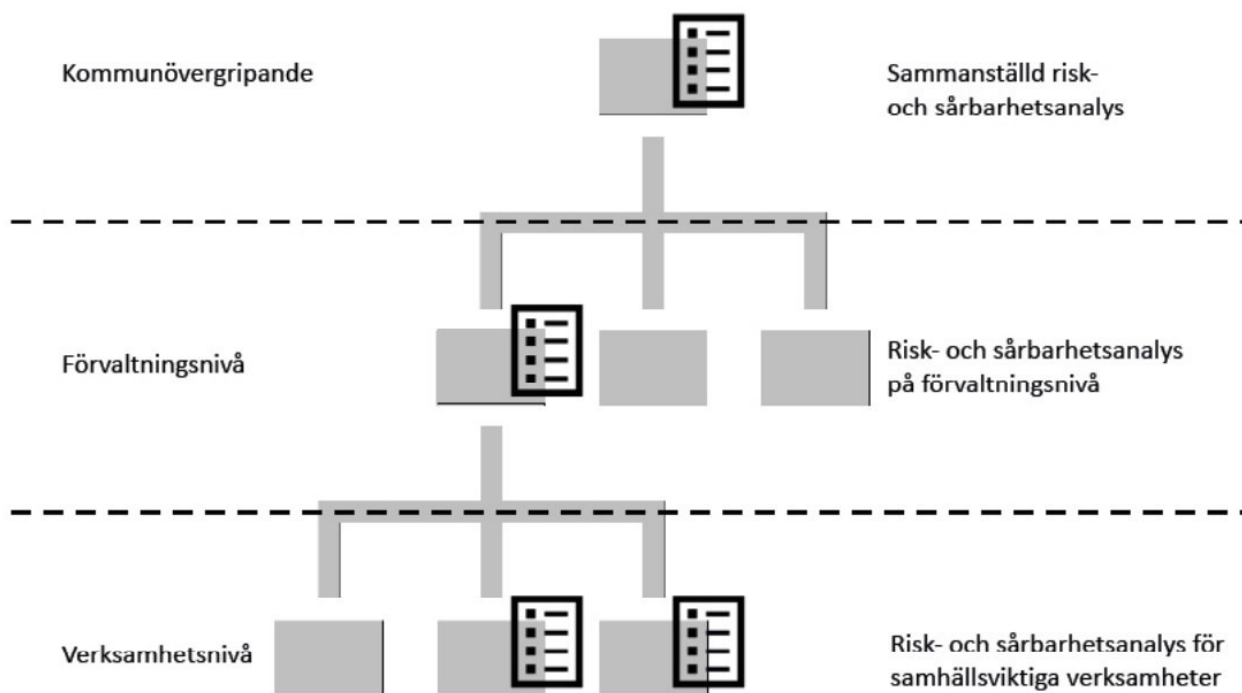
Uppgifter enligt överenskommelse om krisberedskap

- Kommunen ska bedriva ett arbete med risk- och sårbarhetsanalys som avser det geografiska områdesansvaret, kommunens organisation samt berörda kommunala bolag och kommunalförbund.
- Kommunen ska använda underlaget från risk- och sårbarhetsanalysen i planering och genomförande av åtgärder för att öka förmågan att kontinuerligt bedriva samhällsviktig verksamhet samt stärka förmågan att hantera extraordinära händelser.
- Kommunen ska efter en inträffad kris utvärdera kommunens hantering, både avseende på kommunens verksamhetsansvar och det geografiska områdesansvaret. Underlaget ska användas i arbetet med risk och sårbarhetsanalys.

Munkedal kommuns inriktning

För att fullgöra uppgifterna enligt överenskommelsen ska kommunen fokusera på att under mandatperioden genomföra en risk- och sårbarhetsanalysprocess bestående av tre delar:

- identifiering av kritiska beroenden och risker inom samhällsviktig verksamhet, genom kontinuitetsanalys
- risk- och sårbarhetsanalyser på förvaltningsnivå, och
- en kommunövergripande sammanställning.



Arbetet ska genomföras enligt nedanstående tidsplan.

År 1 – planering av arbetsprocess och metodutveckling, genomförande kontinuitetshantering verksamhetsnivå.

År 2 – genomförande av kontinuitetshantering verksamhetsnivå

År 3 – genomförande av risk- och sårbarhetsanalyser på förvaltnings- och bolagsnivå.

År 4 – sammanställning av kommunövergripande risk- och sårbarhetsanalys under första året av mandatperioden, och beslutas senast sista oktober av Kommunfullmäktige.

Risk- och sårbarhetsanalys på bolag och förvaltningsnivå ska bestå av följande delar:

1. övergripande verksamhetsbeskrivning,
2. identifierad samhällsviktig verksamhet,
3. identifierade kritiska beroenden för den samhällsviktiga verksamheten,
4. identifierade och analyserade risker,
5. identifierade sårbarheter och brister i krisberedskap, och
6. behov av åtgärder med anledning av analysen.

I den kommunövergripande sammanställningen ska det geografiska området i övrigt beaktas utöver förvaltningar och de bolag som Munkedals kommun äger rättsligt inflytande över.

I arbetet med risk- och sårbarhetsanalys ska kommunen sträva efter att samordna analysen med säkerhetsskyddsanalys enligt säkerhetsskyddslagen, riskbaserat informationssäkerhetsarbete och riskanalys enligt nationell lagstiftning för NIS2- direktivet,⁴ samt CER-direktivet⁵

Kommunen ska följa de föreskrifter och allmänna råd som behörig myndighet utfärdat för kommunens risk- och sårbarhetsanalys. I de fall där det finns speciallagstiftning eller särskilda föreskrifter om riskanalys inom visst verksamhetsområde ska kommunen följa sådan men sträva efter att samordna analyserna. Delar av resultatet av risk- och sårbarhetsanalysarbetet kan användas i omvärldsanalys och översiktsplanering.

Myndigheterna samarbetar med varandra för att öka Sveriges möjlighet att klara kriser och krig. De har delats in i tio olika sektorer eller grupper. De ska se till att det finns

- livsmedel och dricksvatten
- elektricitet och annan energi
- sjukvård och omsorg
- polis och militär
- brandkår
- transporter
- telefoni och internet
- banker och företag

Allt det ska fungera även om det blir kris eller krig i Sverige.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148.

⁵ Motståndskraft i samhällsviktig verksamhet

3.2 Planering

Kommuner ska, enligt 2 kap. 1 § LEH, med beaktande av risk- och sårbarhetsanalysen, för varje ny mandatperiod fastställa en plan för hur de ska hantera extraordinära händelser.

Uppgifter enligt överenskommelse om krisberedskap

- Kommunen ska ta fram ett reglemente för krisledningsnämnden.
- Kommunstyrelsen bör i instruktionen för kommundirektören ange vilka uppgifter som kommundirektören ska ha avseende krisberedskap.
- Kommunen ska ta fram en plan för hantering av extraordinära händelser. Planen ska innehålla:
 - hur kommunen ska organisera sig under extraordinära händelser,
 - hur kommunens organisation för krisledning ska bedriva samverkan och ledning i syfte att uppnå inriktning och samordning, och
 - vilka lokaler med nödvändig teknisk utrustning för samverkan och ledning som disponeras vid extraordinära händelser
- Kommunen ska ta fram en utbildnings- och övningsplan.

Kommuner ska, enligt 4 § Förordning (2006:637) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (FEH), ha de planer som behövs för verksamheten under höjd beredskap.

Prioriterade uppgifter enligt överenskommelse om kommuners arbete med civilt försvar

- Kommunen ska vidta nödvändiga förberedelser för att i arbetet med beredskapsförberedelser, enligt 3 kap. 1–5§ LEH på ett säkert sätt kunna hantera frågor som är av vikt för Sveriges säkerhet, vilket avser kommunens säkerhetsskyddsarbete.
- Kommunen ska under 2023 fortsätta arbetet med sin krigsorganisation och dess bemanning.

Munkedal kommuns inriktning

Kommunens plan för ledning vid samhällsstörningar ska utvecklas gällande civilt försvar under mandatperioden. Förvaltningarna ska utifrån den kommunövergripande planen ta fram egna planer för hantering av samhällsstörningar som kan påverka verksamheten. Under mandatperioden ska även befintliga krisplaner uppdateras, och vid behov revideras.

3.3 Geografiskt områdesansvar

Kommuner ska, enligt 2 kap. 7 § LEH, inom sitt geografiska område i fråga om extraordinära händelser verka för att: 1. olika aktörer i kommunen samverkar och uppnår samordning i planerings- och förberedelsearbetet, 2. de krishanteringsåtgärder som vidtas av olika aktörer under en sådan händelse samordnas, och 3. informationen till allmänheten under sådana förhållanden samordnas.

Uppgifter enligt överenskommelse om krisberedskap

- Kommunen ska ge aktörer som bedriver samhällsviktig verksamhet inom kommunens geografiska område möjlighet att samverka i syfte att uppnå samordning av förberedelser inför extraordinära händelser.
- Kommunen ska under en extraordinär händelse kunna stå värd för en inriktnings- och samordningsfunktion (ISF) på lokal nivå, i syfte att verka för samordning av olika aktörers åtgärder.
- Kommunen ska ta initiativ till att en samlad lägesbild tas fram i samband med en extraordinär händelse.
- Kommunen ska verka för att information till allmänheten vid en extraordinär händelse samordnas.
- Kommunens förberedelser inför extraordinära händelser ska ske i samverkan med närliggande kommuner och relevanta aktörer utanför det egna geografiska området. En förutsättning för att samverkan ska ske är att de externa aktörerna vill och kan samverka med kommunen.
- Berörda kommuner ska säkerställa att Viktigt meddelande till allmänheten (VMA) ska sändas via anläggningar för utomhusvarning genom att ljudsändare underhålls.

Kommunstyrelsen ska, enligt 3 kap. 4 § LEH, under höjd beredskap verka för att den verksamhet som bedrivs i kommunen av olika aktörer samordnas och för att samverkan kommer till stånd mellan dem som bedriver verksamheten.

Uppgifter enligt överenskommelse om civilt försvar

- Kommunen bör informera berörda lokala aktörer om arbetet med beredskapsförberedelser och möjligheter till samverkan på lokal nivå.

Munkedal kommuns inriktning

Kommunen ska under mandatperioden etablera samverkansformer med kommunala bolag och andra aktörer i syfte att uppnå samordning i planerings- och förberedelsearbetet. Samverkan ska behandla risker, sårbarheter och förberedelser för hantering av extraordinära händelser och höjd beredskap.

Kommunen ska stärka sin förmåga till samordning och inriktning med andra aktörer vid samhällsstörningar. Kommunen ska också verka för samordning av information till allmänheten. Samverkan ska beakta de nationella rekommendationerna Gemensamma grunder för samverkan och ledning vid samhällsstörningar, länets strategier för samverkan och kriskommunikation samt policy för tekniska stödsystem för regional samverkan.

3.4 Utbildning och övning

Kommuner ansvarar, enligt 2 kap. 8 § LEH, för att förtroendevalda och anställd personal får den utbildning och övning som behöver för att det ska kunna lösa sina uppgifter vid extraordinära händelser i fredstid.

Uppgifter enligt överenskommelsen om krisberedskap

- Kommunen ska ha en regelbundet utbildad och övad krisorganisation. Även beredskapsfunktioner inom till exempel kommunalteknisk försörjning och krisstöd ska vara utbildade och övade.
- Kommunen ska genomföra och utvärdera minst två övningar under en mandatperiod. Kommunens krisledningsnämnd och tjänstemannaledning ska övas minst en gång per mandatperiod.
- Kommunen ska, i den utsträckning tillfälle ges, delta i planering, genomförande och utvärdering av samverkansövningar på regional eller nationell nivå som avser fredstida kriser.

Kommuner ska, enligt 3 kap. 1 § LEH, vidta de förberedelser som behövs för verksamheten under höjd beredskap (beredskapsförberedelser). Vid höjd beredskap ansvarar kommunstyrelsen, enligt 3 kap. 2 § LEH, för ledningen av den del av det civila försvaret som kommunen ska bedriva.

Uppgifter enligt överenskommelse om civilt försvar

- Nyckelpersoner⁶ i kommunens organisation ska under perioden (till år 2024) genom utbildning ges kunskaper om höjd beredskap och totalförsvar.
- Kommunen bör utbilda och öva kommunstyrelsen i uppgiften att under höjd beredskap ansvara för kommunens ledning.
- Kommunen bör inom ramen för den statliga ersättningen medverka i utbildningar och övningar som anordnas av länsstyrelsen och delta i övning anordnad av annan statlig myndighet.

⁶ Med nyckelpersoner avses minst kommunstyrelsen och kommunledning.
Överenskommelse om kommunernas arbete med civilt försvar

Munkedal kommuns inriktning

Krisledningsorganisationen ska regelbundet utbildas och övas i syfte att underhålla och förbättra kunskapen och rutinerna för hanteringen av samhällsstörningar. Kommunen ska utöver att fastställa en övnings- och utbildningsplan för mandatperioden även reglera dess målgrupp och innehåll baserat på bland annat

- självskattning av beredskapsförmågan på förvaltningar och kommunala bolag
- tidigare utvärderingar av övningar och verkliga händelser

Kommunen ska genomföra både kommunövergripande samt förvaltningsspecifik övningsverksamhet samt delta i planering, genomförande och utvärdering av samverkansövningar på regional eller nationell nivå. Kommunen ska utvärdera både skarpa händelser och övningsverksamhet.

3.5 Rapportering

Kommunen ska, enligt 2 kap. 9 § LEH och 2 § FEH, hålla länsstyrelsen informerad om vilka åtgärder som vidtagits enligt 2 kap. LEH och hur åtgärderna påverkat krisberedskapsläget. Kommunen ska vid en extraordinär händelse i fredstid ge länsstyrelsen lägesrapporter och information om händelseutvecklingen, tillståndet och den förväntade utvecklingen samt om vidtagna och planerade åtgärder.

Uppgifter enligt överenskommelse om krisberedskap

- Kommunen ska ha förmåga att ta emot och dela information med berörda krisberedskapsaktörer med stöd av den teknik och metodik som tillämpas nationellt och regionalt för samverkan och ledning vid samhällsstörningar (till exempel WIS och Rakel).
- Kommunen ska ha förmåga att ge länsstyrelsen en samlad rapport om läget i kommunen vid en extraordinär händelse

Kommuner ska, enligt 3 kap. 5 § LEH och 6 § FEH, under höjd beredskap hålla länsstyrelsen informerad om beredskapsläget och de övriga förhållanden som har betydelse för det civila försvaret i kommunen.

Uppgifter enligt överenskommelse om civilt försvar

- Kommunen ska medverka vid införandet av ett tilldelat tekniskt system för informationsutbyte.
- Kommunen ska i samverkan med länsstyrelsen implementera rutiner för rapportering och för lägesbild

Munkedal kommuns inriktning

Kommunen ska medverka vid införande och i implementering av tekniskt system och rutiner för informationsutbyte.

Tjänsteperson i beredskap (TiB) och central krisledning ska ha förmåga att nyttja WIS och Rakel.

3.6 Säkerhetsskydd

Säkerhetsskyddslagen gäller, enligt 1 kap. 1 § Säkerhetsskyddslag (2018:585), för den som till någon del bedriver verksamhet som är av betydelse för Sveriges säkerhet eller som omfattas av ett för Sverige förpliktande internationellt åtagande om säkerhetsskydd (säkerhetskänslig verksamhet).

Uppgifter enligt överenskommelse

1. Kommunen ska ha en säkerhetsskyddschef.
2. Kommunen ska ha rutiner och materiel (säkerhetsskåp med mera) för att kunna hantera uppgifter som omfattas av sekretess och som rör Sveriges säkerhet utan att de röjs, ändras eller förstörs.
3. Kommunen ska etablera en process för säkerhetsskyddsanalys samt analysera prioriterade delar av kommunens verksamhet.

Munkedal kommuns inriktning

Kommunen ska uppdatera rutiner för hantering av säkerhetsskyddsklassificerad information. Kommunens process för säkerhetsskyddsanalys ska samordnas med processen för risk- och sårbarhetsanalysen (se 3.1). Kommunen ska genomföra säkerhetsskyddsanalyser för arbetet med krisberedskap och civilt försvar samt för säkerhetskänslig samhällsviktig verksamhet.

4. Uppdrag**KOMMUNFULLMÄKTIGE**

Kommunfullmäktige beslutar och fastställer Munkedal kommuns program för skydd och beredskap.

KOMMUNSTYRELSEN

Kommunstyrelsen är övergripande ansvarig för utveckling och efterlevnad av Munkedal kommuns arbete inom skydd och beredskap samt att god beredskap finns och upprätthålls inom Munkedals kommun, dess verksamheter och bolag.

Kommunstyrelsen ska ta fram och fastställa beredskapsplaner för extraordinära händelser och för höjd beredskap. Beredskapsplaner som fastställs av kommunstyrelsen ska följas av Munkedal kommuns nämnder samt av de bolag som Munkedals kommun har ett rättsligt inflytande över.

KRISLEDNINGSNÄMNDEN

Enligt lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap ska det finnas en nämnd för att fullgöra uppgifter under extraordinära händelser i fredstid. Ordföranden i en sådan krisledningsnämnd bedömer när en extraordinär händelse medför att nämnden ska träda i funktion och beslutar i sådana fall att så ska ske. När förhållandena medger det ska krisledningsnämnden besluta att de uppgifter som nämnden har övertagit från andra nämnder ska återgå till ordinarie nämnd. Nämndens beslut ska anmälas till kommunfullmäktige.

Nämnden regleras genom särskilt reglemente som ska revideras en gång per mandatperiod eller vid behov.

NÄMNDER OCH BOLAG

För att organisationen ska vara väl förberedd att hantera oönskade händelser eller vid höjd beredskap ska åtgärder kring skydd och beredskap genomsyra hela organisationen samt vara proaktiva och långsiktiga. Munkedal kommuns samtliga nämnder och bolag har därför ansvar för att:

- styrdokumentet följs inom respektive verksamhet
- skydds- och beredskapsfrågor hanteras inom respektive verksamhet
- arbetet kring skydd och beredskap följs upp årligen.

Förvaltningsorganisation**KOMMUNDIREKTÖR**

Kommundirektören är övergripande ansvarig för Munkedal kommuns samlade arbete med skydd och beredskap. Genom delegationsordningen för Munkedals kommun samt instruktionen för kommundirektören fastställer kommundirektören ansvar och uppgifter inom ramen för skydd och beredskap.

KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar under kommunstyrelsen för att leda och samordna Munkedal kommuns samlade säkerhetsarbete inklusive krisberedskap och planering inför höjd beredskap.

Kommunstyrelseförvaltningen ska:

- omsätta de externa krav som ställs i lagar, avtal och överenskommelser med samverkande organisationer
- rapportera till kommunstyrelsen om hur kommunens samlade skydd och beredskapsarbete utvecklats samt vilka effekter som uppnåtts
- ansvara för att samordna och leda kommunens samlade skydd och beredskap
- ansvara för att ta fram förslag till styrdokument samt förslag till revideringar av befintliga dokument.

4.1 Kommunstyrelseförvaltningen

Nedanstående uppdrag förtydligar innebörden av ansvaret att leda och samordna arbetet med krisberedskap, civilt försvar och säkerhetsskydd, enligt reglemente för kommunstyrelseförvaltningen.

Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar för att:

Beredskapsfunktioner

1. leda och samordna Munkedal kommuns samlade säkerhetsarbete inklusive krisberedskap och planering inför höjd beredskap.
2. Munkedals kommun har en övad, utbildad och aktiv TiB-funktion.
3. Munkedals kommun har en övad, utbildad och aktiv funktion för kommunikationsberedskap.

Riskhantering

4. Riskhantering och internkontroll är en naturlig del i Munkedal kommuns storsystem
5. arbetet med risk- och sårbarhetsanalyser genomförs. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar även för att genomföra en övergripande risk- och sårbarhetsanalys för Munkedal som ett geografiskt område.

Krisberedskap

6. utarbeta, utveckla och underhålla en kommunövergripande plan för ledning och samverkan vid samhällsstörning. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar även för Munkedal kommuns del i länsstyrelsens uppföljning av krishanteringsförmåga
7. en övnings- och utbildningsplan tas fram och fastställs i samverkan med andra aktörer i krisberedskapssystemet. Planen ska säkerställa att kommunöverenskommelsen uppfylls.
8. samordna och leda säkerhetsnätverket samt nätverk för näringslivet avseende krisberedskapsfrågor.
9. Munkedals kommun har ett initialt stöd vid krisartade händelser. (POSOM som leds och samordnas genom välfärdsförvaltningen)
10. leda och utveckla koncernen Munkedal kommuns kriskommunikationsarbete vid samhällsstörningar och höjd beredskap
11. rapportera risk- och sårbarhetsanalys enligt 2 kap. 1 § LEH till länsstyrelsen,
12. fastställa plan för ledning och samverkan vid samhällsstörningar enligt 2 kap 1 § LEH,
13. det finns riktlinjer för utbildnings- och övningsverksamheten som omhändertar de krav som är uppställda i överenskommelserna, och
14. anläggningarna för utomhusvarning underhålls och testas.
15. stödja nämnder och bolag med strategisk planering av offentlig säkerhet, krisberedskap och skydd mot terrorism inom kultur- och fritidssektorn. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar även för att ta fram stödjande dokument om evenemangssäkerhet.
16. ansvarar för att vid samhällsviktiga upphandlingar på sikt arbeta bort "force-majeure-klausuler" som ogiltigförklarar avtal i händelse av samhällsstörning, höjd beredskap eller krig.

Civilt försvar

17. planera och koordinera samt följa upp Munkedal kommuns arbete med civilt försvar. Vid höjd beredskap ska kommunstyrelseförvaltningen säkerställa att Munkedals kommun vidtar de förberedelser som behövs för verksamheten, samt att centrala krisledningen har grundläggande kunskaper om Munkedal kommuns uppgifter under ett sådant läge.
18. krisledning och de berörda verksamheterna övas och utbildas i uppgiften att under höjd beredskap ansvara för kommunens ledning.
19. Munkedals kommun har ledningsplatser som motsvarar totalförsvarets behov.
20. medarbetare inom Munkedals kommun får tillgång till kunskap om Munkedal kommuns arbete vid höjd beredskap, krigsfara och krig. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar även för att nyckelpersoner ur koncernen Munkedals kommun tillsammans med förtroendevalda får grundläggande kunskap om de författningar och arbetsätt som gäller vid höjd beredskap, krigsfara och krig.

Krigsorganisation och beredskapsplanering

21. upprätta en krigsorganisation för Munkedals kommun.
22. leda och samordna arbetet med krigsplacering inom Munkedals kommun. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar även för att bevaka frågan kring civilplikt.
23. det tas fram en försörjningsstrategi som beaktar samhällsstörningar och höjd beredskap. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar även för att koordinera och leda planeringsarbetet med försörjningsberedskapen.
24. Munkedals kommun har upparbetade rutiner och planering för att begära, samordna och ta emot förstärkningsresurser vid samhällsstörning eller höjd beredskap.
25. Munkedals kommun har upparbetade rutiner och planering avseende spontanfrivilliga vid samhällsstörning och vid höjd beredskap.
26. Munkedals kommun har upparbetade rutiner och planering avseende samverkan med frivilliga försvarsorganisationer, inför och vid samhällsstörning och höjd beredskap.
27. Munkedals kommun har upparbetade rutiner, förmågor och planering avseende frivilliga förstärkningsresurser vid samhällsstörning och höjd beredskap.

Informationssäkerhet

28. ett övergripande ansvar att samordna Munkedal kommuns informationssäkerhetsarbete vid såväl fredstid som vid höjd beredskap. I det ingår ett övergripande ansvar för att leda arbetet med att stärka Munkedal kommuns arbete inom cybersäkerhet samt att planera för cybersäkerhet vid höjd beredskap.
29. leda och utveckla Munkedal kommuns arbete inom ramen för lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster som syftar till att få en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverk och informationssystem inom EU. Av lagens sju sektorer berörs kommuner och regioner av energi, transport, hälso- och sjukvård, dricksvatten och digital infrastruktur. Kommunstyrelseförvaltningen kan även stödja de egna bolagen i deras informationssäkerhetsarbete.

Säkerhetsskydd

30. leda och utveckla Munkedal kommuns arbete inom ramen för lagstiftningen. Kommunstyrelseförvaltningen kan även stödja bolag i deras informationssäkerhetsarbete.

31. Munkedals kommun har en handlingsplan för säkerhetsskydd. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar även för att nämnder och bolags har ett säkerhetsskydd utformat efter säkerhetsskyddslagstiftningens krav med hänsyn till verksamheten.
32. en säkerhetsskyddsanalys utarbetas för Munkedals kommun inklusive dess nämnder och bolag. Kommunstyrelseförvaltningen ska redovisa till kommunstyrelsen en gång per år att verksamheterna genomfört säkerhetsskyddsanalyser. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar även för att vidmakthålla processen för säkerhetsskyddsanalysen samt analysera prioriterade delar av kommunens verksamhet.

Samband och signalskydd

33. Munkedals kommun har styrdokument, rutiner och arbetssätt för kryptografiska metoder och övriga signalskyddsåtgärder.
34. administration och hantering av Rakel, kortvåg och VHF inom Munkedals kommun, att det finns upparbetade rutiner och arbetssätt för att kunna kommunicera med Rakel, kortvåg samt VHF både internt och med samverkande parter

Nämnder och bolag ansvarar för att:

Allmänt

1. Styrdokumentet följs inom respektive verksamhet
2. Skydds- och beredskapsfrågor hanteras inom respektive verksamhet
3. Arbetet kring skydd och beredskap följs upp årligen.

Riskhantering

4. genomföra risk- och sårbarhetsanalyser.
5. rapportera incidenter och skador i Munkedal kommuns system för incident-och skaderapportering. De ansvarar för att använda den informationen som systemet levererar i sitt riskhanteringsarbete och för att årligen följa upp informationen.
6. främja en god säkerhetskultur i verksamheterna.

Krisberedskap

7. det finns en övnings- och utbildningsplan. De ansvarar också för att respektive verksamhet övar och utbildas i en omfattning som bedöms som tillräcklig för att upprätthålla förmåga att hantera samhällsstörningar och höjd beredskap.
8. respektive verksamhet har en krisledning för samhällsstörningar.
9. vidta åtgärder för att skydda besökare och förebygga olyckor eller säkerhetsincidenter vid evenemang

Civilt försvar

10. det, efter behov, finns beredskapsfunktioner som säkrar att verksamheten kan fungera även vid eventuella störningar. De ansvarar även för att rapportera sina beredskapsfunktioner till kommunstyrelsen.
11. de tjänster som köps in från externa parter, inklusive underleverantörer, inom respektive verksamhetsområde upprätthåller motsvarande säkerhetsnivå som inom Munkedals kommun, beroende av den externa partens specifika förutsättningar, samt att eventuella utökade säkerhetsåtgärder krävs och efterlevs.
12. deras verksamheter har vidtagit de åtgärder som krävs för att Munkedals kommun ska kunna bedriva verksamhet under höjd beredskap.
13. de har planer för hur de ska kunna ge stöd till Försvarsmakten.

14. de har tillräckligt med medarbetare som är krigsplacerade.
15. i egna kontinuitetsplaner ha försörjningen av varor och tjänster säkerställd för minst fjorton dagar.
16. de har utarbetade rutiner och planering för att begära, samordna och ta emot förstärkningsresurser vid samhällsstörning eller höjd beredskap.

Informationssäkerhet

17. de bedriver ett informationssäkerhetsarbete, enligt Munkedal kommuns ledningssystem för informationssäkerhet (LIS) vid såväl fredstid som vid höjdberedskap. Varje nämnd och styrelse är informationsägare och ska säkerställa hanteringen inom de ansvarsområden som nämnd eller styrelse bedriver.
18. de bedriver ett informationssäkerhetsarbete som skyddar samhällsviktig verksamhet som lyder under lagstiftningen.

Säkerhetsskydd

19. uppföljning av säkerhetsskyddsarbetet (säkerhetsskyddsanalys) genomförs en gång per år, eller vid behov, och resultatet ska sammanställas och förmedlas till kommunstyrelsen. De ansvarar även för att ha en fastlagd plan för säkerhetsskyddsarbetet (Säkerhetsskyddsplan).
20. respektive verksamhet prövar om en upphandling ska hanteras som en säkerhetsskyddad upphandling.
21. främja en god säkerhetskultur i verksamheterna

4.2 Särskilda uppdrag till bolag som Munkedals kommun äger rättsligt utövande över

Bolag ansvarar för att:

1. delta i säkerhetsnätverket, kommunens nätverk för skydd och beredskap
2. upprätthålla underliggande dokument till program för skydd och beredskap
3. delta i kommungemensamma utbildningar, övningar och utvärderingar samt analysera behov av egen utbildning och övning.
4. formulera mål och aktiviteter utifrån program för skydd och beredskap
5. årligen följa upp arbetet med skydd och beredskap samt dess effekter
6. årligen skicka en rapport om arbetet med skydd och beredskap till kommunstyrelsen
7. bistå med uppgift vid förfrågan från kommunstyrelsen
8. delta i utrednings- och planeringsverksamhet

4.3 Kommunstyrelsens uppdrag

Kommunstyrelsen har det yttersta ansvaret för säkerhetsskyddet i koncernen Munkedals kommun.

Kommunstyrelsen ansvarar för att Munkedals kommun har en säkerhetsskyddschef samt en eller flera ställföreträdare.

4.4 Särskilda uppdrag

Kultur och utbildningsnämnden ansvarar för att samordna, leda och organisera spontanfrivilliga vid samhällsstörning eller vid höjd beredskap.

Säkerhetsskyddschefen ansvarar för att Munkedals kommun har rutiner och material för att kunna hantera uppgifter som omfattas av sekretess som rör Sveriges säkerhet utan att de röjs, ändras eller förstörs.

Säkerhetsskyddschefen ansvarar för att medarbetare eller förtroendevalda som verkar i säkerhetskänslig verksamhet eller tar del av säkerhetsskyddsklassificerad uppgift säkerhetsprövas och vid behov placeras i säkerhetsklass, med rätt kontrollorsak, samt får kunskap om säkerhetsskydd.

Säkerhetsskyddschefen ansvarar även för att samordna, genomföra och säkerställa säkerhetsprövningar av anställda i Munkedals kommun och dess bolag.

Säkerhetsskyddschefen ansvarar för att Munkedals kommun har kunskap och arbetssätt för att genomföra säkerhetsskyddade upphandlingar.

Säkerhetsskyddschefen ansvarar även för att det finns rutiner för rapportering till Säkerhetspolisen vid säkerhetsskyddade upphandlingar.

Markus Ljungberg
Säkerhetsstrateg

Dnr: KS-2023-000228

Medborgarförslag om att Munkedals kommun blir en kärnvapenfri zon

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att avslå medborgarförslaget med hänvisning till att kärnvapenfrågor inte är en kommunal angelägenhet.

Sammanfattning

Det har inkommit ett medborgarförslag som föreslår att Munkedals kommun blir en kärnvapenfri zon.

Det medborgarförslaget berör är enligt rättspraxis inte en kommunal angelägenhet utan en uppgift som andra ska ta hand om.

Kommunallagen (2017:725), KL innehåller bestämmelser om vad kommuner får och inte får ha hand om. En kommun får själv ha hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens område eller deras medlemmar. En kommun får inte ha hand om sådana angelägenheter som enbart staten, en annan kommun, en region eller någon annan ska ha hand om. (2 kap 1 § KL).

Tidigare kommunala beslut om kärnvapenfri zon har enligt rättspraxis ansett falla utanför den kommunala kompetensen med motiveringen att de har karaktären av en opinionsyttring på det utrikespolitiska området (se RÅ 1990 Ref 9).

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-19

Medborgarförslag om att Munkedals kommun blir en kärnvapenfri zon.

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Inga konsekvenser

Hållbar utveckling – Social dimension

Inga konsekvenser

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Inga konsekvenser

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:
Kommunstyrelsen

MEDBORGARFÖRSLAG

Munkedal kärnvapenfri zon

Vi vill att Munkedals kommunfullmäktige beslutar att Munkedals kommun blir en kärnvapenfri zon.

Eftersom ett Svenskt NATO-medlemskap är inom synhåll är frågan mycket aktuell. Kärnvapenfrågan är till mycket stor del en lokal fråga där kommunen spelar en viktig roll. Både när det gäller att skydda sina invånare och som röst för nedrustning och mänsklig säkerhet.

Det är en kommunal angelägenhet att se till att kärnvapen inte förekommer inom kommunen. Att vara en kärnvapenfri zon skulle innebära att förvaring av kärnvapen förbjuds, och att fartyg lastade med kärnvapen inte får angöra hamnar inom kommungränsen.

Att bestämma att kommunen ska vara kärnvapenfri är också ett starkt uttalande i riktning mot en tryggare värld.

Eftersom det är kommunens uppgift att skydda sina medborgare från faror och därmed förbygga sådana är det viktigt att arbeta för att inga kärnvapenexplosioner överhuvudtaget kommer till stånd. Att placera kärnvapen på kommunens mark är det samma som att göra oss till ett militärt mål och därmed utsätta oss för extremt stora risker. Radioaktiva skador på levande varelser, mark och växtlighet sker på långt avstånd från en kärnvapenexplosion. Så kallade taktiska kärnvapen är idag ofta betydligt kraftigare än den bomb som släpptes över Hiroshima. Också taktiska kärnvapen har en omfattande räckvidd både geografiskt och i tid. Enligt Läkare mot kärnvapen skulle till exempel den allra minsta sortens taktiska kärnvapen över Stockholm förorsaka ca 90 000 döda och 250 000 skadade, flertalet med svåra brännskador. Motsvarande scenario i Munkedals kommun skulle också vara förödande. Kommunen har ingen beredskap att hantera en sådan situation.

Kärnvapen är inte ett skydd, utan ett hot mot vår säkerhet. Som invånare i kommunen vill vi därför att kommunfullmäktige tar ett formellt beslut att vår kommun blir en kärnvapenfri zon.

Lisa Sigfridsson
Bottna för fred

Medborgarförslag

23-08-15

Förnamn	Efternamn	E-post
Karin	Lundin	[REDACTED]

Adress	Postnummer	Ort	Tel dagtid/mobil
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Förnamn	Efternamn	E-post
Ann-Sofi	Söderling	[REDACTED]

Förnamn	Efternamn	E-post
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Adress	Postnummer	Ort	Tel dagtid/mobil
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Leslie

Förnamn	Efternamn	E-post
Leslie	Johnson	[REDACTED]

Förnamn	Efternamn	E-post
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Adress	Postnummer	Ort	Tel dagtid/mobil
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Munkedal kärnvapenfri zon

Vi vill att kommunfullmäktige beslutar att Munkedals kommun blir en kärnvapenfri zon.

Eftersom ett Svenskt NATO-medlemskap är inom synhåll är frågan mycket aktuell. Kärnvapenfrågan är till mycket stor del en *lokal* fråga där kommunen spelar en viktig roll. Både när det gäller att skydda sina invånare och som röst för nedrustning och mänsklig säkerhet.

Det är en kommunal angelägenhet att se till att kärnvapen inte förekommer inom kommunen. Att vara en kärnvapenfri zon skulle innebära att förvaring och transport av kärnvapen förbjuds inom kommungränsen.

Att bestämma att kommunen ska vara kärnvapenfri är också ett starkt uttalande i riktning mot en tryggare värld.

Eftersom det är kommunens uppgift att skydda sina medborgare från faror och därmed förbygga sådana är det viktigt att arbeta för att inga kärnvapenexplosioner överhuvudtaget kommer till stånd. Att placera kärnvapen på kommunens mark är det samma som att göra oss till ett militärt mål och därmed utsätta oss för extremt stora risker. Radioaktiva skador på levande varelser, mark och växtlighet sker på långt avstånd från en kärnvapenexplosion. Så kallade taktiska kärnvapen är idag ofta betydligt kraftigare än den bomb som släpptes över Hiroshima. Också taktiska kärnvapen har en omfattande räckvidd både geografiskt och i tid. Enligt Läkare mot kärnvapen skulle till exempel den allra minsta sortens taktiska kärnvapen över Stockholm förorsaka ca 90 000 döda och 250 000 skadade, flertalet med svåra brännskador. Motsvarande scenario i Munkedal kommun skulle också vara förödande. Kommunen har ingen beredskap att hantera en sådan situation.

Kärnvapen är inte ett skydd, utan ett hot mot vår säkerhet.

Som invånare i kommunen vill vi därför att kommunfullmäktige tar ett formellt beslut om att vår kommun blir en kärnvapenfri zon.

Dingle 23-08-15



Karin lundin



Ann-Sofi Söderling



Leslie Johnson

Pernilla Niklasson
HR-chef

Dnr: KS-2023-000308

Svar på motion från Rolf Jacobsson (KD) om framtida kompetensförsörjning

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att del av motionen avseende att se över den framtida kompetensförsörjningen är besvarad med hänvisning till att arbetat att ta fram kompetensförsörjningsplaner pågår och kommer redovisas i samband med bokslutet för 2023.

Kommunfullmäktige beslutar avslå motionens del att redovisning ska ske till kommunfullmäktige, med hänvisning till att kommunstyrelsen har den samordnade rollen för nämnderna samt uppsiktplikten över dem.

Sammanfattning

2023 genomförde Ernst & Young en förstudie om kommunstyrelsen kompetensförsörjningsarbete där flertalet risker identifierades, bland annat att det saknades helhetsbild av kompetensförsörjningsläget, analys av framtida personal- och kompetensbehov samt kommande pensionsavgångar. Kommunstyrelsen och nämnderna har sedan dess inlett ett arbete med att ta fram kompetensförsörjningsplaner.

Under hösten har en analys av pensionsavgångar genomförts och för närvarande pågår inventering av kompetensbehov i förvaltningarna. Det här kommer senare utgöra underlag för förvaltningsspecifika kompetensförsörjningsplaner som sedan i mars rapporteras till ansvarig nämnd, i enlighet med kommunens kompetensplattform. Det kommer sedan att sedan att sammanställs till kommunstyrelsen i en kommunövergripande redovisning.

Anledningen till att redovisningen sker till kommunstyrelsen och inte fullmäktige som motionären föreslår är att det ligger i styrelsens roll att ha det strategiska och övergripande ansvaret för kommunens verksamheter. Vidare är kommunstyrelsen kommunens centrala personalorgan och ansvarig för personalpolitiken.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-30

Motion från Rolf Jacobsson (KD) om framtidens kompetensförsörjning

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Kompetensförsörjningen är en framtidsutmaning som kommunen behöver arbeta aktivt med och titta på flera olika lösningar. Våra anställdas kompetens kommer sannolikt ha betydelse för kommunens förmåga att växa och utvecklas.

Hållbar utveckling – Social dimension

I dagens samhälle är kunskap och kompetens kritiska framgångsfaktorer för företag och organisationer. I och med detta är det av stor vikt att kompetens tillvaratas och att kommunens verksamheter har stort fokus på att behålla den kompetens som redan finns och att vara en attraktiv arbetsgivare för att attrahera ny kompetens. Arbetsgivarens inställning och möjliggörande av heltidsarbete, jämställda arbetsplatser och att förlänga sitt arbetsliv är andra exempel på samband mellan kompetens och social dimension.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Inga konsekvenser

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:

HR-chef, för kännedom
Förvaltningschefer, för kännedom
Slutarkiv

Från: Rolf Jakobsson
Skickat: den 26 november 2023 15:04
Till: Fredrick Göthberg
Ämne: Motion inför KF 2023-11-27

Framtida kompetensförsörjning

Vi befinner oss i en situation med en framtida brist på utbildad personal inom både äldreomsorg och skola. Detta kommer bl.a. att innebära att anställda som vill avvakta med att gå i pension kan vara en resurs och en av möjligheterna att mildra konsekvenserna av personalbristen.

I anledning av detta vill jag att KF, i egenskap av kommunens högsta beslutande organ, av BUN Och VF får en redovisning av vilka planer, vilken strategi de två nämnderna har för att tillvarata dessa människors kompetens samt möjliggöra för dem att på hel- eller deltid medverka till kommunens kompetensförsörjning.

Munkedal 2023-11-26

Rolf Jacobsson
Ledamot av Kommunfullmäktige

§ 7

Dnr MSBN-2023-000004

Motion från Rolf Jacobsson (KD) om att utreda möjligheten att teckna avtal med bönder för att säkra tillgång på livsmedel

Sammanfattning av ärendet

Rolf Jacobsson (KD) har inkommit med en motion i två delar där han föreslår att Munkedals kommun ska utreda möjligheten att teckna avtal med lokala bönder för att säkra tillgång till livsmedel. Denna tjänsteskrivelse besvarar motion nr 1.

Munkedals kommun har redan idag en rad rabattavtal för de livsmedel som används inom måltidsverksamheten, och som innebär att måltidspriserna fortsatt kan hållas på en relativt låg nivå. Rabattavtalen innehåller idag inga överenskommelser avseende att säkra tillgång till livsmedel, men arbete för att utöka med beredskapsavtal har initierats av förvaltningen. Idag har kommunen ett beredskapsavtal, som berör kommunens drivmedelsförsörjning.

Samhällsbyggnadsnämnden har i uppdrag att säkerställa kommunens krisberedskapsförråd av livsmedel, utifrån de lagar och förordningar som utfärdas av riksdagen, och till vilka MSB utfärdar eventuella föreskrifter. Inom ramen för arbetet med att utveckla och höja kommunens civila beredskap (kontinuitetsarbetet) kommer det att föras diskussioner med såväl livsmedelsgrossister som lantbrukare, i syfte att klara livsmedelsförsörjningen i händelse av framtida påfrestningar på samhället. Kontinuitetsarbetet är inlett under 2023, och kommer att fortsätta under 2024 främst vad avser tillgång till livsmedel (mat och dricksvatten).

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2024-01-19.
- Lista gällande rabattavtal, Munkedals kommun, daterad 2024-01-19.
- Förordning (2006:637) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (Bifogas ej)
- Beslut i kommunfullmäktige 2023-11-27, § 152.
- Motion från Rolf Jacobsson (KD) om att utreda möjligheten att teckna avtal med bönder för att säkra tillgång på livsmedel – uppdaterad 2023-12-05.

**Förvaltningens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar att motionen, med aktuell redovisning i ärendet, anses besvarad.

Miljö och samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att motionen, med aktuell redovisning i ärendet, anses besvarad.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Slutarkiv

Peter Karlsson
Förvaltningschef

Dnr: MSBN-2023-000004

Motion från Rolf Jacobsson (KD) om att utreda möjligheten att teckna avtal med bönder för att säkra tillgång på livsmedel

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att motionen, med aktuell redovisning i ärendet, anses besvarad.

Sammanfattning

Rolf Jacobsson (KD) har inkommit med en motion i två delar där han föreslår att Munkedals kommun ska utreda möjligheten att teckna avtal med lokala bönder för att säkra tillgång till livsmedel. Denna tjänsteskrivelse besvarar motion nr 1.

Munkedals kommun har redan idag en rad rabattavtal för de livsmedel som används inom måltidsverksamheten, och som innebär att måltidspriserna fortsatt kan hållas på en relativt låg nivå. Rabattavtalen innehåller idag inga överenskommelser avseende att säkra tillgång till livsmedel, men arbete för att utöka med beredskapsavtal har initierats av förvaltningen. Idag har kommunen ett beredskapsavtal, som berör kommunens drivmedelsförsörjning.

Samhällsbyggnadsnämnden har i uppdrag att säkerställa kommunens krisberedskapsförråd av livsmedel, utifrån de lagar och förordningar som utfärdas av riksdagen, och till vilka MSB utfärdar eventuella föreskrifter.

Inom ramen för arbetet med att utveckla och höja kommunens civila beredskap (kontinuitetsarbetet) kommer det att föras diskussioner med såväl livsmedelsgrossister som lantbrukare, i syfte att klara livsmedelsförsörjningen i händelse av framtida påfrestningar på samhället.

Kontinuitetsarbetet är inlett under 2023, och kommer att fortsätta under 2024 främst vad avser tillgång till livsmedel (mat och dricksvatten).

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2024-01-19. (Denna handling)
- Lista gällande rabattavtal, Munkedals kommun, daterad 2024-01-19.
- Förordning (2006:637) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (Bifogas ej)
- Beslut i kommunfullmäktige 2023-11-27, § 152.
- Motion från Rolf Jacobsson (KD) om att utreda möjligheten att teckna avtal med bönder för att säkra tillgång på livsmedel – uppdaterad 2023-12-05.

Särskilda konsekvensbeskrivningar**Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension**

Inga konsekvenser.

Hållbar utveckling – Social dimension

Inga konsekvenser.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Inga konsekvenser.

Peter Karlsson
Förvaltningschef

Beslutet skickas till:
Kommunstyrelsen
Slutarkiv

Diarienummer: MSBN-2023-000004

Datum: 2024-01-19

Lista över gällande rabattavtal inom livsmedelsområdet.

Bröd och bakverk

- Nya Brastad Bageri
- Lyckans Stenungsbräckeri

Bär och saft

- Widén Gården

Diverse mat med kort datum för minskat matsvinn

- Mealmakers AB

Fisk

- Fiskgrossisten AB

Grönsaker, potatis och rotfrukter

- Dinglegymnasiet AB
- Dingle Lantbruk AB

Honung

- Hällhogens Biprodukter

Kött och Charkvaror

- Kustcharken AB

Rapsolja och linfrö

- Klevs Gård

Upprättad 2024-01-19

Ivana Egert
Chef Serviceavdelningen

Från: Rolf Jakobsson
Skickat: den 15 november 2023 15:34
Till: Fredrick Göthberg
Ämne: Motion 1

Motion 1

Högre kvalitet till lägre kostnad

Lycksele kommun har köpt 10 kor av två bönder i området. Korna skall skötas av bönderna i ett och ett halvt år fram till slakt för att sedan bli till mat i skola och äldreomsorgen.

Kommunen utesluter inte att teckna fler kontrakt med bönder för andra livsmedel, som potatis och grönsaker.

Jag föreslår att Munkedals kommun utreder möjligheterna att göra liknande och teckna avtal med lokala bönder gällande tillgång/försörjning av kött, potatis och grönsaker med syfte att kunna införa ett sådant samarbete från april -24 och därmed tillförsäkra berörda konsumenter en högre kvalitet till en lägre kostnad.

Munkedal 2023-11-13

Rolf Jacobsson

Ledamot av Kommunfullmäktige



§ 8

Dnr MSBN-2023-000003

Medborgarförslag från Dick Feldt om røjning vid Örekilsälvens sträckning från Kvistrum till järnvägsbron.

Sammanfattning av ärendet

Dick Feldt har inkommit med ett medborgarförslag där han föreslår att Munkedals kommun ska röja längs med Örekilsälvens promenadsträckning mellan Kvistrum och järnvägsbron för att göra mer användarvänlig. Samhällsbyggnadsnämnden fick ärendet på remiss 2023-12-05. Samhällsbyggnadsförvaltningen har i remissvar till Länsstyrelsen, yttrande insänt 2023-12-07, konstaterat att det finns oklarheter kring gränsdragning för naturreservat Örekilsälvens yttre gräns. Munkedals kommun inväntar Länsstyrelsens beslut kring detta, och kan därför inte bifalla medborgarförslaget i dess helhet på grund av att ansvarsfrågan inte är fullt ut utredd.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, daterad 2023-12-20

Yttrande till Länsstyrelsen angående förslag till bildande av naturreservat Örekilsälven, daterat 2023-12-07.

Protokoll Kommunfullmäktige, daterat 2023-11-27, § 150.

Medborgarförslag Dick Feldt, daterat 2023-11-20.

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige tackar för medborgarförslaget, och beslutar att bifalla motionens intention samt att därmed ge Samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera frågan i kommande samverkan med Länsstyrelsen och berörd driftorganisation i det fall promenadstigen faller inom ramen för naturreservatets gränser.

Miljö och samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut

Kommunfullmäktige tackar för medborgarförslaget, och beslutar att bifalla motionens intention samt att därmed ge Samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera frågan i kommande samverkan med Länsstyrelsen och berörd driftorganisation i det fall promenadstigen faller inom ramen för naturreservatets gränser.

Beslutet skickas till

Förslagslämnare

Kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen

Kultur- och Utbildningsnämnden (avsett för Kultur-och Fritid)

Samhällsbyggnadsnämnden

Peter Karlsson
Förvaltningschef

Dnr: MSBN-2023-000003

Medborgarförslag från Dick Feldt om röjning vid Örekilsälvens sträckning från Kvistrum till järnvägsbron.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige tackar för medborgarförslaget, och beslutar att bifalla motionens intention samt att därmed ge Samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att aktualisera frågan i kommande samverkan med Länsstyrelsen och berörd driftorganisation i det fall promenadstigen faller inom ramen för naturreservatets gränser.

Sammanfattning

Dick Feldt har inkommit med ett medborgarförslag där han föreslår att Munkedals kommun ska röja längs med Örekilsälvens promenadsträckning mellan Kvistrum och järnvägsbron för att göra mer användarvänlig. Samhällsbyggnadsnämnden fick ärendet på remiss 2023-12-05.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har i remissvar till Länsstyrelsen, yttrande insänt 2023-12-07, konstaterat att det finns oklarheter kring gränsdragning för naturreservat Örekilsälvens yttre gräns. Munkedals kommun inväntar Länsstyrelsens beslut kring detta, och kan därför inte bifalla medborgarförslaget i dess helhet på grund av att ansvarsfrågan inte är fullt ut utredd.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, daterad 2023-12-20 (Denna handling)
Yttrande till Länsstyrelsen angående förslag till bildande av naturreservat Örekilsälven, daterat 2023-12-07.
Protokoll Kommunfullmäktige, daterat 2023-11-27, § 150.
Medborgarförslag Dick Feldt, daterat 2023-11-20.

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Beslutet bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser.

Hållbar utveckling – Social dimension

Beslutet bedöms inte ha några sociala konsekvenser då promenadstigen kommer att skötas oavsett ansvarig part.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Beslutet bedöms inte ha några miljömässiga konsekvenser.

Peter Karlsson
Förvaltningschef

Beslutet skickas till:

Förslagslämnare

Kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen

Kultur- och Utbildningsnämnden (avsett för Kultur-och Fritid)

Samhällsbyggnadsnämnden

Diarienummer: 2022-000151

Datum: 2023-12-07

Yttrande över förslag till naturreservatet Örekilsälven i Munkedals kommun

Länsstyrelsen Västra Götaland, dnr 511-37915-2017.)

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen har upprättat ett förslag till bildande av naturreservatet Örekilsälven i Munkedals kommun.

Förslaget omfattar beslut med föreskrifter och avgränsning samt skötselplan. Det föreslagna naturreservatet omfattar stora delar av Örekilsälvens dalgång från Kärsjöns utlopp till mynningen i havet och består av ett värdefullt vattendrag med omgivande lövskogar och betesmarker.

Yttrande

Munkedals kommun lämnar härmed följande yttranden över förslaget:

- Munkedals kommun ser bildandet av naturreservatet som en stor tillgång för näringslivet, framför allt besöksnäringen men också för kommunens invånare.
Munkedals kommun upplever att Länsstyrelsen tagit med för kommunen viktiga punkter och beskrivit dessa i såväl föreskrifter som karta.
Härvid kan särskilt poängteras:
 - färdigställande laxstig N Bruksvägen.
 - anläggande av bro över Örekilsälven, knyta ihop Maltes stig med Bohusleden.
 - renovering/utbyte av bro vid Bråland, där det upplevs finnas oklara gränsdragningar kring bl a kostnadsfördelning som behöver redas ut inför projektstart.
- Munkedals kommun ser positivt på att Västkuststiftelsen blir förvaltare, då det finns ett etablerat samarbete med dem.
- Munkedals kommun ser positivt på att knyta ihop befintlig samhällsservice med vandrings- och fisketurism, genom att koppla målpunkter längs Bohusleden och att därmed gynna kollektivtrafiken i regionen.

- Munkedals kommun upplever att det finns vissa oklarheter kring exakt gränsdragning (naturreservatets utbredning) främst vad avser promenadstigen längs Örekilsälven från Bruksvägen och söderut, samt att tydliggöra skötselansvaret för den.
- Hur hanteringen av invasiva arter ska hanteras i gränsen mellan naturreservatet och omkringliggande mark behöver förtydligas i de fall ett bestånd påverkar fler än bara en fastighet.
- Munkedals kommun saknar förtydligande på, och önskar möjlighet att kunna röja träd som dämmer Örekilsälven, eller som på kort sikt riskerar att påverka säkerheten för kommunal infrastruktur, ex. v. broar över älven, samt hur Länsstyrelsen i så fall informeras.
- Felstavning i Skötselplan, sida 5 sista stycket, Saltfjorden ska ersättas med Saltkällefjorden.
- Munkedals kommun saknar Nedre Örekilsälvens Fiskevårdsområde i sändlistan för remissen, men har förstått att de ändå fått möjlighet att yttra sig över den.
- I tidigare dialog mellan Munkedals kommun och Föreningen Munkedals museijärnväg, som är ett viktigt besöksmål i kommunen, har följande fråga aktualiserats.
 - Risvarpsängarna behöver skötas på annat/bättre sätt än idag. En fråga är om skyddsföreskrifterna medger att kunna ha betesdjur som kan hålla öppet ner mot Örekilsälven i syfte att förstärka tågresenärernas upplevelse, och i så fall hur fördelning av ett sådant ansvar skulle kunna se ut då skrivningen inte upplevs helt tydlig.

Bilagor:

1. Minnesanteckningar efter fältnöte 2022-09-27
2. Karta med markering för anläggning av GC-bro

Peter Karlsson
Förvaltningschef
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Medborgarförslag

Förnamn Dick	Efternamn Feldt
-----------------	--------------------

Rubrik på förslaget

Fritidsfrämjande åtgärd

Vad vill du föreslå?

Tänk på att förslaget enbart kan hantera ett ämne.
Örekilsälvens sträckning från Kvistrum till järnvägsbron borde röjas och göras mer användarvänlig, har själv både ramlat och hjälpt andra som ramlat. Ett naturskönt stycke Munkedal som borde förbättras.

Här kan du ladda upp en fil**Vill du presentera (max 5 minuter) ditt förslag på det kommunfullmäktigesammanträde där det anmäls? (du kommer bli kontaktad med information om vilket sammanträde ditt medborgarförslag blir anmält)**

- Ja
 Nej
 Vet ej

Fredrick Göthberg
Kommunsekreterare

Dnr: KS-2023-000307

Revisionsrapport - Granskning av särskilt stöd

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna informationen.

Sammanfattning

Kommunrevisionen har genomfört en granskning av särskilt stöd inom skolan. Granskningens syfte var att bedöma om kultur- och utbildningsnämnden (dåvarande barn- och utbildningsnämnden) har säkerställt ett ändamålsenligt arbete med särskilt stöd i förskoleklass och grundskolan. Granskningen har genomförts av EY på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna som antog granskningen den 24 november och besluta att sända den till Kultur- och utbildningsnämnden med önskemål att erhålla svar.

Kultur- och utbildningsnämnden antog sitt svar den 24 januari. Ärendet går till kommunstyrelsen som en del av uppsiktsplikten och senare även till kommunfullmäktige för kännedom.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2023-01-29
Beslut KUN 2023-01-24 § 8
Resultat och åtgärder EY granskning, bilaga 1 2024-01-10.
Missivbrev - Granskning av särskilt stöd 2023.
Revisionsrapport - Granskning av särskilt stöd 2023.

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Inga konsekvenser.

Hållbar utveckling – Social dimension

Inga konsekvenser.

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Inga konsekvenser.

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:

Slutarkiv

§ 8

Dnr KUN-2023-000005

Revisionens granskning av särskilt stöd i förskoleklass och grundskolan - EY

Sammanfattning av ärendet

EY genomförde en granskning av särskilt stöd i Munkedals kommun under höstterminens början. Dokument, intervjuer och 10 stickprov låg till grund för granskningen (8 stickprov från Kungsmarksskolan och 2 från de andra enheterna). De utvalda tre skolor som deltog var de skolor som våren 2023 levererade lägst resultat inom kommunen, Centrumskolan, Bruksskolan och Kungsmarksskolan. Vid revisionen var samtliga rektorer relativt nyanställda och en arbetade under ett tillförordnande (tidigast anställd i januari och senast anställd maj/juni).

Resultat och åtgärder redovisas i bilaga 1.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-10.

Resultat och åtgärder EY granskning, bilaga 1 2024-01-10.

Missivbrev - Granskning av särskilt stöd 2023.

Revisionsrapport - Granskning av särskilt stöd 2023.

Skolinspektionens beslut.

Muntlig presentation av avdelningschef skola Ann-Charlotte Sernemo-Mellgren.

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner svaret till EY.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på att Kultur- och utbildningsnämnden godkänner svaret till EY och finner att nämnden beslutar så.

Kultur- och utbildningsnämndens beslut

Kultur- och utbildningsnämnden godkänner svaret till EY.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, för kännedom.

Förvaltningschef, för kännedom.

Avdelningschef skola, för vidare hantering.

Diarienummer: KUN-2023-000005

Datum: 2024-01-10

Resultat och åtgärder EY: granskning

Resultat

EY granskningen pekade på att det fanns vissa brister i arbetet med särskilt stöd. De förslag på åtgärder som presenterade utifrån granskningen var följande:

- I enlighet med krav i Skollagen säkerställa att utredning av behov av särskilt stöd genomförs i alla elevärenden där det finns indikation på att eleven inte kommer att uppnå kunskapskraven.
- I enlighet med krav i Skollagen säkerställa att utredning av behov av särskilt stöd genomförs i alla elevärenden där det finns indikation på att eleven inte kommer att uppnå kunskapskraven.
- Säkerställa att elevers behov av stöd utreds skyndsamt.
- Genomföra en översyn av användandet av anpassad studiegång i grundskolan i kommunen.
- Säkerställa att elevens röst kring sin skolsituation dokumenteras i utredningar av behov av särskilt stöd.

Åtgärder

I kommunen finns riktlinjer, framtagna utifrån gällande lagkrav och riktlinjer från bland annat Skolverket, för arbetet med elever i behov av särskilt stöd. På samtliga tre enheter som deltog i EY:s granskning har det dock de senaste åren varit en sämre kontinuitet på rektorssidan och/eller specialpedagog/speciallärarsidan. Det har varit flera rektorsbyten med perioder av tillfälliga tillförordnande och det har också varit svårt att rekrytera specialkompens i form av exempelvis specialpedagoger och speciallärare vilket inneburit att några skolor i perioder helt har saknat denna funktion. Bristande kontinuitet inom dessa områden har påverkat verksamheterna negativt. Förvaltningen hade redan påbörjat en analys kring hur arbetet hade påverkats, så de insatser som EY efterfrågar var redan uppstartade men vid den tidpunkten inte fullt ut åtgärdade.

Under revisionen framkom att riktlinjerna inte var implementerade fullt ut i alla verksamheter på alla nivåer på grund av att det var många nya medarbetare/rektorer och att det delvis saknades viktiga funktioner. En djupare analys på skolenheterna tydliggjorde dock att elever inte varit utan stöd men att det var dokumentationen och rutinerna som brustit. Det syntes dels i att underlag inte fanns med i dokumentationen kopplat till stödinsatsen. Det fanns också exempel på stödinsatser som inte blivit utvärderade.

Elevhälsoplanen har uppdaterats och noga implementerats i alla verksamheter under tidig hösttermin. Samtliga skolor har till höstterminens start byggt upp en stödorganisation och har idag tillgång till specialpedagogiskt stöd i någon

omfattning. Rekrytering har pågått och till vårterminen 2024 finns ytterligare specialpedagogiskt stöd på plats. Fokus har också legat på att upprätta korrekt dokumentation i de fall där denna saknades, samtliga stödsatser har utvärderats och eventuellt nya har satts in, på samtliga skolenheter. De nya rektorerna har tillsammans med förvaltningen gemensamt och aktivt arbetat med att uppdatera och driva arbetet på de tre enheterna under hösten.

Under början av oktober gjorde Skolinspektionen en omfattande tillsyn på Kungsmarksskolan, där arbetet med särskilt stöd var en del av tillsynen (svaret från Skolinspektionen bifogas). Skolinspektionen tog del av samtliga planer, dokumentation, betygskataloger, åtgärdsprogram, extra anpassningar på samtliga elever på Kungsmarksskolan. Rektor och personal, samt elever intervjuades. Skolinspektionen hade inget att anmärka utan i svaret framkom att skolan följer de lagar och riktlinjer som de är ålagda att följa kopplade till särskilt stöd. Ett bra kvitto på att de insatser som förvaltningen och rektorerna genomfört har haft önskad effekt.

Ann-Charlotte Mellgren Sernemo
Avdelningschef skola
Kultur-och utbildningsförvaltningen
Munkedals kommun

Munkedal den 20 oktober 2023

Till barn- och utbildningsnämnden

Till kommunfullmäktige för kännedom

Granskning av särskilt stöd

Kommunrevisionen har vid sitt möte den 24 november antagit en granskning av särskilt stöd. Granskningen har genomförts av EY på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna. Granskningens övergripande syfte har varit att bedöma om barn- och utbildningsnämnden har säkerställt ett ändamålsenligt arbete med särskilt stöd i förskoleklass och grundskolan.

Granskningen visar på betydande avvikelser i processen av att utreda elevers behov av särskilt stöd och framtagande av åtgärdsprogram. Ett flertal elever saknar utredning om särskilt stöd, trots att eleverna haft underkänt i ett eller flera ämnen under flera terminer. Det är enligt vår mening en allvarlig brist att elevers behov av stöd inte utretts trots återkommande indikationer på att eleven inte når eller riskerar att inte nå kunskapskraven. Granskningen visar även att flera elever saknar extra anpassningar. Detta trots att eleverna har haft underkänt i ett eller flera ämnen under flera terminer. Stickprovet visar också att vissa elever har haft anpassad studiegång som första och enda dokumenterad åtgärd. Anpassad studiegång är en synnerligen ingripande åtgärd som inskränker på såväl elevens rätt till utbildning som elevens skolplikt och bör därmed användas restriktivt.

Vår sammanfattande bedömning utifrån granskningens syfte och grunderna för ansvarsprövning är att det finns brister i nämndens arbete och att nämnden därmed inte i tillräcklig grad säkerställt ett ändamålsenligt arbete med särskilt stöd i förskoleklass och grundskolan.

I granskningen lämnas följande rekommendationer till barn- och utbildningsnämnden:

- I enlighet med krav i Skollagen säkerställa att utredning av behov av särskilt stöd genomförs i alla elevärenden där det finns indikation på att eleven inte kommer att uppnå kunskapskraven.
- Säkerställa att elevers behov av stöd utreds skyndsamt.
- Genomföra en översyn av användandet av anpassad studiegång i grundskolan i kommunen.
- Säkerställa att elevens röst kring sin skolsituation dokumenteras i utredningar av behov av särskilt stöd.

Granskningen översänds med önskemål om att erhålla svar på vilka åtgärder som barn- och utbildningsnämnden ämnar vidta utifrån de brister som redovisas i rapporten. Svar skickas till Johan.Palmgren@se.ey.com senast den 22 februari 2024.

För kommunrevisionen



Claes Hedlund
Ordförande

Bilaga 1: Granskning av särskilt stöd

Granskning av särskilt stöd

MUNKEDALS KOMMUN



Building a better
working world

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1.1. Sammanfattande iakttagelser	3
1.2. Bedömning utifrån revisionsfrågorna.....	4
1.3. Sammanfattande bedömning	5
1.4. Slutsatser.....	5
2. Inledning	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Syfte och revisionsfrågor	6
2.3. Revisionskriterier	6
2.4. Metod	7
2.5. Avgränsningar och ansvarig nämnd.....	7
3. Övergripande styrning för ökad måluppfyllelse	8
3.1. Elevhälsans organisering	9
4. Garanti för tidiga stödinsatser	10
4.1. Bedömning av elevers kunskapsutveckling	10
4.2. Övergång till förskoleklass	10
4.3. Vår bedömning	11
5. Särskilt stöd	12
5.1. Upptäcka behov av stöd	12
5.2. Arbetsgången för extra anpassning, utredning av behov av stöd och åtgärdsprogram 12	
5.2.1. Resultat av genomfört stickprov	13
5.3. Vår bedömning	15
Bilaga 1. Bakgrund	17
Bilaga 2. Revisionskriterier	18
Källförteckning	21

Sammanfattning

1.1. Sammanfattande iakttagelser

EY har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Munkedals kommun genomfört en granskning av arbetet med särskilt stöd. Granskningen har avsett barn- och utbildningsnämnden.

De huvudsakliga resultat som framkommit i granskningen är:

- ▶ Det finns betydande brister i arbetet med att utreda elevers behov av särskilt stöd. Genomfört stickprov visar på avvikelser på flera punkter. Flera elever har haft underkänt i ett flertal ämnen över flera terminers tid utan att deras behov av särskilt stöd har utretts. Det finns risk att skollagens krav inte efterlevs i fråga om utredning av särskilt stöd och framtagande av åtgärdsprogram.
- ▶ Stickprovet visar också att vissa elever har haft anpassad studiegång som första och enda dokumenterade åtgärd. Anpassad studiegång är en synnerligen ingripande åtgärd som inskränker på såväl elevens rätt till utbildning som elevens skolplikt.
- ▶ Ett gediget arbete bedrivs i kommunen i syfte att förbättra elevers studieresultat. Riktlinjer finns kring språk- och matematikutveckling. Munkedals kommun genomför extra bedömningstillfällen, utöver de nationellt beslutade bedömningstillfällen som ryms inom garantin för tidiga stödinsatser.

1.2. Bedömning utifrån revisionsfrågorna

Revisionsfrågor	Bedömning
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Har nämnden säkerställt ett ändamålsenligt arbete med att bedöma elevers kunskapsutveckling, enligt garantin om tidiga stödinsatser? 	<p>Ja. Granskningen visar att det finns riktlinjer framtagna avseende språk- och matematikutveckling. I dessa finns tidsplaner för genomförandet av de nationella bedömningsstöden enligt garantin om tidiga stödinsatser. I riktlinjerna finns också tidsplan för de extra bedömningstillfällen som ska genomföras i kommunen. Resurser läggs på att på kommungemensam nivå analysera elevernas resultat i de nationella bedömningsstöden. Som utvecklingsområde nämns dock att analysen kan fördjupas ytterligare på skolenheterna.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Har nämnden säkerställt ett ändamålsenligt arbete med utredning av särskilt stöd och åtgärdsprogram? <ul style="list-style-type: none"> ○ Hur fördelas ansvar för utredning av särskilt stöd? ○ Innehåller beslutade åtgärdsprogram en beskrivning av elevens behov av stöd utifrån en pedagogisk och social bedömning? ○ Genomförs uppföljning av de individuella åtgärdsprogrammen och sker omvärdering av åtgärder om de inte har fått effekt? 	<p>Nej. Genomförda stickprov visar på betydande avvikelser i processen av att utreda behov av särskilt stöd och framtagande av åtgärdsprogram. Ett flertal elever saknar utredning om särskilt stöd, trots att eleverna haft underkänt i ett eller flera ämnen under flera terminer. Det är enligt vår mening en allvarlig brist att elevers behov av stöd inte utretts trots återkommande indikationer på att eleven inte når eller riskerar att inte nå kunskapskraven. Vidare visar stickprovet att flera elever saknar extra anpassningar. Detta trots att eleverna har underkänt i ett eller flera ämnen under flera terminer. Stickprovet visar också att vissa elever har haft anpassad studiegång som första och enda dokumenterat särskilt stöd. I två av de tre åtgärdsprogram som granskats har åtgärderna justerats vid uppföljning av åtgärdsprogrammet.</p> <p>Rektor ansvarar för arbete med särskilt stöd och åtgärdsprogram. Beslut i utredning av särskilt stöd och åtgärdsprogram kan dock delegeras.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Har nämnden säkerställt att elevens åsikt tas i beaktande i samband med beslut om extra anpassningar, utredning av särskilt stöd och beslut om åtgärder i åtgärdsprogram? 	<p>Delvis. Rutiner finns för att säkerställa att eleven medverkar i beslut om extra anpassningar, utredning av särskilt stöd och beslut om åtgärder i åtgärdsprogram. Genomfört stickprov visar dock att det finns utvecklingsområden i att dokumentera elevens medverkan i utredningar av behov av särskilt stöd och i åtgärdsprogram. Det finns också utvecklingsområde i att dokumentera elevens röst i dessa utredningar.</p>

1.3. Sammanfattande bedömning

1.4. Slutsatser

Granskningens syfte har varit att bedöma om barn- och utbildningsnämnden har säkerställt ett ändamålsenligt arbete med särskilt stöd i förskoleklass och grundskolan. Vår sammanfattande bedömning utifrån granskningens syfte och grunderna för ansvarsprövning är att det finns brister i nämndens arbete och att nämnden därmed inte i tillräcklig grad säkerställt detta.

Granskningen visar på betydande brister i nämndens arbete med extra anpassningar, utredning av behov av särskilt stöd och framtagande av åtgärdsprogram. Genomförd stickprovsgranskning visar att ett flertal elever saknar utredning om särskilt stöd, trots att eleverna haft underkänt i ett eller flera ämnen under flera terminer. Det är enligt vår mening en allvarlig brist att elevers behov av stöd inte utretts trots återkommande indikationer på att en elev inte når eller riskerar att inte nå kunskapskraven. Vi menar att det finns risk att skollagens krav inte efterlevs i fråga om utredning av särskilt stöd och framtagande av åtgärdsprogram.

Utifrån granskningen lämnar vi nedanstående rekommendationer. Vi rekommenderar nämnden att:

- ▶ I enlighet med krav i Skollagen säkerställa att utredning av behov av särskilt stöd genomförs i alla elevärenden där det finns indikation på att eleven inte kommer att uppnå kunskapskraven.
- ▶ Säkerställa att elevers behov av stöd utreds skyndsamt.
- ▶ Genomföra en översyn av användandet av anpassad studiegång i grundskolan i kommunen.
- ▶ Säkerställa att elevens röst kring sin skolsituation dokumenteras i utredningar av behov av särskilt stöd.



Linnéa Johansson
Verksamhetsrevisor
Ernst & Young AB



Aron Larsson
Certifierad kommunal yrkesrevisor
Ernst & Young AB



Liselott Daun
Certifierad kommunal yrkesrevisor
Kvalitetssäkrare
Ernst & Young AB

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Kommunrevisionen i Munkedals kommun genomförde under 2020 en granskning av barn- och utbildningsnämndens mål- och resultatstyrning. Granskningen visade att orsakerna till de låga kunskapsresultaten i kommunen berodde på kompetensförsörjning och bristande likvärdighet mellan skolor. Kommunrevisionen har i sin risk- och väsentlighetsanalys identifierat att Munkedals kommun redovisar ett resultat bland de 25 procent sämsta kommunerna i riket vad gäller exempelvis elevers behörighet till gymnasiet, andel elever i årskurs nio som uppnått kunskapskraven i alla ämnen samt genomsnittligt meritvärde i årskurs nio.

Kommunrevisionen har mot bakgrund av ovanstående samt sin risk- och väsentlighetsanalys bedömt att det är väsentligt att granska barn- och utbildningsnämndens arbete med särskilt stöd inom förskolan och grundskolan. I *God revisionsred* framgår de grunder som revisorerna använder när de bedömer ansvarstagande i styrelser och nämnder. Ansvarsgrunder som är aktuella i denna granskning är bland annat risken för bristande måluppfyllelse samt bristande styrning och intern kontroll av verksamhet.

Bakgrunden beskrivs mer utförligt i bilaga 1.

2.2. Syfte och revisionsfrågor

Granskningen syftar till att bedöma om barn- och utbildningsnämnden har säkerställt ett ändamålsenligt arbete med särskilt stöd i förskoleklass och grundskolan.

Granskningen inriktas på följande revisionsfrågor:

- ▶ Har nämnden säkerställt ett ändamålsenligt arbete med att bedöma elevers kunskapsutveckling, enligt garantin om tidiga stödinsatser?
- ▶ Har nämnden säkerställt ett ändamålsenligt arbete med utredning av särskilt stöd och åtgärdsprogram?
 - Hur fördelas ansvar för utredning av särskilt stöd?
 - Innehåller beslutade åtgärdsprogram en beskrivning av elevens behov av stöd utifrån en pedagogisk och social bedömning?
 - Genomförs uppföljning av de individuella åtgärdsprogrammen och sker omvärdering av åtgärder om de inte har fått effekt?
- ▶ Har nämnden säkerställt att elevens åsikt tas i beaktande i samband med beslut om extra anpassningar, utredning av särskilt stöd och beslut om åtgärder i åtgärdsprogram?

2.3. Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses bedömningsgrunder som används i granskningen som utgångspunkt för analys, slutsatser och bedömningar. Revisionskriterierna kan hämtas ifrån lagar

och förarbeten eller interna regelverk, policys och fullmäktigebeslut. Kriterier kan också ha sin grund i jämförbar praxis eller erkänd teoribildning.

I denna granskning utgörs de huvudsakliga revisionskriterierna av:

- ▶ Kommunallag (2017:725) 6 kap. 6 § som reglerar nämnders ansvar.
- ▶ 3 kap. Skollag (2010:800) om barns och elevers utveckling mot målen.
- ▶ 9-10 kap. Skollag (2010:800) om förskoleklass och grundskolan
- ▶ Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter
- ▶ Skolverkets särskilda råd för arbete med extra anpassningar, särskilt stöd och åtgärdsprogram.

Revisionskriterierna beskrivs i bilaga 2.

2.4. Metod

Granskningen har genomförts genom studier av relevanta dokument och intervjuer med berörda verksamhetsföreträdare. Studerade dokument och intervjupersoner framgår i bilaga 3. Därtill har ett stickprov genomförts på tio utvalda elevärenden. Stickprovet beskrivs mer utförligt i avsnitt 4.2.1.

2.5. Avgränsningar och ansvarig nämnd

Granskningen avgränsas till att avse avser barn- och utbildningsnämnden samt till ställda revisionsfrågor.

3. Övergripande styrning för ökad måluppfyllelse

Barn- och utbildningsnämnden har beslutat om en *Strategisk plan för ökad måluppfyllelse i Munkedals kommun*. Planen har tagits fram mot bakgrund av de över tid låga kunskapsresultaten i kommunen.

I planen har nedan målbild formulerats:

- ▶ Munkedals kommuns utvecklingsområde: Skolframgång genom ökade skolresultat i Munkedals kommun.

- ▶ Utvecklingsmål I: Munkedals kommun ska, inom 5 år, nå modellberäknat resultatvärde och inte vara bland de 25% sämsta kommunerna inom något område.
- ▶ Utvecklingsmål II: Ett analytiskt förhållningssätt ska implementeras, som en röd tråd, i all skolverksamhet i relation till barn- och elevers lärande, undervisning samt normer och värden.

Målen ska nås genom åtgärder och insatser fördelat på de fyra områdena:

1. Värdegrund/elevhälsoarbete
2. Lärmiljö/undervisningskvalitet
3. Fritidshemsundervisning
4. Systematiskt kvalitetsarbete/analytiskt och kollegialt förhållningssätt.

Granskningen visar att planen för ökad måluppfyllelse utgör grunden till allt arbete inom skolans verksamhet. Den strategiska planen ska konkretiseras på respektive skolenhet för att integreras i skolenheternas systematiska kvalitetsarbete.

Vidare finns dokumentet *Matematik – en handlingsplan för grundskolan*. Det saknas information om vem som har beslutat om planen.

Syftet med matematikplanen är bland annat:

- ▶ att tidigt upptäcka och följa upp de barn och elever som behöver extra stöd i att utveckla sin matematiska förmåga. Här ingår även de elever som har särskild fallenhet för matematik.
- ▶ att utveckla matematikundervisningen i kommunen.

I kommunen finns en matematikutvecklingsgrupp. Gruppen arbetar med utveckling, uppföljning och planering på organisationsnivå.

Analys av elevresultat i matematik ska ske både på enhetsnivå och på kommungemensam nivå. Sambedömning¹ sker av nationella prov.

¹ Sambedömning innebär att lärare samarbetar om bedömning eller betygssättning, till exempel genom att bedöma elevers prestationer tillsammans eller genom att diskutera bedömningen. Fokus ligger främst på hur lärare gemensamt tolkar och värderar elevers prestationer utifrån kurs och ämnesplanernas förmågor och kunskapskrav.

Hur arbete med kommunens strategiska plan för måluppfyllelse, matematikplan och språkutvecklingsplan sker varierar mellan olika skolenheter. På en skolenhet har ett eget rutindokument tagits fram, där bedömningstillfällen och andra instruktioner från de kommungemensamma rutinerna har slagits samman till ett årshjul.

3.1. Elevhälsans organisering

Elevhälsoteamet består av rektor, skolsköterska, skolkurator och speciallärare/specialpedagog. På högstadiet ingår också studie- och yrkesvägledare samt socialpedagog. Utöver dessa funktioner finns skolläkare, skolpsykolog och logoped att tillgå. Elevhälsoteamet är en stödfunktion till pedagoger och övrig skolpersonal och ska ha ett nära samarbete med lärararbetslagen.

4. Garanti för tidiga stödinsatser

4.1. Bedömning av elevers kunskapsutveckling

I intervjuer beskrivs att grundskolan i Munkedal följer skollagens bestämmelser kring bedömningstillfällen enligt garantin om tidiga stödinsatser. Utöver detta finns både extra obligatoriska och valfria bedömningstillfällen.

I matematikplanen finns ett årshjul med beskrivning av vilka aktiviteter som ska genomföras vilken månad. Här anges när de nationella bedömningsstöden i "Hitta matematiken" ska genomföras och när de nationella proven ska genomföras. Resultaten skickas till kommunens matematikutvecklingsgrupp för analys. I september hålls en årlig kommungemensam resultatkonferens för alla matematiklärare.

I *Riktlinjer för språkutvecklande arbete inom förskola och grundskola* finns en tidplan som inkluderar bedömningsstödet "Hitta språket"², det nationella bedömningsstödet i läs- och skrivutveckling som genomförs i lågstadiet samt det nationella provet i årskurs 3. Utöver detta rekommenderas genomförande av *Legilexi* i åk 1 och i åk 3. *Legilexi ska* genomföras i åk 2. I åk 2 och 3 rekommenderas skolorna att följa upp de elever som inte klarat alla avstämningspunkter i det nationella bedömningsstödet.

En intervjuad beskriver att det finns utvecklingspotential i den analys som ska göras utifrån resultaten från bedömningstillfällena. I intervjun lyfts att kommunen med hjälp av rutinerna identifierar de elever med lägre resultat men inte anpassning av undervisningen på gruppnivå.

4.2. Övergång till förskoleklass

Barn- och utbildningsförvaltningen har tagit fram riktlinjer för övergång mellan förskola och förskoleklass. Av riktlinjerna framgår att vid övergång till förskoleklass ska förskolan uppmärksamma barn i behov av särskilt stöd. Förskolans rektor och barnhälsan delger information om anpassningar i lärmiljön, förhållningsätt, resursfördelning och gruppindelningar med mera. Om information ska lämnas om en enskild individ ska samtycke hämtas från vårdnadshavare i förhand. En *särskild överlämning* gäller barn som varit i behov av särskilt stöd i förskolan. Syftet är att den mottagande enheten ska vara förberedd för att ta emot barnet på bästa sätt och planera den pedagogiska verksamheten. För barn som haft extra anpassningar eller särskilt stöd ska avlämnande pedagoger skriva en skriftlig sammanfattning över de behov som uppmärksammas och de anpassningar som gjorts på förskolan.

² Hitta språket är ett nationellt bedömningsstöd som ska ge stöd i att kartlägga elevers kunskaper i språklig medvetenhet i förskoleklass.

4.3. Vår bedömning

I skollagen finns en garanti om tidiga stödinsatser. Enligt skollagen ska bedömningsstöd i matematik och svenska eller svenska som andraspråk göras på höstterminen i förskoleklass. Bedömningsstöd i läs- och skrivutveckling ska göras i årskurs 1 på vår- och höstterminen. Slutligen ska nationella prov genomföras i årskurs 3.

Barn- och utbildningsförvaltningen har tagit fram egna riktlinjer avseende språk- och matematikutveckling. I dessa finns illustrerade tidplaner för genomförande av de nationella bedömningsstöden. Munkedals kommun har därtill beslutat om att genomföra extra bedömningstillfällen. Även dessa finns dokumenterade i tidsplanerna. Såväl i intervjuer som i styrdokument framgår att resurser läggs på att på kommungemensam nivå analysera elevernas resultat i de nationella bedömningsstöden. Som utvecklingsområde nämns dock att analysen kan fördjupas ytterligare på skolenheterna.

Mot bakgrund av ovanstående bedömer vi att barn- och utbildningsnämnden har säkerställt ett ändamålsenligt arbete med att bedöma elevers kunskapsutveckling, enligt garantin om tidiga stödinsatser.

5. Särskilt stöd

5.1. Upptäcka behov av stöd

Intervjuade beskriver att det i första hand är upp till undervisande lärare att identifiera och uppmärksamma om en elev riskerar att inte nå kunskapskraven i något ämne. Läraren skriver då ett så kallat *ärendeblad* som ska lyftas i respektive skolas elevhälsoteam. En intervjuad beskriver att man på skolenheten nyligen infört en rutin där rektor ska se över alla elevers resultat i det systemverktyg som används för inrapportering av omdömen/betyg. Detta blir en slags kvalitetssäkrande åtgärd där det blir möjligt att hitta elever i behov av stöd som eventuellt missats i det ordinarie arbetet. Utifrån vad granskningen visar är den här typen av kvalitetssäkrande insats dock inte en rutin som tillämpas på alla kommunens skolenheter.

Garantin för tidiga stödinsatser, som beskrivs i avsnitt 3, är också ett sätt att upptäcka elevers behov av stöd.

Skolorna genomför återkommande så kallade *klasskonferenser*. Vid dessa kan undervisande lärare lyfta elever som riskerar att inte nå kunskapskraven till gemensam diskussion. Vid konferenserna diskuteras också extra anpassningar som kan användas på gruppnivå.

5.2. Arbetsgången för extra anpassning, utredning av behov av stöd och åtgärdsprogram

Processen för särskilt stöd beskrivs i *Elevhälsoplanen*. Planen är beslutad av ledningsgruppen för avdelning skola. I riktlinjerna finns Skolverkets modell av arbetsgången med stödinsatser. Vidare beskrivs att:

- ▶ Extra anpassningar ska dokumenteras i systemverktyget Unikum.
- ▶ Extra anpassningar är en stödinsats av mindre ingripande karaktär som normalt är möjlig att genomföra för lärare och övrig skolpersonal inom ramen för den ordinarie undervisningen.
- ▶ Om en elev efter en tid med denna stödinsats fortfarande inte utvecklas i riktning mot kunskapsmålen i läroplanen eller mot att nå de kunskapskrav som minst ska uppnås är det viktigt att de extra anpassningarna intensifieras och anpassas ytterligare utifrån elevens behov.

I intervjuer beskrivs att ambitionen är att ta fram anpassningar som gynnar en hel klass. Elever kan således ha individuella extra anpassningar dokumenterade i systemverktyget, men utöver det få anpassningar av undervisningen riktat till hela klassen. Exempel på detta kan vara att dagens schema skrivs på tavlan eller användande av bildstöd i undervisningen.

Av elevhälsorutinen framgår att:

- ▶ När rektorn fått information om att en elev på skolenheten kan vara i behov av särskilt stöd är det rektorns ansvar att se till att en utredning påbörjas skyndsamt.
- ▶ Om rektor beslutar att inte påbörja en utredning skall skäl till varför detta inte sker dokumenteras och lämnas till uppgiftslämnaren. Utredning sker i samarbete med elevhälsoteamet.

- ▶ Om en utredning visar att en elev är i behov av särskilt stöd ska eleven ges sådant stöd och ett åtgärdsprogram utarbetas.
- ▶ Vid upprättande av åtgärdsprogram bestäms tidpunkt för utvärdering. Tidsperioden måste vara tillräckligt lång för att kunna utvärderas. Detta kan variera mellan olika elever och olika typer av åtgärder. Åtgärdsprogrammet ska kontinuerligt följas upp.

Förvaltningen har en lathund för processen med utredning av behov av särskilt stöd, framtagande av åtgärdsprogram och utvärdering av åtgärdsprogram.

Förvaltningsledningen beskriver att arbete pågår med att utveckla undervisningen och ha mer anpassningar på gruppnivå. Förhoppningen är att detta ska leda till en undervisning som kan möta fler elevers behov och att behovet av individuella extra anpassningar därmed minskar.

I intervjuer beskrivs att eleven, i den utsträckning det är möjligt, medverkar i utredning av behov av särskilt stöd och i framtagande av åtgärdsprogram.

5.2.1. Resultat av genomfört stickprov

Inom ramen för granskningen har ett stickprov genomförts. Totalt 10 elever fördelat på årskurs 6 och årskurs 8 och som har haft minst två underkända betyg (F) har valts ut för granskning. Granskning har skett gentemot kontrollpunkterna nedan.

Extra anpassning

1. Eleven har dokumenterade extra anpassningar.

Utredning

2. Utredning av särskilt stöd har påbörjats skyndsamt.
3. Dokumentation om den pedagogiska utredningen finns. Det framgår:
 - a. När utredning är gjord.
 - b. Vem som ansvarat för den.
 - c. Vilken befattning den personen har.
 - d. Om eleven, vårdnadshavare eller extern utredningskompetens varit involverade.
 - e. Elevens behov av stöd/anpassning beskrivs.
4. Rektor har beslutat om att inte upprätta åtgärdsprogram (alt. delegationsbeslut finns).

Åtgärdsprogram

5. Rektor har beslutat om ett åtgärdsprogram (alt. delegationsbeslut finns).
6. Utformningen av åtgärdsprogram:
 - f. Åtgärdsprogrammet beskriver elevens behov av särskilt stöd.
 - g. I åtgärdsprogrammet framgår hur behovet av stöd ska tillgodoses
 - h. Åtgärdsprogrammet innehåller inte elevkänslig information.
 - i. Elev, vårdnadshavare och representant från elevhälsa har getts möjlighet att delta i utformningen av åtgärdsprogrammet.
7. Utvärdering av åtgärdsprogram:

- j. Det framgår när åtgärderna ska utvärderas.
- k. Det framgår vem som är ansvarig för utvärderingen.
- l. Åtgärder har vid utvärdering vid behov justerats.

	Extra anpassning	Utredning								Åtgärdsprogram						
	1	2	3a	3b	3c	3d	3e	4	5	6a	6b	6c	6d	7a	7b	7c
1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	*	■	■	■	■	■	■
7	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10	■	**	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Förklaring till diagram:

- Kontrollpunkt bedöms vara uppfylld
- Kontrollpunkt bedöms delvis vara uppfylld
- Kontrollpunkt bedöms inte vara uppfylld
- Kontrollpunkt bedöms ej vara tillämplig i det aktuella elevärendet

* Beslut om att ta fram ett åtgärdsprogram fattades i september 2023. Detta är vid granskningens genomförande inte färdigställt.

** Enligt uppgift har en pedagogisk kartläggning genomförts på elevens tidigare skola. Vi har inom ramen för granskningen inte tagit del av utredning eller åtgärdsprogram.

lakttagelser från granskning av elevärenden:

- ▶ En av eleverna i årskurs 6 har extra anpassningar men saknar utredning av behov av särskilt stöd och åtgärdsprogram. Vårterminen 2023 hade eleven fem F. En pedagogisk utredning har genomförts där elevens kunskapsbrister beskrivs.
- ▶ Tre elever i årskurs 8 saknar extra anpassning, utredning av behov av särskilt stöd och åtgärdsprogram. Alla dessa tre elever har haft underkänt i ett eller flera ämnen sedan höstterminen 2021. Vårterminen 2023 hade en av eleverna underkänt i alla ämnen.
- ▶ Tre av eleverna i stickprovet har ett åtgärdsprogram. Två av dessa är utarbetade i februari 2023. Dessa två elever hade underkänt i varsitt ämne redan vårterminen 2021. Det tog således över ett och ett halvt år från det att de fått ett underkänt betyg till dess att åtgärdsprogram utarbetades.
- ▶ För två av eleverna i stickprovet är ett åtgärdsprogram under utarbetande. En av dessa elever hade underkänt i fem ämnen redan höstterminen 2021. Det har således gått ett och ett halvt år från det att elever fått flera underkända betyg till dess att åtgärdsprogram utarbetats. Den andra eleven vars åtgärdsprogram är under utarbetande har fått sina behov av stöd utredda betydligt snabbare. Eleven hade tre

underkända betyg vårterminen 2022. Utredning om särskilt stöd startades under våren 2023.

- ▶ Två av eleverna har beslut om anpassad studiegång. Båda besluten om anpassad studiegång avser cirka fyra månader. Enligt Skolverkets allmänna råd ska anpassad studiegång endast sättas in när annat stöd inte kan tillgodose elevens behov av stöd. Möjligheten till anpassad studiegång ska enligt Skolverket användas med stor försiktighet och inte under en längre tidsperiod än nödvändigt. Ingen av de två elever som har beslut om anpassad studiegång har haft något åtgärdsprogram tidigare. Anpassad studiegång är således elevernas första åtgärd inom särskilt stöd.
- ▶ I två utredningar av behov särskilt stöd och åtgärdsprogram är beskrivningen av elevens behov av stöd bristfällig. I ett av dessa svarar den beslutade åtgärden inte upp mot det behov som beskrivs.
- ▶ I två utredningar om behov av särskilt stöd och upprättade åtgärdsprogram står att varken elev eller elevens vårdnadshavare har deltagit i arbetet. Detta uppges vara ett handhavandefel. Samtal med elev och vårdnadshavare uppges ha hållits innan åtgärdsprogrammet togs fram.
- ▶ Vi noterar att elevens röst kring skolsituationen inte framgår i de tre utredningar av behov av särskilt stöd som vi tagit del av inom ramen för granskningen.

Intervjuade menar att beslut om anpassad studiegång har blivit lite för vanligt i kommunen och att kommunen behöver bli mer restriktiva med att anpassa bort ämnen. Samtidigt lyfts att det finns elever som av medicinska: fysiska eller psykiska skäl inte orkar med en hel skoldag.

Vidare visar stickprovet att ett flertal elever med underkänt i flera ämnen och över tid saknar en utredning av behov av särskilt stöd. Vissa av dessa elever har inte heller dokumenterade, individuella extra anpassningar. Vissa intervjuade lyfter att det har funnits brister i arbetet med extra anpassningar. En intervjuad lyfter att man tidigare haft som inställning att inte dokumentera enskilda extra anpassningar. Vidare lyfts att dokumentation kan ha skett, men på "fel" plats såsom genom anteckningar på papper i stället för i verksamhetssystemet.

5.3. Vår bedömning

Av Skollagen framgår att om det finns risk att en elev inte uppnår kunskapsmålen trots att stöd har getts i form av extra anpassningar ska detta anmälas till rektor. Utredning ska ske skyndsamt. Om utredningen visar att eleven är i behov av särskilt stöd ska eleven ges sådant stöd.

Granskningen visar att Munkedals kommun har gemensamma riktlinjer kring hur arbetet med extra anpassningar och särskilt stöd ska gå till.

Genomförd stickprovsgranskning visar dock på betydande avvikelser. Ett flertal elever saknar utredning om särskilt stöd, trots att eleverna haft underkänt i ett eller flera ämnen under flera terminer. Det är enligt vår mening en allvarlig brist att elevers behov av stöd inte utretts trots återkommande indikationer på att en elev inte når eller riskerar att inte nå kunskapskraven.

Stickprovet visar även att flera elever saknar extra anpassningar. Detta trots att eleverna har underkänt i ett eller flera ämnen under flera terminer. De intervjuade har uppgett att extra anpassningar i regel har genomförts på gruppnivå. Vi menar att det visserligen är positivt med mer inkluderade lärmiljöer men att det utifrån stickprovet är uppenbart att extra anpassningar på gruppnivå är otillräckligt.

Slutligen visar stickprovet att vissa elever har haft anpassad studiegång som första och enda dokumenterat särskilt stöd. Vi anser att detta är en anmärkningsvärd brist. Anpassad studiegång är en synnerligen ingripande åtgärd som inskränker på såväl elevens rätt till utbildning som elevens skolplikt. Anpassad studiegång är en åtgärd som enligt vår mening bör bli aktuell först när andra stödåtgärder testats eller där andra stödåtgärder är uppenbart otillräckliga.

Mot bakgrund av ovanstående bedömer vi att barn- och utbildningsnämnden inte säkerställt ett ändamålsenligt arbete med utredning av särskilt stöd och åtgärdsprogram. Vi bedömer att barn- och utbildningsnämnden delvis har säkerställt att elevens åsikt tas i beaktande i samband med beslut om extra anpassningar, utredning av särskilt stöd och beslut om åtgärder i åtgärdsprogram. I de utredningar av behov av särskilt stöd som vi tagit del av inom ramen för granskningen saknas elevens beskrivning kring dennes skolsituation. Enligt barnkonventionen ska barn ges möjlighet att uttrycka sin åsikt i frågor som rör barnet. Därav bör rutiner införas så att även elevens syn på sin skolsituation dokumenteras.

Bilaga 1. Bakgrund

Barn har enligt Barnkonventionen rätt till utbildning. Grundskolan ska enligt Barnkonventionen vara tillgänglig för alla. Utbildningen ska enligt skollagen vara likvärdig. Alla elever har rätt till ledning och stimulans i skolan för att nå så långt som möjligt inom sin kunskapsutveckling utifrån sina förutsättningar. Skolan ska sträva efter att uppväga skillnader i barns och elevers olika förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen.

Kommunrevisionen genomförde under 2020 en granskning av barn- och utbildningsnämndens mål- och resultatstyrning. Granskningen visade bland annat att orsakerna till de låga kunskapsresultaten i kommunen berodde på kompetensförsörjning och bristande likvärdighet mellan skolor. Kommunrevisionen har i sin risk- och väsentlighetsanalys identifierat att Munkedal är bland de 25 procent sämsta kommunerna i riket vad gäller exempelvis gymnasiebehörighet, elever i årskurs nio som uppnått kunskapskraven i alla ämnen och genomsnittligt meritvärde i årskurs nio.

I skollagen finns en *garanti för tidiga stödinsatser i förskoleklassen och lågstadiet*. I förskoleklassen och i lågstadiet ska det göras en bedömning av en elevs kunskapsutveckling om det finns indikationer på att eleven inte kommer att uppfylla kriterier för bedömning av kunskaper. Om en utredning visar att en elev är i behov av särskilt stöd ska eleven ges sådant stöd. Åtgärdsprogram ska utarbetas för en elev som ska ges särskilt stöd. Studier visar att för att få bästa effekt ska särskilt stöd ges tidigt. Statistik från Skolverket visar att andelen elever som får särskilt stöd är högst i årskurs nio, det vill säga i slutet av grundskolan.

Kommunrevisionen har mot bakgrund av ovanstående samt sin risk- och väsentlighetsanalys bedömt att det är väsentligt att granska barn- och utbildningsnämndens arbete med särskilt stöd inom förskolan och grundskolan. I *God revisionsred* framgår de grunder som revisorerna använder när de bedömer ansvarstagande i styrelser och nämnder. Ansvarsgrunder som är aktuella i denna granskning är bland annat risken för bristande måluppfyllelse samt bristande styrning och intern kontroll av verksamhet.

Bilaga 2. Revisionskriterier

Kommunallagen 2017:725

Enligt kommunallagen 6 kap. ska nämnder besluta i frågor som rör förvaltningen och i frågor som de enligt lag eller annan författning ska ha hand om. Nämnder beslutar också i frågor som fullmäktige har delegerat till dem.

Skollagen 2010:800

Enligt skollagen 3 kap. 2 § ska alla barn och elever i samtliga skolformer ges den ledning och stimulans som de behöver i sitt lärande och sin personliga utveckling för att de utifrån sina egna förutsättningar ska kunna nå så långt som möjligt enligt utbildningens mål.

Enligt 3 kap. 5 § Om det inom ramen för undervisningen framkommer att risk föreligger att en elev inte uppfyller de betygskriterier eller övriga kunskapsmål som finns ska eleven skyndsamt ges stöd i form av extra anpassningar inom ramen för den ordinarie undervisningen. Stödet ska ges med utgångspunkt i elevens utbildning i dess helhet, om det inte är uppenbart obehövt.

Om det inom ramen för undervisningen framkommer att det finns risk att en elev inte uppnår kunskapsmålen trots att stöd har getts i form av extra anpassningar inom ramen för den ordinarie verksamheten ska detta anmälas till rektor. Rektorn ska se till att elevens behov av särskilt stöd skyndsamt utreds. Samråd ska ske med elevhälsan, om det inte är uppenbart obehövt.

Om en utredning visar att en elev är i behov av särskilt stöd ska eleven ges sådant stöd. Stödet ska ges med utgångspunkt i elevens utbildning i dess helhet, om det inte är uppenbart obehövt.

Särskilt stöd får enligt skollagen ges istället för den undervisning eleven annars skulle ha deltagit i eller som komplement till denna. Åtgärdsprogram ska utarbetas för en elev som ska ges särskilt stöd. Av programmet ska behovet av särskilt stöd och hur det ska tillgodoses framgå. Det ska också framgå när åtgärderna ska följas upp och utvärderas, samt vem som är ansvarig för uppföljningen respektive utvärderingen. Åtgärdsprogrammet beslutas av rektor.

Om en utredning enligt ovan visar att eleven inte behöver särskilt stöd ska rektor eller den som rektor överlåtit beslutanderätt till istället besluta att ett åtgärdsprogram inte ska utarbetas.

Garanti för tidiga stödinsatser

Skollagen 2 – 3 kap innehåller en garanti för att elever i förskoleklassen och lågstadiet som har behov av stöd tidigt ska få de stödinsatser som behövs. Syftet är att eleverna ska uppfylla bedömningskriterierna i ämnena svenska, svenska som andraspråk och matematik i årskurs 1 och 3 i grundskolan och sameskolan samt i årskurs 1 och 4 i specialskolan.

Elevernas språkliga medvetenhet och matematiska tänkande ska kartläggas redan i förskoleklass. Det ska ske med stöd av ett nationellt kartläggningsmaterial.

I årskurs 1 ska läraren bedöma elevernas kunskaper i ämnena svenska, svenska som andraspråk och matematik med hjälp av nationella bedömningsstöd. Nationella prov ska användas i ämnena svenska, svenska som andraspråk och matematik i årskurs 3 i grundskolan och sameskolan samt i årskurs 4 i specialskolan. Ett viktigt syfte med de nationella proven är att stödja lärarens kunskapsbedömning av enskilda elever.

Huvudmannen ansvarar för att utbildningen genomförs i enlighet med bestämmelserna för utbildningen. Huvudmannen ska utse en skolchef som ska biträda huvudmannen med att tillse att de föreskrifter som gäller för utbildningen följs i huvudmannens verksamhet. Huvudmannen kan utse en skolchef för hela verksamheten eller flera skolchefer för delar av verksamheten.

Bedömningsstöd

I förskoleklass ska kartläggningsmaterialen "Hitta språket" och "hitta matematiken" genomföras på höstterminen. Om det genom användning av kartläggningsmaterialen, eller på annat sätt, framkommer att det kan befaras att en elev riskerar att inte uppfylla de kriterier för bedömning av kunskaper som senare ska uppnås sätts extra anpassningar in skyndsamt.

I årskurs 1 ska bedömningsstöd i taluppfattning och läs- och skrivutveckling användas. Dessa genomförs både under höst- och vårtermin. Om det genom användning av bedömningsstöden, eller på annat sätt, framkommer att det kan befaras att en elev riskerar att inte uppfylla de kriterier för bedömning av kunskaper som senare ska uppfyllas sätts extra anpassningar in skyndsamt.

I årskurs 3 genomförs nationella proven i matematik och svenska. Detta sker vid en fastställd provperiod på vårterminen.

Skolverkets allmänna råd om arbete med extra anpassningar, särskilt stöd och åtgärdsprogram

Den som utreder en elevs behov av särskilt stöd bör enligt råden kartlägga hur elevens skolsituation påverkar elevens förutsättningar och förmågor. Utifrån kartläggningen ska en bedömning göras av om eleven är i behov av särskilt stöd och i så fall bedöma vilka behov eleven har. När rektor får information om att en elev kan vara i behov av särskilt stöd ska utredning påbörjas skyndsamt. Utredningar av behov av särskilt stöd ska dokumenteras skriftligt.

Rektor ska tillse att en elev enbart har ett åtgärdsprogram. Åtgärdsprogrammet ska innehålla konkreta och utvärderingsbara åtgärder.

Ett åtgärdsprogram ska enbart innehålla den information om eleven som behövs för att kunna vidta adekvata stödåtgärder.

När ett beslut om åtgärdsprogram fattas ska eleven, eller i förekommande fall elevens vårdnadshavare, underrättas om beslutet. I åtgärdsprogrammet ska elevens behov av särskilt stöd beskrivas.

Åtgärdsprogrammet följs upp löpande i och med personalens kontinuerliga arbete med åtgärderna. Utvärdering av åtgärdsprogrammet är en mer systematisk analys med grund i hur åtgärderna har fungerat. Syftet är att se över om de stödinsatser som satts in har gett effekt.

Vissa elever har behov av stöd under en längre tid. Då finns det skäl för skolan att vid flera tillfällen ta ställning till stödbehovet och fatta nya beslut om åtgärdsprogram.

Lag om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter

Lagen (2018:1197) om Förenta Nationernas konvention om barnets rättigheter

Barnkonventionen innehåller 54 artiklar som fastställer barnets rättigheter. Artiklarna ska utgöra en helhet. Barnkonventionen gäller alla barn, det vill säga individer under 18 år. I konventionen finns fyra grundläggande principer som ska vara vägledande i alla frågor som rör barn.

- ▶ Artikel 2: alla barn har samma rättigheter och lika värde
- ▶ Artikel 3: barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn
- ▶ Artikel 6: alla barn har rätt till liv och utveckling
- ▶ Artikel 12: alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

Barnkonventionens status som lagstiftning gör att det enskilda barnets rättssäkerhet stärks. Det möjliggör också att barnets bästa kommer i främsta rummet på ett tydligare sätt.

Av lagens förarbeten (prop. 2017/18:186) framgår att ett barnrättsbaserat synsätt utgör kärnan i barnkonventionen. Detta innebär att varje barn ska ses som bärare av rättigheter. Detta synsätt kräver att barnets rätt att bli hört och få sina åsikter beaktade måste tillgodoses systematiskt i alla processer.

Av lagens förarbeten framgår också anammandet av ett barnrättsperspektiv eller ett barnrättsbaserat synsätt främst om synsätt, kunskap, arbetssätt och tydlig styrning. För att uppnå en varaktig och genomgripande förändring krävs att en fråga eller ett synsätt rutinmässigt förs in i det dagliga arbetet. Tjänstemän och beslutsfattare som hanterar ärenden som rör barn styrs dock i sitt arbete av lagar, förordningar, föreskrifter, förarbeten och riktlinjer. En inkorporering innebär att barnets roll som rättssubjekt med egna specifika rättigheter tydliggörs och kan därmed förväntas medverka till att barnet i högre grad hamnar i fokus i de situationer som gäller barnet.

Källförteckning

- ▶ Barn- och utbildningsnämndens Detaljbudget 2023, Plan 2024 – 2025
- ▶ Blankett – Stödinsatser Unikum
- ▶ Elevhälsoplan 2022
- ▶ Lathund Systematiskt Kvalitetsarbete
- ▶ Logos – Användarrutin
- ▶ Matematik – en handlingsplan för grundskolan
- ▶ Munkedals kommuns riktlinjer för övergång mellan förskola och förskoleklass
- ▶ Närvaroplan grundskolan
- ▶ Riktlinjer språkutvecklande arbete inom förskola och skola
- ▶ Ska och kan i Unikum
- ▶ Strategisk plan – Ökad måluppfyllelse i Munkedals kommun
- ▶ Systematiskt kvalitetsarbete läsår 2021 – 2022
- ▶ Årshjul Systematiskt Kvalitetsarbete
- ▶ Åtgärdsprogram i Unikum

Fredrick Göthberg
Kommunsekreterare

Dnr: KS-2024-000039

Kommunalt partistöd 2024 för Moderaterna i Munkedal samt godkännande av redovisning för 2023

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna Moderaterna i Munkedals redovisning av kommunalt partistöd för 2023.

Kommunfullmäktige beslutar att bevilja kommunalt partistöd till Moderaterna i Munkedal partistöd för 2024 enligt följande:

Grundstöd 14 325 kr

Mandatstöd 71 625 kr

Totalt: 85 950 kr

Sammanfattning

Enligt Kommunallagen 4 kap. 29 § får kommuner ge ekonomiskt bidrag och annat stöd till politiska partier för att stärka deras ställning i den kommunala demokratin.

Partistödet består av ett grundläggande stöd som uppgår till 25 procent av prisbasbelopp per parti och år samt ett mandatstöd som uppgår till 25 procent av prisbasbelopp per mandat och år. Detta enligt bestämmelserna i Regler för kommunalt partistöd som är antagen av kommunfullmäktige 2014-09-24, senast reviderad 2018-04-26 §47. Prisbasbeloppet för 2024 är 57 300 kr och Moderaterna har 5 mandat i kommunfullmäktige innevarande mandatperiod.

Moderaterna inkom 2024-01-17 med redovisning för kommunalt partistöd för 2023. Redovisningen anger hur partistödet används och är undertecknad av en särskilt utsedd granskare.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2024-01-24

Redovisning av erhållet lokalt partistöd 2023 jämte granskningsrapport - Moderaterna i Munkedal

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Kommunfullmäktige har budget för kommunalt partistöd

Hållbar utveckling – Social dimension

Inga ytterligare konsekvenser

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Inga ytterligare konsekvenser

Ylva Morén
Kommundirektör

Beslutet skickas till:

Moderaterna, i Munkedal för kännedom.
Kommunsekreterare, för verkställande.



Redovisning av erhållet lokalt partistöd jämte granskningsrapport

Juridisk person* Moderaterna i Munkedal	Organisationsnummer: 802522-9603
Adress: Fjällberg 27	Postadress: 455 93 Munkedal
Telefon:	Bankkonto eller BG/PG: 8368-3 913 179 272-4

* Registrerad lokal partiförening

Erhållet partistöd: 78 750 kr Redovisningen avser år: 2023

Ordförande: Ann-Sofie Alm	Kassör: Frida Ernflykt
------------------------------	---------------------------

Redovisning av lokalt partistöd (Redovisningsperiod 1 januari – 31 december)

Beskriv hur det lokala partistödet fördelats:

Moderaterna i Munkedal har under 2023 använt partistödet till:

Utbildningar till våra medlemmar
Annonseringar, reklamutskick och give aways
Julbord för våra medlemmar
Fonderat till kommande valår

Granskningsintyg

Härmed intygas att partiet har följt ändamålet för Regler för kommunalt partistöd i Munkedals kommun

Intygas av 	Namnförtydligande Bertil Schewenius
Datum 2024-01-15	Ort Munkedal

Skickas till: Munkedals kommun, Kommunledningskontoret, 45580 Munkedal

Ulrika Karlsson
Registrator

Dnr: KS-2024-000005

Anmälan om delegationsbeslut 2024

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna redovisningen av delegationsbesluten.

Sammanfattning

Redovisning över beslut fattade enligt Kommunstyrelsens delegationsordning 2023-01-16 § 7.

Förteckning redovisar beslut tagna 2024-01-01 – 2024-01-31.

Beslutsunderlag

Lista anmälan av delegationsbeslut för januari 2024
Tjänsteskrivelse 2024-01-31

Särskilda konsekvensbeskrivningar

Hållbar utveckling – Ekonomisk dimension

Inga ekonomiska konsekvenser

Hållbar utveckling – Social dimension

Inga sociala konsekvenser

Hållbar utveckling – Miljömässig dimension

Inga miljömässiga konsekvenser

Ylva Morén
Kommundirektör

DELEGATIONSFÖRTECKNINGDatum
2024-01-01 – 2024-01-31**Kommunstyrelsen****Delegationsförteckning**

Datum	Dok.Id	Riktning	Avsändare/Mottagare	Beskrivning	Ansvarig	Diarienummer
2024-01-16	81816	I	Kommunstyrelsens förvaltning	Delegationsbeslut 2023-01-17 § 7 punkt 1.14 - Munkedals kommuns yttrande över granskningshandling avseende Sotenäs kommuns vattentjänstplan enligt tjänsteskrivelse daterad 2024-01-16.	Ylva Morén	KS-2023-000205
2024-01-08	81767	UPPR	Kommunstyrelsens förvaltning	Delegationsbeslut 2023-01-17 § 7 punkt 3.2.6 a - Beslut om avtalsskrivning efter upphandling gällande pensionsadministration. Avtal skrivs med Livförsäkringsbolaget Skandia, ömsesidigt samt Skandikon Administration AB.	Andrine Ärlsjö	KS-2023-000321