



Plats och tid: Stora Studion, Funkishuset, 2020-08-17, 08:15-12:00

- Upprop
- Val av protokollsjusterare

Nr	Dnr	Ärende	Föredragande och ca tid
1	Nämnd.2020.7	Öppnande av sammanträdet	
2	Nämnd.2020.8	Godkännande av dagordningen	
3	Nämnd.2020.4	Information kommunstyrelsen a) Region Östergötland b) RTÖG c) Rapport från Integrationsrådet d) Rapport från de kommunala råden e) Lägesrapport covid - 19 f) Övrig information	Marie Schmid 8:45
4	KS-SO.2020.39	Överenskommelse om samverkan kring barn och unga i Östergötland 2020-04-01 -- 2023-12-31	Marie Schmid
5	KS-SA.2019.29	Mål och Budget 2020 - 2022 - Fördelning av pott för ökade kapitalkostnader	Sven Stengard 9:00
6	KS-SA.2020.55	Borgensavgift	Sven Stengard
7	KS-SA.2020.23	Månadsuppföljningar 2020	Sven Stengard
8	KS-SA.2020.24	Åtgärdsplan för ekonomi i balans	Åtgärdsplanerna återfinns i ärende 7, månadsuppföljning 2020
9	KS-SA.2020.54	Uppdrag för besparingsåtgärder - utredningar/redovisningar	alla redovisningar/rapporter ej klara
10	KS-SA.2020.66	Upphandling byggtreprenad, Ringgården	Sven Stengard
11	KS-SO.2018.99	Kooperativa hyresrättsföreningen Ringgården - Förändring i samverkansavtal mellan Valdemarsviks kommun och Kooperativa hyresrättsföreningen Ringgården	Sven Stengard
12	KS-	Motion - Ringgårdens framtid	



	KcS.2019.114		
13	KS- KcS.2019.115	Motion - Projekt Ringgården avbryts	
14	KS- KcS.2019.116	Motion - Granskning av Ringgårdsprojektet	
15	M-MBN.2020.8	Övertagande av B-verksamheter	
16	KS-TEK.2020.38	REMISS - Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Östergötland -2030	Kristina Hörnqvist 11:10
17	TRAF.2020.5	REMISS - hastighetsbegränsning väg 212	Kristina Hörnqvist
18	KS-KcS.2020.55	Avsiktsförklaring ishallen	Martine Christensen Odenhall 11:30
19	KS-SA.2019.65	Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen i Samordningsförbundet Östra Östergötland 2019	
20	Nämnd.2020.15	Kommunstyrelsens utskotts protokoll	
21	Nämnd.2020.5	Delegationsbeslut	
22	Nämnd.2020.6	Meddelanden	
23	Nämnd.2020.13	Svar på frågor	
24	Nämnd.2020.10	Frågor	
25	Nämnd.2020.11	Avslutning av sammanträdet	

Ted Starkås (S)
Ordförande

Fredrik Sivula
Sekreterare



(1)

Nämnd.2020.7

Öppnande av sammanträdet

Ordföranden öppnar sammanträdet.

Justerare

.....

.....



(2)

Nämnd.2020.8

Godkännande av dagordningen

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx



(3)

Nämnd.2020.4

Information kommunstyrelsen

a) Region Östergötland

b) RTÖG

c) Rapport från Integrationsrådet

d) Rapport från de kommunala råden

e) Lägesrapport covid - 19

f) Skolskjuts

g) Övrig information

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Justerare

.....

.....



(3)

Nämnd.2020.4

Beslutet skickas till

Xxxxx

Justerare

.....

.....



(9)

KS-SO.2020.39

**Överenskommelse om samverkan kring barn och unga
i Östergötland 2020-04-01 -- 2023-12-31**

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

XXXXX

Camilla Salomonsson

2020-01-23

Dnr: HSN 2019-771

Samråd vård och omsorg

Till:

Boxholms kommun
Finspångs kommun
Kinda kommun
Linköpings kommun
Mjölby kommun
Motala kommun
Norrköpings kommun
Söderköpings kommun
Vadstena kommun
Valdemarsviks kommun
Ydre kommun
Åtvidabergs kommun
Ödeshögs kommun
Hälsa- och sjukvårdsnämnden Region Östergötland

Överenskommelse om samverkan kring barn och unga i Östergötland

Överenskommelsen om samverkan kring barn och unga i Östergötland är en länsgemensam övergripande överenskommelse som reglerar kommunernas och regionens gemensamma ambition kring samverkan, uppdrag och ansvar för insatser till barn och unga.

Överenskommelsen tydliggör att verksamheterna, i enlighet med Barnkonventionen, nationella riktlinjer och bästa tillgängliga kunskap, ska tillhandahålla samordnade hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande insatser, utbildning samt erbjuda stöd och behandling. Insatserna ska ges personcentrerat och samordnat, utifrån barnet/den unges individuella förutsättningar.

Målsättningen för verksamheterna är att utifrån en helhetssyn erbjuda tidiga, multidisciplinära insatser satta i ett hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande perspektiv. Verksamhetens innehåll ska präglas av lyhördhet för målgruppernas behov och vara lättillgänglig. Barnet och den unga samt deras närstående ska i mötet med personalen känna sig sedda, trygga och delaktiga i de insatser som rör den enskilde. De som visar tecken till ogynnsam utveckling och/eller tillhör grupper som är mindre benägna att söka insatser, ska särskilt uppmärksammas

Camilla Salomonsson

2020-01-23

Dnr: HSN 2019-771

Verksamheterna skall i samverkan mellan regionen, kommunerna och andra aktörer för barn och unga följa och medverka till kunskapsutvecklingen inom det aktuella verksamhetsområdet samt anpassa verksamheten därefter.

Den övergripande överenskommelsen utgör en gemensam grund för ramavtal inom specifika områden, där såväl ambitioner som ansvar tydliggörs ytterligare. Giltighetstiden är 200401- 231231.

Samråd vård och omsorg föreslår Region Östergötlands hälso- och sjukvårdsnämnd och kommunerna i länet besluta:

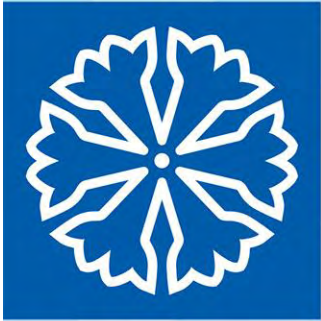
Att godkänna överenskommelse om samverkan kring barn och unga i Östergötland.



Helena Balthammar
Ordförande
Samråd vård och omsorg



Anna Johansson
Vice ordförande
Samråd vård och omsorg



BOXHOLMS KOMMUN



FINSPÅNG



Kinda
kommun



Linköping
Där idéer blir verklighet



Mjölby kommun



Motala kommun



NORRKÖPING



Söderköpings
kommun



VADSTENA



VALDEMARSVIKS
KOMMUN



YDRE
KOMMUN



**Åtvidabergs
kommun**



Ödeshögs kommun

Överenskommelse om samverkan kring barn och unga i Östergötland

2020-04-01–2023-12-31

Parter: Region Östergötland, Östergötlands kommuner

Datum: 2019-11-22

Diarienummer: HSN 2019-771

Överenskommelse om samverkan kring barn och unga i Östergötland

1. Avtalsparter

Region Östergötland och de 13 kommunerna i Östergötland

Region Östergötland

Boxholms kommun

Finspångs kommun

Kinda kommun

Linköpings kommun

Mjölby kommun

Motala kommun

Norrköpings kommun

Söderköpings kommun

Vadstena kommun

Valdemarsviks kommun

Ydre kommun

Åtvidabergs kommun

Ödeshögs kommun

2. Bakgrund

Huvudmännen samverkar genom olika verksamheter kring insatser för barn och unga. Verksamheterna ska, i enlighet med barnkonventionen, nationella riktlinjer och bästa tillgängliga kunskap, utifrån sina respektive uppdrag och ansvarsområden tillhandahålla hälso- och sjukdomsförebyggande insatser, utbildning samt erbjuda stöd och behandling. Insatserna ska ske personcentrerat. För att eftersträva bästa möjliga resultat skall detta ske samordnat mellan huvudmännen.

Målsättningen för verksamheterna är att utifrån en helhetssyn erbjuda tidiga, multidisciplinära insatser satta i ett hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande perspektiv. Verksamhetens innehåll ska präglas av lyhördhet för målgruppernas behov och vara lättillgänglig. Barnet och den unga samt deras närstående ska i mötet med personalen känna sig sedda, trygga och delaktiga i de insatser som rör den enskilde.

Ansvarsfördelningen mellan kommunerna och regionen, såväl innehållsmässigt som finansiellt ska framgå av kompletterande ramavtal för definierade samverkansområden.

3. Syfte och mål

Denna överenskommelse är övergripande för Östergötlands län och ska reglera kommunernas och regionens gemensamma ambition kring samverkan, uppdrag och ansvar för insatser till barn och unga upp till 21 år, om inte annat anges, samt dess närstående. Samverkan syftar till att ge invånarna i Östergötland god vård och omsorg där huvudmannaskapsgränserna inte utgör försvårande omständigheter. Målet är att invånare i regionen ska:

- Erbjudas goda livsvillkor
- Få råd och stöd som bidrar till hälsa, trygghet, utbildning och god livskvalitet
- Ges tillgång till vård och omsorg som är nära och tillgänglig
- Erhålla insatser med hög kvalitet som möter medborgarnas vanligaste behov av vård och omsorg
- Vara välinformerade och delaktiga i planering och genomförande av vård, stöd- och omsorgsinsatser

Samverkan mellan huvudmännen är centralt för att möta upp barn/unga och deras familjers behov.

Målgrupperna för denna överenskommelse ska därför förvänta sig möta en sömlös samverkan och effektiv samordning av insatser.

När behov uppstår är det av vikt att insatserna ges tidigt, i syfte att förebygga och förhindra att ytterligare ohälsa utvecklas. För att göra insatserna lättillgängliga och skapa en fungerande vardag är det av vikt att insatser, när så är lämpligt, ges i eller i samverkan med den miljö och på de arenor där barn och unga vistas naturligt, såsom förskola, skola och i hemmet. Insatserna behöver anpassas efter individuella förutsättningar och samordnas mellan olika aktörer så att de ger ett sammanhängande stöd för barnet och ungdomen. Insatserna bör också involvera barn och ungdomars närmaste omgivning, det vill säga föräldrar, övrig familj och viktiga delar av fritiden.

Sambandet mellan barns och ungas hälsa och lärande i förskola och skola är väldokumenterat i forskning och beskrivs som dubbelriktat. Det innebär att barns och ungdomars fysiska och psykiska hälsa är viktiga faktorer för deras förutsättningar i lärandet. Med andra ord: Om man mår bra så är det lättare att lära sig. Men dubbelriktningen innebär också att när man lär sig så kan det bidra till hälsa och välbefinnande. (Hälsa för lärande, lärande för hälsa. Forskningsöversikt från Skolverket, 2019).

4. Samverkansstrukturer och respektive parts uppdrag för barn och unga

Exempel på aktuella samverkansstrukturer i Östergötland

Spädbarnsverksamhet

Spädbarnsverksamhetens uppdrag är att ge stöd till gravida kvinnor och spädbarnsfamiljer (barn upp till 1 år) som kan vara utsatta för påfrestningar som kan leda till relationsproblem mellan barn och föräldrar. Genom stöd och behandling är uppdraget att förebygga psykisk och psykosocial problematik hos barn. Behandlingen är inriktad på samspelet mellan föräldrar och barn samt att stödja föräldrarna i föräldrarollen och stärka deras omsorgsförmåga genom att förstärka den känslomässiga kontakten med barnet.

Familjecentral

Familjecentraler erbjuder verksamhet som är hälsofrämjande, tidigt förebyggande och stödjande. Familjecentralen ska erbjuda ett nära och lättillgängligt stöd. Här samverkar socialtjänsten, mödravårdscentral, öppna förskolan och barnavårdscentralen.

Barnhälsan

Barnhälsans uppdrag är första linjens insats för att stötta barn och unga mellan från 6 år (till 12 år och i vissa delar av länet 16 år) samt deras familjer där barnet/den unga upplever psykisk ohälsa. Kontakt och behandling ska bestå av tidsbegränsade insatser och vara tillgänglig för familjer i hela upptagningsområdet. Barnhälsan erbjuder information, rådgivning, psykosocial bedömning och kartläggning, samtalsbehandling och förslag till stödinsatser. Ett lättillgängligt stöd vid lätta - måttliga psykiska besvär och psykosociala symptom t.ex. stress, ilska/irritation, ledsenhet, sömnsvårigheter. Barnhälsan ska bedriva handledning, kompetensutveckling och vård i socioekonomiskt utsatta områden, exempelvis på familjecentral, vårdcentral eller i liknande verksamhet vara behjälplig som kunskapsstöd i arbetet med barn och anhöriga. Barnhälsan samverkar med andra instanser t.ex. skola efter samtycke från barn och föräldrar.

Barnahus

Barnahus är en trygg, barnvänlig miljö där barn som misstänks vara utsatta för övergrepp får vara i centrum för en multiprofessionell utredningsprocess. På Barnahus samlas representanter från olika myndigheter och andra aktörer så de barn som utsatts för brott slipper slussas runt på olika platser för att upprepa sin berättelse och hantera sin situation. Målet är att barnet ska få en så god vård och omhändertagande som möjligt. Barnahus är en samverkan mellan socialtjänst, Barn- och ungdomsmedicinska kliniken, Polisen och Åklagarmyndigheten.

Ungdomshälsan/Unga Vuxna

Verksamhetens uppdrag är att utifrån en helhetssyn erbjuda tidiga, multidisciplinära insatser sätta i ett hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande perspektiv till ungdomar och unga vuxna från 13 år till och med 25 år. Verksamheten är en del av första linjens stöd till unga och unga vuxna och uppdraget är att ge stöd under den utvecklingsperiod då ungdomar/unga vuxna väljer livsstil inför vuxenlivet.

Verksamheten ska tillhandahålla hälso- och sjukdomsförebyggande insatser, erbjuda stöd och behandling vid lätta till måttliga psykiska besvär, preventivmedels-rådgivning, rådgivning i sex och samlevnad samt STI-förebyggande arbete inkl. provtagning. Genom god kunskap om ungdomar/unga vuxna och deras behov samt vilket stöd samhälle, sjukvård och olika myndigheter kan tillhandahålla, är rådgivning och hänvisning en viktig del av verksamhetens åtagande. Insatserna ska kunna erbjudas individuellt och i grupp. Unga och unga vuxna som visar tecken till ogynnsam utveckling ska särskilt uppmärksammas.

Missbruks- och beroendevården

Missbruks- och beroendevårdens uppdrag för barn och unga är att erbjuda råd och behandling till ungdomar med riskbruk av alkohol och narkotika. Missbruks- och beroendevården ska tillhandahålla en öppen mottagning för personer upp till och med 25 år samt deras föräldrar/vårdnadshavare. Uppdraget omfattar även att bistå personal inom socialtjänst, skola, ungdomsboende, polis, fritidsgård etc. som har frågor kring alkohol och narkotika. Missbruks- och beroendevården ska ha möjlighet att erbjuda ungdomar stöd och hjälp hela vägen, från förebyggande arbete till utredningar och behandling vid redan etablerat missbruk/beroende. Exempel på erbjudande är: rådgivning, missbruksbedömningar, provtagning. Uppdraget innefattar även samordning mellan region och kommun samt andra aktörer samt att kunna vara ett kunskapscentrum i alkohol- och narkotikafrågor. Verksamheten ska lokalmässigt vara skild från beroendemottagningar för vuxna.

Kommunernas uppdrag inom området barn och unga

Socialtjänsten

Socialtjänsten i varje kommun ska verka för att barn och unga växer upp under trygga förhållanden. De ansvarar för ett förebyggande socialt arbete riktat direkt till barn, unga och deras familjer.

Socialtjänsten beskrivs som en verksamhet som har ett dubbelt uppdrag: dels ge råd och stöd i öppna verksamheter, dels ansvara för myndighetsutövning - att ge stöd och skydd till barn och unga som far illa eller riskerar att fara illa. I arbetet med barn som far illa ska socialtjänsten samverka med bland annat hälso- och sjukvården, skolan och polisen.

Socialtjänstens uppdrag styrs av:

- Socialtjänstlagen (SoL)
- Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS)
- Lag med särskilda bestämmelser om vård av unga (LVU)
- Lagen om vård av missbrukare (LVM)

Kultur och fritid

Genom kommunens kultur-, idrotts- och fritidsverksamhet kan barn och unga erbjudas en meningsfull fritid. Kommunens kultur-, idrotts- och fritidsverksamhet utgör en viktig part i arbetet med att främja barn och ungas hälsa. Merparten av kommunerna har bibliotek, fritidsgårdsverksamhet, kulturskola samt arbetar med olika ungdomsevenemang med mera. Vissa kommuner har även riktade aktiviteter för särskilda målgrupper av unga (exempelvis flickor, personer med annan könsidentitet). Idrotts- och föreningsliv får ofta stöd i form av bidragssystem eller tillgång till olika anläggningar som avser såväl organiserad idrott som spontanidrott, vilket är viktiga förutsättningar för möjligheten till rörelse och motion. Därutöver ger kommunens kultur-, idrotts- och fritidsverksamhet barn och unga möjlighet att utvecklas, ta ansvar och delta i sociala sammanhang som är viktiga inslag i det främjande arbetet med barn och ungas hälsa.

Elevhälsan

Elevhälsan ska främst arbeta hälsofrämjande och förebyggande och stödja elevernas utveckling mot utbildningens mål vilket innebär att elevhälsan ska bidra till att skapa miljöer som främjar elevernas lärande, utveckling och hälsa. Elevhälsa ska finnas för elever i förskoleklass, grundskola, grundsärskola, sameskola, specialskola, gymnasieskola och gymnasiesärskola.

Elevhälsan omfattar medicinska, psykologiska, psykosociala och specialpedagogiska insatser. Varje profession har ett särskilt ansvar att bidra med sin specifika kompetens och att samverka med övriga professioner inom elevhälsan, skolan och utanför skolan.

Elevhälsan ska också arbeta med mer generellt inriktade uppgifter som rör elevernas arbetsmiljö, till exempel skolans värdegrund, arbetet mot kränkande behandling, undervisningen om tobak, alkohol och andra droger, jämställdhet samt sex- och samlevnadsundervisning. Det ska även vara möjligt för eleverna att få hjälp med enklare sjukvårdsinsatser. Varje elev ska också under tiden i förskoleklassen och de obligatoriska skolformerna erbjudas minst tre hälsobesök som innefattar allmänna hälsokontroller. I gymnasieskolan eller gymnasiesärskolan ska varje elev erbjudas minst ett hälsobesök.

Skolverket har tagit fram en vägledning som i första hand riktar sig till personal inom elevhälsan, rektorer, verksamhetschefer för elevhälsan samt vårdgivare, skolhuvudmän och beslutsfattare. I vägledningen synliggörs respektive professions ansvarsområden och områden som förutsätter samarbete och samverkan. Vidare beskrivs gällande författningar för elevhälsan, och de enskilda insatserna, särskilt för den delen som är hälso- och sjukvård.

Förskolans, skolans och elevhälsans uppdrag styrs av:

- Skollagen
- Hälso- och sjukvårdslagen

Regionens uppdrag inom området barn och unga

Primärvården och barnhälsovården

Primärvårdens uppdrag är att arbeta hälsofrämjande och erbjuda, rådgivning, bedömning, utredning, behandling och uppföljning inom alla typer av fysiska och psykiska sjukdomar, skador och upplevda besvär, som inte kräver sjukhusets medicinska och tekniska resurser eller annan särskild kompetens. Vårdcentralerna ansvarar för sina listade patienters behov av basal hälso- och sjukvård och för att erbjuda dem primärvård.

Barnhälsovården (BHV) ger hälsovård för alla barn mellan 0 och 5 år. BHV ska främja barnets hälsa, trygghet och utveckling genom att upptäcka och förebygga fysisk och psykisk ohälsa, bedriva hälsoupplýsning och skadeförebyggande verksamhet samt stödja föräldrar i ett aktivt föräldraskap genom regelbundna kontroller. Föräldrarna får kunskap om vad som är bra för barnets hälsa och omsorg, till exempel hur man tar hand om barnet och ser till att barnet får det hen behöver. BHV erbjuder också vaccinationer för alla barn.

Barn- och ungdomsmedicin

Barn och ungdomsmedicinska uppdraget är att tillgodose behovet av specialistsjukvård för barn och ungdomar upp till fyllda 18 år omfattande samtliga sjukdomstillstånd och som inte kan tillgodoses av primärvårdens verksamhet.

Uppdraget innefattar utredning och behandling vid allergisjukdomar, blodsjukdomar, endokrina sjukdomar, hjärtsjukdomar, infektionssjukdomar, ledsjukdomar, lungsjukdomar, mag- tarmsjukdomar, neonatalvård, neurologiska sjukdomar samt njursjukdomar. Uppdraget omfattar ansvar för avancerad hemsjukvård samt palliativ vård i livets slutskede för barn och ungdomar.

Uppdraget innebär också ansvar för att barn- och ungdomar med svåra sjukdomstillstånd inom området barn- och ungdomsmedicin som inte kan utredas och behandlas inom länet erhåller vård på annat håll, detta gäller exempelvis vid behov av thoraxkirurgi och transplantationer.

I nära samarbete med kommunerna och på kommunens begäran ska barn- och ungdomsmedicin tillhandahålla läkarundersökningar till samtliga barn som utreds för eller är nyplacerade i

familjehem/institution enligt framtagna rutin ”Läkarundersökning och bedömning av tandhälsa för barn och unga placerade utanför egna hemmet - Samverkansrutin för tvärprofessionellt samarbete”.

Habiliteringen

Habiliteringens uppdrag är att för individer med bestående funktionsnedsättning som är medfödd eller som har uppstått i tidig ålder och dennes närstående ge stöd och träning för att klara av vardagen så bra och självständigt som möjligt. Habiliteringens insatser är ett komplement till övriga medicinska och sociala insatser som erbjuds individer utan funktionsnedsättning och ska ej ersätta dessa.

Exempel på funktionsnedsättning:

- Fysisk funktionsnedsättning som påverkar rörligheten på olika sätt
- Intellektuell funktionsnedsättning, också kallad utvecklingsstörning
- Autism i kombination med måttlig intellektuell funktionsnedsättning

Habiliteringen gör, tillsammans med patient och närstående, en plan för den fortsatta vården och där kan även personal från till exempel förskola, skola, jobb eller dagverksamhet medverka. En viktig del av uppdraget är att ge patient och närstående utbildning om funktionsnedsättningen och hur den bäst kan kompenseras.

Barn och ungdomspsykiatri

Barn- och ungdomspsykiatriens uppdrag omfattar barn och unga upp till 18 år som behöver psykiatriskt stöd eller vård. Unga upp till 18 år kan själva söka hjälp, vuxna kan söka hjälp för barn som de har ansvar för om den vård som kan ges via barnavårdscentralen, vårdcentralen, skolsköterskan, skolkuratoren eller ungdomsmottagningen inte är tillräcklig. Svårigheterna som barn och ungdomar kan söka för kan exempelvis vara koncentrationssvårigheter, traumatiska händelser, ångest, depression, ätstörningar, självskadebeteende eller neuropsykiatri.

Uppdraget omfattar utredning och behandling. Ofta kan svårigheterna vara en blandning av flera saker och det kan därför behöva krävas mer grundlig undersökning hur allvarliga svårigheterna är, vilket tar olika lång tid beroende på vad det gäller. Barnet och förälder får svara på frågor om hur barnet mår och fungerar i olika sammanhang samt kan få göra olika sorters tester. Därefter planeras behandlingen tillsammans med barnet och förälder.

Beroendekliniken samt Beroendeenheterna inom psykiatri

Regionens beroendeklinik/enheter skall tillhandahålla en öppen och kostnadsfri mottagning för personer med riskbruk, missbruk och beroende upp till 26 år samt deras vårdnadshavare och erbjuda en hög tillgänglighet. Verksamheten ska lokalmässigt vara skild från beroendemottagningar för vuxna. Uppdraget är rådgivning, tidig upptäckt, utredning och behandling för missbruk och beroende, åtgärder mot psykisk ohälsa samt samverka i myndighetsutövning via kommunerna. Verksamheten ska även verka uppsökande och hälsofrämjande

5. Ramavtal kopplade till överenskommelsen

Utifrån denna överenskommelse ska ramavtal för specifika områden tecknas vilka ska reglera en miniminivå som parterna är eniga om. Ramavtalen ska vara tidsbegränsade. Dessa kompletteras med lokala avtal.

De lokala avtalen ska reglera verksamheternas specifika uppdrag:

- Bemanning och ledning

- Samverkan
- Ansvar för lokaler och drift
- Ekonomi
- Dokumentation
- Uppföljning (ska vara könsuppdelad när så är möjligt)

Berörda verksamheter där lokala avtal finns sedan tidigare är:

- Spädbarnsverksamheter
- Familjecentraler
- Barnhälsor
- Barnahus
- Ungdomshälsor
- Missbruks- och beroendeverksamheter för unga

6. Omfattning - åtagande

Verksamheterna ska säkerställa att barn, unga och dess närstående bemöts på lika villkor och att insatserna är individuellt anpassade oavsett sexuell identitet, funktionshinder, kön, etnisk, religiös, kulturell eller livsfilosofisk tillhörighet. De som visar tecken till ogynnsam utveckling och/eller tillhör grupper som är mindre benägna att söka insatser, ska särskilt uppmärksammas.

Verksamheterna ska i enlighet med nationella riktlinjer och bästa tillgängliga kunskap tillhandahålla hälso- och sjukdomsförebyggande insatser samt erbjuda stöd och behandling. Genom god kunskap om ungdomar och deras behov samt vilket stöd samhälle, sjukvård och olika myndigheter kan tillhandahålla är rådgivning och hänvisning en viktig del av verksamheternas åtagande.

Parterna ansvarar gemensamt för att verksamheterna bedrivs på ett för länet likvärdigt, jämlikt och ändamålsenligt sätt gällande insatser, kvalitetssäkring och uppföljning.

Verksamheterna skall i samverkan mellan regionen, kommunerna och andra aktörer för barn och unga följa och medverka till kunskapsutvecklingen inom det aktuella verksamhetsområdet samt anpassa verksamheten därefter.

7. Tillgänglighet

Verksamheterna ska ta hänsyn till sin målgrupps speciella behov av integritet. Kontaktvägar och insatser ska utifrån behov och förutsättningar därför kunna erbjudas både individuellt och i grupp samt internetbaserat och på platser där det är lämpligt för den unga.

Öppettider ska anpassas efter barnets, den ungas samt närståendes behov. Tillgänglighetskrav för bedömning och åtgärder ska finnas definierat för de olika verksamheterna och erbjudas minst i enlighet med nationella krav.

Olika kontaktvägar såsom direktbesök, telefonkontakt, webb bokning och chattfunktioner ska kunna erbjudas utifrån lämpligheten i verksamhetens uppdrag. Verksamheterna ska aktivt arbeta för att utveckla e-hälsotjänster.

Varje verksamhet ska aktivt påverka informationsspridningen så att barn, unga och deras närstående ska känna till var verksamheterna finns samt få vetskap om vad de kan få hjälp med.

Vid kontakter med barn och unga, där insats utan närståendes delaktighet övervägs, ska särskild mognadsbedömning göras innan beslut fattas om fortsatt insats. Hänvisning kan i sådana fall behöva ske till annan verksamheten eller bedrivas i samverkan med vårdnadshavare.

8. Samverkan

Samverkan ska ske med alla, för barnet och den unga, relevanta parter.

För att tillgodose barnets och den ungas hela behov av vård och omsorg skall det vid varje verksamhet, oavsett storlek, finnas ett nära och personligt samarbete mellan regionens och kommunens medarbetare. Ett verktyg för att underlätta samarbetet samt tydliggöra respektive parts ansvar är [samordnad individuell plan](#) (SIP).

Alla kommuner har möjlighet att sinsemellan reglera kostnader för de kommunala insatserna som ges från annan kommun än hemkommunen.

9. Kvalitet, utveckling och uppföljning

Verksamheterna ska medverka i de för regionen och kommunerna gällande kvalitetsledningssystem och uppföljningen av kvaliteten ska ske utifrån de krav som ställs av regionen och respektive kommun i respektive ramavtal.

Regionen och kommunerna ska gemensamt och systematiskt utvärdera verksamheterna utifrån kvalitet, tillgänglighet och produktivitet med särskild uppföljning utifrån jämlikhet- och jämställdhetsaspekter. En sammanställning av uppföljningen ska årligen redovisas för parterna.

10. Kompetensutveckling

Kommuner och regionen ska gemensamt eftersträva att det finns medarbetare som har de egenskaper som krävs för att kunna bemöta barn och unga på ett ändamålsenligt sätt utifrån verksamhetens uppdrag.

Kommuner och region ansvarar gemensamt för att medarbetarna vid verksamheten har rätt kompetens samt att de får en ändamålsenlig kompetensutveckling. Miniminivå för kompetens ska finnas angivet i ramavtal för respektive område.

11. Avtalstid

Detta avtal gäller under perioden 2020-04-01 – 2023-12-31. Part som vill säga upp avtalet eller göra förändringar i avtalet skall påkalla förhandling senast 12 månader före avtalstidens utgång. Sker inte detta förlängs avtalet med två år i taget.

12 Underskrift

Detta avtal har upprättats i 14 likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Region Östergötland

.....

Region Östergötland

.....

Boxholms kommun

.....

Finspångs kommun

.....

Kinda kommun

.....

Linköpings kommun

.....

Mjölby kommun

.....

Motala kommun

.....

Norrköpings kommun

.....

Söderköpings kommun

.....

Vadstena kommun

.....

Valdemarsviks kommun

.....

Ydre kommun

.....

Åtvidabergs kommun

.....

Ödeshögs kommun

.....



(6)

KS-SA.2019.29 041

Mål och Budget 2020 - 2022

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Avdelning Service och Administration

XXXX

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
Sven Stengard

0123-191 24

sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Mål och Budget 2020 - 2022 Fördelning av pott för ökade kapitalkostnader

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Budgetramarna för verksamheterna utökas med 1,6 mnkr för ökade kapitalkostnader. Anslaget för ökade kapitalkostnader minskas med motsvarande belopp. Fördelning sker enligt förvaltningens förslag.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige fastställde Mål och Budget 2020 – 2022, 2019-12-16, § 121. I budgeten finns ej fördelade anslag för ökade kapitalkostnader och löneökningsspott på 2,5 respektive 12,0 mnkr. Då merparten löneförhandlingarna för innevarande år förskjutits till hösten kan inte löneökningsspotten fördelas i detta ärende, men väl kapitalkostnadspotten.

Anslaget för ökade kapitalkostnader föreslås fördelas enligt följande, mnkr:

Sektor/avdelning, mnkr	Kapitalkostnader
Barn, utbildning och arbetsmarknad	0,7
Stöd och omsorg	0,2
Samhällsbyggnad och kultur	0,5
Kommunchef med stab	
Service och administration	0,2
Räddningstjänst	
Politisk organisation	
Summa	1,6
Anslag för ökade kapitalkostnader	2,5
Summa resultatpåverkande	+0,9



Kapitalkostnaderna har fördelats genom att jämföra 2019 års kostnader med 2020 års kostnader på befintliga anläggningstillgångar samt att ett pålägg har gjorts för investeringar beslutade i budget 2020. Det sista pålägget har beräknats utifrån att investeringarna genomförs vid halvåret. Kapitalkostnadsökningar hos fastighetskontoret som resulterar i höjda internhyror har fördelats ut på respektive sektor.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Sven Stengard
Ekonomichef

Beslutet skickas till
<Här skrivs till vem beslutet ska skickas>



(8)

KS-SA.2020.55 045

Borgensavgift

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx



KSAU § 105

KS-SA.2020.55 045

Borgensavgift

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

- 1. Kommunfullmäktige beslutar att borgensavgiften för kommunens hel- och delägda bolag samt för delägd kooperativ hyresrättsförening fastställs till 0,25 % på utnyttjad borgen för åren 2020-2021.**

Ärendebeskrivning

Kommunen ska som huvudregel ta ut en avgift avseende en kommunal borgen till sina hel- eller delägda bolag. Avgiften syftar dels till att kompensera kommunen för det ökade risktagande som en kommunal borgen medför, dels till att kompensera kommunen för ökade administrativa kostnader. Om bolaget som får borgen verkar på en konkurrensutsatt marknad ska borgensavgiften grunda sig på bolagets fördelar gentemot den övriga marknaden.

Valdemarsviks kommun är varken hel- eller delägare i något kommunalt bostadsbolag. Därför finns inte heller några borgensåtaganden till sådant bolag. Det finns heller inte borgensåtaganden till de kommunala bolagen CVAB och VETAB då de lånar direkt av kommunen. De får då för närvarande ett räntepåslag på 0,25% på kommunens upplåningsränta.

Kommunfullmäktige har beslutat om borgen till den Kooperativa Hyresrättsföreningen Ringgården, KF §37, 2019-03-05. Denna borgen omfattas av ovanstående förslag till beslut.

Borgensavgiften föreslås fastställas till 0,25% på utnyttjad borgen. Denna avgift bör omprövas årligen.

Beslutsunderlag

Skrivelse från avdelning Service och Administration 2020-05-26

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
Sven Stengard

0123-191 24

sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Borgensavgift

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Borgensavgiften för kommunens hel- och delägda bolag samt för delägd kooperativ hyresrättsförening fastställs till 0,25 % på utnyttjad borgen för åren 2020 – 2021.

Ärendebeskrivning

Kommunen ska som huvudregel ta ut en avgift avseende en Kommunal borgen till sina hel- eller delägda bolag. Avgiften syftar dels till att kompensera kommunen för det ökade risktagande som en kommunal borgen medför, dels till att kompensera kommunen för ökade administrativa kostnader. Om bolaget som får borgen verkar på en konkurrensutsatt marknad ska borgensavgiften grunda sig på bolagets fördelar gentemot den övriga marknaden.

Valdemarsviks kommun är varken hel- eller delägare i något kommunalt bostadsbolag. Därför finns inte heller några borgensåtaganden till sådant bolag. Det finns heller inte borgensåtaganden till de kommunala bolagen CVAB och VETAB då de lånar direkt av kommunen. De får då för närvarande ett räntepåslag på 0,25% på kommunens upplåningsränta.

Kommunfullmäktige har beslutat om borgen till den Kooperativa Hyresrättsföreningen Ringgården, KF §37, 2019-03-05. Denna borgen omfattas av ovanstående förslag till beslut.

Borgensavgiften föreslås fastställas till 0,25% på utnyttjad borgen. Denna avgift bör omprövas årligen.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Sven Stengard
Ekonomichef



Beslutet skickas till
<Här skrivs till vem beslutet ska skickas>



(5)

KS-SA.2020.23 040

Månadsuppföljningar 2020

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Avdelning Service och Administration
XXXX

Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
Sven Stengard

0123-191 24

sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Månadsuppföljning, Maj 2020

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen godkänner månadsuppföljningen per 31/5 2020.

Sammanfattning

Efter fem månader redovisar kommunen en förbättrad prognos jämfört med tidigare. Resultatprognosen är -2,1 mnkr (-8,9). Förbättringarna finns framförallt på finansieringen men även verksamheterna visar förbättrad prognos. Räknar vi bort merkostnaderna till följd av Covid -19 inom sektor Stöd och omsorg är verksamheternas förbättring betydande och resultatet -2,4 mnkr. Däremot är prognosen över skatteintäkter och generella statsbidrag mycket osäker beroende på det osäkra konjunkturläget.

Prognos driftbudget, Mnkr

Tkr	Budget	Prognos	Avvikelse
Verksamheterna	-474,8	-493,3	-18,5
Finansiering	483,1	487,2	+4,1
Summa (årets resultat)	8,3	-6,1	-14,4

Prognos investeringsbudget, tkr

Tkr	Budget	Prognos	Avvikelse
Investeringar	52,4	54,1	-1,7

Prognosen är oförändrad i förhållande till april -1,7 mnkr.



Ärendebeskrivning

Driftbudgeten, verksamheterna

Mnkr, netto	Budget	Utfall 31/5	Prognos avvikelse
Service och administration	21,9	12,0	-1,1
Kommunchef med stab	6,8	2,2	+0,2
Stöd och omsorg	222,8	97,2	-8,9
Barn, utbildning och arbetsmarknad	167,2	76,4	-6,2
Samhällsbyggnad och kultur	43,7	19,1	-2,5
Räddningstjänst Östra Götaland	7,2	2,7	0
Politisk organisation	5,3	2,4	0
Summa verksamheterna	474,8	212,0	-18,5
Varav merkostnader Covid -19		3,7	(3,7)

Service och administration

Prognosen för 2020 är att ett överskridande motsvarande ca 1 100 tkr. Det avser Ekonomi-, Personal och IT-enheterna. Den sistnämnda enheten gick organisatoriskt samman med Söderköpings IT-avdelning den 1 juni 2020.

Kommunchef med stab

Prognosen kvarstår från april med +0,2 mnkr.

Stöd och omsorg

Prognosen för sektorn är kraftigt förbättrad sedan april. Exklusive merkostnader för Covid -19 är prognosen -5,2 (-7,6) mnkr. Tyvärr äts större delen av denna förbättring upp av Covid-19 kostnader men inte allt.

Barn, utbildning och arbetsmarknad

Underskott finns inom verksamheterna Förskola/barnomsorg, Grundskola och Gymnasium samt Arbetsmarknad. De övriga

verksamheterna förväntas hålla budget. Prognosen är i stort sett oförändrad jämfört med april.

Samhällsbyggnad och kultur

Sektorns prognos är densamma som vid uppföljningen för april.

Finansiering

Skatteintäkterna och de generella statsbidragen prognostiseras ge ett överskott mot budget på +2,2 mnkr. Finansnettot beräknas ge ett överskott på +0,5 mnkr och det samlade anslaget för ökade kapitalkostnader +0,9. Till detta kommer den tillfälliga sänkningen av arbetsgivaravgifterna och ersättningen för sjuklönekostnader. Dessa båda ger tillsammans +2,5 mnkr. Den budgeterade löneökningsspotten uppgår till 12,0 mnkr. Då merparten av förhandlingarna skjutits till hösten är den svårbedömd men i prognosen finns ett antagande om +2,0 mnkr. Kommunfullmäktige beslutade 2020-05-25, §52 om utökad aktieägartillskott till CVAB på 4,0 mnkr. Då bolagets egna kapital understiger det bokförda värdet på aktierna i bolaget bör detta bokföras som en driftkostnad.

Totalt ger prognosen ett överskott på +8,1 mnkr.

Den 4:e juni nyupplånade kommunen 20,0 mnkr. Detta innebär att den totala låneskulden hos Kommuninvest nu uppgår till 227,8 mnkr med en snittränta för närvarande på 0,65%.

Investeringar

Prognosen är oförändrad i förhållande till april. Förskolebyggnationerna beräknas bli ca 4,0 mnkr dyrare än budgeterat och övriga investeringar lämna ett överskott på ca 2,3 mnkr. Totalt ger detta ett underskott på -1,7 mnkr.

Åtgärder för att nå budget i balans

I bilaga redovisas de uppdaterade åtgärdsplanerna för respektive sektor.

Rullande månadsuppföljning

I bilaga ett redovisas en rullande månadsuppföljning för perioden Juni 2019 till Maj 2020 jämfört med perioden Juni 2018 till Maj 2019. Uppföljningen är nedbruten på två positioners slag (konto). Även om periodiseringsdifferenserna är stora går det att utläsa att intäkterna är betydligt lägre för innevarande period och att personalkostnadsökningarna är mycket låga. Den rullande månadsuppföljningen kommer att utvecklas och utvärderas under året.



Sammanfattning och slutsatser

Uppföljningen per maj månad visar på en förbättrad prognos jämfört med april. Det finns en stor osäkerhet kring skatteintäkterna och statsbidragen beroende på konjunkturutvecklingen och det finns också en stor osäkerhet kring hur merkostnaderna för Covid -19 utvecklar sig. Till följd av det svaga resultatet och de stora investeringarna har kommunen fått finansiera sig genom nyupplåning. Två nya lån har tagits under det första halvåret på sammanlagt 35 mnkr.

Besparingsarbetet är intensivt och åtgärdsplanerna uppdateras löpande. Det har också vid kommunstyrelsens sammanträde den 1/6 och vid kommunstyrelsens arbetsutskotts sammanträden den 10/6 samt vid KS-SOU och KS-BUU sammanträden tillkommit ytterligare uppdrag som arbetas in i åtgärdsplanerna.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Sven Stengard
Ekonomichef

Bilagor:
Rullande uppföljning Juni 19 – Maj 20 jämfört med Juni 18 – Maj 19.
Åtgärdsplaner.

Beslutet skickas till
<Här skrivs till vem beslutet ska skickas>

Ansvar	Konto	Juni 19-Maj 20	Juni 18 - Maj 19	Diff	Kommentarer
1-8	SLAG				
30	FÖRSÄLJNINGSENTÄKTER	-17 920	-20 010	-2 090	
31	TAXOR O AVGIFTER	-46 939	-46 622	316	
34	HYROR OCH ARRENDEN	-32 712	-35 012	-2 300	
35	BIDRAG	-65 408	-82 391	-16 984	351 driftbidrag
36	FÖRS AV VERKSAMH O ENTREP	-24 676	-28 267	-3 592	
37	FSG AV EXPLOAT.FASTIGHET.	0	0	0	
38	FSG ANL.T-G. DIV PER.KTO	-8	-181	-173	
39	ÖVRIGA INTÄKTER	-663	-329	334	
40	INKÖP ANLTILLG, FIN. OMS.	3 314	1 885	-1 429	
41	INKÖP ANL. O UNDERH.MAT.	2 537	1 003	-1 534	
43	OMKÖP AV EL, VA O GAS....	19	29	10	
45	BIDRAG-TRANSFERERING	11 530	9 984	-1 546	
46	KÖP AV HUVUDVERKSAMHET	122 542	120 616	-1 926	
50	LÖNER ARBETAD TID	224 358	231 939	7 581	
51	LÖNER EJ ARB TID	40 232	39 568	-664	
53	ANDRA ERSÄTTNINGAR	0	9	9	
55	KOSTNADSERSÄTTNINGAR	2 205	2 656	452	
56	SOC AVG ENL LAG-AVTAL	85 723	87 129	1 406	
57	PENSIONS KOSTNADER	16 733	14 996	-1 737	
60	LOKAL-MARKHYROR,FASTIGHS	32 202	34 773	2 571	
61	FAST.KOSTN. O FAST.ENTREP	12 535	14 614	2 079	
62	BRÄNSLE,ENERGI O VATTEN	14 803	16 628	1 826	
63	HYRA/LEASING ANL.TILLG.	5 752	5 937	185	
64	FÖRBRUKNINGSSINV O MATER	15 764	16 827	1 063	
65	KONTORSMAT O TRYCKS	531	783	251	
66	REP UNDERHÅLL MASKIN INVE	4 299	3 684	-616	
68	TELE- DATAKOM POSTBEFORDI	2 516	3 180	664	
69	KOSTN.FÖR TRANSPORTMEDEL	4 190	3 995	-195	Exkl 69999
70	TRANSPORTER O RESOR	16 183	17 091	909	
71	REPRESENTATION	553	665	112	
72	ANNONSER, REKLAM, INFORM	781	898	117	
73	FÖRSÄKR.PREM.O RISKKOSTN.	3 226	4 092	866	
74	ÖVRIGA FRÄMMANDE TJÄNSTE	40 023	43 293	3 271	
75	TILLF. INHYRD PERSONAL	8 818	2 937	-5 881	
76	DIVERSE KOSTNADER	2 704	3 684	980	
78	REALISATIONSFÖRL./PER.KTO	0	15	15	
79	AVSKRIVNINGAR	21 852	21 361	-492	
82	BIDR.UTJ.SYSTEM/G.STATSB.	0	-304	-304	
84	FINANSIELLA INTÄKTER	-17	-21	-4	
85	FINANSIELLA KOSTNADER	168	171	3	
Totaler		507 750	491 304	-16 447	
Summa personalkostnader		369 251	376 297	7 046	
Summa intäkter		-188 325	-212 812	-24 487	

2020-05-05

Åtgärdsplan - Service och administration

Åtgärd	Effekt	Riskbedömning			Plan för att reducera risk	Ekonomiska konsekvenser			
		låg	medel	hög		Budg. kostnad	Effekt 2020	Effekt 2021	
Hantera övertalighet	* omfördelning av arbetsuppgifter och arbetsorganisation. Kan skapa arbetsmiljömässiga konsekvenser och oro. Kan ge kompetensbrist.			X	Klargöra process gällande övertalighet/arbetsbrist. Regelbundet informera och vara tydlig med processen.	-1 500 000	-485 000	-1 765 000	pågår
Digitala fakturor - Projekt startar april 2020	Effektivisering av fakturahanteringen * omfördelning		X		klargöra processer Kommunikation		-100		-200 pågår
Omfördelning av arbetsuppgifter till MBS - Pågår	Samordning * omfördelning för att hantera övertalighet		X		Utbildningsinsatser klargöra processer Kommunikation		-100		-300 pågår
Intern omfördelning inom SoA	Samordning * omfördelning för att hantera övertalighet		X		Utbildningsinsatser klargöra processer Kommunikation			-300	
Samordna administrativa funktioner -Utredning startar mars 2020	organisatoriska förändringar * omfördelning			X	Utbildningsinsatser klargöra processer Kommunikation		-200		-400 pågår
Gemensam bilpool - Utredning Pågår Start augusti	Effektiviserar hanteringen Lägre kostnader *Omfördelning		X		klargöra processer Kommunikation			-150	Plan
Organisering lokalvård/kost	Kostnaderna för ledningsorganisationen reduceras och resurser kan förstärka arbetet med säkerhet och beredskap.			X	Utbildningsinsatser	250	0		-250 Plan
Postturer i egen regi - Startar maj 2020	Undviker kostnad 140 tkr/år. Blir lägre med egen lösning.		X		Rutiner förändras		-50		-100 pågår
Inventera licenser - Genomförs mars 2020	engångsåtgärd, viss belastning			X			-25		-50 Klart

X

-10 -15 Pågår

SUMMA

-485 -1 765

**Besparingar inom lokalvård/kost
som ger effekt på köpande sektor**

Personalkostnader

-100 -100

Minskade livsmedelskostnader

-250 -250

Lokalvård, personalneddragningar

-200 -300

Summa totalt

-1 035 -2 415

Uppdrag

Tidplan

Status

1. Ta fram ett gemensamt
taxedokument som ska revideras en
gång varje år i samband med
budgeten.

Kansliet samordnar för Beslut i KF
2020-11-23.

2, Ta fram enhetliga riktlinjer för
telefoni, data, abonnemang,
licenser m.m. med målet att nå
kostnadseffektivitet.
(Produktifiering)

IT-kontoret fram underlag. Beslut i
samband med Budget 2021-2023, KF
2020-11-23.

5. Utred sammanläggning av
Staben, Service och Administration
och Samhällsbyggnad och Kultur
under en administrativ chef.

Utredning klar 2020-11-30

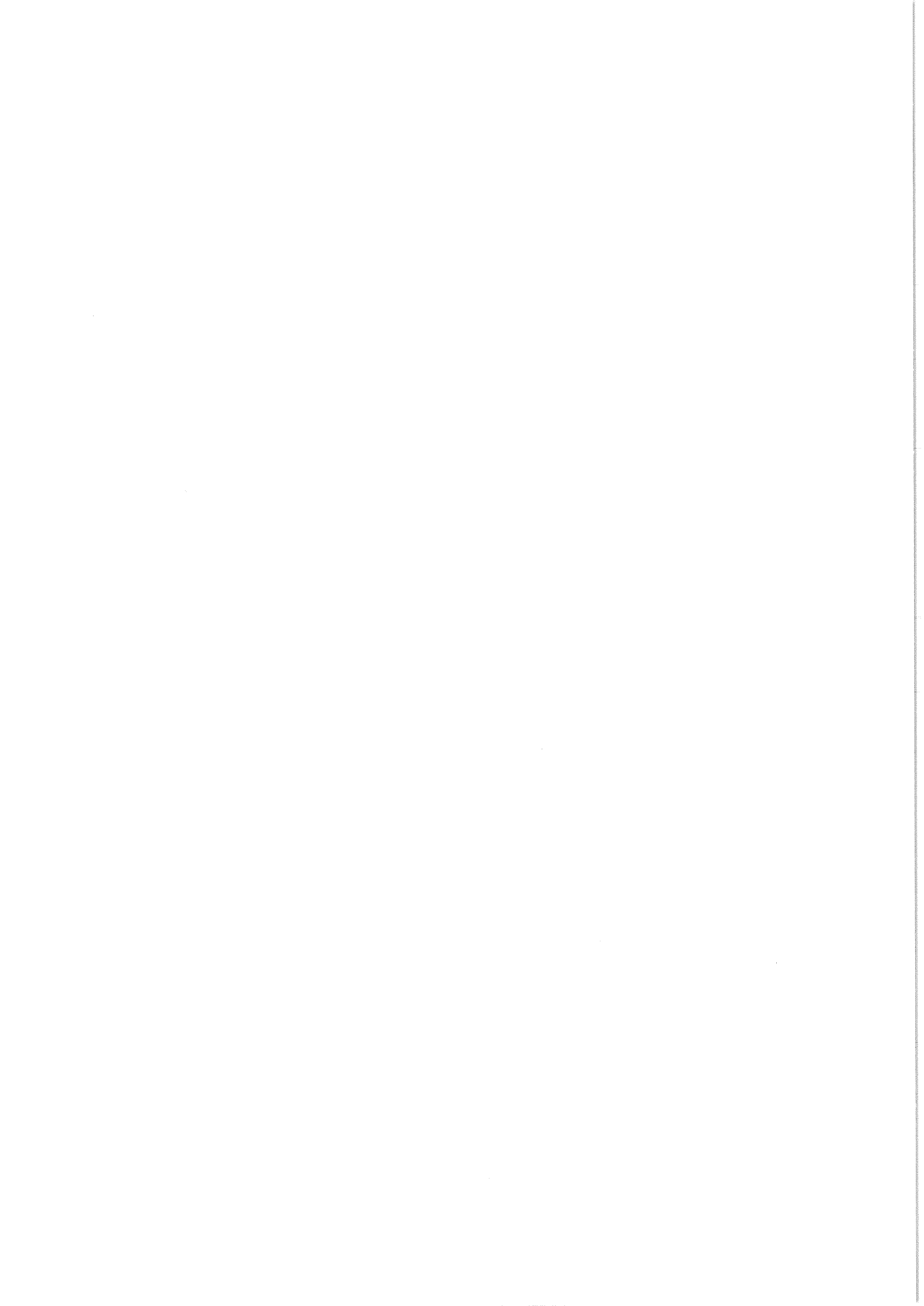


7. Se över Medborgarservices Översyn klar 2020-08-17

uppdrag, bemanning samt vilka
möjligheter som finns till tjänsteköp
från myndigheter. Redovisa
besöksfrekvens och typer av
ärenden.

8 Se över överförmyndarens
verksamhet samt tjänstgöringsgrad. Ett uppdrag är initierat av
presidierna gällande frågan om
samarbete med Söderköpings
kommun gällande denna
verksamhet. En utredning är i
planeringsfas och beräknas starta i
augusti. Preliminärt är den klar 2021-
03-31. Lägesrapport 2020-08-17.

17 Se över befintlig organisation
inom Service och Administration
respektive Staben. Utredning kopplas med uppdrag 5.
klar 2020-11-30.



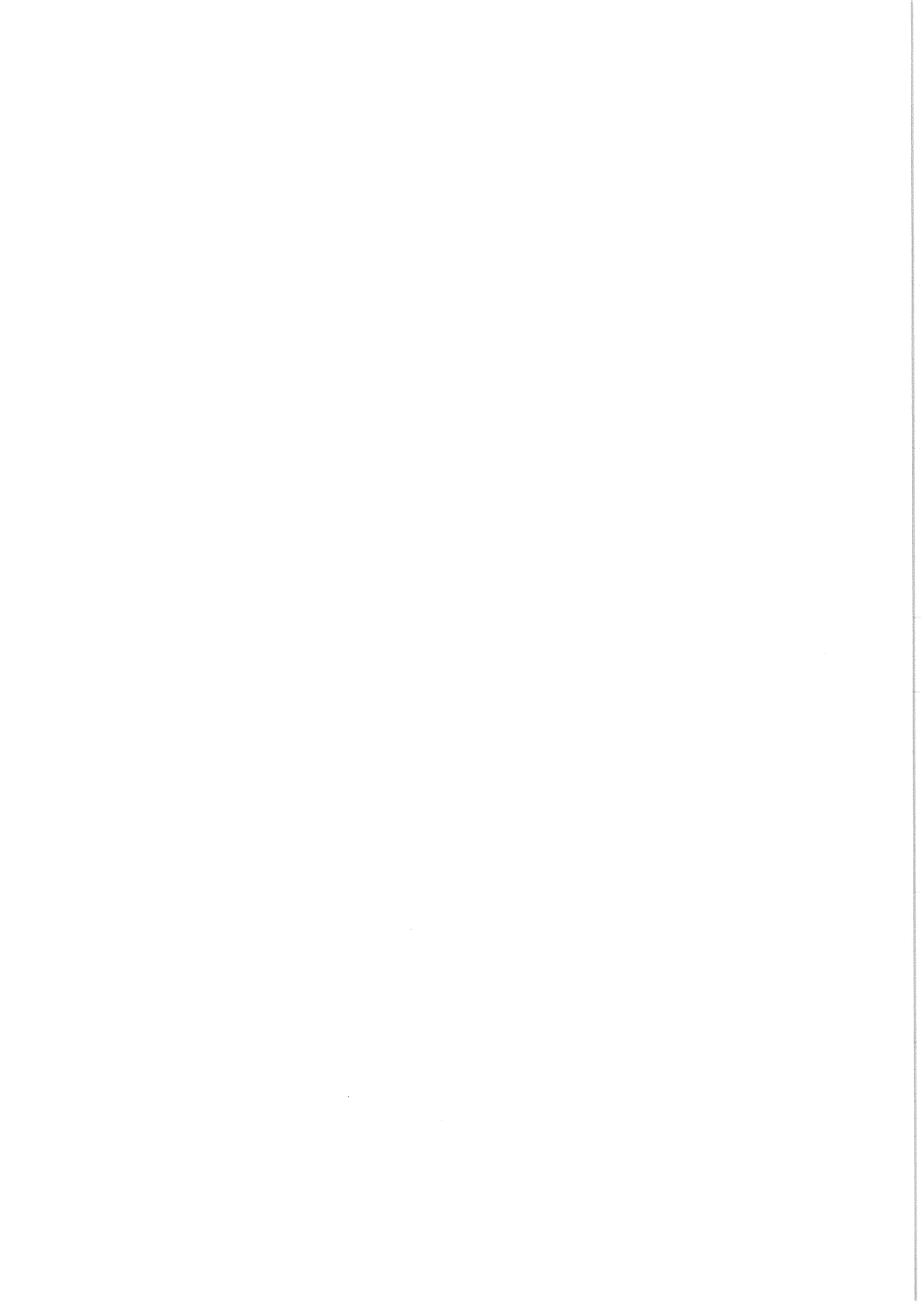
Åtgärd	Effekt	Riskbedömning			Plan för att reducera risk	Ekonomiska konsekvenser			Status
		låg	medel	hög		Budg. kostnad	Effekt 2020	Effekt 2021	
Överföra turistbyrå till egen regi	*Nyttja medborgarservice, *Utveckla turistinformation via hemsida, *Inga souvernirer, *Kräver bredare kompetens/kompetenshöjande insatser, *Kräver utveckling av tekniska kunskaper, *Kräver kompetensutveckling inom turismverksamhet, *Kan kräva extraresurser på sommaren, *Risk för "bad will"?, *Drabbar privat näringsidkare, *Sämrre service?	x			*Planerad utbildning av medarbetare, *Resurser för webbutveckling krävs, *Extrainsatser för att motverka "badwill", *Kommunikations- och näringslivsresurser tillgängliga i hög grad under uppbyggnadsskedet.	500 000	0	275 000	Pågår
Migrera intranät till gratisplattform	*Tidskrävande under projektiden, *Tidigare arbete och investering bortkastad, *Kan vara del av befintlig hemsideslösning och inte medföra extra kostnader, *Kräver behovsanalys: behövs verkligen ett intranät?, *Kräver resurser i <i>unnehörsnad</i>	x			*Noga undersöka alternativkostnad så att inte besparingen äts upp av ett investeringsbehov. *Lösningen finns redan i samma plattform som externwebben. *Tar tid för ett antal personer under <i>unnehörsnaden/ønd nlanerina</i>	100 000	0	100 000	Avvak tar
Avsluta webbkameror	*Enkel åtgärd som sparar en hel del, *Bad-will från de som nyttjar tjänsten idag	x				50 000	50 000	50 000	Pågår



Ingen utveckling av hemsida	*Vi hamnar efter i utvecklingen, *Möjligt att enbart utveckla "enkla e-tjänster" utan kostsamma integrationer, *Resurs inom Cesam Öst hjälper oss utan kostnad, *Kommer besparingen på kort sikt ätas upp av investeringar längre fram?	x	*Hitta möjligt samarbete med Söderköping?	120 000	120 000	120 000	Avvaktar
Ingen turistbroschyr	*Kortsiktig besparing kan ätas upp av behov inom några år, *Skjuter viktiga funktioner på framtiden, ex Medborgarservice-chat m.fl,	x	-	35 000	20 000	35 000	Pågår
Ingen turistbroschyr	*Minskad synlighet i turistbyråer och på andra ställen där turistbroschyr finns, *Minskad synlighet för annonsörer	x	*Färre turistbyråer överlag, semesterplanering sker allt mer online, *Annonserer kan få erbjudande om att nå ut i annan kanal/Hjälp att samordna	50 000	0	50 000	Pågår
Överta nyföretagarrådgivning i egen regi	Näringslivsamordnarens uppdrag i samarbete med medborgarservice?	x		80 000	0	80 000	Avvaktar
Ingen annonsering av kungörelser eller annan information (ex avfall) i tryckta tidningar	All information publiceras via vår hemsida och via facebook. Kan valdemarsviksbladet nyttjas är det att önska.	x			100 000	100 000	Klar
Minskad bemanning i receptionen Strömsvik	Skylltar med hänvisning till Medborgarservice. Bokade besök väntar och tas emot av den tjänsteperson som bokat in mötet. Rutiner behöver ses över – telefon med telefonlista tillgänglig? Risk för "strul" och kritik inledningsvis	x					Pågår



Uppdrag	Tidplan
Ta fram en handlingsplan för ökad digitalisering	Staben samordnar framtagande av kommungemensam plan. Klar 2020-08-31, Resursfrågan beaktas i budgetberedningen inför 2021 för genomförande fr o m 2021*
Utred samarbete med närliggande kommuner rörande säkerhet och krisberedskap.	Utredning i två steg: 1. Vilka kommuner vill ingå i en utredning gällande framtida samarbete? Utredning klar 2020-06-30. 2. Hur ska samarbetet utformas? Utredning klar 2020-10-31.





Åtgärdsplan - Stöd och omsorg

Åtgärd	Effekt	Riskbedömning	Plan för att reducera risk	Ekonomiska konsekvenser	
				Budg. kostnad	Effekt 2020
Evakueringsboende inom befintlig verksamhet (under Ringgårdens ombyggnad).	- Kostnadsbesparingar - Övertalighet bland personal - ej köpa in ett evakueringsboende	x låg	Viss personal behövs inom hemtjänst och annat boende.	-2746500	-8 239 600
Gemensam lokal för hemtjänst och vård- och omsorgsboende i Gryt	- minskad hyreskostnad - bättre samordning av tjänster - mindre personalutrymmen - minskad restid - effektivare möten	x låg	information till medarbetare	18 000	-9 000
Nyttja Skype och digital mötesteknik	- titta om kompetensen finns inom organisationen - internannonsera - fördröjd rekrivering	x låg	alla måste kunna tekniken	50 000	-50 000
Vakanta tjänster	- risk för minskad kompetensnivå	x medel		1 000 000	-500 000
Utbildning/kompetensutveckling på hemmaplan	- frigöra personella resurser - enklare för medborgaren - ökade intäkter - dyrare kostnader för den enskilde	x hög	Viktigt med tydlig information	1 500 000	-750 000
Digital utveckling (trygghetskamera, mobil omsorg) Översyn av taxor och avgifter					
Schemaplanerarfunktion för säbo/LSS	Nödvändigt vid heltid som norm - effektivare planering - effektivare användning av resurser - mer rörlighet	x låg	Bra introduktion för medarbetare	500 000	-500 000
Sammanläggning av dagliga verksamheter	- mindre lokaler - personalminskning - tidiga insatser, undvika placeringar	x låg	bra förändringsarbete för deltagare och medarbetare arbeta i familjerna	600 000	-100 000
Ökat samarbete med BUA		x låg		0	0

Rekryteringar IFO, HS	minskade kostnader för hyrpersonal	x		1 000 000	-200 000	-500 000
Bihj och rehab gör gemensamt första hembesök	-minskad hemtjänst -mer rehabilitering -mer hjälpmedel risk för att inte IGP blir genomförd inom 14 dgr, sämre kvalitet på planen, sämre underlag för verksamheten	x	tydlig information till brukaren	0	-200 000	-200 000
Minska med 1 Äldrepedagogtjänst		x		500 000	-200 000	-500 000
Sänkta bemanningsnivåer inom SF	'sänkt kvalitet	x		1 500 000	-250 000	-1 500 000
Sänkta bemanningsnivåer inom IFO	'ökat antal vikariepass 'längre handläggningstid	x		1 000 000	-250 000	-1 000 000
Minskning EC 50%	'mindre uppföljningar omorganisation inom ÄO ökad belastning för övriga EC	x		500 000	-250 000	-500 000
				427 000	-35 500	-427 000
					-5 035 500	

Uppdrag
Tidplan

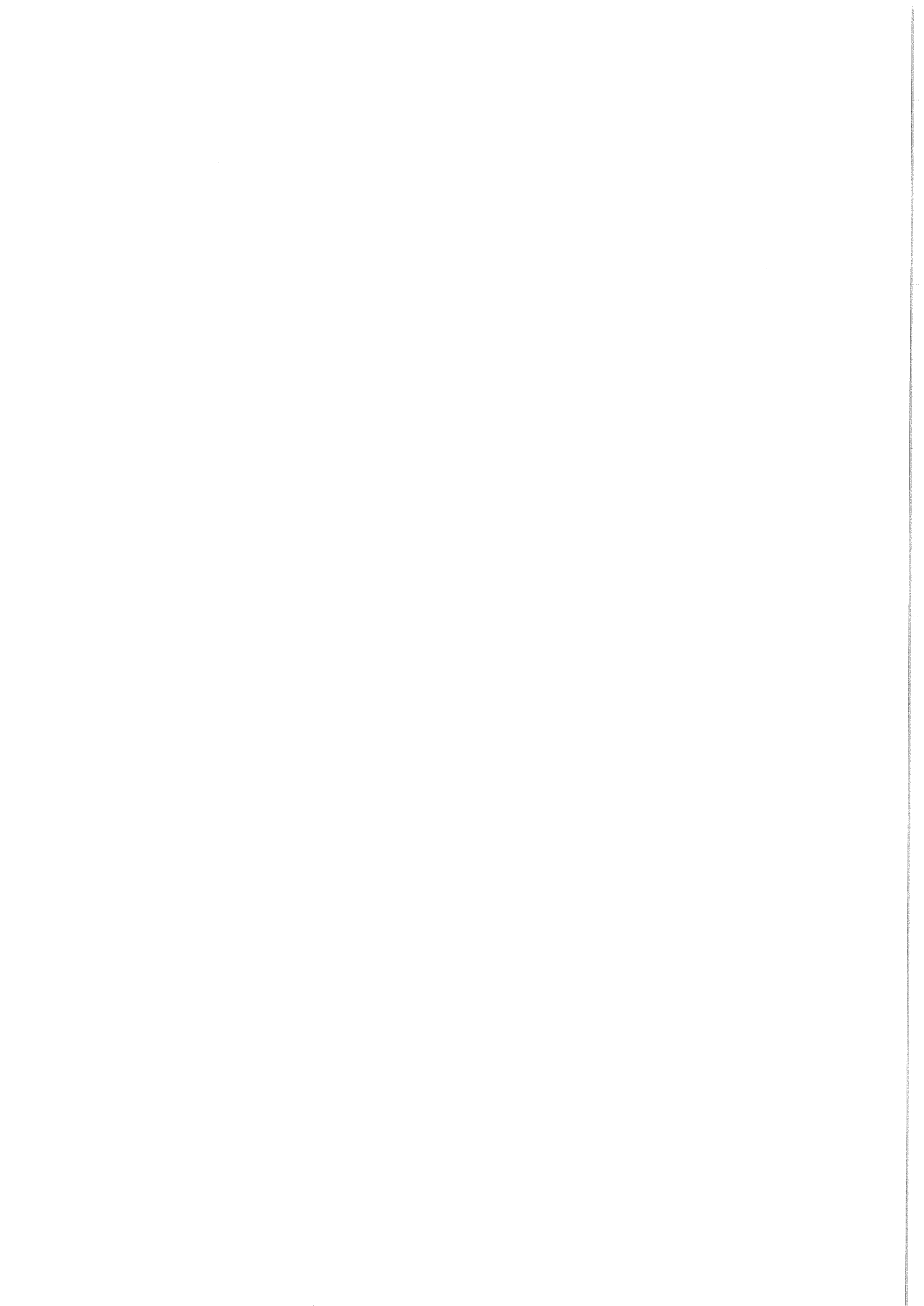
9. Redovisning av IFO:s verksamhet samt samverkan med BUA
Sök samverkan med andra kommuner kring barn- o ungdom, missbruk.

200817

10. Redovisning av SF:s verksamhet
Identifiera riskgrupper som kan mötas
Identifiera riskgrupper som kan mötas

200817

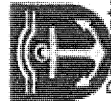
11. Se över bemanningen inom 50 200601



Åtgärdsplan - Barn, Utbildning och Arbetsmarknad

Åtgärd	Effekt	Riskbedömning			Plan för att reducera risk	Ekonomiska konsekvenser		
		låg	medel	hög		Budg. Kostnad tkr	Effekt 2020	Effekt 2021
Övertalighet 12 tjänster	Minskad personalkostnad för att nå budget i balans			x	Vi bemannar på miniminivå och har inte samma möjlighet att stötta barn i behov av stöd. Det blir fler inställda lektioner vid sjukfrånvaro. Färre vuxna i korrdorer och på raster kan påverka tryggheten.	6 000	1 000	6 000
Ta bort dagbarnvårdare	Barnen erbjuds plats på Gusum förskola. Minskad valbarhet.	x			Redan genomfört	600	300	600
Stänga öppna förskola	Minskar kostnader för 50% förskollärare ca 250'000 kr. Lokalkostnad ca 118000 kr reducerar inte. Ytan står tom.				Redan genomfört	368	87	250
Paviljong Loviseberg	Reducerad driftskostnad på kort sikt. Reducerad lokalkostnad på lång sikt.				Redan genomfört	1 096	0	1 096
Paviljong Ringarum	som ovan				Redan genomfört	461	0	307
Läsårskort för våra elever istället för årskort	Besparing. Eleverna får själva bekosta resor på fritiden.				Genomfört	2 450	225	450
Fjärrundervisning	Vi vet inte i nuläget om detta ger en besparing				Pågår	0	0	0
Ersätta enhetschef gifva med en intern sökande inom befintlig organisation					Genomfört	873	291	873
						11 848	1 903	9 576

Ökade kostnader:



VALDEMARSVIKS
KOMMUN

Demontering paviljong tillkommer 431

tkr i Lo och 170 tkr 2021

Särskoleplaceringar

Andra placeringar

Gusum matsalsrenovering

Hyra nya förskolor

Gymnasieelever ökat antal

JK ökade lönebidraganställning på AME

Digitalisering leasingavtal

2020-06-09

Åtgärdsplan - Samhällsbyggnad och kultur

Åtgärd	Effekt	Riskbedömning			Plan för att reducera risk	Ekonomiska konsekvenser		
		låg	medel	hög		Budg. kostnad	Effekt 2020	Effekt 2021
Ta över yttre skötsel Ringarum-Gusum	Arbete utförs av egen personal inom gata/park men i viss mån även av fastighetsskötare på plats, i stället för att extern entreprenör köps in	x			En successiv övergång inledd redan 2019 och förankring har skett och kommer fortsatt att ske hos den egna personalen. 2020 går 100 tkr bort pga inköp gräsclippare.	220 000	-120 000	-220 000
Fastighetsskötsel (el, snickeri) i egen regi	Avrop på ramavtal behöver inte ske i samma grad	x			God intern planering och förankring i synnerhet hos den personal som har relevanta specialkunskaper inom bl a el, snickeri, svets, rör, maskinrep mm. Omställningen redan inledd utan problem	300 000	-200 000	-300 000
Projektledning i egen regi	Avrop på ramavtal behöver inte ske i samma grad	x			Redan anställd projektledare ges successivt ett större uppdrag med god vägledning från gatu/fastighetschef och arbetsledare på plats/fastighet	300 000	-250 000	-300 000
Kart/mät/GIS-tjänster i egen regi	Konsulttjänster kan avvecklas helt eller delvis. Förutom kostnadsreduceringar uppnås personalsynergier i vardagen och ett mer effektivt arbetssätt.		x		Beroende på samarbete med Söderköping och motsvarande funktion där, samt huruvida rutinerad person kan rekryteras, blir upplärningen och omställningen till denna lösning mer eller mindre snabb. Samarbetsavtal med Söderköping under framtagande, men besparingseffekt begränsad 2020.	400 000	-50 000	-400 000
Sektorchef lägger viss del av lön i EU-projekt	Personalkostnad i ordinarie budget minskar			x	Ingen risk, åtgärden redan genomförd	180 000	-200 000	

Fäsugnets/gatuchof, arbetsledare gata/fastighet samt projektledare lägger viss del av lön i investeringsoroiekt	Personalkostnad i driftbudget minskar	x	Låg risk, investeringsbudget utökas men marginellt per projekt	200 000	-200 000	-200 000
AME driver upp sommarblommor och vissa ersätts med perenner	Samma försökningseffekt till lägre kostnad	X	Framförhållning i planering och förankring	200 000	-100 000	-100 000
Skogsbruk bedrivs löpande enligt skogsbruksplan	Intäkt på virke blir mer regelbunden och förutsägbar	x	Rutiner förändras och allmänhet kan reagera på mer frekvent avverkning, dock tas hänsyn i bebyggelse- och rekreationsnära områden.	600 000	-200 000	-600 000
Genomgång av elabonnemang på gata/fastighet för lägre ampere	Kostnadsreduering, abonnemangen bättre avpassade efter behovet	X	Avverkningsområden enl befintlig kogsbruksplan identifierade i maj månad. Medlemskap Södra för del av vinst gynnsamt fr o m 2021	150 000	-50 000	-100 000
Taxehöjning båt/ställplatser 40 %	Förutsätter politiskt beslut (KF), ökar intäkter markant utan att nivån ligger högt i förhållande till närområdet	X	Sedan halvårsskiftet 2019 pågår en utredning av alla abonnemang över 63 Ampere.	900 000	-900 000	-900 000
Taxehöjning plan- och bygg	Förutsätter politiskt beslut (KF), ökar intäkter utan att nivån blir anmärkningsvärt hög	x	God information till allmänhet för att undvika negativa reaktioner på en förhållandevis stor höjning från nuläge. Ytterligare 9 platser iordningställda inför sommar 2020	100 000	-100 000	-100 000
Intäkter padel	Förutsätter politiskt beslut (KF)	x	God information till allmänhet underlättar införande. Ej troligt med ifrågasättande av avgiften	100 000	-100 000	-100 000
Div abonnemang, licenser, prenumerationer, kurser	Kompetensutveckling och abonnemang reduceras till det absolut nödvändiga	x	God intern och extern kommunikation kring förändring	30 000	-30 000	-30 000
Kulturskola och bibliotek, blandade besparingar	Sökta statliga medel nyttjas, den löpande verksamheten prioriteras, vissa evenemang riktade till främst vuxna reduceras i antal	x	God kommunikation så att berörda vet vad som är att förvänta. Åtgärder finns specificerade på särskild lista.	200 000	-200 000	-200 000

	Mer effektiv uppvärmning. För ersättning med markvärme krävs dock en investering, ca 250 000 kr (energiparatgärder), payback genom minskade driftskostnader på två år	x	God planering av bästa lösning	200 000	-80 000	-200 000
Aveckla Åbystallet	Årliga driftskostnader undviks, intäkt fås vid försäljning, dock oklart hur stor och om stallverksamhet fortsatt kommer att bedrivas	x	Lämpligt markområde att sälja är under beredning, sannolikt enkelt värderingsförfarande utan mäklare.	80 000	-30 000	-80 000
Aveckla hembygdsgården Valdemarsvik	Årliga driftskostnader undviks, liksom ansvar för kommande renoveringar	x	Bra kommunikation med den/de som övertar ansvaret, så att innebörden av åtagandet blir tydligt och byggnaderna kommer i god vård	45 000	-15 000	-45 000
Personalanpassning/samlokaliseringar	Vissa tjänster kan reduceras/avvecklas i samband med pension och synergieffekt kan uppstå mellan olika verksamhetsgrenar, bl a i samband med samlokalisering	x	God förankring och framförhållning gentemot berörd personal	1 000 000	-700 000	-1 000 000
Försäljning/annan lösning för drift av Ishall	Ansvar för hallen inklusive löpande drift upphör.	x	Se till att Wifs-, allmänhetens och skolornas behov säkerställs vid försäljning och att övertagande part är insatt i verksamheten	1 300 000	-500 000	-1 300 000
Summa				6 505 000	3 925 000	6 175 000
UPPDRAG						
Sänkt ambitionsnivå, återkom med förslag och konsekvensbeskrivning gällande både verksamhet och personalbehov för budget i balans, redovisas 2020-08-19	I uppdraget ligger att värdera möjliga åtgärder och bedöma dess konsekvenser.	x	Ställa olika åtgärder mot varandra för att fördela risk på bästa möjliga sätt.	Belopp följer av utredningen		

Identifiera möjliga åtgärder för energibesparingar, redovisas 2020-08-19

Effekt redovisas med uppdraget x Redovisas med uppdraget

Belopp följer av utredningen

Identifiera arrendeavtal och återkom med en redovisning för vidare ställningstagande kring nya avtal, försäljning eller annan lösning, redovisas 2020-08-19

Effekt redovisas med uppdraget x

Redovisas med uppdraget

Belopp kan preciseras i samband med ställningstaganden preciseras.

Se över samhällsbetalda resor, jämför kostnadsutvecklingen över de senaste åren och lämna förslag på åtgärder, redovisas 2020-08-19

Effekt redovisas med uppdraget x

Redovisas med uppdraget

Belopp följer av utredningen

Lämna förslag på hur kostnadstäckningen kan ökas inom plan- och byggverksamheten, redovisas 2020-08-19

Effekt redovisas med uppdraget x

Redovisas med uppdraget

Belopp följer av utredningen

Se över i vilken regi konstgräsplanen sköts och lämna förslag på eventuella förändringar, redovisas 2020-08-19

Effekt redovisas med uppdraget x

Redovisas med uppdraget

Belopp följer av utredningen

Se över möjligheten att

förvaltas av Wif, redovisas 2020-08-19

Effekt redovisas med uppdraget x

Redovisas med uppdraget

Belopp följer av utredningen



Se över Vägverkets f d lokaler i Ringarum och lämna förslag på åtgärder där så inte belastar kommunens budget, redovisas 2020- Kostnadsneutralitet för kommunen

x

Redovisas med uppdraget

Reducerade kostnader presenteras med uppdraget

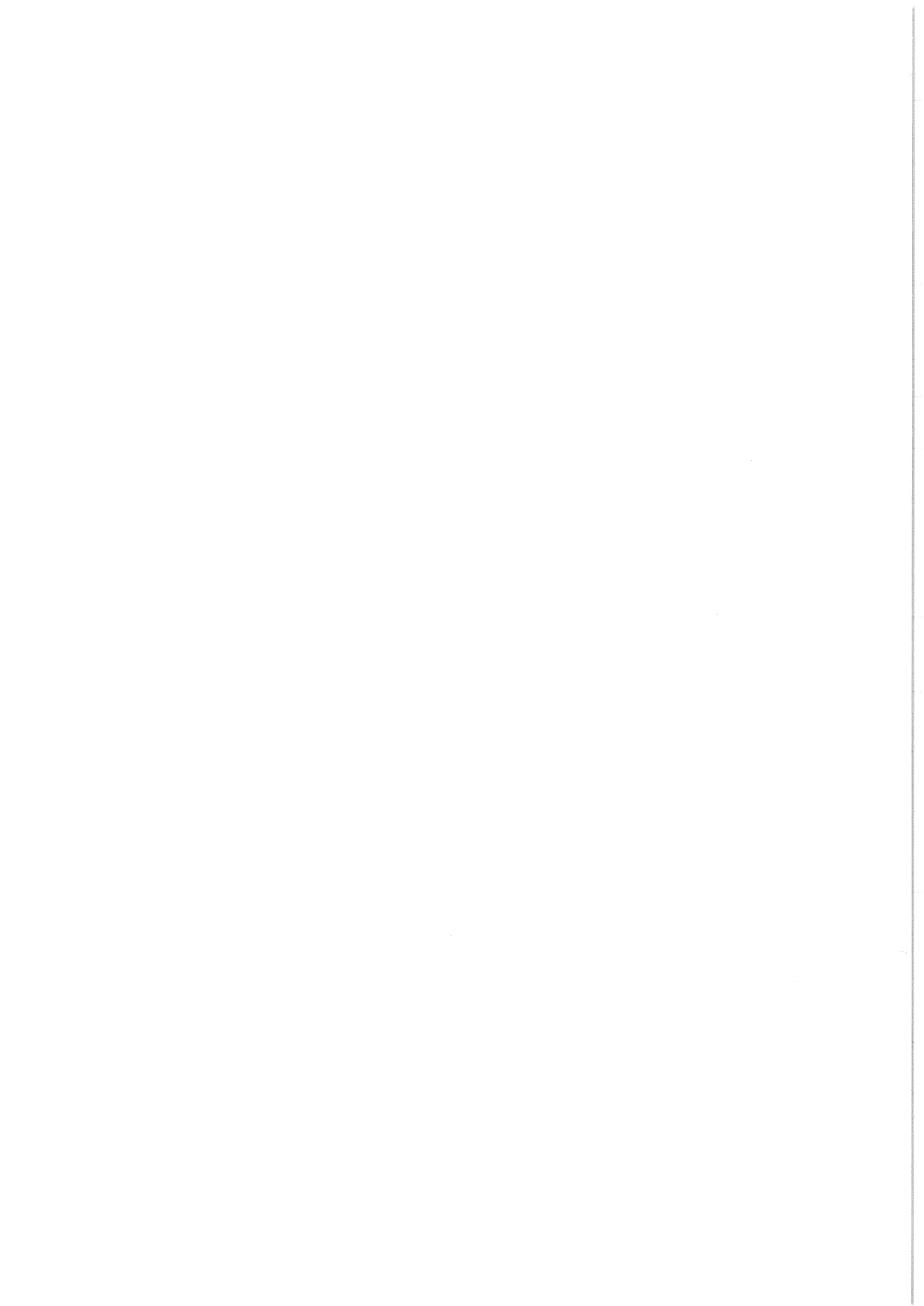
Se över Folkets Hus och hur dnena byggnad ev kan avvecklas. Jfr med alternativet att bygga en tillbyggnad till Vammarskolan som innehåller kök och matsal vilken även ska kunna fungera som samlingslokal och KF:s möteslokal, redovisas 2020-08-19

Effekt redovisas med uppdraget

x

Redovisas med uppdraget

Reducerade kostnader presenteras med uppdraget





(4)

KS-SA.2020.24 040

Åtgärdsplan för ekonomi i balans

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx



(22)

KS-SA.2020.54

Uppdrag för besparingsåtgärder

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

XXXXX

Redovisning av uppdrag

”Se över Medborgarservice uppdrag”

Bakgrund

Kommunstyrelsen har gett förvaltningen i uppdrag att se över Medborgarservice uppdrag, bemanning samt se vilka möjligheter som finns för tjänsteköp från myndigheter. Utöver detta ska förvaltningen redovisa besöksfrekvens och typ av ärenden som Medborgarservice hanterar. Uppdraget skall redovisas den 17 augusti 2020.

1. Medborgarservice uppdrag

Medborgarservice uppdrag har, sedan starten i januari 2018, utvecklats kontinuerligt i dialog med sektorer och avdelningar. Fortsatt sker utveckling, och en planering finns för införande av fler typer av ärenden som Medborgarservice ska hantera. I denna redovisning av uppdraget delas verksamheten in i fyra delar, grunduppdrag, beställda uppdrag/tjänsteköp, tillkommande/planerade uppdrag samt övriga potentiella uppdrag.

1.1 Grunduppdrag

Uppdrag	Tillgänglighet	Kommentar/avvikelse
Besvara samtal till Valdemarsviks kommuns växel	Vardagar 08.00-16.00	Lunchstängt vissa perioder under året
Besvara e-post till Valdemarsviks kommun	Vardagar	Även kommunsekreterare kan besvara
Möta besökare, lotsa, ge service och svara på frågor	Vardagar 08.00-16.00	Lunchstängt vissa perioder under året

1.2 Beställda uppdrag/tjänsteköp (Beställande enhet/myndighet under rubriken ”Uppdragsgivare”)

Nedan beskrivs de uppdrag som Medborgarservice utför idag på beställning av andra verksamheter.

Uppdrag	Uppdragsgivare	Kommentar
Besvara samtal till växel kl. 14.00-16.00	Söderköpings kommun	Overflow* sker även övriga tider
Felanmälan Gata och Fastighet	Sektor SoK	Registrera i ärendesystem, följa upp
Allmänna frågor Gata och fastighet	Sektor SoK	Besvara vanliga frågor
Nyckelhantering, internt	Sektor SoA	
Betygsförfrågan	Sektor SoA	Ta emot beställningar via e-tjänst
Borgerlig vigsel	Sektor SoA	Administration, vanliga frågor, bokning lokal, iordningställande av lokal, inköp av blommor
Tidomaten/Flex	Sektor SoA	Systemansvar, administration av användare, dra ut rapporter
Allmänna frågor barnomsorg och grundskola	Sektor Bua	Besvara vanliga frågor samt blankethjälp
ARX Taggar och styrning av entréer	Sektor SoK	Skapa taggar, ändra öppettider. Systemansvar.
Allmänna frågor om strandskyddsdispens	Sektor SoK	Besvara vanliga frågor
Hamnvärdskap	Sektor SoK	Besvara vanliga frågor, förmedla kontakt till hamnvärd

Bokning av konstgräsplan	Sektor SoK	Bokning, fakturering
Bokning av padelbanor	Sektor SoK	Systemansvar, Besvara frågor, guida vid bokning/konto, lån av racketar via Medborgarservice reception.
Allmänna frågor återvinning/renhållning	Sektor SoK	Besvara vanliga frågor
Bygglov, expediering av ärenden	Sektor SoK	Beslut till sökande
Bygglov, fakturering	Sektor SoK	Fakturering sökande
Bygglov statistik	Sektor SoK	Statistik till SCB och skatteverket
Bygglov/Byggansökan	Sektor SoK	Bevara vanliga frågor. Blankett hjälp
Planärenden	Sektor SoK	Besvara vanliga frågor
Cykelhjälmsutdelning till 5-åringar	Sektor SoK	Informationskampanj och utdelning
Serveringstillstånd	Sektor SoK	Administration och registrering. Kontakt med handläggare Linköping
Information till nyinflyttade	Kansli	Informationssammanställning/post
Bokning av kommunens lokaler	Kansli	Kontakter/bokning i system. Fakturering, Nycklar
Bokning av idrottshallar	Kansli	Kontakter/bokning i system. Systemansvar, Fakturering, Nycklar
Föreningsbidrag	Kansli	Beslutsunderlag levereras till KS
Lotteritillstånd	Kansli	Beslutsunderlag levereras till KS
Bo och bygga information till fastighetsägare	Stab	Uppdatera hemsida
Kriskommunikation	Krisledningsstab	En resurs deltar i krisledningsstab
Dödsboanmälan	Sektor SoO	Hanterar hela utredningen
Faderskap S-protokoll	Sektor SoO	Hanterar hela utredningen

**Samarbetet med Söderköpings kommun innebär att växelsystemen är sammankopplade så att samtal kan besvaras av Valdemarsviks kommun även andra tider än vad som är avtalat. Tillika kan Söderköpings kommun besvara samtal från Valdemarsviks kommun då Medborgarservice befinner sig i tillfällig anhopning av samtal.*

1.3 Tillkommande/planerade uppdrag (Beställande enhet/myndighet inom parentes)

Uppdrag	Planerad start	Kommentar
Allmänna frågor och blanketter IFO (Sektor SoO)	2020 09 30	Pågår löpande diskussioner
Kundreskontra, Ekonomi	2020 06 01 – har blivit senarelagt	Besvara vanliga frågor, skicka fakturakopior
Parkeringstillstånd (Sektor SoK)	2020 09 30	Beslutsunderlag till sektor SoK
Färdtjänst (Sektor SoK)	2020 09 30	Beslutsunderlag till sektor SoK
Allmänna frågor och blanketter: Miljö (Sektor SoK)	2020 12 31	Besvara vanliga frågor
Ifyllnadsbara blanketter till hemsida (Alla sektorer)	2020 12 31	Engångsuppdrag och löp. uppdatering
Nyföretagarrådgivning	2021 01 01	Besparing ca 80 000 SEK/år
Turistbyrå	2021 01 01	Besparing ca 300 000 SEK/år

1.4 Övriga/potentiella uppdrag

Här beskrivs ytterligare idéer om utveckling som diskuterats inom ramen för besparingsarbetet. Dock kan en besparing inom en verksamhet medföra en ökad kostnad för Medborgarservice, samtidigt som samordningsvinster är möjliga i och med exempelvis övertagandet av turistinformation.

Uppdrag	Planerad start	Kommentar/avvikelse
Besvara frågor i sociala medier	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*
Publicera nyheter på hemsida	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*
Produktion av Valdemarsviksbladet	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*
Produktion av skyltar, övriga trycksaker	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*
Löpande uppdateringar på hemsida	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*
Bemanna chat-funktion för ökad tillgänglighet	2021 04 01	Ny möjlighet till ökad service
Hantera bildbank och grafisk profil	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*
Presskontakt	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*
Hantering/systemägarskap Intranät	2021 04 01	Avlasta IT-organisationen
Hantering/systemägarskap hemsida	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*
Risk- och kriskommunikation**	2021 04 01	Ersätta kommunikatör*

**Besparingspotential, ej utredd. Möjlighet att ta bort tjänsten "Kommunikatör". Dock kan utökning av arbetsuppgifter istället medföra utökning av medarbetare i Medborgarservice.*

*** Kommunikatör leder arbetet med kommunikationsfrågor i händelse av kris. I arbetet ingår även att löpande delta i Länsstyrelsen i Östergötlands kriskommunikationsnätverk där kommunikationschefer från varje kommun i länet ingår, samt Region Östergötland, Räddningstjänst, MSB m.fl. aktörer.*

2. Bemanning

Roll/Titel	Tjänstebeskrivning	Omfattning
Arbetsledare	Grunduppdrag, utveckling, implementering, utvärdering	75%*
Samhällsvägledare	Grunduppdrag samt tillkommande befintliga uppdrag	100%
Samhällsvägledare	Grunduppdrag samt tillkommande befintliga uppdrag	100%
Samhällsvägledare	Grunduppdrag samt tillkommande befintliga uppdrag	100%

Arbetsledare för Medborgarservice är även arbetsledare för biblioteket som sedan 15 maj 2020 ingår i samma enhet som Medborgarservice. Arbetsledaren är även systemägare för växeln.

Arbetsledaren arbetar 100%, med en ungefärlig uppdelning av arbetstiden om ca 75% för Medborgarservice, och 25% för Bibliotek. I uppdraget som arbetsledare för Medborgarservice ingår även att delta i den dagliga driften som samhällsvägledare. Inom biblioteksuppdraget förekommer arbetsuppgifter som berör Gotabibliotekens kommunöverskridande samarbete, samt ansvar för bemanning, tillgänglighet, schemaläggning och liknande.

3. Tjänsteköp från myndigheter

Redan idag utför Medborgarservice tjänster för externa organisationer, genom samverkansavtal med Söderköpings kommun. Fler andra samarbeten har diskuterats:

- Samtjänst **Polisen**. Utföra enklare polisiära uppdrag, så som hittegods, blankettstöd, vägleda på www.polisen.se med ex. anmälan, överklagan samt svara på vanliga frågor.
- Leverera service till medborgare på uppdrag av **Arbetsförmedlingen**. Dock är Arbetsförmedlingens organisation under översyn och det är i dagsläget oklart hur Arbetsförmedlingen kommer att bevara lokal närvaro på landsbygden.

4. Besöksfrekvens/typ av ärenden

Medborgarservice mäter dels fysiska besök, dels besök via telefon och e-post. Statistikfunktioner utvecklas fortlöpande, liksom intelligens kring vanligast förekommande frågor/månad för att även utveckla kvaliteten. Ärendetyper hanteras i systemet Easit, där checklistor och information kring ärendehantering finns.

4.1 Fysiska besök

Medborgarservice har sedan 15 april 2020 hållit öppet för besökare i Funkishusets entré. Dessförinnan hanterades enbart kontakter genom inkommande telefonsamtal och e-post. Under den första månaden har antalet fysiska besök ökat successivt, från några enstaka till genomsnitt 10 st per dag. Parallellt har antalet besökare i kommunhuset minskat och omfattar idag enbart bokade besök, framför allt till sektor SoO.

Uppdrag	Typ av ärende (vanligast)	Antal ärenden (Genomsnitt/dag)
Fysiska besök, Funkishuset	Ekonomiskt bistånd hjälp med blanketter, kopiering. Allmän information, synpunkter/klagomål.	10

4.2 Besök via telefon och e-post

En komplett översyn av samtliga besökare är svår att göra nu, eftersom statistikfunktionerna i ärendehanteringssystemet inte införts på grund av besparingsskäl. På sikt planerar Medborgarservice att utveckla statistikfunktionen i växeln för att bland annat följa upp:

- antal samtal totalt
- antal samtal per sektor
- antal samtal per typ av ärende
- antal samtal per handläggare

Med statistikfunktion på plats får Medborgarservice bättre möjlighet att bättre kunna planera bemanning och genomföra proaktiva informationsinsatser.

Ärenden via e-post mäts inte idag, av resursskäl. Dock vore det önskvärt att genom ärendehanteringssystem kunna kategorisera ärendetyper och följa upp och kvalitetssäkra även inkomna ärenden via e-post.

Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
Fredrik Sivula
fredrik.sivula@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Lägesrapport överförmyndarens verksamhet

Överförmyndarens verksamhet idag består en överförmyndare med 70 % tjänstgöringsgrad samt en personlig ersättare på 30 %. Idag finns ingen tjänstemannaorganisation kopplad till verksamheten utan ärendena hanteras av de två förtroendevalda.

Enligt samtal med överförmyndaren 2020-07-07 har antalet ärenden inte ökat de senaste åren, med undantag för flyktingkrisen 2015 då många ensamkommande anlände. Däremot har kraven som ställs i ärendehantering ökat. Uppdraget ställer alltså betydligt högre krav idag än tidigare.

Överförmyndarens verksamhet berörs av ett flertal lagområden. Kommunens nuvarande organisering av överförmyndaren bedöms utifrån detta vara sårbart. I länsstyrelsens inspektion av överförmyndaren 2020-04-24 (kommunens dnr KF-ÖF.2020.1) lämnas ett flertal synpunkter på ärendehantering.

Att kommunen skulle anställa en egen överförmyndarhandläggare bedöms inte vara optimalt. Dels på grund av det ekonomiska läget, dels också för att det är sårbart att ha en enskild anställd. Alternativet är då om kommunen kan samverka med andra närliggande kommuner. Nedan listas några exempel (*observera att dessa i dagsläget inte har blivit tillfrågade om de är intresserade av en samverkan*).

- Vimmerby, Kinda, Ydre och Åtvidabergs kommuner har en överförmyndarenhet i samverkan. Tjänstemän är anställda av Vimmerbys kommun som stöttar överförmyndarna i varje kommun.
- Söderköpings kommun har en egen överförmyndarexpedition.
- Norrköpings kommun har en egen överförmyndarenhet.

Redovisning av verksamheten Stöd vid funktionsnedsättning till KS 2020-18-17

Uppdrag som givits till sektorn

- Gör en redovisning av verksamheten inom stöd för funktionsnedsättning där den beskrivs genom olika lagrum, verksamhetsprocesser samt i kostnadstermer för verksamhet, personal ledningsfunktioner samt andra resurser. Identifiera kostnadshöjande och kostnadsdrivande poster och effekter.
- Utifrån vunna erfarenheter medverka till att identifiera riskgrupper som kan mötas med tidiga insatser inom IFO och delar av LSS-verksamheten. Arbete kan eventuellt samordnas inom Preventionsprojektet eller inom ramen för folkhälsoarbetet.

Lagrum och verksamhetsprocesser inom Stöd vid funktionsnedsättning

Lag 1993:387 om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS)

Insatser enligt LSS omfattar tre grupper som kallas för personkrets. För att ha rätt till insatser ska den enskilde först bedömas ingå i personkrets. Grupperna består av personer med

1. utvecklingsstörning, autism eller autismliknande tillstånd
2. betydande och bestående begåvningsmässigt funktionshinder efter hjärnskada i vuxen ålder föranledd av yttre våld eller kroppslig sjukdom
3. andra varaktiga fysiska eller psykiska funktionshinder som uppenbart inte beror på normalt åldrande, om de är stora och förorsakar betydande svårigheter i den dagliga livsföringen och därmed ett omfattande behov av stöd eller service.

Om den enskilde ingår i personkrets och "behovet (faktiskt) inte är tillgodosett" så har den enskilde rätt till insatsen. Detta skiljer sig mot Socialtjänstlagen där bedömning görs om "behovet kan tillgodoses på annat sätt". LSS är en rättighetslag som gäller utöver annan lagstiftning. Verksamheter enligt LSS ska främja jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhällslivet för de personer som omfattas av lagen. Målet ska vara att den enskilde får möjlighet att leva som andra.

Insatser enligt LSS

1. Rådgivning och annat personligt stöd

Utförs av regionen och innebär insatser från experter inom habilitering.

2. Personlig assistans

Personlig assistans är tänkt som stöd till personer som på grund av stora och varaktiga funktionsnedsättningar behöver hjälp med sina grundläggande behov. Den enskilde kan exempelvis behöva hjälp med sin personliga hygien, måltider eller att kommunicera med andra människor.

- Kan beviljas av kommunen om grundläggande behov inte uppgår till 20 timmar per vecka men behovet av individuellt anpassat stöd ändå finns. Kommunen bär då hela kostnaden.

- Kan beviljas av försäkringskassan om grundläggande behov uppgår till mer än 20 timmar. Kommunen bekostar då de 20 första timmarna samt ekonomisk ersättning vid assistenters sjukfrånvaro. Det är den enskilde som själv väljer utförare av assistansen. Den kan ske i egen regi, av privata utförare eller kommunen.

3. Ledsagarservice.

Insatsen ledsagarservice syftar till att bryta den isolering som ofta blir följd av en omfattande funktionsnedsättning. Ledsagarservice består av en följeslagare som ska underlätta för personer med funktionsnedsättning att delta i samhällslivet och komma ut bland andra människor.

4. Kontaktperson

Kontaktperson enligt LSS är ett icke-professionellt stöd som ges av en person med stort engagemang och intresse för andra människor. Man behöver inte ställa krav på att kontaktpersonen ska ha någon särskild yrkeskompetens. En kontaktperson kan hjälpa till att bryta personens isolering genom umgänge och hjälp till fritidsverksamhet. Kontaktpersonen kan också ge råd till eller vara förespråkare för personen i olika mindre komplicerade situationer. Kontaktperson går att kombinera med insatsen bostad med särskild service. En kontaktperson kan vara ett sätt för den enskilde att få träffa andra personer än omsorgspersonalen och andra i boendet. Den enskilde kan ha behov av kontaktperson oavsett vilket personalstöd som ges i boendet.

5. Avlösarservice i hemmet

Föräldrar till barn och unga med funktionsnedsättning behöver ofta hjälp med avlösning för att kunna koppla av eller för att genomföra aktiviteter som barnet inte deltar i. Behovet av avlösarservice kan t ex handla om att ha möjlighet att ägna tid åt syskon eller att delta i en utbildning eller information om behandling. Avlösarservice kan också ges till anhöriga eller föräldrar vars vuxna barn fortfarande bor kvar i föräldrahemmet.

6. Korttidsvistelse utanför det egna hemmet

Syftet med korttidsvistelse utanför det egna hemmet är att personer som tillhör personkretsen ska erbjudas miljöombyte och rekreation, men också att ge anhöriga avlösning i omvårdnadsarbetet. Insatsen kan därför delvis ses som ett alternativ till avlösarservice. Korttidsvistelsen kan också ge individen möjlighet till personlig utveckling. Korttidsvistelse kan ordnas i korttidshem, i en stödfamilj eller på något annat sätt, till exempel som lägvistelse eller kortkurser.

7. Korttidstillsyn för skolungdom över tolv år

Kommunerna är enligt skollagen skyldiga att erbjuda fritidshem till alla skolbarn till och med vårterminen det år eleven fyller 13 år. Men barn och unga med funktionsnedsättning kan behöva tillsyn efter skoldagens slut även när de blir äldre. Så länge de går i grundskola eller gymnasieskola finns därför en möjlighet att få insatsen korttidstillsyn. Korttidstillsyn för skolungdom över 12 år vänder sig till ungdomar som av olika skäl inte klara sig själva före eller efter skoldagen eller under skollov. Avsikten med insatsen är att ge eleven en trygg och meningsfull fritidssysselsättning.

8. Bostad i familjehem eller bostad med särskild service för barn eller ungdom

Barn och unga som trots olika stödinsatser inte kan bo kvar i föräldrahemmet kan få bo i familjehem eller bostad med särskild service. Familjehem eller bostad med särskild service kan komma i fråga för barn och unga med svåra funktionsnedsättningar som, trots olika stödinsatser helt eller delvis, inte kan bo kvar i föräldrahemmet. Anledningen till att barnet eller den unga beviljas insatsen kan också vara att han eller hon behöver gå i skola på annan ort och därför inte kan bo hos sina föräldrar. Syftet med insatsen är att ge möjlighet till en kompletterande varaktig uppväxtmiljö för dessa barn och unga.

9. Bostad med särskild service eller annan särskilt anpassad bostad

Bostad med särskild service för vuxna eller annan särskilt anpassad bostad är en insats enligt LSS. Insatsen inkluderar tre former av bostäder: servicebostad, gruppboende och annan särskilt anpassad bostad. I huvudsak beskrivs tre former av bostäder i förarbetena till lagstiftningen:

- gruppboende
- servicebostad
- annan särskilt anpassad bostad

Gruppboende och servicebostad är två olika former av bostäder med särskild service för vuxna. Där ingår fast bemanning och omvårdnad, vilket däremot inte ingår i boendeformen annan särskilt anpassad bostad. Alla dessa typer av bostäder är den enskildes hem. I förarbetena till LSS framhålls att antalet boende i en gruppboende bör vara litet. För vissa personer med omfattande funktionsnedsättning är det särskilt viktigt att antalet kontakter i den närmaste miljön är begränsat. En bostad med särskild service är personens hem och det ställer särskilda krav på bostadsstandarden.

10. Daglig verksamhet

Personer i yrkesverksam ålder som saknar förvärvsarbete och inte utbildar sig kan få daglig verksamhet. Insatsen omfattar endast personer med utvecklingsstörning, autism eller

autismliknande tillstånd och personer med förvärvad hjärnskada, det vill säga personer som ingår i grupp ett och två i den personkrets som beskrivs i LSS.

Den dagliga verksamheten kan utformas på olika sätt. Verksamheten ska erbjuda den enskilde stimulans, utveckling, meningsfullhet och gemenskap efter hans eller hennes önskemål. Ett övergripande mål med insatsen är att utveckla den enskildes möjligheter till arbete på kortare eller längre sikt. I insatsen ingår omvårdnad.

Den dagliga verksamheten kan innehålla både aktiviteter med habiliterande inriktning och mer produktionsinriktade uppgifter. Daglig verksamhet är inte en anställningsform och syftet med verksamheten är inte att producera varor eller tjänster. Verksamheten kan vara i både gruppform och individuella placeringar, till exempel på företag.

Individuell plan

I samband med att den enskilde beviljas en insats enligt LSS ska hen erbjudas en individuell plan enligt LSS. Den individuella planen ska innehålla beslutade och planerade insatser och tas fram i samråd med den enskilde. Planen ska även redovisa åtgärder som vidtas av andra aktörer än kommunen eller regionen. Den som har beviljats en insats kan när som helst begära att en individuell plan upprättas. Planen ska omprövas fortlöpande och minst en gång om året.

Socialtjänstlagen 2001:453 (SoL)

Socialtjänsten har ett särskilt ansvar för människor med funktionsnedsättningar utifrån socialtjänstlagen kapitel 5 § 7. Socialnämnden skall verka för att människor som av fysiska, psykiska eller andra skäl möter betydande svårigheter i sin livsföring får möjlighet att delta i samhällets gemenskap och att leva som andra. Det bistånd som kan beviljas syftar till att stärka den enskildes möjligheter att leva ett självständigt liv. Insatserna kan till exempel vara boendestöd eller särskilt boende.

Boendestöd enligt SoL

Stöd i den egna bostaden kallas ofta boendestöd. Boendestöd är en praktisk, pedagogisk och social insats för personer med funktionsnedsättning som syftar till att underlätta för den enskilde att hantera sin vardag. Boendestöd är en biståndsbedömd insats utifrån 4 kapitlet 1 § Socialtjänstlagen, SoL. Den enskilde ska genom biståndet tillförsäkras en skälig levnadsnivå. Insatsen ska utformas så att det stärker den enskildes möjligheter att leva ett självständigt liv förutsatt att behovet inte kan tillgodoses på annat sätt.

Daglig verksamhet enligt SoL

Syftet med daglig verksamhet för personer med funktionsnedsättning är att ge en meningsfull sysselsättning med stimulans, strukturerade aktiviteter eller arbetsliknande uppgifter samt en social samvaro. Daglig verksamhet enligt SoL är ett bistånd för vuxna personer i arbetsför ålder med funktionsnedsättning oavsett om personen bor med eller

utan stöd. Verksamheten vänder sig till personer med psykisk ohälsa, långvarig psykisk funktionsnedsättning eller annan funktionsnedsättning. Daglig verksamhet enligt SoL samordnas med daglig verksamhet enligt LSS och utförs ibland inom samma verksamheter som insatsen enligt LSS.

Kontaktperson enligt SoL

En kontaktperson kan syfta till att underlätta för den enskilde att leva ett självständigt liv genom att minska social isolering och är någon att uppleva nya saker tillsammans med.

Områden, ledning och övriga resurser

Inom verksamheten för stöd vid funktionsnedsättning finns tre chefer som från 2020-09-01 har följande områden.

Område 1

- Gruppboendestad Axvägen
- Gruppboendestad Brogatan
- Gruppboendestad Gamla Landsvägen
- Gruppboendestad Storgatan

Område 2

- Serviceboende Nedre Norrbacka
- Personlig assistans
- Övrig LSS, dvs, korttidstillsyn, korttidsvistelse, ledsagar- och avlösarservice samt kontaktpersoner.

Område 3

- Serviceboende Övre Norrbacka och Träffpunkten
- Daglig verksamhet: Änggården/JK-teamet, Serviceteamet och Loviza
- Boendestöd

Gemensamma funktioner för områdena är utvecklingspedagog, samordnare och systemförvaltare. Samordnare och systemförvaltare är på deltid. Utvecklingspedagog är pga resursbrist utlånad till IFO under sommar och höst.

Utvecklingspedagogens uppdrag är att kvalitetssäkra arbetsätt och arbete med värdegrunden och genomförandeplaner samt stödja och handleda verksamheterna i deras uppdrag.

Samordnarens uppdrag är att bistå vid schemaläggning, rapportering av assistansersättning samt andra administrativa arbetsuppgifter.

Systemförvaltarens uppdrag är att utveckla och kvalitetssäkra en del av sektorns system såsom journalsystem och andra digitala lösningar, ansvara för hantering av inloggnings- och statistik.

Kostnadshöjande och kostnadsdrivande områden

Oklart underlag från Kolada

Vid genomgång av resultaten som finns i Kolada har det uppmärksammats en del oklarheter och felaktigheter där vilket beror i hur underlagen som resultaten bygger på redovisats och levererats. En översyn av processerna för rapporteringen av detta ska göras under hösten. Flera av de resultat som idag finns i Kolada ger ingen rättvis bild av verkligheten och utgör därmed inte något korrekt underlag för jämförelser med andra.

Köp av externa tjänster

Behovet av att köpa externa tjänster inom LSS handlar oftast om unga individer som av olika anledningar har behov av att få sin skolgång på annan ort. Detta för att en lämplig lösning inte har kunnat erbjudas inom kommunens verksamheter. Följden av en skolplacering samt individens behov av stödinsatser utöver skoltid utgör behovet av insatser enligt LSS. Möjligheten att påverka dessa kostnader handlar om att arbeta förebyggande i samverkan mellan BUA och sektor stöd och omsorg. En sådan samverkan finns delvis mellan IFO och BUA. Med en god samverkan torde vissa behov kunna tillgodoses med hemmaplanslösningar.

Annan insats som ibland köps externt är korttidsvistelse utanför hemmet. Detta för att kommunen idag har begränsade förutsättningar för att bedriva korttidsverksamhet som är utformad på det sätt som lagstiftaren avser. Ett arbete pågår med att titta på möjliga alternativ till en ny korttidsverksamhet inom kommunen. Behovet av detta kommer också att belysas i den inventering som ska göras under hösten.

Tidigare aktiviteter

Förändringar inom daglig verksamhet

Som ett sätt att effektivisera och förbättra Daglig verksamhet har en sammanslagning av enheter skett. JK-enheten har inkluderats i Aktivitetshuset Änggården.

Avvecklade gruppboende

Det LSS-boende som tidigare fanns på Kyrkvägen i Ringarum har avvecklats och de boende som bodde där har erbjudits andra boenden i kommunen. Denna förändring skedde genom god planering och föll väl ut för de berörda.

Pågående och planerade aktiviteter

Bemanning

Till skillnad mot äldreomsorgen finns inom LSS inte några bemanningstal. Det är heller inte lagstiftarens mening att det ska finnas utan insatserna ska bygga på den enskildes unika behov och därmed resurssätta bemanningen utifrån det. På så vis kan t ex en gruppbostad ha en betydligt högre bemanning än en annan.

Med syfte att tydligare kunna bedöma bemanningsbehovet pågår nu ett arbete med att göra nivåbedömningar av personalresurser till de enskilda som har beslut om insatser bostad med särskild service för vuxna samt insatsen daglig verksamhet. Detta arbete som ska identifiera respektive individs behov av personalresurser sker utifrån en modell som arbetats fram och tillämpas i en del andra kommuner.

Heltid som norm

En utmaning i detta och i sektorns övriga verksamhet är arbetet med "heltid som norm". Detta påverkar möjligheten att lägga scheman som blir bra för både verksamheten och medarbetare. Som ett led i detta kommer under hösten en tjänst som övergripande schemaplanerare att införas. Denna funktion kommer att bidra starkt till att kunna kombinera bra scheman med mer effektivt nyttjande av personella resurser. Inom daglig verksamhet ska ett arbete göras för att på ett mer effektivt sätt kunna nyttja de personella resurser som finns där.

Framtidsplanering

Under året ska en inventering av medborgarnas framtida behov av insatser enligt LSS ske. Detta för att få en bild av kommunens behov av verksamhet och erbjudanden om insatser. Inventeringen ska också beskriva befintliga verksamheter och dess status.

LSS-boenden är små verksamheter

LSS-boenden är små verksamheter vilket i sig innebär att de är kostnadskrävande. Att gruppbostäder ska vara små framgår tydligt i förarbetena till lagen.

Likriktad resursanvändning

Vi översyn av verksamheternas planering och resurser har det framkommit variationer i hur mycket tid och resurser som används för olika mötesforum, kompetensutveckling etc. Detta kommer att fastställas så att det blir mer likriktat.

Pensionärsklubb

Då personer som har beslut om daglig verksamhet uppnår pensionsålder finns möjlighet att delta i pensionärsklubben. Klubben fungerar som en träffpunkt där olika aktiviteter erbjuds. Verksamheten innebär ingen merkostnad eftersom den personal som medverkar vid träffarna kommer med från boendet.



(7)

KS-SA.2020.66 050

Upphandling byggentreprenad, Ringgården

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx

Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
Sven Stengard

0123-191 24

sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Upphandling byggtrepenad enligt LOU, Ringgården

Förslag till beslut i Kommunfullmäktige

1. Kommunfullmäktige godkänner att Valdemarsviks kommun genomför upphandlingen av byggtrepenad avseende Ringgården enligt LOU. Därefter överläts entreprenadavtalet till Riksbyggen. Detta i huvudsak enligt bifogat avtalsförslag mellan Valdemarsviks kommun, KFH Ringgården och Riksbyggen.

Ärendebeskrivning

Vid kommunstyrelsens sammanträde 2020-06-01, §123 redogjorde advokat Per-Ola Bergqvist från Foyen Advokatfirma KB och Yvonne Westerlund från Riksbyggen för hur upphandlingen av entreprenadavtalet avseende ombyggnationen av Ringgården kan ske enligt LOU. Detta genom att kommunen genomför upphandlingen för att därefter överlåta avtalet till Riksbyggen. Formellt enligt förslaget är kommunen och KFH Ringgården de upphandlande myndigheterna och även de som kommer att fatta tilldelningsbeslut i upphandlingen. Därefter ingås entreprenadavtal med den leverantör som tilldelats uppdraget och KFH Ringgården. Samtliga rättigheter och skyldigheter i avtalet ska därefter i omedelbar anslutning överföras på Riksbyggen.

Upphandlingen genomförs i samverkan mellan de tre avtalsparterna.

Avtalsförslaget som bifogas reglerar de formella delarna i förfarandet och kan i mindre detaljer behövas justeras innan slutlig påskrift.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Sven Stengard
Ekonomichef

Bilaga: Avtalsförslag



Beslutet skickas till
<Här skrivs till vem beslutet ska skickas>

AVTAL AVSEENDE GENOMFÖRANDE AV OFFENTLIG UPPHANDLING – BYGGENTREPRENAD RINGGÅRDEN VALDEMARSVIKS KOMMUN

Bakgrund

1. Mellan Valdemarsviks kommun, 212000-0431 (nedan kallad "Kommunen"), Kooperativa Hyresrättsföreningen Ringgården, 769697-9614 (nedan kallad "KHF Ringgården") och Riksbyggen Ekonomisk Förening, 702001-7781 (nedan kallat "Riksbyggen"), har denna dag ingått följande avtal om samverkan, samarbetet och ansvarsfördelning avseende kommande offentliga upphandling av byggentreprenader för KHF Ringgårdens räkning, syftandes till att genomföra om- och tillbyggnad av ett vård- och omsorgsboende på fastigheten Ringarums Prästgård 1:25 i Valdemarsviks kommun. Upphandlingens omfattning i tekniskt, juridiskt och avtalsmässigt hänseende kallas nedan för "Byggentreprenaden".
2. KHF Ringgården skall stå som slutlig ägare till de nyuppförda byggnaderna som utgör resultat av den offentliga upphandling som skall genomföras enligt nedan. Riksbyggen skall dock stå som slutlig avtalspart till den anbudsgivare vilken utses till vinnare i den offentliga upphandlingen och vara ansvarig för de nyuppförda byggnadernas avtalade skick och att tillträde sker rättidigt gentemot KHF Ringgården. Mellan Riksbyggen och KHF Ringgården träffas avtal om villkor för de båda parternas ansvar i denna del.
3. Eftersom Byggentreprenaden ska uppföras enligt krav och specifikationer från kommunen och med en kommunal borgen och då kommunen samt KHF Ringgården omfattas av lagen (2016:1145) om offentlig upphandling ("LOU") ska upphandlingen av Byggentreprenaden följa vid var tid gällande LOU. Denna plikt kommer att uppfyllas genom att kommunen och KHF Ringgården – båda angivna som upphandlande myndigheter vid annonseringen - upphandlar Byggentreprenaden enligt LOU. KHF Ringgården ingår entreprenadavtal med vinnande anbudsgivare och överlåter herefter detta till Riksbyggen. Kommunen och KHF Ringgården är upphandlande myndigheter och är även de som, i enlighet med bestämmelserna i denna punkt, kommer att fatta tilldelningsbeslutet i upphandlingen.

Genomförande av upphandlingen

4. Riksbyggen ska ta fram och bekosta upphandlingsdokument/förfrågningsunderlag, inkluderat bl.a. "skall-krav" på såväl anbudsgivarna (kvalificeringskrav) som på anbudets form och innehåll, inför upphandlingen av Byggentreprenaden. Riksbyggen skall tillika ta fram förslag för modell avseende utvärdering av anbud. Upphandlingsdokument/förfrågningsunderlaget skall upprättas enligt AMA AF 12 och ha standardavtalet ABT 06 som grund. Kommunen och KHF Ringgården ska granska och godkänna samtliga förfrågningsunderlag avseende Byggentreprenaden innan de skickas ut på anbudsfordfarande genom annonsering enligt LOU. Kommunen och KHF Ringgården ska, från

mottagande av handlingarna, ha fjorton (14) arbetsdagar på sig för att granska upphandlingsdokumenten/förfrågningsunderlaget. För det fall Kommunen och KHF Ringgården inte återkommer till Riksbyggen inom den ovan angivna tidsfristen ska Kommunen och KHF Ringgården anses ha godkänt handlingarna. Inget hinder föreligger mot ett gemensamt återkommande/godkännande. Parterna skall gemensamt besluta om skälig tid för inkommande av anbud i upphandlingen.

5. Kommunen ombesörjer och bekostar annonseringen i samband med upphandlingen av Byggentreprenaden, vilket bl.a. omfattar framtagandet av annonserna genom Kommunens upphandlingsverktyg. Riksbyggen och KHF Ringgården ska granska och godkänna samtliga annonser avseende upphandlingen av Byggentreprenaden innan de publiceras. Riksbyggen och KHF Ringgården ska, från mottagandet, ha tio (10) arbetsdagar på sig att granska annonserna. För det fall Riksbyggen och/eller KHF Ringgården inte återkommer till Kommunen inom den ovan angivna tidsfristen ska Riksbyggen och KHF Ringgården anses ha godkänt annonserna.
6. Kommunen ombesörjer alla kontakter med anbudsgivarna under upphandlingen, vilket bl.a. omfattar att besvara de frågor anbudsgivarna ställer i samband med upphandlingen och eventuella utskick av kompletterande upphandlingsdokument, vilka kan ske på initiativ av Riksbyggen. Kommunen ska samråda med Riksbyggen och KHF Ringgården innan frågorna besvaras, under förutsättning att frågorna inte endast är av administrativ karaktär. En förlängning av ursprungligen angiven tid för inkommande av anbud förutsätter enighet mellan Kommunen, KHF Ringgården och Riksbyggen. Parterna är dock medvetna om att en förlängning kan vara påkallad enligt 11 kap 8 § LOU och skall då ske om endera parten så påkallar, utan att de andra parterna kan invända häremot.
7. Kommunen mottar samtliga anbud och kontrollerar "skall-krav" på anbudsgivarna och de inkomna anbuden, huruvida uteslutningsgrunder enligt 13 kap LOU föreligger varefter Kommunen i samråd med KHF Ringgården och Riksbyggen, gör en slutlig utvärdering av de inkomna anbuden i enlighet med i upphandlingsdokumenten angiven modell för anbudsutvärdering. En förutsättning för meddelat tilldelningsbeslut, det vill säga att upphandlingen fullföljs, är att parterna är eniga härom. Riksbyggen är dock medveten om att ett avbrytande av en offentlig upphandling förutsätter s.k. sakliga skäl – godkända av rättsordningen - och att Riksbyggens rätt att påkalla upphandlingens avbrytande förutsätter att ett av dessa sakliga skäl föreligger. Ett godkänt sakligt skäl är om det vinnande anbudet överstiger för upphandlingen tillgängliga medel. Tilldelningsbeslut meddelas av Kommunen och KHF Ringgården vilka tillika hanterar frågor enligt Offentlighets- och Sekretesslagen (2009:400) – nedan "OSL", vilka kan komma att aktualiseras.
8. Efter meddelat tilldelningsbeslut löper en lagstadgad avtalsspärr. När avtalsspärren löper ut, och under förutsättning av att det inte har inkommit någon ansökan om överprövning inom avtalsspärren, ska KHF Ringgården ingå entreprenadavtal med den entreprenör som tilldelats uppdraget. Samtliga rättigheter och skyldigheter i enlighet med entreprenadavtalet ska härefter i omedelbar anslutning överföras på Riksbyggen. I

upphandlingsdokumentens/förfrågningsunderlagets administrativa föreskrifter ska klargöras att KHF Ringgården har sådan rätt att överföra entreprenadavtalet.

9. Parterna är införstådda med att upphandlingssekretess enligt 19 kap 3 § OSL råder för samtliga i upphandlingen av Byggentreprenaden ingående handlingar och uppgifter, fram till dess att tilldelningsbeslut meddelats och offentliggjorts. Det noteras för tydlighets skull att Parterna ska iaktta upphandlingssekretess enligt 19 kap 3 § OSL, vilket innebär att uppgifter som rör anbud inte får lämnas till någon annan än den som lämnat anbudet eller ansökningen innan alla anbud offentliggjorts, eller beslut om leverantör och anbud fattats (tilldelningsbeslut) eller upphandlingen på annat sätt avslutas. För det fall Riksbyggen och KHF Ringgården åsidosätter åtagandet i denna punkt och detta föranleder att upphandlingen blir föremål för rättslig prövning, ska Riksbyggen och/eller KHF Ringgården hålla Kommunen skadeslösa för all ekonomisk skada som uppkommer på grund härav.
10. För det fall tilldelningsbeslutet blir föremål för överprövning eller upphandlingen på annat sätt klandras av tredje man ska Riksbyggen, KHF Ringgården och Kommunen gemensamt besluta om vilka åtgärder som ska vidtas. Eventuella skrivelser till domstolar och till tredje man ska tas fram gemensamt och godkännas av samtliga parter. Eventuella rättegångskostnader skall bäras gemensamt av parterna.

Organisation

11. Ombud för respektive part i frågor som rör detta avtal är följande:

Kommunen:

KHF Ringgården:

Riksbyggen:

Tider

12. Detta avtal gäller från dagen för dess undertecknande till dess att entreprenadavtal ingåtts av KHF Ringgården och överlåtits på Riksbyggen. För det fall avtal ej kunnat ingås senast den ... 202X, t.ex. på grund av att upphandlingen blivit föremål för rättslig prövning eller avbrutits efter överenskommelse mellan parterna, skall dock detta avtal vara förfallet i sin helhet utan att endera parten äger rätt till ersättning av de andra parterna i anledning av avtalets upphörande. Parterna äger dock rätt att uppta förhandlingar om avtalets fortsatta giltighet.

Tvist m.m.

13. Ändringar till detta avtal skall vara skriftligen avfattade och undertecknade av parterna för att äga giltighet.

14. För det fall endera parten gör sig skyldig till väsentligt avtalsbrott skall part äga rätt att häva detta avtal och kräva skadestånd för direkt och indirekt skada som avtalsbrottet orsakar.
15. På detta avtal tillämpas svensk rätt. Tvist med anledning av detta avtal ska likaså avgöras enligt svensk rätt och av tingsrätten på den ort där Kommunen har att svara i tvistemål i första instans.

Detta avtal har upprättats i tre (3) likalydande exemplar varav parterna tagit varsitt.

Kommunen

.....
(ort och datum)

.....
(ort och datum)

.....
(Namnteckning)

.....
(Namnteckning)

.....
(Namnförtydligande)

.....
(Namnförtydligande)

KHF Ringgården

.....
(ort och datum)

.....
(ort och datum)

.....
(Namnteckning)

.....
(Namnteckning)

.....
(Namnförtydligande)

.....
(Namnförtydligande)

Riksbyggen

.....

(ort och datum)

.....

(ort och datum)

.....

(Namnteckning)

.....

(Namnteckning)

.....

(Namnförtydligande)

.....

(Namnförtydligande)



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare
Avdelning Service och Administration
Sven Stengard
sven.stengard@valdemarsvik.se
0123-191 24

Mottagare
Kommunstyrelsen

Förändring i samverkansavtal mellan Valdemarsviks kommun och Kooperativa hyresrättsföreningen Ringgården

Förslag till beslut i Kommunfullmäktige

1. Förändrad lydelse i Samverkansavtal godkänns.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade 2019-03-25, §37, pkt 7:
"Valdemarsviks kommun tecknar samverkansavtal med föreningen (enligt bilaga 9 i ärendet). Detta i ärendet "Kooperativa hyresrättsföreningen Ringgården"

I det förslag till samverkansavtal som låg till underlag för beslutet stod det under punkt 3.3:

"Samtliga bostadslägenheter avsedda för vård- och omsorgsboende skall upplåtas till kommunen med kooperativ hyresrätt. Skriftliga upplåtelsekontrakt skall upprättas. Kommunen har rätt att hyra ut dessa i andra hand utan särskilt tillstånd från föreningen. De som bor i lägenheterna skall ha rätt att bli medlemmar i föreningen."

I det slutliga samverkansavtalet har punkten följande lydelse:

"Samtliga bostadslägenheter avsedda för vård- och omsorgsboende skall upplåtas till boende som har fått biståndsbeslut av kommunen. Kommunen har anvisningsrätt. Bostadslägenheterna upplåts med kooperativ hyresrätt. Skriftliga upplåtelsekontrakt mellan föreningen och lägenhetsinnehavaren skall upprättas. Kommunen lämnar garanti för fullt lägenhetsutnyttjande eftersom det finns till förfogande för kommunens behov av biståndsbedömt boende. De som bor i lägenheterna skall bli medlemmar i föreningen."

Den väsentliga skillnaden mellan de olika lydelseerna är att i det första förslaget hyrde kommunen samtliga lägenheter för att därefter hyra ut dem i andra hand till de boende. I det slutliga förslaget är de boende förstahandshyresgäster hos föreningen. I detta måste då kommunens anvisningsrätt mot bakgrund av biståndsbeslut tydliggöras.



Sven Stengard
Ekonomichef

Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
Sven Stengard
sven.stengard@valdemarsvik.se
0123-191 24

Mottagare

PM, Redovisning av borgensåtaganden

Redovisning av borgensåtaganden

Ett borgensåtagande är en ansvarsförbindelse och en sådan redovisas "inom linje" i balansräkningen¹⁾.

En ansvarsförbindelse ska bedömas fortlöpande för avgörande om ett utflöde av resurser har blivit säkert eller sannolikt. Om det blir sannolikt att en ansvarsförbindelse kommer att regleras samt att kraven på legal förpliktelse uppfylls, redovisas den i stället som en avsättning, förutom i de ytterst sällsynta fall då ingen tillförlitlig uppskattning kan göras.²⁾

Innehållet i RKR:s (Rådet för kommunal redovisning) rekommendation överensstämmer i delar med motsvarande avsnitt i Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2012:1) om årsredovisning och koncernredovisning (K3).

1) Lag (218:597) om kommunal bokföring och redovisning, 6 kap 2§.

2) RKR rekommendation nr 9 sid 6.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Sven Stengard
Ekonomichef



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommunchef och Stab
Karl Öhlander

0123-192 93

karl.ohlander@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Motion - Ringgårdens framtid

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att avslå motionen.

Ärendebeskrivning

Motionens innehåll

Anders Bockgård (LpO) har inkommit med en motion till fullmäktige 2019-12-16. Av motionen framgår att Ringgårdens ombyggnation och bildandet av den kooperativa föreningen ska avbrytas.

Motionären anser att fastigheten Ringgården ska behållas i kommunens ägo och att ombyggnation ska ske i kommunal regi. Förslaget innebär att en mindre och billigare upprustning ska göras av lokal entreprenör. Arbetet ska ske successivt, så de äldre kan bo kvar och kommunen slipper ett dyrt evakueringsboende.

Yttrande över motionen

Motionens utgångspunkt är att kommunen skulle avbryta samarbetet i den kooperativa hyresrättsföreningen som idag ansvarar för ombyggnationen av Ringgården. En sådant förslag kräver också en utredning gällande hur en sådan fråga ska hanteras.

Motionärens förslag om att bedriva ett successivt upprustningsarbete bedöms inte svara mot de stora behov av ombyggnation som finns i fastigheten. Kraven är höga och i stor utsträckning förändrade sedan fastigheten byggdes. Det gäller både boendemiljö och arbetsmiljö i den verksamhet som bedrivs i fastigheten.

Att successivt göra det som krävs av ombyggnation, innebär att flera upphandlingar måste göras över tid. Detta innebär att en ny projektering måste göras och prioriteringar ska göras. En intern organisation för denna ombyggnation måste skapas och viss kompetens måste köpas in. Tiden för färdigställande riskerar att bli avsevärt mycket längre än den nu planerade. Hur detta förfaringssätt påverkar slutpriset är svårt att



beräkna, men vår bedömning är att det inte blir lägre. Vi ifrågasätter också om kommunens upphandlingar skulle bli billigare än de som föreningen Ringgården kommer att göra.

Att slippa evakueringsboende bedöms vara omöjligt, med tanke på ombyggnationens omfattning och tidsmässiga förlängning, som förslaget innebär. Att låta de äldre bo kvar under den relativt långa period som den föreslagna ombyggnationen kräver, bedöms inte vara rimlig. Vår uppfattning är att den kommer att påverka de boende i stor utsträckning. Ett evakueringsboende kommer att krävas och vi riskerar att detta blir under en längre period än den som är planerad idag.

Förslag till beslut

Mot bakgrund av ovanstående beskrivning föreslås kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att avslå motionen.

Karl Öhlander
kommunchef

Beslutet skickas till
Anders Bockgård (LpO)
Akt

2019-12-13

Motion angående Ringgårdens framtid

VALDEMÅRSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2019-12-16	
Dnr	Fv/Avd/riandl
Dpl/Obj	

Revisorernas viktiga genomlysning visar att det stora och av allmänheten mycket ifrågasatta Ringgårdenprojektet ur många aspekter är högst tveksamt. Våra viktigaste invändningar, som har växt med tiden och ökat förstånd, är att projektet inte är ekonomiskt försvarbart och av en tveksam konstruktion i lagens utmarker.

En kooperativ hyresrättsförening är egentligen artfrämmande för ett äldreboende, där själva poängen är att hyresgästerna för att minimera hyran skall kunna utföra en hel del kringtjänster själva. Vilket i detta fall är omöjligt eftersom det handlar om äldre äldre som till del är sängliggande.

Därtill kommer att avtalet med Riksbyggen kanske strider mot lagen om offentlig upphandling, då hela upplägget från början var designat för att passa just Riksbyggen. Men hävdar man å andra sidan att den kooperativa hyresgästföreningen är så fristående från kommunen att lagen om LOU inte skall gälla, så kan man inte sälja fastigheten till underpris då det strider mot kommunallagen.

Att det uppgivna priset, det bokförda värdet, är ett solklart underpris är uppenbart. Det bevisas om inte annat av att det nu finns betydligt högre avgivna bud på fastigheten. Att utsikterna för försäljningen till det bokförda värdet skulle klara ett överklagande ser vi som små. Enligt kommunallagen skall kommunal egendom säljas till högsta möjliga marknadspris.

Sammantaget: Innan Ringgården är utrymd och såld kan hela projektet avbrytas. Gör om, gör rätt, rätta mun efter matsäcken. Behåll Ringgården i kommunal ägo och gör en mindre, mycket billigare upprustning i egen regi med lokala hantverkare. En successiv upprustning där man lagar efter läge och de äldre kan bo kvar på Ringgården under tiden och vi slipper ett dyrbart evakueringsboende.

Åke Berggren
LPO



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommunchef och Stab
Karl Öhlander

0123-192 93

karl.ohlander@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Motion - Projekt Ringgården avbryts

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att avslå motionen.

Ärendebeskrivning

Motionens innehåll

Sverigedemokraterna i Valdemarsvik har inkommit med en motion till kommunfullmäktige 2019-12-16 med förslag om att samarbetet gällande Ringgårdens vård- och omsorgsboende ska avbrytas.

Av motionen framgår att en ny utredning föreslås avseende vård- och omsorgsboende Ringgården. En utredning som tar sikte på den för kommunen ekonomiskt mest fördelaktiga och för de boende och personalen, bästa lösningen.

Motionärerna anger flera faktorer som grund för sitt förslag och menar exempelvis att alternativ till den nuvarande lösningen och att uppenbara argument för den, inte har presenterats. Motionen innehåller också frågeställningar gällande den kooperativa hyresrättsföreningen som av motionärerna betraktas som oklara.

Yttrande

Att avbryta arbetet i föreningen och därmed avbryta ombyggnationen av Ringgården bedöms inte vara rimlig, sett till det arbete som har pågått under flera år. Många beslut är fattade utifrån den beslutsordning som gäller för verksamhet i Valdemarsviks kommun. Kommunen har också tillämpat den praxis som följt av hur andra kommuner har etablerat motsvarande lösning.

Motionärernas frågor gällande föreningen och dess status gentemot kommunen respektive Riksbyggen hanteras i föreningsstyrelsen och givet är att kommunen som blivande hyresgäst har ett avgörande inflytande på föreningens verksamhet gällande både ombyggnationen och kommande drift och framtida underhåll av fastigheten.

Att starta om med en ny utredning kommer att försena ombyggnationen av Ringgården väsentligt och det finns ingen garanti för att detta skulle leda till en bättre och ekonomiskt mer fördelaktig lösning. Det skulle



dessutom generera en del tillkommande kostnader för att genomföra en ny utredning.

Karl Öhlander
Kommunchef

Beslutet skickas till
Sverigedemokraterna i Valdemarsviks kommun
Akt

Motion till Kommunfullmäktige 2019-12-15

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2019-12-16	
Dnr	Fv/Avd/riand
Dpl/Obj	

Projekt Ringgården avbryts

Sverigedemokraterna är i grunden positivt inställda till en renovering av Ringgården. Sedan beslut fattades i kommunfullmäktige om renovering och bildande av kooperativ för vård- och omsorgsboendet Ringgården har det framkommit uppgifter som inte tidigare varit känt för Sverigedemokraterna. Vi har ställt frågor innan beslutet som besvarats men som nu visar sig inte i alla delar stämma eller inte varit heltäckande.

Sverigedemokraterna anser att projekt Ringgården, renovering av vård- och omsorgsboendet i Ringarum, i sin nuvarande utformning bör avbrytas för att;

1. Andra alternativ inte i tillräcklig omfattning utretts.
2. Samtliga berörda parter i tidigt skede inte har involverats och kunnat få gehör för sina synpunkter.
3. Det har inte redovisats uppenbara argument eller tydliga fördelar med varför Ringgården skall drivas som kooperativ.
4. Intresseförfrågan som gick ut till ett antal företag, utsänd av tjänstemän och majoriteten, avsåg ett samarbetsavtal vid bildande av kooperativ samt projektering. Vid upprättande av samarbetsavtalet överenskomms om en summa av 650 000 kronor för det inledande projekteringsarbetet, tröskelvärdet är 586 907 kronor. Det bör utredas ifall avtalstecknandet avseende projekteringsarbetet bröt mot "Lagen om offentlig upphandling" (LOU).
5. Renovering samt drift skulle genomföras via det nybildade kooperativet. Det råder frågetecken om vem som är huvudman för föreningen. Är utsedd samarbetspart huvudman bör det bland annat utredas om det är möjligt att överlåta fastigheten till bokfört värde. Likaså bör det utredas hur ansvaret för driften i det fallet skall ansvarsfördelas.
Är kommunen huvudman skall all upphandling ske i enlighet med LOU vilket inte samarbetsavtalet anger.
6. När det gäller bildandet av kooperativ så regleras det via lagstiftning. Den säger bland annat att 2/3 av de boende skall godkänna bildandet. Vad vi känner till har de boende inte erbjudits möjlighet att ta ställning vid bildandet så som lagtexten säger. Vidare skall de boende ha representation i styrelsen, det är så vitt vi vet ej uppfyllt. Det finns fler exempel på otydligheter kring bildandet av kooperativ som behöver utredas i det fall utredningen fortsatt visar att kooperativ är den bästa lösningen.


Vi föreslår kommunfullmäktige besluta:

1. Att projekt Ringgården snarast avbryts och att ny utredning avseende vård- och omsorgsboendet Ringgården tar sikte på den för kommunen mest ekonomiskt fördelaktiga och, för de boende och personal, bästa lösningen.

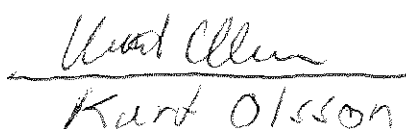
För Sverigedemokraterna:



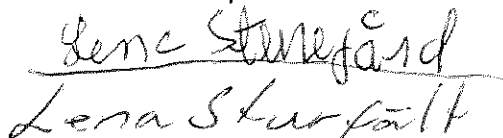
Göran Hargestam



Conny Larsson



Kurt Olsson



Lena Sturfält



Eva Larsson



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommunchef och Stab
Karl Öhlander
karl.ohlander@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Motion - Granskning av Ringgårdsprojektet

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till beslut av kommunfullmäktige
Kommunfullmäktige avslår motionen.

Ärendebeskrivning

Per Hollertz (M) och Marianne Svensson (SD) lämnade den 16 december 2019 in en motion om att ge kommunstyrelsen i uppdrag att snarast utreda och klargöra om projektet kring Ringgården strider mot aktuell lagstiftning och regler.

I motionen beskrivs att det efter kommunfullmäktiges beslut i mars 2019 har uppkommit tveksamheter kring om projektet kan strida mot Lagen om offentlig upphandling (LOU). Tveksamheterna har stärkts efter kontakter med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Motionstexten beskriver även att kommunens revisorer pekat på att kommunen riskerar att bryta mot lagar och regler.

Yttrande

Grunden för den valda förvaltningsformen kommer av att Valdemarsviks kommun inte har ett eget bostadsbolag. Genom att lägga fastigheten i egen ekonomisk förening separeras den från kommunens ekonomi vilket avlastar både kommunens redan ansträngda investeringsbudget och säkerställer att hyresgästernas hyror faktiskt går till underhåll av den fastigheten.

För att finna samverkanspartners gavs kommunchefen i uppdrag av kommunstyrelsen att gå ut med en förfrågan till olika intressenter. Förfrågan ställdes till nio olika aktörer varav tre lämnade in svar. Efter kvalificering kvarstod en aktör, Riksbyggen.

Vad gäller frågan om beslutet om att ingå samverkansavtal med Riksbyggen skulle föregåtts av en upphandling enligt LOU och inte den intresseförfrågan som gjordes, så har den frågan anmälts till Konkurrensverket. Kommunen har inte någon anledning att tro att en egen utredning av frågan skulle kunna ge något bättre svar än det eventuella utlåtande som Konkurrensverket kan ge.

Projektet har granskats av kommunens revisorer och sakkunnigt biträde. Vad gäller frågan angående om försäljningen innebär att



kommunen bryter mot EU:s statsstödsregler så är kommunens uppfattning alltfjämt att denna inte är tillämplig då kommunen kommer att inneha det kontrollerande intresset i den ekonomiska föreningen. Det är inte fråga om ett brott mot statsstödsreglerna så länge inte någon enskild part gynnas av överlåtelsen, och så är inte fallet i den aktuella överlåtelsen.

Samverkan med Riksbyggen innebär att en förening bildas med en styrelse med sju ledamöter där kommunen tillsätter tre, stämman tre och Riksbyggen en. Föreningen kommer att köpa tjänster för styrning av renoveringsarbetet (byggherre och arkitekt mm). Beslut om kostnader och innehåll äger föreningen och kommunen ansvarar för upphandling av byggtreprenaden. Därutöver samverkar föreningen med Riksbyggen kring förvaltningen av fastigheten.

Byggtreprenaden kommer att konkurrensutsättas enligt LOU. Kravspecifikationen är framarbetad av kommunens personal och sakkunniga. Kommunen har genom föreningen god kontroll på övriga kostnader. Det finns därmed inga skäl att tro att kostnaden skulle bli lägre om det gjordes på något annat sätt. Det enda som skulle minska kostnaden är om kommunen bortsåg från sina egna sakkunnigas professionella kunskap om vad som krävs för att skapa en god arbetsmiljö för personalen och en god bostadsmiljö för de äldre.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse den 12 augusti 2020
Motion från (M) och (KD)

Beslutet skickas till

Motionärerna

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2019 -12- 16	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dpl/Obj	

Motion till Kommunfullmäktige 2019-12-16

Granskning av Ringgårdsprojektet.

Kommunfullmäktige beslutade 2019-03-25 att bilda en kooperativ hyresrättsförening tillsammans med Riksbyggen och starta processen med att renovera Ringgården.

Det har sedan dess uppkommit tveksamheter om hurvida projektet kan bryta mot bl. a upphandlingsreglerna inom LOU (lagen om offentlig upphandling) Vi har bl. a i kontakter med juridisk expertis på SKR (fd SKL) fått uppfattningen att det finns frågetecken kring upplägget av projektet. Den kommunala revisionen har också gjort en granskning av processen kring Ringgårdsprojektet och pekar i sin revisionsrapport på faran att kommunen riskerar att bryta mot lagar och regler.

Det är viktigt att kommunen innan projektet genomförs försäkras sig om att inte handla i strid mot relevanta lagar och regler. Bland annat behöver man utreda hur projektet förhåller sig mot reglerna i LOU, kommunallagen och EU:s statsstödsregler.

Något alternativ lösning för renoveringen av Ringgården utreddes aldrig vilket gör frågan hur projektet genomförs och kostnaden för det extra delikat.

Vi föreslår kommunfullmäktige besluta:

1. Kommunstyrelsen får i uppdrag att snarast utreda och klargöra om Ringgårdsprojektet strider mot aktuella lagstiftningar och regler. Visar det sig att så är fallet bör kommunstyrelsen vidta åtgärd, samt återkomma till kommunfullmäktige med förslag i ärendet.

Per Holmertz (M)

Marianne Jonsson (KD)



(10)

M-MBN.2020.8

Övertagande av B-verksamheter

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx

MBN § 68

M-MBN.2020.8

Initierare

Valdemarsviks kommun
Miljö- och byggnämnden

615 80 VALDEMARSVIK

Ärende**Övertagande av B-verksamheter****Miljö- och byggnämndens beslut**

Miljö- och byggnämnden föreslår kommunstyrelsen att uppmana kommunfullmäktige att framställa hos Länsstyrelsen Östergötland om att överlåta åt miljö- och byggnämnden i Valdemarsviks kommun att från och med 2021-01-01 utöva den operativa tillsynen enligt miljöbalken avseende miljöfarliga verksamheter som omfattas av tillståndsplikt B. Vilka i dagsläget är:

- Bergstäkt Hornsberg
- Täkt Karlsskog 1:9
- Täkt Krogsmåla 1:20

Följande verksamhet ska undantas från ovanstående överlåtelse:

- Nordic Brass Gusum AB
- Sandviks reningsverk

Ärendebeskrivning

Miljöprövningsförordningen (2013:251) innehåller bestämmelser om tillståndsplikt och anmälningsplikt för verksamheter och åtgärder som avses i 9 kap. Miljöbalken.

Miljötillsynsförordningen (2011:13) reglerar vilken myndighet som utövar den operativa tillsynen. Länsstyrelsen har tillsyn över tillståndspliktiga verksamheter och kommunen har tillsyn över anmälningspliktiga verksamheter och så kallade U-verksamheter som inte omfattas av anmälningsplikt.

Enligt 1 kap. 18-19 §§ miljötillsynsförordning (2011:13), får en statlig operativ tillsynsmyndighet överlåta åt en kommunal nämnd att utöva den operativa tillsynen, om kommunfullmäktige begär det. Enligt förordningen ska en överlåtelse av uppgiften att utöva operativ tillsyn avse;

1. en viss typ av tillsynsobjekt
2. en viss typ av tillsynsobjekt med undantag för ett visst eller vissa tillsynsobjekt, eller
3. ett visst tillsynsobjekt

MBN § 68 forts.

M-MBN.2020.8

Miljö- och byggnämndens handläggning

Miljökontoret för register över aktuella objekt/verksamheter och ärenden i ärendehanteringssystemet EDP Vision. Diarieföring görs enligt gällande dokumenthanteringsplan.

Miljö- och byggnämnden antar varje år en treårig verksamhetsplanering. Planering följs upp månatligen. I planen beskrivs övergripande nationella, regionala och kommunala miljömål. Av planeringen framgår nyckeltal som intäkter, årsarbetskrafter, antal objekt, beräknad tillsynstid samt inplanerade aktiviteter och projekt. Planen innehåller även en enkel behovsutredning. När det gäller behovsutredningen finns det en förbättringspotential inför kommande års verksamhetsplanering. Utifrån den övergripande planeringen i verksamhetsplanen görs detaljerad planering ned på handläggarnivå.

För att säkerställa kompetens och samsyn jobbar miljökontoret med handläggningsrutiner, mallar och interna arbetsmöten inom respektive tillsynsområde.

Beslutsmotivering

Miljö- och byggnämnden gör bedömningen att den operativa tillsynen kan med fördel ligga på den lokala tillsynsmyndigheten. Nämnden anser det troligt att tillsynen av de miljöfarliga verksamheterna blir mer enhetlig om tillsynsansvaret ligger på en och samma tillsynsmyndighet. Ett samlat tillsynsansvar innebär även en möjlighet för miljökontoret att höja sin interna kompetens inom berörda branscher.

Lagstöd

Beslutet är fattat med stöd av 1 kap. 18-19 §§ miljötillsynsförordning (2011:13).

Beslutet skickas till

Sektor Samhällsbyggnad och Kultur, akten
Kommunfullmäktige
Miljökontoret



M-MBN.2020.8

Initierare

Valdemarsviks kommun
Miljö- och byggnämnden

Ärende

Övertagande av B-verksamheter

Miljö- och byggnämndens beslut

Miljö- och byggnämnden föreslår kommunstyrelsen att uppmana kommunfullmäktige att framställa hos Länsstyrelsen Östergötland om att överlåta åt miljö- och byggnämnden i Valdemarsviks kommun att från och med 2021-01-01 utöva den operativa tillsynen enligt miljöbalken avseende miljöfarliga verksamheter som omfattas av tillståndsplikt B. Vilka i dagsläget är:

- Bergstäkt Hornsberg
- Täkt Karlsskog 1:9
- Täkt Krogsmåla 1:20

Följande verksamhet ska undantas från ovanstående överlåtelse:

- Nordic Brass Gusum AB

Ärendebeskrivning

Miljöprövningsförordningen (2013:251) innehåller bestämmelser om tillståndsplikt och anmälningsplikt för verksamheter och åtgärder som avses i 9 kap. miljöbalken.

Miljötillsynsförordningen (2011:13) reglerar vilken myndighet som utövar den operativa tillsynen. Länsstyrelsen har tillsyn över tillståndspliktiga verksamheter och kommunen har tillsyn över anmälningspliktiga verksamheter och så kallade U-verksamheter som inte omfattas av anmälningsplikt.

Enligt 1 kap. 18-19 §§ miljötillsynsförordning (2011:13), får en statlig operativ tillsynsmyndighet överlåta åt en kommunal nämnd att utöva den operativa tillsynen, om kommunfullmäktige begär det. Enligt förordningen ska en överlåtelse av uppgiften att utöva operativ tillsyn avse;

1. en viss typ av tillsynsobjekt
2. en viss typ av tillsynsobjekt med undantag för ett visst eller vissa tillsynsobjekt, eller
3. ett visst tillsynsobjekt



M-MBN.2020.8

Miljö- och byggnämndens handläggning

Miljökontoret för register över aktuella objekt/verksamheter och ärenden i ärendehanteringssystemet EDP Vision. Diarieföring görs enligt gällande dokumenthanteringsplan.

Miljö- och byggnämnden antar varje år en treårig verksamhetsplanering. Planering följs upp månatligen. I planen beskrivs övergripande nationella, regionala och kommunala miljömål. Av planeringen framgår nyckeltal som intäkter, årsarbetskrafter, antal objekt, beräknad tillsynstid samt inplanerade aktiviteter och projekt. Planen innehåller även en enkel behovsutredning. När det gäller behovsutredningen finns det en förbättringspotential inför kommande års verksamhetsplanering. Utifrån den övergripande planeringen i verksamhetsplanen görs detaljerad planering ned på handläggarnivå.

För att säkerställa kompetens och samsyn jobbar miljökontoret med handläggningsrutiner, mallar och interna arbetsmöten inom respektive tillsynsområde.

Beslutsmotivering

Miljö- och byggnämnden gör bedömningen att den operativa tillsynen kan med fördel ligga på den lokala tillsynsmyndigheten. Nämnden anser det troligt att tillsynen av de miljöfarliga verksamheterna blir mer enhetlig om tillsynsansvaret ligger på en och samma tillsynsmyndighet. Ett samlat tillsynsansvar innebär även en möjlighet för miljökontoret att höja sin interna kompetens inom berörda branscher.

Lagstöd

Beslutet är fattat med stöd av 1 kap. 18-19 §§ miljötillsynsförordning (2011:13).

Beslutsunderlag

Hur man överklagar, se bilaga

Beslutsexpediering

Kommunfullmäktige
Miljökontoret



(11)

KS-TEK.2020.38 53

REMISS - Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Östergötland -2030

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

XXXXX

Justerare

.....

.....



KSAU § 106

KS-TEK.2020.38 53

Remiss - Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

1. Kommunstyrelsen lämnar följande synpunkter på Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland – 2030.

Sammanställning synpunkter

Länsöverskridande trafik

Det är av vikt att kollektivtrafik kan komma till stånd över länsgränsen mot Kalmar län, även på E22. Det finns ett behov av arbets- och utbildningspendlande mellan Västervik och Valdemarsvik. Vi ser också en liten ökning av förfrågan från äldre, som inte är berättigade till färdtjänst eller riksfärdtjänst, om att resa till Västervik för besök av olika skäl. Det enda alternativet idag, blir en väldigt lång resa via Norrköping-Linköping till Kustpilen.

Det behöver då också samordnas med Region Kalmar om ett biljettsystem som är kompatibelt mellan regionerna. Med det kan turerna samordnas mellan regionernas fordon och ge ett rätt så bra turutbud.

Närtrafiken

För närtrafiken finns önskemål om utökning av trafikeringstiderna, samt att närtrafiken kan utnyttjas sena kvällar, då den ordinarie trafiken slutat trafikera för dagen. För skärgårdens utveckling, behövs en kollektivtrafik senare på kvällen för exempelvis sommarvikarier på våra skärgårdsrestauranger, som inte har körkort. Begränsningen i dagens tider, innebär att flera inte kan ta sommarjobbet eller att restaurangen måste begränsa sina öppettider.

En ytterligare fråga är att närtrafiken får en hållplats vid Mossebo hållplats för långfärdsbussarna. Resenärer reser till/från Valdemarsvik med Flixbus, men kommer inte fram till staden med kollektivtrafik. Hållplatsfrågan har varit uppe för diskussion flera gånger tidigare. En ny hållplats är kostsamt att bygga och restiden blir något längre, med ett stopp till. En enklare och billigare lösning är att kunna nyttja närtrafiken. Ur ett kundperspektiv så uppfyller den lösningen, kollektivtrafikens målsättning att vara enkelt att nyttja. Den närmaste

Justerare

.....

.....



KSAU § 106

KS-TEK.2020.38 53

hållplatsen för linjetrafiken är hpl Mossebo, 850 m promenad mot Gusum. Det känns inte som ett alternativ att hänvisa till.

Skärgårdstrafiken

Det behövs ett regelverk som medger resa från fastland till fastland, för skolskjutstrafiken. Det blir tydligt då vi tidigare hade en tilltänkt inflyttning till Getterö, som längst ut tillhör vår kommun. De barnen hade ett behov av skolskjuts och den närmaste och enklaste planeringen för det var med båt till Fyrudden och vidare. Detta var inte möjligt, med hänvisning till att det blev från fastland till fastland. Så bl a på grund av det, valde familjen att inte flytta.

Expressbussar

Arbetet med hållplatsläge ute vid E22 i Ringarum, för expressbuss 46, behöver lyftas upp i prioritering. Valdemarsviks kommun har nu färdigställt gång-och cykelvägen mellan samhället och E22, för säker färd för oskyddade trafikanter, till en framtida kollektivtrafikhållplats.

Drivmedel

I dokumentet lyfts eldrift av fordon fram. Det är viktigt att biogas inte glöms bort i drivmedelsfrågan.

Ärendebeskrivning

Region Östergötland har översänt förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland-2030 med möjlighet att lämna synpunkter senast den 18 juni 2020. Valdemarsviks kommun har begärt förlängd tid för inlämnande till den 21 augusti 2020 och beviljats detta.

Under dagens sammanträde lämnas vissa redaktionella förändringar av förslaget till synpunkter.

Beslutsunderlag

Skrivelse från sektor Samhällsbyggnad & Kultur 2020-05-14
Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030
remissversion 2020-03-25

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Samhällsbyggnad och Kultur KS
Kristina Hörnqvist
0123-191 53 070-6014625
kristina.hornqvist@valdemarsvik.se

Mottagare

Region Östergötland
Sofia Malander
Regionala kollektivtrafikmyndigheten
581 91 Linköping

YTTRANDE över remiss - Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -2030

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås lämna följande synpunkter på Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland – 2030.

Bakgrund

Region Östergötland har översänt förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland-2030 med möjlighet att lämna synpunkter senast den 18 juni 2020. Valdemarsviks kommun har begärt förlängd tid för inlämnande till den 21 augusti 2020 och beviljats detta.

Sammanställning synpunkter

Länsöverskridande trafik

Valdemarsviks kommun och dess resande till och från kommunen, har under den senaste perioden för nu gällande RTP, utvecklats med bibehållet starkt resande i stråket Valdemarsvik-Norrköping, i stort sett oförändrat resande Valdemarsvik- Västervik, något ökat resande Valdemarsvik – Linköping samt ett ökat resande från Åtvidabergs östra delar till Valdemarsvik. I mångt och mycket beror denna utveckling på att den småskaliga tillverkningsindustrin i centralorten har ökat sin verksamhet, samt kommunens eget behov av arbetskraft. Även skärgården och dess näringsliv har under perioden ökat i betydelse för kommunen som arbetsplats, men även som fritidsmål. Frågan om behovet av arbetspendling Valdemarsvik – Västervik lyftes även inför nuvarande RTP. Ansvaret lades då helt på Kalmar län,

vilket inte medförde någon öppning för kollektivtrafik. Likaså var frågan om ett utvecklad "sommartrafik" uppe tidigare.

Om Valdemarsvik och de som pendlar ut och in till kommunen, ska kunna bidra till en högre grad av omställning till resande med kollektivtrafik, så bör insatser inom stråken Västervik, Åtvidaberg samt Linköping utredas. Vi ser också en liten ökning av förfrågan från äldre, som inte kan beviljas riksfärdtjänst, om att resa till Västervik för besök av olika skäl. Det enda alternativet idag, blir en väldigt lång resa via Norrköping-Linköping till Kustpilen.

Ett övergripande grepp om dessa tre pendlingsstråk kan ge större effekt och utfall än att man ser varje stråk för sig, som tänkbara lösningar. Regionens medel för utveckling av kollektivtrafiken är begränsade, likaså våra kommunala medel, därmed ska så effektiva lösningar möjligt tas fram innan de eventuellt landsättes.

Stationsläget i Falerum som en tänkbar, viktig nod lyftes i remissvaret på regionens tågstrategi – 2040. Den kan utgöra en central del i utredningsarbetet, med sikte på så effektiva pendlingsresor som möjligt till och från Linköping och Västervik, samtidigt som arbetspendling från Åtvidabergs östra del kan fångas upp. I detta utredningsarbete ska kommunen också ha sin roll, tillsammans med regionen och Kalmar län.

Närtrafiken/Skärgårdstrafiken

För närtrafiken finns önskemål om utökning av trafikeringstiderna, samt att närtrafiken kan utnyttjas sena kvällar, då den ordinarie trafiken slutat trafikera för dagen. Näringsidkare på öar och i Gryt/Fyrudden ser detta som ett problem idag. De har svårt att anställa personal då dessa inte kan ta sig hem sena kvällar. Bofasta öbor inkommer också med synpunkter kring detta. Kommunen arbetar strategiskt med att öka den fasta skärgårdsbefolkningen. För skärgårdens utveckling och för att människor ska kunna och vilja bosätta sig där så behövs en kollektivtrafik som medför arbetspendling även på sena tider. Även kommunens roll som fritidsmål är tydligt och expanderar något varje år, men har en bristande tillgänglighet av kollektivtrafik. Här lyfter vi återigen behovet av utökade möjligheter till att resa kollektivt under sommarperioden. Att använda tillgängliga fordon för en utökning av turtätheten sommartid, inte bara till Gryt och skärgården utan även till kommunens södra del och dess naturreservat, kan vara andra idéer om hur vi som kommun kan bli en större och "närmare" del av östgötarnas fritidsmål.



I remissversionen RTP 2030 går det inte att utläsa eller tolka in där initiativ ryms som till exempel utredningar av pendlingsstråk eller utveckling av "sommartrafik". Vi har inga förslag på direkta skrivningar gällande dessa två områden, men det bör finnas med både ur ett kommunalt perspektiv såväl som ur ett regionalt och utomregionalt perspektiv.

En ytterligare fråga är att närtrafiken får en hållplats vid Mossebo hållplats för långfärdsbussarna. Resenärer reser till/från Valdemarsvik med Flixbus, men kommer inte fram till staden med kollektivtrafik. Hållplatsfrågan har varit uppe för diskussion flera gånger tidigare. En ny hållplats är kostsamt att bygga och restiden blir något längre, med ett stopp till. En enklare och billigare lösning är att kunna nyttja närtrafiken. Ur ett kundperspektiv så uppfyller den lösningen, kollektivtrafikens målsättning att vara enkelt att nyttja. Den närmaste hållplatsen för linjetrafiken är hpl Mossebo, 850 m promenad mot Gusum. Dit kan vi inte hänvisa resenärer som kommer med resväskor eller annan packning.

Det behövs för skärgårdstrafiken ett regelverk som medger resa från fastland till fastland, för skolskjutstrafiken. Det blir tydligt då vi tidigare hade en tilltänkt inflyttning till Getterö, som längst ut tillhör vår kommun. De barnen hade ett behov av skolskjuts och den närmaste och enklaste planeringen för det var med båt till Fyrudden och vidare. Detta var inte möjligt, med hänvisning till att det blev från fastland till fastland. Så blir på grund av det, valde familjen att inte flytta.

Drivmedel

I dokumentet lyfts eldrift av fordon fram och den tekniska utvecklingen inom det området. Det är viktigt att biogas ändå inte glöms bort i drivmedelsfrågan, även om energiförbrukningen är relativt hög och energieffektiviteten låg. Det tolkas i trafikförsörjningsprogrammet som att Region Östergötland inte har för avsikt att fortsätta utvecklingen av biogas. Det nämns också att det råder en begränsning i infrastrukturen för tankning, och den frågan arbetas det med inom Regionens Energikontor i projekt "Östgötautmaningen-Fossilfria transporter i offentlig sektor". Det tyder på att tillgången på biogas ändå ska vidareutvecklas och betraktas som ett fossilfritt alternativ och då behövs en enighet i den strategin.



Slutligen poängteras att Valdemarsviks kommun är en del av Region Östergötland och dess utveckling oavsett regionalt uppsatt mål. Vår kommuns utveckling beror i mycket stor grad på fungerande trafiklösningar, inom det arbetsmarknads – och studieområde som vi är en del av. Med vår kommunala vision i grunden för våra utvecklingsarbeten, vill vi i allra högsta grad vara en part i omställningen från resande med bil till kollektivtrafikresande.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

Ted Starkås
Kommunalråd

Regionledningskontoret
Eva Skagerström

2020-04-03

TSN 2019-81

Enligt sändlista

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland ->2030

Regionalt trafikförsörjningsprogram är ett strategiskt dokument som både beskriver behovet av kollektivtrafik i regionen och sätter upp de långsiktiga målen för regionens kollektivtrafikförsörjning. Som ett verktyg i utvecklingen av en framtida hållbar region berör kollektivtrafiken det vardagliga livet för regionens invånare. Samtidigt är kollektivtrafiken en förutsättning för näringslivets och olika samhällsaktörers verksamhet i regionen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram ->2030 beslutades av regionfullmäktige 2016. Under 2019 beslutades att en uppdatering skulle ske och att denna ska sändas på remiss.

Under hösten 2019 och våren 2020 har samråd och dialoger hållits med kommuner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera. Utifrån genomförda samråd och dialoger har en remissversion av uppdaterat Regionalt trafikförsörjningsprogram ->2030 tagits fram och fastställts av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden. Förslaget finns att hämta på Region Östergötlands webbplats: <https://www.regionostergotland.se/Om-regionen/Uppdrag-och-ansvar/Kollektivtrafik/Regionalt-trafikforsorjningsprogram/>

Synpunkter sänds senast den 18 juni 2020 till:
registrator@regionostergotland.se eller till adress Region Östergötland,
Regionala kollektivtrafikmyndigheten, 581 91 Linköping.
Märk synpunkterna med "RTP>2030".

Med vänlig hälsning



Sofia Malander
VD AB Östgötatrafiken

Regionledningskontoret
Eva Skagerström

2020-04-03

TSN 2019-81

Sändlista:

Arriva AB
Bergkvarabuss AB
BIVAB
Blivabuss AB
Blåklintsbuss AB
Boxholms kommun
Boxholms taxi AB
Branschföreningen
tågoperatörerna
Bussbolaget Östergötland
Citysamverkan i
Norrköping
Connect Bus AB
E-Buss i Sverige AB
Finspångs kommun
Flixbus
Flygbussarna
Funktionsrätt
Östergötland
Företagarna Östergötland
Hälleståbuss
Högstad produktion
Keolis Sverige AB
Kinda Busstrafik AB
Kinda kommun
Kättilö båttransporter
Lingmerths buss
Linköping Taxi och
service
Linköpings kommun
LRF Lantbrukarnas
riksförbund
Länsstyrelsen i
Östergötland
Mjölby kommun
Mjölby taxi AB
Motala kommun
Mälardalstrafik AB
Nilsbuss AB
Nobina Sverige AB
Norrköpings kommun
Nykilns Trafik AB
Ombergsbuss AB
Politisk referensgrupp
RTP
Ramkvillabuss

Region Östergötlands
Pensionärsråd
Resenärsforum
Ringarums Busstrafik AB
RKTM Region
Jönköpings län
RKTM Region Kalmar
län
RKTM Region Sörmland
RKTM Region Örebro län
SamBus
Silverlinjen
SJ AB
Snälltåget
Stångåbuss trafik AB
Svensk kollektivtrafik
Svenska bussbranschens
riksförbund
Svenska bussbranschens
riksförbund
Svenska taxiförbundet
Svenskt näringsliv
Sveriges regioner och
landsting
Söderköpings kommun
Taxi Motala/Vadstena AB
Taxibil i Östergötland AB
Taxiboo
Thomas Kimmehed AB
TK Buss Kisa AB
Trafikverket Region Öst
Transdev i Sverige AB
Transportstyrelsen
Tranås Taxi
Ulf Nilsson
Vadstena kommun
Vadstenabuss AB
Valdemarsviks kommun
Vy Express AB
Väderstad Trafik AB
Ydre kommun
Åkerbergs Trafik
Åtvidabergs kommun
Ödeshögs kommun
Önnebo Buss AB
Östra Ryds Bil- och
busstrafik AB

Östsvenska
handelskammaren
Överenskommelsen
(Civilsamhället RÖ)



Ankom: 2020-04-30, Avreise: KS-TEK, 2020, 38, Handling: 364012

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2030

Remissversion 2020-03-25

www.regionostergotland.se

Beslutad av regionfullmäktige 2020-xx-xx

Dnr: TSN 2019-81

Region Östergötland, 581 91 Linköping

Telefon: 010-103 00 00

E-post: rktm@regionostergotland.se

www.regionostergotland.se

Foto: Göran Billeson, [Julia Borggren](#), [Nicklas Ebermark](#), [Petra Hellsing](#) och [Karolina Wiborn](#).

Förord

I arbetet med att forma ett attraktivt och hållbart Östergötland, blir kollektivtrafiken ett viktigt verktyg för att skapa tillgänglighet och koppla samman regionens olika delar. Genom kollektivtrafiken kan vi bidra till att människor kan pendla till arbete och studier på ett klimateffektivt sätt. Vi förbättrar även framkomligheten i städerna genom minskad trängsel.

För att fler ska ta kollektivtrafiken säger forskning och erfarenhet att det krävs snabb restid, hög turtäthet och regelbundenhet. Resenärerna behöver även uppfatta kollektivtrafiken som enkel, tydlig och pålitlig.

Sverige har som mål att bli klimatneutralt till 2045. Här har transportsektorn en central roll att minska utsläppen. Idag körs all kollektivtrafik i Östergötland fossilfritt men målet är fortsättningsvis att nyttja fler klimatreducerande drivmedel. Det handlar även om att få över fler bilister till kollektivtrafiken och se till att hela samhället ställer om för att minska människans påverkan på miljö och klimat.

Redan nu känns framtiden närvarande. Olika mobilitetstjänster underlättar valet av kollektivtrafik. Det ökar möjligheten för att kombinera olika färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik, och därmed minska bilresandet. Utifrån ett hälsoperspektiv är det här en positiv utveckling framåt.

Det uppdaterade Regionala trafikförsörjningsprogrammet 2030 kommer att innehålla mål inom alla dessa delar och ligger till grund för hur kollektivtrafiken i Östergötland ska utvecklas.

Julie Tran (C)

Ordförande i trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK.....	5
NYTT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND.....	5
ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH KOMMERSIELL TRAFIK.....	7
RESANDEBEHOV I ÖSTERGÖTLAND.....	9
IDAG	9
RESANDE I FRAMTIDEN	16
KOLLEKTIVTRAFIK I ÖSTERGÖTLAND.....	21
ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK.....	21
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK.....	26
ÖSTERGÖTLANDS FRAMTIDA BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK	30
KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR ÖSTERGÖTLANDS UTVECKLING	30
KOLLEKTIVTRAFIKENS RUMSLIGA FUNKTION OCH STYRNING	31
KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET OCH DESS UTVECKLING	34
MÅL.....	41
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	41
FLER NÖJDA KUNDER	42
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	43
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET.....	44
KLIMATPOSITIVT RESANDE	45
ÖKAD TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING.....	47
STRATEGIER FÖR UTVECKLING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN	48
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	48
FLER NÖJDA KUNDER	49
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	50
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET.....	51
KLIMATPOSITIVT RESANDE	52
ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	53
KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMI	54
TRAFIKEKONOMI	54
SAMHÄLLSNYTTAN.....	55
BEGREPPSFÖRKLARING	56
REFERENSER	58
BILAGA 1, TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE HÅLLPLATSER.....	60
BILAGA 2, SAMRÅDSPROCESSENS OMFATTNING.....	65

Sammanfattning

Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är av stor betydelse för den regionala utvecklingen i Östergötland. Kollektivtrafiken är inte bara ett transportmedel som tar människor från en punkt till en annan, det är också ett verktyg för samhällsutveckling. Kollektivtrafiken i Östergötland ska bidra till att skapa ett hållbart transportsystem som en del av ett hållbart samhälle. I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i Östergötland. Programmet är, tillsammans med budgeten, det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i att stärka den fysiska tillgängligheten och därigenom binda samman Östergötland. Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån de sex målområdena:

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel
- Fler nöjda kunder
- God geografisk tillgänglighet
- Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
- Klimatpositivt resande
- Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

För att nå mål och uppsatt målvärde krävs ett systematiskt arbete, där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning mot målen. För att lyckas med målen behöver kollektivtrafiken vara ett självklart inslag i samhällsplaneringen. En bred och djup samverkan med kommuner och andra är en förutsättning för målluppfyllelse.

Kollektivtrafikens möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem är beroende av att kollektivtrafiken ges förutsättningar att utvecklas till ett attraktivt alternativ till resande med bil. För att uppfattas som attraktiv behöver kollektivtrafiken vara snabb och köras med hög turtäthet. Genom prioriteringar och effektiviseringar kan ett bra utbud av kollektivtrafik erbjudas en stor del av länets invånare.

Kunderna ska uppfatta kollektivtrafiken som enkel, tydlig och pålitlig. Det är också viktigt att kollektivtrafiken i sig är ett miljömässigt bra sätt att resa genom liten klimatpåverkan. Genom att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, skapas förutsättningar för så många som möjligt att resa med kollektivtrafiken.

Läsanvisning

Svart text är densamma som fanns i tidigare beslutad RTP.

Brun text är omarbetad/utvecklad till nya remissversionen.

Förutsättningar och ramverk

Nytt trafikförsörjningsprogram för Östergötland

Kollektivtrafiken är ett betydelsefullt verktyg i utvecklingen av regionen och för att uppnå olika samhällsmål. I trafikförsörjningsprogrammet fastställer Region Östergötland plattformen för den regionala kollektivtrafiken i form av mål och strategiska prioriteringar med en längre planeringshorisont.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland är ett långsiktigt och strategiskt dokument som omfattar perioden fram till år 2030. Programmet ska ge en helhetsbild av behovet av regional kollektivtrafik i regionen för såväl samhällsfinansierad som kommersiell trafik. Programmet, som fastställs av regionfullmäktige, planeras att revideras varje mandatperiod. **Uppföljning av programmets mål kommer att göras årligen.**

Förutom att programmet är ett av de huvudsakliga styrdokumenterna för Östgötatrafikens detaljplanering av kollektivtrafiken fyller programmet även en funktion som vägledande planeringsunderlag för kommunerna och andra aktörer i regionen.

Utgångspunkten inför arbetet med uppdatering av trafikförsörjningsprogram har varit att behålla inriktningen för trafikförsörjningsprogrammet och endast uppdatera och revidera underlag där behov funnits. Med syftet att göra programmets mål och inriktning tydligare har strukturella förändringar gjorts. För att underlätta läsning kommer beslutsversionen av detta program att kompletteras med läsanvisningar.

Parallellt med revideringen av detta program pågår arbete med att ta fram en Regional utvecklingsstrategi (RUS) som kommer att ersätta det tidigare beslutade Regionala utvecklingsprogrammet > RUP 2030 (RUP). Inriktningen för detta program utgår därför från tidigare beslutad RUP.

Kollektivtrafiklagen

Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken. I Östergötland har Region Östergötland efter överenskommelse med länets samtliga kommuner påtagit sig rollen som regional kollektivtrafikmyndighet.

Som kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Östergötland för att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål och strategisk inriktning för all regional kollektivtrafik. Med trafikförsörjningsprogrammet som grund har Region Östergötland även i uppgift att besluta om allmän trafikplikt för det behov av kollektivtrafik som kommersiella aktörer inte bedöms ha något intresse av att svara för.

Region Östergötland har gett det av Regionen helägda bolaget, AB Östgötatrafiken, i uppdrag att upphandla, organisera och samordna den avtalade kollektivtrafiken i Östergötland.

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt.
- Åtgärder för att skydda miljön.
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Regionala styrdokument

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Att ställa om till ett hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna inom klimatpolitiken. Sverige har ambitiösa mål om fossiloberoende fordonsflotta år 2030 och ett transportsystem utan klimatpåverkan år 2045.

I Östergötlands ”Regionala utvecklingsprogram – RUP>2030”, som fastställdes våren 2012, beskrivs en samlad strategi för regionens utvecklingsarbete baserad på en analys av Östergötlands särskilda förutsättningar.

Enligt RUP är det en långsiktig ambition att Östergötland ska uppfattas som en attraktiv värdeskapande region – en region som skapar goda levnadsbetingelser och hållbar tillväxt genom kreativitet, nytänkande med sunt resursutnyttjande samt en öppen och inbjudande attityd.

I RUP slås det fast att regionens utveckling ska vara långsiktigt hållbar och att kollektivtrafiken ingår som en viktig del i utvecklingen. Principerna för hållbar utveckling, med utgångspunkt i de tre hållbarhetsperspektiven, ligger också till grund för Region Östergötlands tre mål som i RUP formuleras som:

1. *Goda livsvillkor för regionens invånare (social hållbarhet)*
2. *Ett starkt näringsliv och hög sysselsättning (ekonomisk hållbarhet)*
3. *Hållbart nyttjande av naturens resurser (miljömässig hållbarhet)*

Utvecklingsstrategierna för Östergötland som de beskrivs i RUP behöver brytas ner och konkretiseras inom olika delområden. För kollektivtrafikfrågorna sker detta i det regionala trafikförsörjningsprogrammet medan andra frågor hanteras inom andra dokument, till exempel ”Insatsprogram för energi och klimat” och ”Insatsprogram för landsbygd”. Utifrån de mål och utvecklingsbehov som identifieras i dessa dokument

sker i ”Länstransportplanen” en konkretisering av behovet av infrastrukturinvesteringar.

I Region Östergötlands ”Strategiska plan med treårsbudget 2020-2022” (strategisk plan) beskrivs den övergripande inriktningen med utgångspunkt i bland annat det regionala trafikförsörjningsprogrammet och länstransportplanen. I planen anges visionen för Region Östergötland:

*Region Östergötland – drivkraft för
hållbar utveckling och livskvalitet*

Till visionen hör ledorden *attraktivitet, handlingskraft* och *goda livsvillkor*. Visionen beskriver det önskvärda tillståndet för regionen och ledorden pekar på viktiga fokusområden att arbeta vidare med.

På regional nivå har Länsstyrelsen i Östergötland och Region Östergötland beslutat om en regional energi- och klimatstrategi där ett av sex insatsområden är *hållbara och effektiva transporter*.

Kollektivtrafikens bidrag till hållbara samhällen

Hållbarhet beskrivs ofta utifrån tre perspektiv – *miljömässig*, ekonomisk och social hållbarhet. Dessa perspektiv kan kort beskrivas som att miljön sätter ramarna för *utvecklingen*. *Ekonomi* är medlet för en utveckling mot målet, som är livskvalitet och social hållbarhet.

Kollektivtrafiken har en tydlig påverkan inom miljöområdet, framförallt genom att resande flyttas över från resor med egen bil till kollektiva resor med fordon som drivs energieffektivt med fossilfria bränslen. Kollektivtrafiken kan också bidra till att skapa mer attraktiva stadsmiljöer *genom att frigöra ytor som annars hade krävts för biltrafiken*.

Kollektivtrafikens främsta roll inom social hållbarhet handlar om dess bidrag till god tillgänglighet till arbetsmarknad, utbildning, service samt fritids- och kulturaktiviteter. Den sociala hållbarheten kan stärkas genom kollektivtrafikens bidrag till *ett mer jämlikt transportsystem som kan medföra* bättre levnadsvillkor, integration och ökad trygghet.

Inom det ekonomiska området bidrar kollektivtrafiken till en långsiktigt hållbar utveckling främst genom att

den ökar tillgängligheten till arbetsplatser, bostäder och arbetskraft i samhället. Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt.

För att säkra en hållbar utveckling har FN:s medlemsstater förbundit sig till 17 globala mål som ska uppnås till år 2030. Kollektivtrafikens roll som ett verktyg för att uppnå ett hållbart transportsystem på global, nationell och regional nivå, innebär att kopplingen till de globala målen för en hållbar utveckling är påtaglig. Kollektivtrafikens relation till de globala målen kan visualiseras genom att gruppera målen utifrån tre aspekter: syftet med kollektivtrafiken, hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att nå det övergripande syftet samt vilka direkta effekter kollektivtrafiken bidrar med.

Syftet med kollektivtrafiken är att bidra till ett hållbart transportsystem som en del av ett hållbart samhälle därför ses *Mål 11 Hållbara städer och samhällen*, som det övergripande målet utifrån kollektivtrafikens roll.



Bild 1: Kollektivtrafikens koppling till de globala målen

Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

Öppet marknadstillträde

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att den svenska marknaden för regional kollektivtrafik sedan år 2012 är öppen för kommersiella aktörer. Trafikföretag får med stöd av kollektivtrafiklagen fritt etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Region Östergötland ställer sig positiv till ett ökat inslag av kommersiell kollektivtrafik och ser sådana initiativ som bra möjligheter att utveckla och bredda trafikutbudet. Genom en kundfokuserad samverkan mellan den avtalade och den kommersiella kollektivtrafiken kan en bredd av resmöjligheter erbjudas, vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

Tillträde till terminaler, hållplatser etc.

Intentionerna i kollektivtrafiklagstiftningen innebär att tillträde till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, bytespunkter och hållplatser ska ske på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor. Region Östergötland har i dokumentet "Riktlinjer för tillträde till hållplatser och bytespunkter" sammanställt de regler och villkor samt process och tidplan som gäller när trafikföretag som på kommersiella villkor avser bedriva regional kollektivtrafik inom Östergötland och önskar få tillgång till någon del av kollektivtrafikens infrastruktur. Aktuell version av riktlinjerna finns på Region Östergötlands hemsida under kollektivtrafik.

Allmän trafikplikt

Trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland beskriver behovet av regional kollektivtrafik i regionen och formulerar mål för den regionala kollektivtrafikens utveckling. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska Region Östergötland i sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet även besluta om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser ta ansvar för och teckna avtal om. Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas säkerställa sådan kollektivtrafik som myndigheten anser nödvändig för regionens utveckling och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning genom kommersiella aktörer.

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs en trafikpliktsutredning avseende den regionala kollektivtrafiken i aktuellt område. Syftet med en trafikpliktsutredning är dels att mer i detalj beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten anser erfordras för att uppfylla målen och intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet, och dels att pröva marknadens intresse av att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor.

En trafikpliktsutredning genomförs i god tid innan avtalstiden för det trafikavtal som reglerar utförandet av aktuell kollektivtrafik upphör, och omfattar alltid ett allmänt samråd med trafikföretag. Om ett trafikföretag visar intresse av att utan ekonomiska subventioner från samhället bedriva någon del av den aktuella trafiken

kan Region Östergötland välja att helt eller delvis avstå från trafikplikt för just den trafiken.

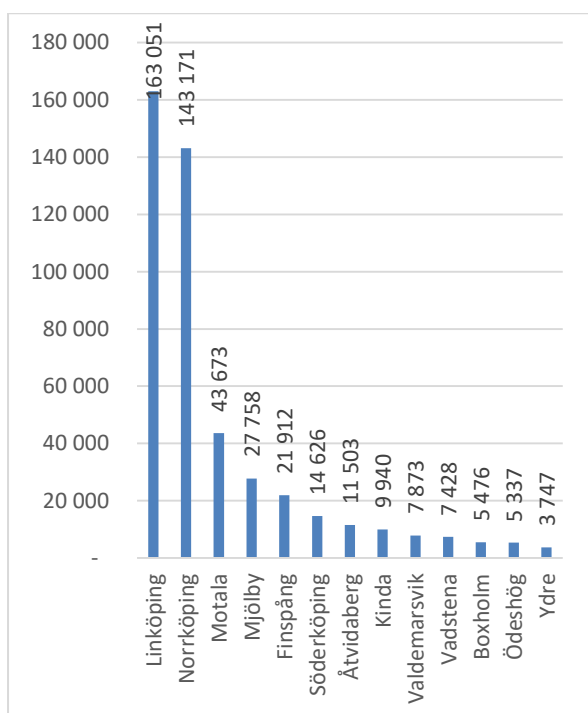
I bedömningen av möjligheten att avstå trafikplikt väger Region Östergötland in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas kommer att vara ett viktigt inslag i en sådan bedömning. Fokus i en sådan bedömning kommer att ligga på resandeutveckling, kundnöjdhet, miljöpåverkan och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Stor vikt kommer även att läggas vid bedömning av långsiktighet och stabilitet i det kommersiella alternativet samt kundernas kostnad för nyttjandet av den kommersiella trafiken.

Resandebehov i Östergötland

Idag

Befolkningen

Vid årsskiftet 2019/2020 var Östergötlands invånarantal 465 500. Invånarna i länets 13 kommuner varierar stort från Linköping med 163 000 invånare till Ydre med drygt 3 700 invånare.



Befolkningen i Östergötland växer men ökningen varierar mellan olika åldersgrupper. Befolkningen har mellan åren 2000 och 2019 ökat i nästan alla åldersintervaller. Särskilt stor är ökningen i åldersgrupperna 25-34 år och 65-74 år. I åldersgruppen 5-14 år har befolkningen däremot minskat något.

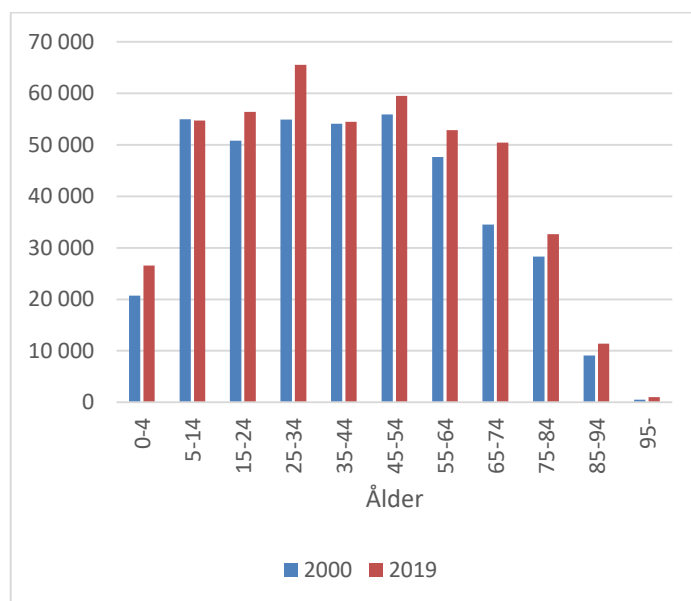


Bild 3: Östergötlands befolkning fördelat efter ålder. (SCB)

Östergötland är sett till befolkningsförändringen en växande region och invånarantalet förväntas fortsätta att öka. Framförallt är det invandringen som under lång tid ligger bakom befolkningsökningen i regionen men även ett födelseöverskott bidrar till att antalet östgötar blir allt fler. Sedan år 2000 har befolkningen ökat med i genomsnitt 2 850 invånare per år. Efter de tre storstadsområdena är Östergötland en av de regioner som har den starkaste befolkningsutvecklingen i Sverige

Befolkningstillväxten har dock en ojämn geografisk fördelning i regionen. Av kartorna i bild 4 och 5 framgår att de största befolkningsökningarna sker i Linköpings och Norrköpings kommuner. Under perioden 2010-2018 har befolkningen ökat i en betydligt större del av Östergötland jämfört med åren 1990-2010. I kartorna visas varje kommuns landsbygd som en homogen yta. En mer detaljerad geografisk indelning av landsbygden visar att befolkningsförändringen varierar även inom landsbygden. Generellt sett har landsbygdens befolkning ökat i de delar som ligger i närheten av en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena.

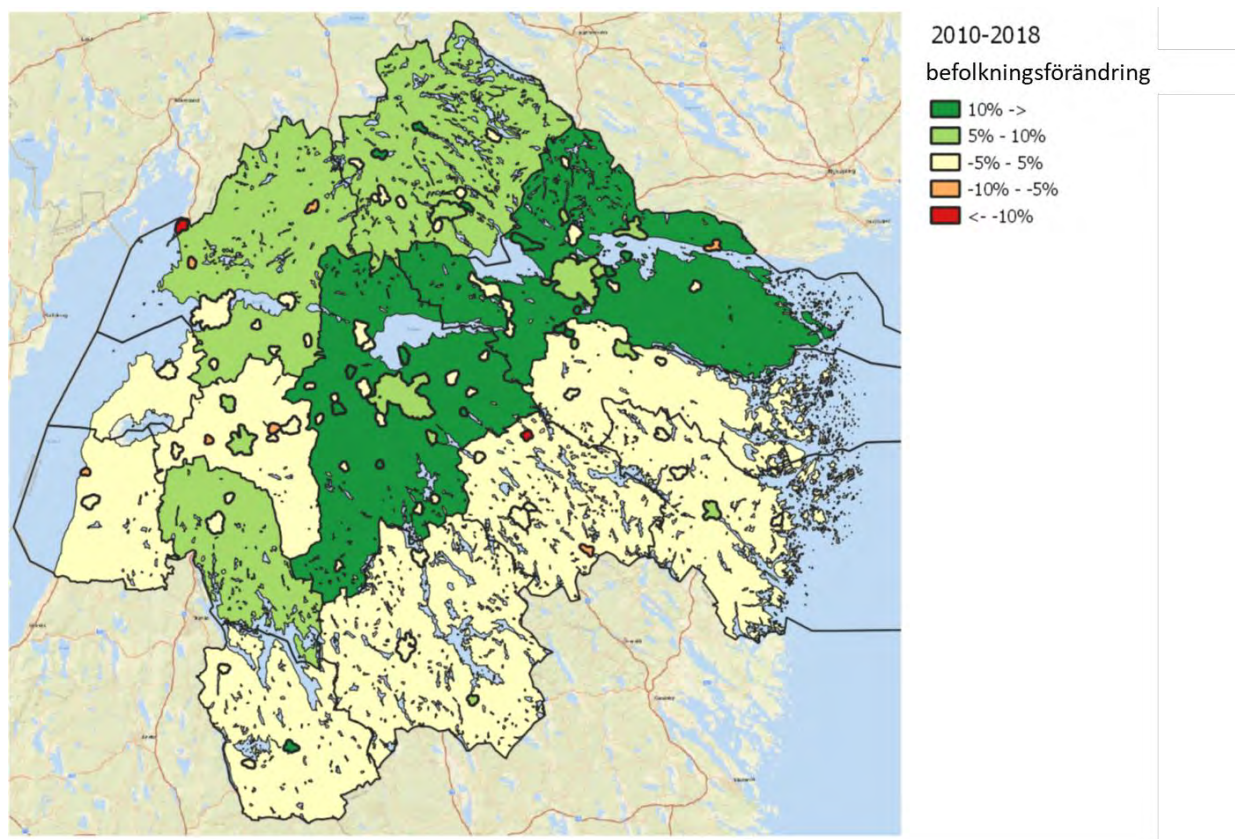


Bild 4: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygd mellan år 2010 och 2018. (SCB)

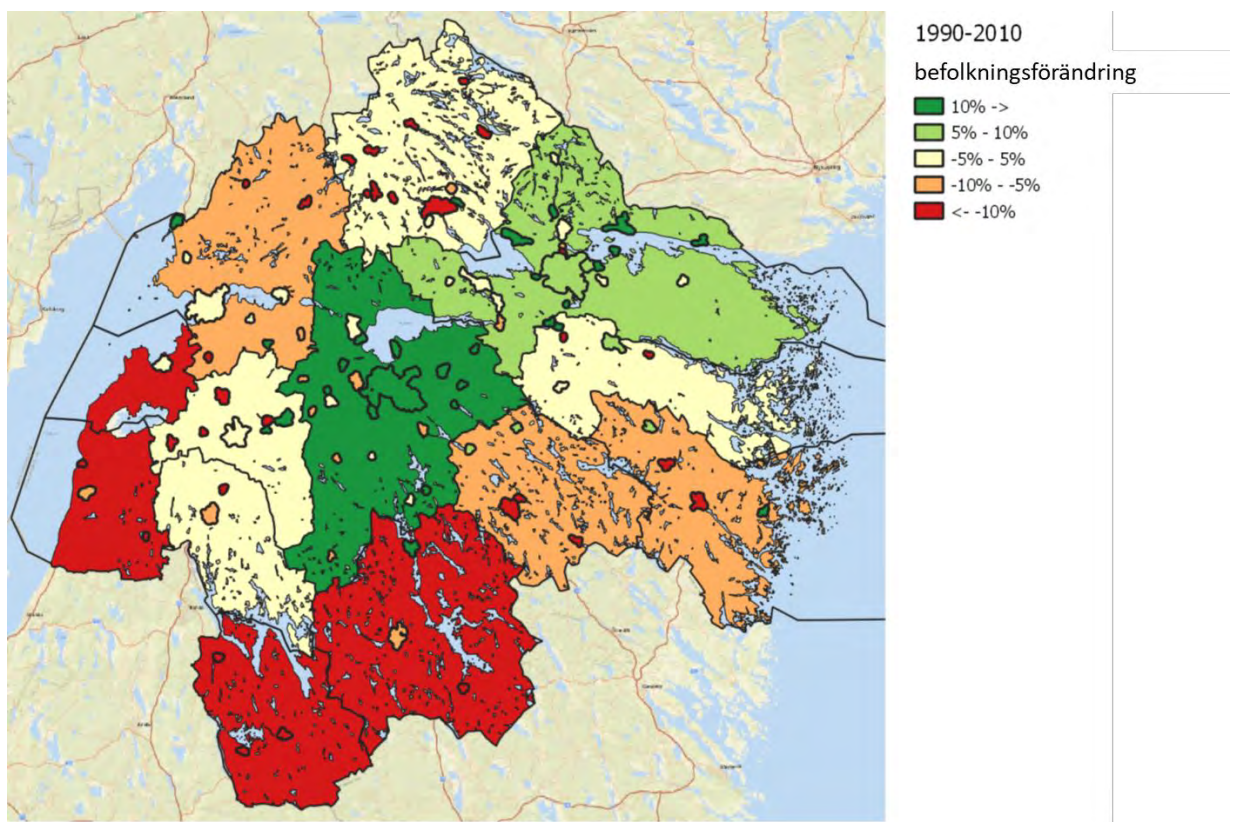


Bild 5: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygd mellan år 1990 och 2010. (SCB)

Arbetsmarknaden

Branschstrukturen för regionens arbetsmarknad har förändrats under de senaste åren, enligt statistik från SCB. I tillverkningsindustrin, som historiskt sett varit Östergötlands dominerande bransch, har arbetstillfällena minskat kraftigt, medan en ökning har skett inom den tjänstebaserade verksamheten. Det totala antalet arbetstillfällen har ökat med cirka nio procent mellan åren 2008 och 2017.

Östergötlands arbetsmarknad blir genom en ökad arbetspendling alltmer geografiskt integrerad, framförallt inom regionen, men också med andra regioner. De största riktade pendlingsströmmarna mellan två kommuner går mellan Linköping och Norrköping, som båda också utgör arbetsmarknad för invånare i övriga regionen. Antalet personer som pendlar till Stockholm ökar snabbt. Även inpendlingen till Östergötland från Stockholm ökar, men i lägre takt.

Så reser östgötarna

Resvaneundersökningar

År 2014 genomförde Region Östergötland en resvaneundersökning för Östergötland. Undersökningen som utfördes i form av en postal enkät med resedagbok skickades ut till 30 000 östgötar i åldern 16-80 år. Svarsfrekvensen blev 39 procent, vilket innebär att undersökningens resultat bygger på cirka 11 800 svar. Undersökningen från 2014 är den senaste regionala resvaneundersökningen som gjorts, liknade resultat och trender som beskrivs nedan syns också i senare resvaneundersökningar. Bland annat har Norrköpings och Linköpings kommuner nyligen genomfört resvaneundersökningar och har därmed aktuell kunskap om resande bland sina invånare.

Resvaneundersökningen visar att varje östgöte i genomsnitt gör totalt 2,1 resor per vardag och 1,5 resor per dygn under helger. Pensionärer gör i genomsnitt

något färre resor jämfört med yngre. Personer i hushåll med barn gör i genomsnitt fler resor per dygn jämfört med personer i hushåll utan barn eller unga vuxna.

På vardagar utgör resor till arbetet den vanligaste anledningen till att resa. På helger är ärenden som fritidsaktiviteter, inköp och besök hos släkt/vänner vanligare. Spridningen är stor vad gäller reslängder och restider för olika ärenden.

När under dygnet resorna företas varierar stort. För vardagsresorna finns en tydlig koncentration under ett par timmar tidigt på morgonen samt under eftermiddagen. På helgen är resandet mer jämnt utspritt under dagen, med en topp på förmiddagen.

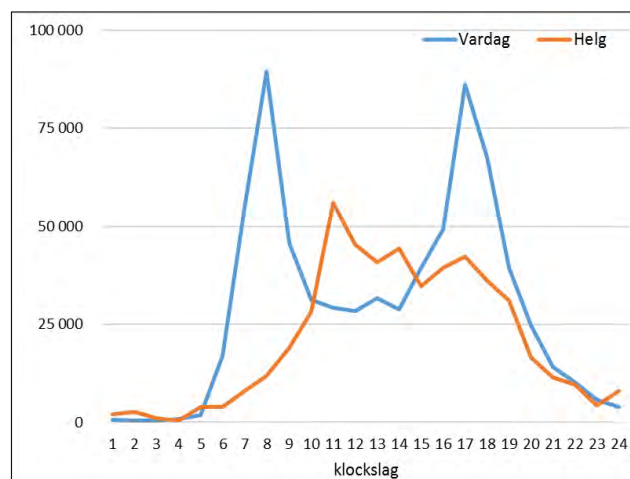


Bild 6: Antal resor fördelat över dygnet på vardagar respektive helger. (RVU Östergötland 2014)

Bilen är det vanligaste färdmedlet med en marknadsandel på 57 procent av vardagsresorna och 64 procent av helgersorna. Kollektivtrafikens andel av samtliga resor (gång, cykel, kollektivtrafik och bil) som boende i regionen gör uppgår till 14 procent på vardagar och nio procent på helger. Sett enbart till de resor som görs med motordrivna färdmedel var kollektivtrafikens marknadsandel 23 procent enligt resvaneundersökningen från 2014.

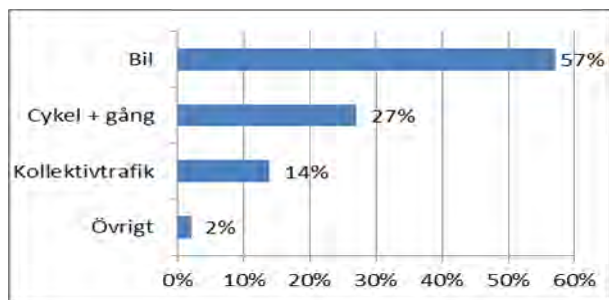


Bild 7: Fördelning mellan färdssätten på vardagar (RVU Östergötland 2014).

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den årliga nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd- och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen. Svensk Kollektivtrafik ansvarar för undersökningen på uppdrag av sina medlemmar, regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Målgruppen för undersökningen är allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Varje år intervjuas nästan 5 000 östgötar.

Mätmetod och frågeställningar påverkar resultatet därför är marknadsandelen mellan de två undersökningarna inte helt jämförbara. Enligt kollektivtrafikbarometern så var marknadsandelen 2019 cirka 19 procent vilket är 4 procentenheter lägre än för 2017. Kollektivtrafiken har sin högsta marknadsandel för resor till skola följt av resor till arbete, medan marknadsandelen är lägre för övrigt resande.

Båda undersökningarna visar på skillnader mellan hur män respektive kvinnor reser. Män reser något mer än kvinnor. Män färdas oftare som bilförare medan kvinnor i högre utsträckning reser som passagerare i bil.

Kvinnorna står också för en högre andel kollektivtrafikresande än vad männen gör, och detsamma gäller för förflyttningar till fots eller med cykel. Männen reser består i något högre grad av resor som är längre än 40 kilometer, jämfört med kvinnors resor. Kvinnor gör

i stället en högre andel resor som är kortare än fem kilometer. Yngre personer, 16-24 år, cyklar och åker kollektivtrafik i högre utsträckning än andra åldersgrupper.

Fokus för kollektivtrafiken ligger i huvudsak på arbets- och studiependling vilket är ett krav enligt kollektivtrafiklagen, men också för att kollektivtrafiken har en viktig roll ur ett regionalt utvecklingsperspektiv att fylla för denna typ av resor. Resor för arbete eller studier är den vanligaste anledningen till att resa bland kunderna. Resvaneundersökningar visar dock att fritidsresandet ökar, det vill säga resandet som inte är relaterat till arbete eller studier. Fritidsresandet kan dessutom förväntas öka då andelen äldre blir allt fler. Fler personer som är äldre än 65 år och som i hög utsträckning lever ett aktivt liv genererar ett större resbehov utanför högtrafiktiden på morgonen och sen eftermiddag. Detta innebär ett mer jämnt resbehov under dagen. Resa för fritidsaktivitet som ärende är vanligt även vid ungdomars resor.

Även när det gäller var i länet de flesta resor sker finns det stora skillnader. Det mesta resandet sker inom Linköpings och Norrköpings kommuner. Av samtliga resor sker 61 procent inom någon av de två kommunerna. Resandet över kommungräns är förhållandevis litet. Vanligaste resan över kommungräns sker mellan Linköping och Norrköping. Totalt utgör sådana resor endast fyra procent av det totala resandet i länet.

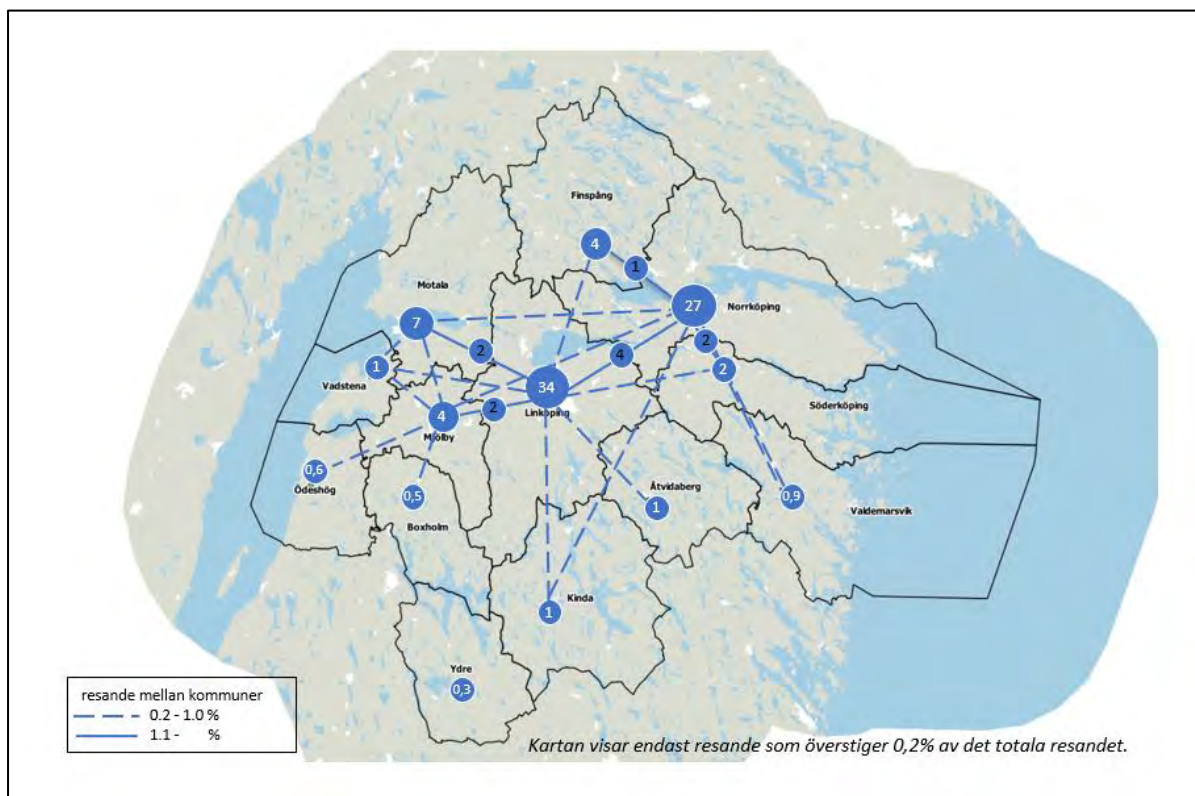


Bild 8: Fördelning av det totala resandet på kommunnivå. Vita siffror visar inomkommunalt resande och svarta siffror resande över kommungräns. (RVU Östergötland 2014)

Bilanvändning och körkort

Den totala körsträckan för personbilar ökar stadigt i Sverige men däremot så minskar den genomsnittliga körsträckan per personbil, det vill säga att utvecklingen går mot en större bilflotta men med lägre användning per bil. (TRAFKA-körsträckor 2018)

Trafikverket skriver i sin rapport "Omvärldsanalys 2018 – trender inom transportsystemet" att efterfrågan på transporter fortsätter att öka för samtliga trafikslag framdrivet av ekonomisk tillväxt och demografisk utveckling. Också den allt längre arbetspendlingen tillsammans med ökade fritidsresor kan medföra att resandet med bil fortsätter att öka.

Enligt kollektivtrafikbarometern så har 84 procent av östgötarna körkort och 80 procent tillgång till bil.

De tre senaste åren har andelen som har körkort ökat med nästan tre procentenheter medan tillgången till bil per hushåll är oförändrad. Både körkort och tillgång till bil ökar med stigande ålder.

Arbets- och studiependling

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik leder till goda resmöjligheter såväl inom som till och från Östergötland. Detta bidrar till en större och mer sammanhängande arbetsmarknad, med ökad sysselsättning som följd.

Statistik från SCB visar att de största riktade pendlingsströmmarna mellan två kommuner går mellan Linköping och Norrköping. Det är betydligt fler som pendlar från Norrköping till Linköping än åt andra hållet. Andra stora pendlingsströmmar är mellan Norrköping och Finspång i båda riktningarna samt från Söderköping till Norrköping. Förutom från Norrköping, har Linköping stor inpendling från framförallt Mjölby, Motala, och Årvidaberg. En relativt stor pendling sker även från Linköping till Mjölby.

Inpendlingen till de båda större städerna från övriga Östergötland är omfattande och har ökat successivt. Framförallt ökar inpendlingen till Linköping snabbt. Från

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND ▷ 2030

RESANDEBEHOV I ÖSTERGÖTLAND

Linköping och Norrköping är även pendlingen till Stockholm relativt stor.

Pendling för gymnasiestudier varierar, inte minst med storleken på antalet som läser på gymnasiet. Antalet ungdomar i gymnasieålder, 16–18 år, nådde en topp år 2008. Därefter har åldersgruppen minskat med en fjärdedel. Från år 2015 ökar antalet ungdomar igen men i långsammare takt. År 2030 beräknas åldersgruppen vara lika stor som år 2008.

Av Östergötlands alla gymnasieelever läser cirka en fjärdedel i en annan kommun än i sin hemkommun. Gymnasiependlingen sker främst till gymnasieskolor i Linköping och Norrköping. Skillnaden i utbudet av utbildningsmöjligheter inom den egna kommunen och närhet/tillgänglighet till gymnasieskolor i annan kommun förklarar variationen mellan kommunerna när det gäller gymnasiependling. Möjligheten att fritt välja skola, även i grundskolan, innebär ett större resbehov bland barn och ungdomar.

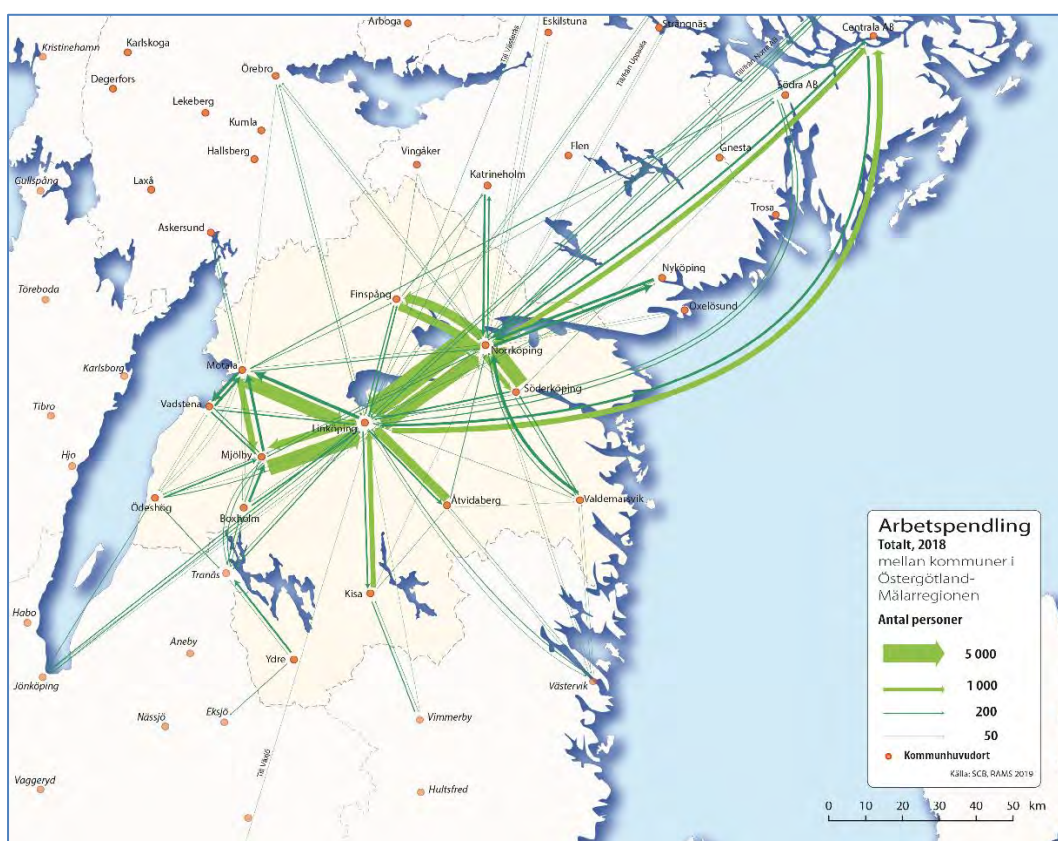


Bild 9: Arbetspendling, totalt för Östergötland 2018. (SCB, Mälardalsrådet)

Regionala målpunkter

Östergötlands struktur med totalt 94 tätorter fördelade över de 13 kommunerna innebär att regionala målpunkter finns utspridda över stora delar av regionens yta. Inom arbetet med strukturbild Östergötland har Region Östergötland genomfört ett arbete med att kartlägga var regionala målpunkter finns. I arbetet har målpunkter med regional funktion ansetts vara:

- Orter och arbetsplatsområden med stor regional inpendling
- Gymnasieskolor och högre utbildning

- Högstadieskolor
- Sjukhus, vårdcentraler och apotek
- Kulturmiljöer
- Kulturinstitutioner
- Större idrottsanläggningar
- Större handelsområden
- Centrumfunktioner som målpunkt
- Offentlig service
- Turism och besöksmål
- Kommunikationer

De regionala målpunkterna är sådana att de är viktiga som funktion för hela Östergötland och inte bara för en lokal marknad. Redovisningen kan ur detta perspektiv

sågas ge en samlad bild av vilka tätorter som har starkare respektive svagare betydelse ur ett regionalt perspektiv. De olika regionala funktionerna har vägts samman genom att identifiera om en ort har funktionen eller ej. Det spelar alltså ingen roll om en ort har tre gymnasieskolor eller en, och hänsyn tas inte heller till hur stor funktionen är. Det är förekomsten av funktionen som är aktuell.

Av sammanställningen framgår att det är tätorter med stor befolkning och som ligger i goda kommunikationslägen som har flest regionala målpunkter. Flera av de regionala målpunkterna ligger i orter som trafikeras av det östgötska kollektivtrafiksystemets stomlinjenät, Östgötapendeln och expressbusstrafiken. Vilket innebär en möjlighet att nå orterna med kollektivtrafik med hög konkurrenskraft gentemot bilen.

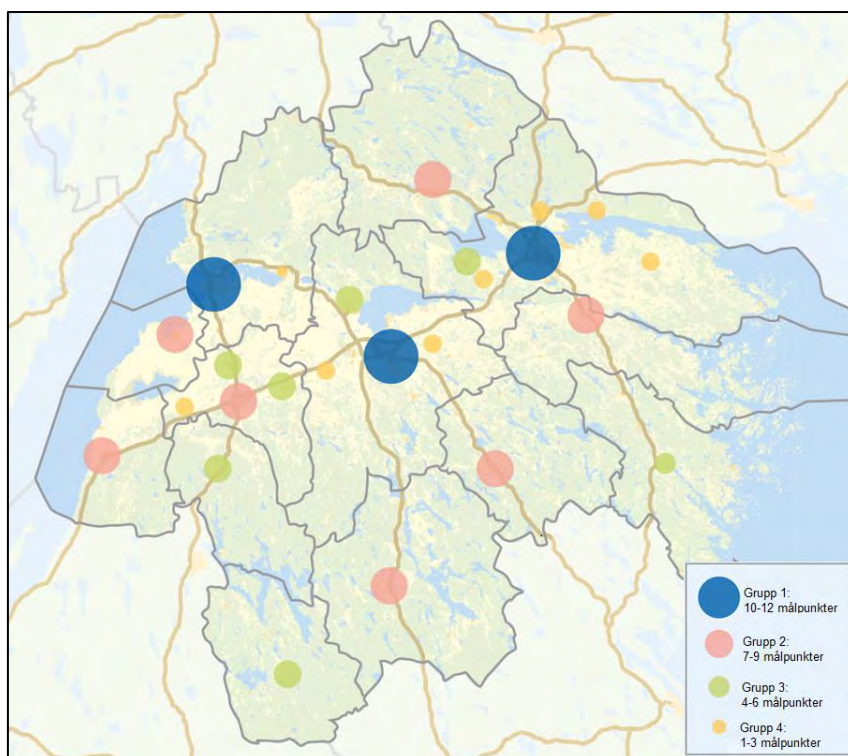


Bild 10: Tätorter i Östergötland med minst en regional målpunkt, kategorisering av målpunkter är gjord inom arbetet med Strukturbild Östergötland (Region Östergötland).

Resandet med avtalad kollektivtrafik

Antal resor

I den avtalade allmänna kollektivtrafiken i Östergötland görs det för närvarande cirka 31 miljoner resor under ett år. En vanlig vardag görs cirka **125 000** resor med regionens tåg, bussar, spårvagnar och båtar. Stads- och tätortstrafiken, det vill säga kollektivtrafiken inom tätorterna Linköping, Norrköping, Motala, Mjölby, Finspång, Kisa, Vadstena och Åtvidaberg, står för två tredjedelar av resorna. **Nästan var fjärde** resa görs i de regionala stråken.

Det är framförallt resor med Östgötapendeln och stadstrafiken i Linköping och Norrköping som ökar

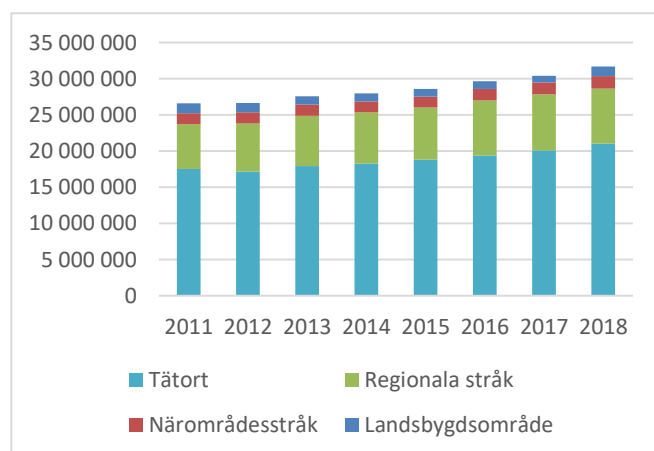


Bild 11: Utveckling av antalet påstigande resenärer. (Östgötatrafiken)

Kundens upplevelse

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den nationella årliga undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Östgötatrafiken ett Nöjd Kund Index (NKI) på 70. Under de tre åren som NKI uppmätts enligt denna metod har NKI ökat från 67 till 70 procent. Mellan 2011 och 2016 användes en annan undersökningsmetod, även under den perioden uppvisade NKI en positiv trend. Det nationella snittet för NKI är 60 procent, Östgötatrafiken ligger i topp bland de regionala kollektivtrafikbolagen.

Resultatet från 2019 års undersökning visar att nöjdheten skiljer mellan olika kundgrupper. Resande i stadstrafiken är i högre grad nöjda med Östgötatrafiken än resande i regionaltrafiken.

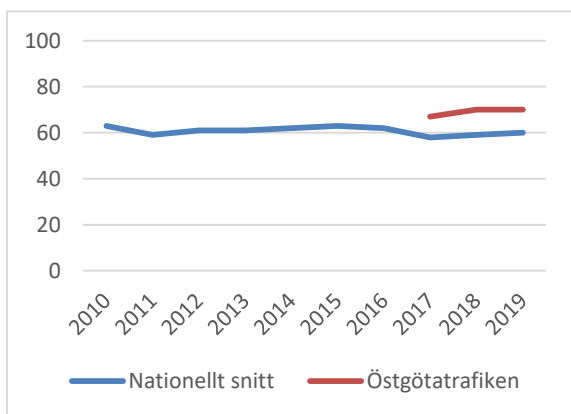


Bild 12: Östgötatrafikens NKI (Nöjd Kund Index) i jämförelse med det nationella genomsnittet

Trygghet

Upplevelsen av kollektivtrafiken som ett tryggt sätt att resa är väsentligt för att man ska välja att resa med den. Tryggheten ska finnas på väg till och från hållplats, vid hållplatsen likväl som ombord på fordonen.

Otryggheten infinner sig främst under dygnets mörka timmar varför bra belysning längs gångvägar och vid hållplatser är en viktig trygghetsfaktor. Tryggheten ökar där det vistas andra människor, vilket talar för hållplatser där det finns folk eller bebyggelse i närheten.

I den årliga undersökningen, kollektivtrafikbarometern, kan det konstateras att resenärer som är 61 år eller äldre oftare upplever trygghet vid en kollektivtrafikresa jämfört med de som är yngre. Kollektivtrafikresenärer i

åldersgruppen 15-20 år anger lägst värde avseende trygghetsupplevelse. Kvinnor upplever i högre utsträckning än män, att det känns tryggt att resa kollektivt. Högst trygghetsbedömning ger resenärer som reser med landsbygdstrafik, expressbuss och pendeltåg, medan buss i tätort och spårvagn får lägre trygghetsvärden.

Resande i framtiden

Trender i samhället

Megatrender är stora, globala förändringar som sker på ett övergripande samhällsplan och som kommer att påverka oss de kommande åren. I Boverkets vision för Sverige år 2025 beskrivs fyra megatrender.

Också trenden mot en ökad individualisering har stor påverkan på kraven på kollektivtrafiken. Denna beskrivs i Region Stockholms trendanalys från 2019, "Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen".

Förändrat klimat

Människans utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet kraftigt med en ökning av jordens medeltemperatur som följd. Temperaturökningen ger i sin tur effekter som minskat istäcke, stigande vattennivåer, extremväder, tilltagande nederbörd i vissa delar av världen medan andra delar drabbas av torka.

Att minska den negativa påverkan på klimatet innebär en stor utmaning för den fysiska miljön och för vårt beteende, där transporter står för en stor del av de utsläpp som ger en negativ effekt på klimatet.

Globalisering

Sverige är, som liten ekonomi med en stark exportsektor, mycket beroende av vad som sker internationellt. Handeln är en stor drivkraft bakom globaliseringen, där framgången beror på goda transporter och kommunikationsmöjligheter vilket i sin tur skapat tillväxt. Även teknikutvecklingen har bidragit till växande globala handels- och produktionsnätverk.

Urbanisering

Urbaniseringstrenden visar att allt fler människor bosätter sig i städer och större tätorter. Av Sveriges befolkning bor en betydande andel i någon av de tre storstadsregionerna. Starka pendlingsstråk och

utveckling av knutpunkter i stadsnära tätorter bidrar till regionförstoring som i sin tur stärker en urbanisering.

I Sverige blir befolkningen äldre, fler barn föds och invandringen är hög. Ålders- och könsfördelningen varierar över landet. Yrkesverksamma bor främst i storstadsregionerna, medan andelen äldre är högre på landsbygden.

Digitalisering

Digitaliseringen innebär stora möjligheter i samhällsutvecklingen och innebär nya mönster för såväl inkoop som arbetsliv som för den sociala samvaron. Nästan alla är beroende av digital service i sitt vardagsliv. Digitalisering och IT-användning leder också till en flexibilitet i var människor arbetar i förhållande till var de bor, då många tjänster kan utföras på distans. Även tillgängligheten till varor och tjänster via webben samt informationsteknikens utveckling är sådant som hamnar under digitaliseringstrenden.

Ökad individualisering

Människors livsstilar förändras ständigt. En trend är att människor efterfrågar ett samhälle med ökad grad av individualisering där information och tjänster ska vara valbara, snabba, enkla och dynamiska. Varje person är unik och kraven på kollektivtrafiken och kringliggande tjänster ökar. Det finns ett ökat behov för branschen att förstå individens och befolkningens behov och förväntningar.

Möjligheter och utmaningar ur ett kollektivtrafikperspektiv

Klimat och miljö

Påverkan på klimatet är vår tids största utmaning inom miljöområdet. Vägtrafiken bidrar i stor omfattning till klimatpåverkan. I Sverige står vägtrafiken för cirka 30 procent av de klimatpåverkande utsläppen. Att åstadkomma ett hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna.

Nationellt finns det en mycket bred samsyn om att Sverige till år 2030 ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Samsynen är också stor beträffande nödvändigheten av att nå visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser år 2045. På nationell nivå har ett flertal åtgärder och styrmedel presenterats för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem.

Även regionalt finns ett stort stöd för att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Under framtagandet av **det förra** trafikförsörjningsprogrammet genomfördes en enkät bland medborgarna i Östergötland. Enkätsvaren visar att en majoritet av östgötarna anser att det är av stor betydelse att kollektivtrafiken har en låg klimatpåverkan. Region Östergötland arbetar aktivt med att förbättra förutsättningarna för att minska påverkan på klimatet från transporter i regionen. **Projektet, Hållbara transporter i Östergötland som nyligen genomförts syftar till att ta ett samlat grepp om omställningen till en fossiloberoende transportsektor i Östergötland. Region Östergötland deltar också som part i det nationella kunskapscentret Biogas Research Center.**

Urbanisering och de ökande transporterna bidrar till flera miljöproblem, till exempel buller och trängsel i de större städerna. Kollektivtrafiken har goda förutsättningar, och anges ofta som en av lösningarna, för att minska såväl den negativa påverkan på klimatet som problemen med buller och trängsel. Kollektivtrafiken är ett betydligt mer effektivt sätt att utnyttja mark och infrastruktur jämfört med bilen. Stadsmiljön och trivseln i städerna har mycket att vinna på att kollektivtrafiken ökar sin marknadsandel i förhållande till bilen. Färre fordon och minskad trängsel på gator samt minskat parkeringsbehov ger mer plats för en attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet. Det ger också mer plats till gående och cyklister som, tillsammans med kollektivtrafiken, bidrar till ett levande stadsliv.

För att klara en omställning till ett hållbart transportsystem krävs nya resvanor och ett nytt sätt att se på resandet. Den trend som finns i samhället att i högre grad prioritera hälsa och ekologisk konsumtion bedöms gynna kollektivtrafiken som ett smart livsstilsval. Även förändrad syn på ägandet, där ungdomar inte ser bilen som statussymbol på samma sätt som tidigare generationer, bidrar till ökade möjligheter för högre prioritering av kollektivtrafiken.

Befolkningstillväxt och urbanisering

Enligt SCB:s befolkningsprognos kommer befolkningen i Sverige att öka från cirka **10,2** miljoner invånare år 2018 till **11** miljoner år 2029, och **12** miljoner år 2050. De senaste årens **trend mot allt större befolkningsökningar bröts förra året då befolkningen ökade med 97 000 invånare, vilket är en lägre ökningstakt jämfört med tidigare år.** Även i framtiden beräknas

befolkningsökningen i huvudsak ske i de tre storstadsregionerna och vissa kringliggande områden. Stockholms län kommer att ha den största befolkningsökningen. Även antalet arbetsplatser i Stockholms län förväntas öka kraftigt. Denna befolknings- och arbetsplatsutveckling förväntas innebära en kraftigt ökad pendling till Stockholm från kringliggande län. Stora krav kommer att ställas på infrastruktur och trafikering, inte minst när det gäller tågtrafik.

Östergötland har en stor befolkning på en relativt koncentrerad yta. Enligt Region Östergötlands befolkningsprognos förväntas antalet invånare i länet öka från cirka 465 500 år 2019 till cirka 527 000 år 2030. Den största ökningen förväntas ske i de centrala delarna av länet med Linköping och Norrköping som centrum, men alla kommuner i Östergötland förväntas få en ökad befolkning till år 2030.

Invandringen bidrar mest till befolkningsökningen. Utan migration hade Sverige haft en stagnerande befolkning och år 2015 skulle befolkning varit i storleksordning med den som var år 1969, vilket är två miljoner färre än vad den faktiskt är idag. Dessutom hade Sverige haft en högre andel äldre. Migrationen bidrar till en yngre befolkning och det är i åldersgruppen 20-64 år som både antalet och andelen utrikes födda är högst. I Östergötland har andelen utrikes födda ökat från knappt 10 procent år 2005 till cirka 15 procent år 2018. Även i framtiden kan en fortsatt hög invandring förväntas.

För 200 år sedan bodde 90 procent av Sveriges befolkning på landet. Idag är det nästan tvärtom, 87 procent bor i tätorter. Processen kallas urbanisering och förekommer över hela världen. I Sverige innebär urbaniseringen att folkmängden ökar mest i tätorterna eller på landsbygd i nära anslutning till större orter och långsammare eller är oförändrad på landsbygden. Andelen av Östergötlands befolkning som bor i tätort är samma som den nationella nivån, 85 procent. I de 32 tätorter i Östergötland som har mer än 1 000 invånare bor nästan 80 procent av östgötarna.

Bostadsbyggandet i Sverige har varit lågt i många år, vilket har lett till bostadsbrist för den växande befolkningen. Enligt Boverket råder det just nu bostadsbrist i 240 av Sveriges 290 kommuner. Bostadsbristen är mest omfattande i storstadsregioner och högskoleorter men även många mindre kommuner

rapporterar att de har för få bostäder. Ungdomar och nyanlända har särskilt svårt att ta sig in på bostadsmarknaden, även äldre som vill flytta från villan till en mindre bostad har svårt att hitta det de söker. I Östergötland bedömer samtliga kommuner att man har ett underskott på bostäder. Bilden är att bristen förväntas bestå under lång tid framöver, uppskattningsvis behövs 10 000 nya bostäder för att undanröja bostadsbristen.

Trender i resandet

Enligt den senaste nationella resvaneundersökningen utgör fritidsresor drygt 30 procent av alla resor. En analys av färdmedelsfördelningen för fritidsresandet visar att bilen är det dominerande färdmedlet. Fritidsresandet bland såväl yngre som äldre har ökat och kan förväntas fortsätta öka, bland annat med hänsyn till att andelen äldre personer kommer att öka.

Den större andelen äldre blir också alltmer pigga, friska och aktiva, vilket innebär ett ökat resbehov. Detta ställer krav på en kollektivtrafik som kan erbjuda resmöjlighet mitt på dagen och sen eftermiddag.

Ungdomar står för en stor del av kollektivtrafikresandet, och är en viktig grupp att behålla som kollektivtrafikresenärer även när de blir äldre. Ju fler av dagens ungdomar som fortsätter resa kollektivt som vuxna, desto större behov av en kollektivtrafikutveckling.

Enligt Trafikanalys visar statistik från den nationella resvaneundersökningen att det framförallt är män i yrkesverksam ålder som står för ökningen av den totala kollektivtrafikandelen.



Förändring av bilresandet

Enligt Trafikverkets "Omvärldsanalys 2018 – trender i transportsystemet" förväntas en fortsatt ökning av transporter inom alla typer av transportmedel. För att hejda ökningen av biltrafiken kommer det att krävas att styrmedel och åtgärder genomförs som minskar bilens konkurrenskraft mot andra färdssätt. De hittills genomförda åtgärderna har inte haft någon större effekt på resandet med bil. Biltrafiken har stadigt ökat sedan dess genombrott i mitten av 1900-talet. Ökningen har skett i takt med att människor fått det bättre ekonomiskt och samhället har byggts och organiserats utifrån bilen som norm. Trenden mot ett ökande fritidsresande riskerar också att öka resande med bil.

Faktorer som talar för en minskad bilanvändning är de ambitioner som finns särskilt i de större städerna. Genom att minska bilanvändningen kan ytor frigöras så att förutsättningar för byggande av fler bostäder och andra verksamheter skapas. Även förbättrad kollektivtrafik, ökad trängsel, trängselskatt, sämre tillgång till parkering, högre parkeringsavgifter samt ett ökat bränslepris är faktorer som verkar för en utveckling i den riktningen.

Bilägande

Försäljningen av nya bilar ökar stadigt, år 2019 var antalet nyregistrerade bilar fortsatt högt. Enligt Trafikanalys har bilägandet totalt sett ökat sedan 1980-talet. Det är främst bland personer över 45 år som man kan konstatera en ökad möjlighet att använda bil, eftersom både tillgången till körkort och bil har ökat. Starkast är denna utveckling för personer över 65 år. Rapporten "Bekvämt och effektivt – om de unga får välja" visar på en nedåtgående trend för bilinnehav bland unga vuxna. År 1980 hade drygt 35 procent av unga under 25 år egen bil jämfört med cirka 10 procent år 2011. Förmodligen kan det vara en trend som sammanfaller med att de unga tar körkort senare och bilköpet skjuts på framtiden.

Intresset för så kallad delningsekonomi har ökat de senaste åren. Delningsekonomi innebär minskad resursåtgång och effektivare kapacitetsutnyttjande genom att tillgången på varor och tjänster delas. Inom transportsektorn handlar delningsekonomi både om att dela fordon och att dela resa. Nya affärsformer för delningstjänster utvecklas. Tjänster som bygger på att man betalar för bilen när man behöver den och lämnar den där man vill, finns redan idag. I framtiden skulle en

sådan tjänst kunna kombineras med autonoma system där man via en app kallar på en bil när man behöver den. Ett svalare intresse för det egna ägandet kan även komma att innebära ett ökat intresse för att resa med kollektivtrafik.

Körkort

I Trafikverkets rapport "Omvärldsanalys 2018 – trender i transportsystemet" beskrivs att bilens roll kan komma att förändras och attitydförändringar kan vara en faktor som bidrar till en sådan förändring. De senaste årtiondena har attityderna till att ta körkort och att äga bil förändrats. Många unga väljer att ta körkort senare i livet eller att avstå helt. Andelen unga (18-24 år) som har körkort för personbil har sjunkit från cirka 75 procent år 1980 till 58 procent år 2019. Det finns stora regionala skillnader i körkortsinnehavet, med en betydligt lägre andel i storstadsregionerna jämfört med glesbygden.

Samtidigt som färre unga tar körkort är det allt fler äldre som kör bil. För de i åldrarna 65 -79 år har andelen med körkort för personbil ökat från drygt 30 procent år 1980 till 87 procent år 2019.

Mobility Management

För att skapa ett hållbart samhälle och transportsystem krävs, förutom tekniska lösningar och en hållbar planering, även ett förändrat beteende avseende resor och transporter. Det handlar om att påverka resan redan innan den har börjat, vilket görs genom ändrade attityder och beteendemönster. Ökad kunskap och medvetande är en förutsättning för att vanor, beteenden och attityder ska kunna förändras.

Konceptet Mobility Management verkar för att ändra resenärers attityder och beteenden för att främja ett hållbart resande och minska bilåkandet. Den centrala delen i Mobility Management består i "mjuka" åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordinering av olika aktörer. Denna typ av åtgärder är ett komplement till de traditionella "hårda" lösningarna och leder oftast till en ökad effektivitet av infrastrukturåtgärder. Åtgärder inom Mobility Management är relativt kostnadseffektiva, det vill säga att effekten av dem är stor i förhållande till insatsen. Vid utveckling av Östergötlands kollektivtrafik och i arbetet med att öka kollektivtrafikens marknadsandel i regionen, kan Mobility Management spela en viktig roll.



Ny fordonsteknik

Inom transportsektorn pågår en teknikutveckling både vad gäller fordon, drivmedel och energikällor.

Sverige har varit tidigt ute med olika satsningar för att öka andelen fordon som kan drivas med fossilfria drivmedel. Trots det väljer hushållen fortfarande i hög utsträckning bränslesnåla bilar framför bilar som drivs med alternativa bränslen. Idag kan endast nio procent av den privatägda bilparken drivas med ett alternativt bränsle. Ett högre inköpspris samt en osäkerhet kring andrahandsvärdet och den framtida utvecklingen för biobränslen är faktorer som verkar göra hushållen tveksamma till bilar med alternativa drivmedel.

Försäljningen av elbilar, laddhybrider eller rena elbilar, har däremot under de senaste tre åren ökat stort från cirka 30 000 elbilar till 111 000 elbilar i Sverige i början av 2020.

Både inom den kommersiella som inom den samhällsfinansierade kollektivtrafiken har det gjorts stora satsningar på fossilfria drivmedel. Biogas och flytande fossilfria drivmedel är idag vanligt förekommande inom den allmänna kollektivtrafiken runt om i Sverige.

Såväl i Sverige som runt om i världen pågår även stora satsningar på utveckling av trafiksystem som körs med eldrivna bussar. De senaste åren har teknikutvecklingen

av elbussar inneburit att elbussar gått från att vara i testprojekt till att numera ingå i ordinarie upphandling av kollektivtrafik för stadstrafik. Antalet elbussar i kollektivtrafiken i Sverige uppgick 2019 till cirka 210. Såväl inom den samlade kollektivtrafikbranschen som från forskningshåll framförs att busstrafik i städerna inom en inte alltför avlägsen framtid med största sannolikhet kommer att utföras med eldrivna fordon. Orsaken är bland annat att biodrivmedlen i framtiden inte beräknas finnas i tillräcklig omfattning i förhållande till transportbranschens totala behov. Tillsammans med de fördelar eldriften kan ge i form av helt utsläppsfria och tysta fordon med lägre vibrationer, bedöms kollektivtrafik i städerna som särskilt lämpligt att elektrifiera.

Förutom de drivmedelsalternativ som redan nu finns fullt tillgängliga på den kommersiella marknaden pågår projekt med vätgasdrift både för personbilar och på senaste tid även för bussar. Bränslecellen omvandlar vätet och luftens syre till lagringsbar elektricitet och ur avgasröret kommer endast vatten. De vätgasdrivna testbussarna är mellan 10 och 40 procent mer energieffektiva än motsvarande bussar med dieseldrift. Utveckling av bränslecellsbusar i Sverige går dock långsamt, mest beroende på att det är en kostsam teknik både att utveckla och att bygga infrastruktur kring.

Teknikutvecklingen inom fordonsindustrin och kollektivtrafiken innefattar även forskning och försök i mindre skala för förarlösa fordon, så kallade autonoma fordon. Redan idag har många fordonstillverkare bilmodeller med någon form av semi-automatiska system som kan ta över körningen i köer, på landsväg eller vid parkering. De flesta analytiker menar att fullt autonoma fordon skulle kunna introduceras ganska snart men att det förmodligen några dröjer till år 2025-2030 innan vi ser helt autonoma fordon utan en förare vid ratten.

Kollektivtrafik i Östergötland

Allmän kollektivtrafik

Ett system för Östergötlands utveckling

Den samlade kollektivtrafiken i Östergötland utförs av olika aktörer: kommersiella, andra regioner och trafik som bedrivs av Region Östergötland. Tillsammans kompletterar de olika trafiklösningarna varandra så att möjligheten att resa hållbart och kollektivt i Östergötland generellt sett är god.

Den kommersiella trafiken är primärt långväga, interregional med stora städer som målpunkter. Denna trafik återfinns primärt längs de stora infrastrukturstråken och mellan de större städerna. Trafiken bidrar starkt till regionens utveckling och är ömsesidigt beroende och kompletterar den offentligt organiserade trafiken.

I de interregionala relationerna finns också trafik inom Östergötland som bedrivs av andra regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det finns också trafik som Region Östergötland är delägare av som exempelvis det storregionala tågsystemet som upphandlats genom Mälardalstrafik.

Den av Region Östergötland offentligt organiserade trafiken återfinns över hela Östergötland. Utöver detta bedrivs särskild kollektivtrafik genom kommunernas och Region Östergötlands försorg. Den har andra målgrupper och bedrivs med starkare individfokus än den allmänna trafiken.

Genom det helägda bolaget Östgötatrafiken erbjuder Region Östergötland olika trafiklösningar för olika målgrupper i olika geografier. Nedan beskrivs trafiken detaljerad i linje- och infrastrukturbeskrivningar. De återfinns i de olika bokslut och årsredovisningar som årligen skrivs fram.

Kollektivtrafiksystemet är under ständig utveckling, och behöver så vara, för att uppnå de högt satta målen som beskrivs i detta regionala trafikförsörjningsprogram. I kommande kapitel redovisas trafiksystemets utveckling och framtida roll i regionen.

Trafik till och igenom regionen

I Östergötland finns ett stort utbud av interregional trafik att ta del av. Trafiken utförs med såväl buss som tåg och drivs till övervägande del av kommersiella trafikföretag. Viss trafik utförs genom samarbete mellan en regional kollektivtrafikmyndighet och trafikföretag.

Kommersiell trafik

Av den kollektivtrafik som kommer till och igenom Östergötland är en stor del kommersiell och består av både fjärrtåg och långdistansbussar. För resor mot de tre storstadsregionerna Stockholm, Malmö och Göteborg är det mesta kommersiell trafik.

En omfattande fjärrtågtrafik körs längs Södra stambanan med möjlighet att via såväl Katrineholm som Nyköping nå Stockholm under stora delar av dygnet. I Katrineholm kan byte även ske till tågtrafiken på Västra stambanan för resor mot Örebro, Värmland och orter i Västra Götaland. Även söderut, mot Skåne och Öresundsregionen finns ett stort utbud av resmöjligheter.

Kollektivtrafik av interregional karaktär finns även i form av busstrafik genom länet längs såväl E4 som E22. Denna trafik körs ibland på samma sträckor eller stråk som fjärrtågtrafiken men det finns även busstrafik som har andra målpunkter, direktbusstrafik till Skavsta och Arlanda är ett exempel.

Den kommersiella trafiken redovisas årligen av Region Östergötland i rapporten *Allmän trafikplikt regionala kollektivtrafikmyndigheten Östergötland*.

Det offentliga interregionala trafiken

Även de offentliga aktörerna, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, organiserar trafik över länsgränserna. Antingen enskilt eller genom samarbetsorganisationer.

På tågsidan finns interregional trafik på sträckan Mjölby – Örebro – Borlänge – Gävle. Huvudman för trafiken är Tåg i Bergslagen som genom upphandlad operatör trafikerar sträckan inom Östergötland med ett lågt utbud av turer i vardera riktningen på vardagar. På helgerna är omfattningen på trafiken något lägre.

Trafiken är upphandlad av de regionala kollektivtrafikmyndigheter som gemensamt äger Tåg i Bergslagen. Trafiken erhåller statligt stöd som syftar till att knyta Bergslagen i huvudsak till att i Mjölby erbjuda goda bytesmöjligheter med fjärrtågtrafiken till/från södra Sverige.

På Tjustbanan (Linköping – Västervik) och Stångådalsbanan (Linköping – Kalmar) bedriver Kalmar Länstrafik, genom upphandlad operatör, tågtrafik. Trafiken är i första hand anpassad för interregionala resor som i Linköping ansluter till framförallt långväga tågtrafik mot Stockholm eller Malmö. Region Östergötland har träffat en överenskommelse med Region Kalmar län (Landstinget i Kalmar) om biljettgiltighet för Östgötatrafikens biljetter på sträckorna inom Östergötland.

Som delägare av Mälardalstrafik AB och genom särskilda avtal tillsammans med Länstrafiken Sörmland är Region Östergötland med och finansierar länsöverskridande tågtrafik på sträckorna Norrköping – Västerås – Sala (trafiksystem UVEN) och Norrköping – Nyköping – Stockholm (trafiksystem Nyköpingsbanan). För Östergötlands del motiveras deltagandet främst av ett intresse att säkra resmöjligheterna mellan Östergötland och **Storstockholm samt Katrineholm/Nyköping** och vidare.

Andra regioners trafik

Även andra regionala kollektivtrafikmyndigheter bedriver trafik in i Östergötland. Ofta gäller det enskilda busslinjer som har målpunkt i en av Östergötlands gränslandskommuner. En komplett lista på detta redovisas årligen i rapporten *Allmän trafikpakt regionala kollektivtrafikmyndigheten Östergötland*.



Trafiken inom Östergötland

Östgötatrafikens system

I dagsläget finns cirka 150 linjer i Östgötatrafikens system, som angör ungefär 2 000 hållplatser. Systemet innefattar tågtrafik, spårvagnstrafik, busstrafik samt anropsstyrda lösningar på landsbygd och för skärgården. Sammantaget utgör Östgötatrafikens system ett av de största i Sverige. Framförallt sker resandet i de starka regionala stråken – så som med Östgötapendeln – eller i städernas motsvarigheter. Trafiken bedrivs fossilfritt och i Norrköping är stor del av stomlinjetrafiken elektrifierad genom spårvagnsdrift.

Trafiken benämns olika men kan delas in i sin funktion och sin geografi. Geografi handlar om exempelvis stadstrafik, regional stråktrafik eller landsbygdstrafik. När det gäller funktion kan man tala om systemets stomlinjer eller servicetrafik. Nedan sker en övergripande beskrivning av trafiken uppdelat i funktion och geografiska plats.

Stommen i kollektivtrafiken

Grunden i kollektivtrafiksystemet är de så kallade stomlinjerna. Innebörden av en stomlinje är funktionen i samhället och inte dess geografiska utbredning eller fordonstyp. Dessa linjer utgör den tyngsta och mest stabila, långsiktiga och attraktiva trafiken. Trafiken bidrar i störst omfattning till att uppfylla målen i detta program. Den regionala och kommunala fysiska planeringen ska primärt se till stomlinjerna om man önskar öka andelen hållbara resor.

Östgötapendeln

Den regionala pendeltågtrafiken, Östgötapendeln, utgör stommen i det samhällsfinansierade östgötska kollektivtrafiksystemet. Den är Östgötatrafikens enskilt största linje med över fyra miljoner resor per år. Östgötapendeln körs på det statliga järnvägsnätet och trafikerar sträckorna Norrköping – Motala och Mjölby – Tranås med mellanliggande stopp i Kimstad, Lingham, Linköping, Vikingstad, Mantorp, Mjölby, Skänninge samt Boxholm.

Region Östergötlands tågstrategiska målbild för 2040 beskriver inriktningen för hur regionen ska möta östgötarnas framtida resandebehov med tågtrafik. Fokus i målbilden ligger på Östgötapendelns framtida roll och utveckling.

Starka busstråk

Där tåg inte finns erbjuds istället en snabb, rak och högattraktiv busstrafik. I första hand kommer den regionala stombusstrafiken vara expressbusstrafik som bedrivs mellan större orter eller till särskilt viktigt målpunkter.

Tillsammans med Östgötapendeln skapar ett antal expressbusslinjer ett regionalt stomlinjenät som erbjuder snabba pendlingsmöjligheter mellan i första hand regionens större orter. Expressbusstrafiken körs i första hand på regionala resrelationer där det inte finns möjlighet att köra tågtrafik, men förekommer även som komplement till Östgötapendeln på vissa resrelationer.

Städernas stomlinjer

I länets tre stora städer, Linköping, Norrköping och Motala körs en stadstrafik som innehåller såväl stomlinjer mellan stadens olika delar som linjer av mer lokal och serviceinriktad karaktär. Kollektivtrafiklinjerna i dessa städer binds samman i strategiska knutpunkter med tidtabellsanpassningar som säkerställer goda bytesmöjligheter mellan linjerna inom stadens kollektivtrafiknät men även med regiontrafikens linjer.

Kompletterande trafik – olika trafiklösningar för olika uppdrag

För att nå uppsatta mål, behövs trafik utöver stomlinjer, som bygger upp ett kollektivtrafiksystem i hela länet. Stomlinjerna kompletteras med annan trafik i så väl utbud som i geografisk yttäckning. Den kompletterande trafiken möjliggör ytterligare resmöjligheter för andra resrelationer och ändamål.

Kompletterande trafik i starka stråk

I de starka stråken, kommunala så väl som regionala, bedrivs en kompletterande trafik parallellt med stomlinjerna. Den kommungränsöverskridande trafiken körs till stor del i stomlinjenätets stråk men med en tätare uppehållsbild, en större yttäckning, som medför längre restider.

Kompletterande trafik i städerna och tätorterna

I vissa av länets mindre kommunhuvudorter, Finspång, Mjölby, Åtvidaberg, Vadstena och Kisa, körs en tätortstrafik av i huvudsak servicelinjekaraktär. Medan trafiken i till exempel Mjölby består av ett par linjer är trafiken i Kisa begränsad till endast en linje.

Trafik på landsbygden och skärgården

Landsbygdstrafiken består till största delen av busstrafik som körs inom en kommun. Kommungränsöverskridande trafik finns även på vissa svagare stråk och då nästan uteslutande med utformning för att tillfredsställa skolelevernas resbehov.

I den östgötska skärgården körs skärgårdstrafik med båt, trafiken förbinder de bebodda öarna i skärgården med fastlandet. Skärgårdstrafiken är helt anropsstyrd men ingår som en del i regionens kollektivtrafiksystem och samordnas med övrig kollektivtrafik. Under perioder med besvärliga isförhållanden som omöjliggör trafik med båt, utförs skärgårdstrafiken med svävare. På grund av dessa farkosters begränsade kapacitet har folkbokförda på öarna förtur vid resebeställningar under dessa perioder.

I den glesa geografin erbjuds Närtrafik. Denna typ av trafik är anropsstyrd och möjliggör kollektivt resande för serviceresor. Genom Närtrafiken erbjuds kollektivtrafik i hela länet, om än genom olika produkter och villkor. Stomlinjerna finns där största målstyrning är möjlig, och underlaget är som störst, medan Närtrafik är ett finmaskigt komplement i regionen. Närtrafik är därför att betrakta som servicetrafik och inte inriktad för att möjliggöra arbets- eller studiependling.

Geografisk tillgänglighet

Geografisk tillgänglighet kan ses som en beskrivning av hur "lätt" trafikanter kan nå till exempel stadens arbetsplatser, service, rekreation etcetera. Geografisk tillgänglighet för kollektivtrafiken beskriver hur tillgänglig dagens kollektivtrafik är, och vilken tillgänglighet kollektivtrafiken i sin tur skapar i samhället. En god tillgänglighet i kollektivtrafiken ökar möjligheten att konkurrera med bilen. Den geografiska tillgängligheten kan mätas på olika sätt, till exempel gångavstånd till hållplats, restid, restidskvot och turtäthet.

Kartan i bild 13 visar hur lång restiden är med bil respektive kollektivtrafik till något av resecentrum i Linköping eller Norrköping. För kollektivtrafiken används restiden till hållplatserna i nuvarande linjenät, medan bilen har hela vägnätet att tillgå. För kollektivtrafiken ingår endast linjer med ett utbud som möjliggör resa för arbete eller studier.

Varje punkt i kartan motsvarar en hållplats i kollektivtrafiknätet. Färgen på punkten visar hur lång

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND ▷ 2030

KOLLEKTIVTRAFIK I ÖSTERGÖTLAND

restiden är till resecentrum i Linköping eller Norrköping med kollektivtrafik från den aktuella hållplatsen. Som framgår av kartan nås närområdet till respektive stad med en restid upp till en halvtimme. Även restiden mellan Norrköping och Finspång understiger en halvtimme med kollektivtrafik. Med Östgötapendeln nås betydligt längre sträckor än med buss.

De färgade fälten visar restiden till resecentrum i Linköping eller Norrköping med bil. Som exempel visar de gröna fälten hur långt man kommer med bil på en halvtimmes körning. I kartan syns tydligt att restiden är betydligt kortare med bil än med kollektivtrafik, undantaget är Tranås som trafikeras av Östgötapendeln.

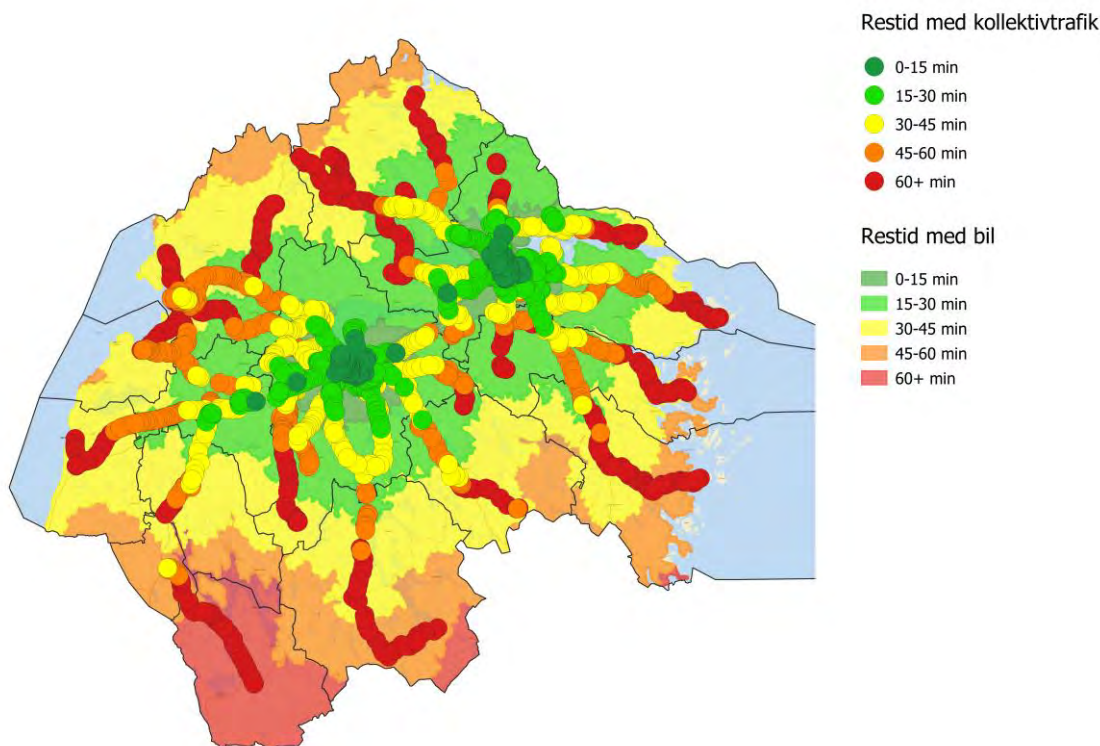


Bild 13: Räckvidden för resor med kollektivtrafik respektive bil med målpunkt resecentra i Linköping eller Norrköping (Östgötatrafiken, Trafikverket 2019).

Ett annat mycket använt mått på kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är restidskvot. Med restidskvot avses hur restiden med kollektivtrafik förhåller sig till restiden med bil. En restidskvot som är lika med 1 innebär att resan med kollektivtrafik tar lika lång tid som med bil. Restidskvoter över 1 innebär således att resan med kollektivtrafik tar längre tid än motsvarande resa med bil.

I Östergötland varierar restidskvoten stort mellan olika reserelationer. I de regionala stråken har reserelationer som trafikeras av Östgötapendeln den bästa restidskvoten, med en variation mellan 0,5 och 1,2. I de övriga regionala stråken, som trafikeras med buss, varierar restidskvoten mellan 1,0 och 1,9.

Vid i stort sett samtliga undersökningar kommer turtätheten upp som en av de viktigaste faktorerna att förbättra för att locka nya kunder till kollektivtrafiken. Turtäthet kan också sägas vara en av de viktigaste kvalitetsfaktorerna för hur tillgänglig kollektivtrafiken är. En hög turtäthet minskar väntetiden och därmed den totala restiden, samtidigt som det gör

kollektivtrafiken mer flexibel att resa med. En förutsättning för hög turtäthet är ett stort resandeunderlag.

På kartbilden nedan har hållplatser med hög turtäthet, där tillgängligheten till kollektivtrafiken och därmed även samhällets olika funktioner bedömts som god, getts en grön färg. Hållplatser med få turer medför en sämre tillgänglighet och markeras med röd färg

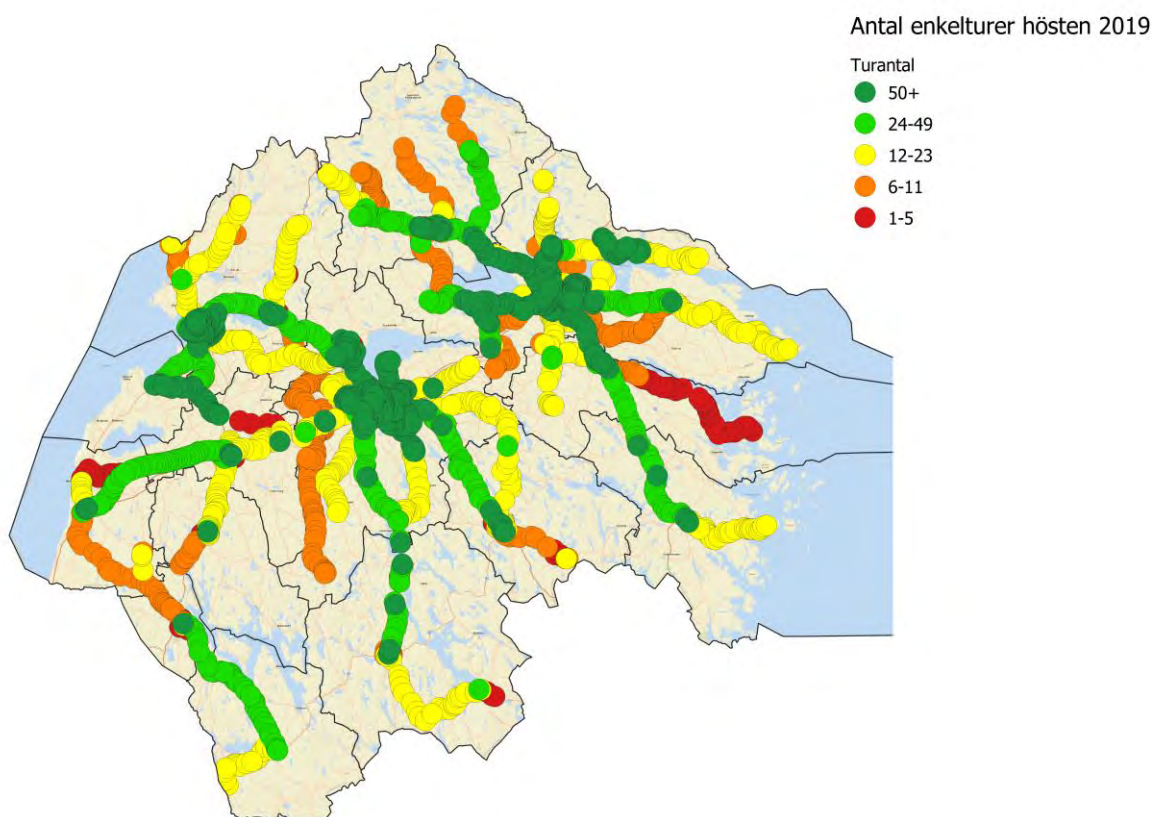


Bild 14: Antal enkelturer per vardagsdygn för respektive hållplats (Östgötatraffiken 2019).

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Funktionsnedsättning definieras som en partiell eller total nedsättning av en fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga, eller en kombination av dessa. För att kollektivtrafiken ska kunna sägas vara tillgänglig för alla kundgrupper måste trafiken anpassas utifrån de funktionsnedsattas särskilda krav och behov. Inom Region Östergötland **fokuseras tillgänglighetsarbetet på åtgärder som anpassar kollektivtrafiken för funktionshindergrupper som avser syn-, hörsel-, rörelse- samt kognitiva nedsättningar.**

Fordonsflottan i den allmänna kollektivtrafiken i Östergötland håller hög nivå avseende anpassning för personer med nedsatt rörelsefunktion. **Från och med 2020 byts stora delar av fordonsflottan ut vilket möjliggör för förbättringar avseende audiovisuella hållplatsutrop i fordonen som ett led i ökad tillgänglighet.**

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser sker löpande i tätorterna. På hållplatser längs landsbygdsvägnäten ligger ansvaret oftast på Trafikverket och här sker arbetet i en långsammare takt. **Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatslägen i det prioriterade nätet eller hållplatser med 20 påstigande**

eller fler per dag, uppgick 2018 till knappt 58 procent. Mellan 2018 och 2019 har andelen ökat med 6,5 procentenheter, merparten av de hållplatser som svarar för denna ökning ligger på de kommunala vägnäten.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser kommer även fortsatt att fokusera på hållplatser i tätorter, större bytespunkter samt vid andra strategiskt viktiga punkter såsom sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden och skolor. På landsbygden fokuseras tillgänglighetsanpassningen i första hand på hållplatser med stort resande i de starka stråken.

I Östergötland finns en etablerad samverkan med funktionshinderrörelsen för att öka kunskapsöverföring och medverkan i utvecklingsarbeten kring en ökad tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken.

Särskild kollektivtrafik

Trafiksystemet med allmän kollektivtrafik kompletteras med ett system för särskild kollektivtrafik. Till skillnad från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla resenärgrupper, är särskild kollektivtrafik en trafikform som endast erbjuds till den, som på grund av funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att nyttja den allmänna kollektivtrafiken. Den särskilda kollektivtrafiken består av färdtjänst, kommunöverskridande färdtjänst och riksfärdtjänst. Även den särskilt upphandlade skolskjutstrafiken är en trafikform som bara erbjuds vissa kundgrupper och som i vissa sammanhang brukar tas med i begreppet särskild kollektivtrafik.

Ansvar för den särskilda kollektivtrafiken och särskilt upphandlade skolskjutsar ligger enligt lagstiftningen på kommunerna. Kollektivtrafiklagen ger dock kommun som så önskar möjlighet att lämna över detta ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Östergötland har nio av länets kommuner (från och med

sommaren 2020) valt att på detta sätt lämna över ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Sex av dessa kommuner har även lämnat över ansvaret för skolskjutstrafiken. I samtliga fall är det ansvaret för planering, upphandling och drift som lämnats över, medan myndighetsansvaret för tillståndsgivningen behållits inom kommunen.

Förutom den från kommunerna överlämnade trafiken ansvarar Region Östergötland även för den särskilda form av färdtjänst över kommungräns, kommunöverskridande färdtjänst, som sedan 1990-talet finns i Östergötland.

Färdtjänst

Färdtjänst beviljas efter individuell prövning enligt lag om färdtjänst och riksfärdtjänst med anledning av en funktionsnedsättning som är mer varaktigt än tre månader. Beslut om färdtjänst fattas av den kommun man är folkbokförd i.

I Östergötland finns även kommunöverskridande färdtjänst, som passerar minst en kommungräns. Den kommunöverskridande färdtjänsten omfattar även vissa resor som går in i grannlän, i likhet med vissa busslinjer i den allmänna kollektivtrafiken.

Kommunerna är enligt lag skyldiga att tillhandahålla inomkommunal färdtjänst och riksfärdtjänst för sina invånare medan det är valfritt att erbjuda kommunöverskridande färdtjänst.

Kollektivtrafiklagstiftningen ger kommunerna möjlighet att lämna över ansvaret för färdtjänsten till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Östergötland har Boxholm, Linköping, Mjölby, Motala, Norrköping, Vadstena, Valdemarsvik, Åtvidaberg och Ödeshögs kommuner valt att låta Region Östergötland ta hand om färdtjänsten. Det ansvar som kommunerna överlämnat avser planering, upphandling, drift och uppföljning av färdtjänsten medan samtliga kommuner valt att även fortsättningsvis behålla ansvaret för tillståndsgivningen.

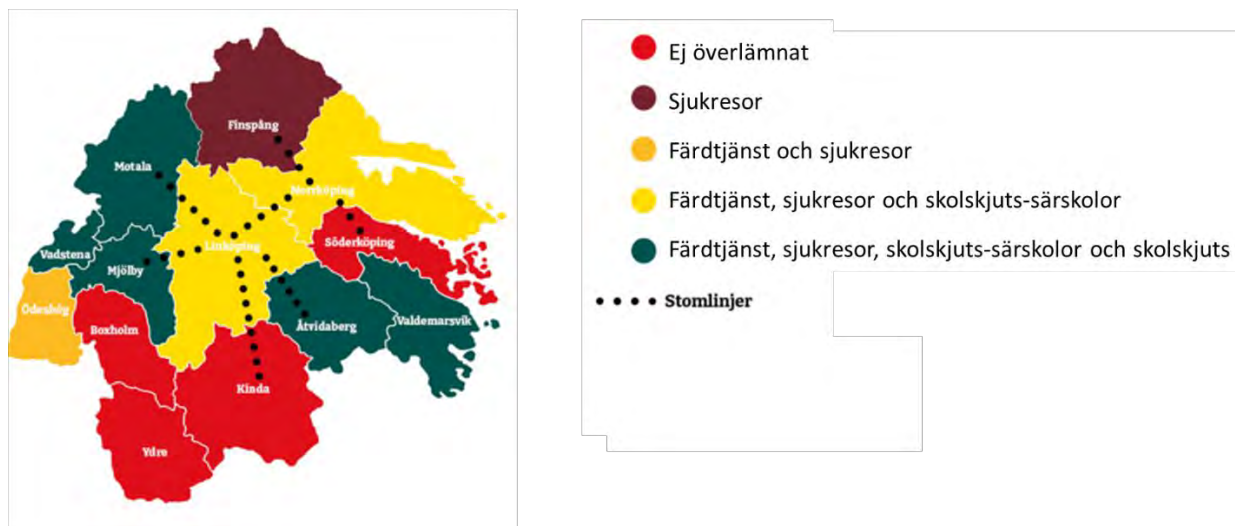


Bild 15: Kommuner som lämnat över ansvaret för särskild kollektivtrafik (Östgötatrafiken 2019).

Region Östergötland har, med stöd av 3 kap 2 § i kollektivtrafiklagen, i särskilt bemyndigande till AB Östgötatrafiken, överlämnat befogenheten att planera, upphandla, teckna avtal om samt samordna färdtjänst och övriga tjänster exempelvis beställningscentral för beställning av resor. Östgötatrafiken ansvarar på uppdrag av Regionen även för motsvarande uppgifter avseende den kommunöverskridande färdtjänsten.

Prissättning för resor med färdtjänst fastställs i särskild

ordning av Region Östergötland, kopplat till regelverket för färdtjänst och sjukresor.

Färdtjänstberättigade personer har möjlighet att resa inom färdtjänstområdet under dag- och kvällstid, alla veckans dagar. De kommuner som har kvar den inomkommunala färdtjänsten i egen regi har sitt eget regelverk avseende till exempel prissättning och tider.

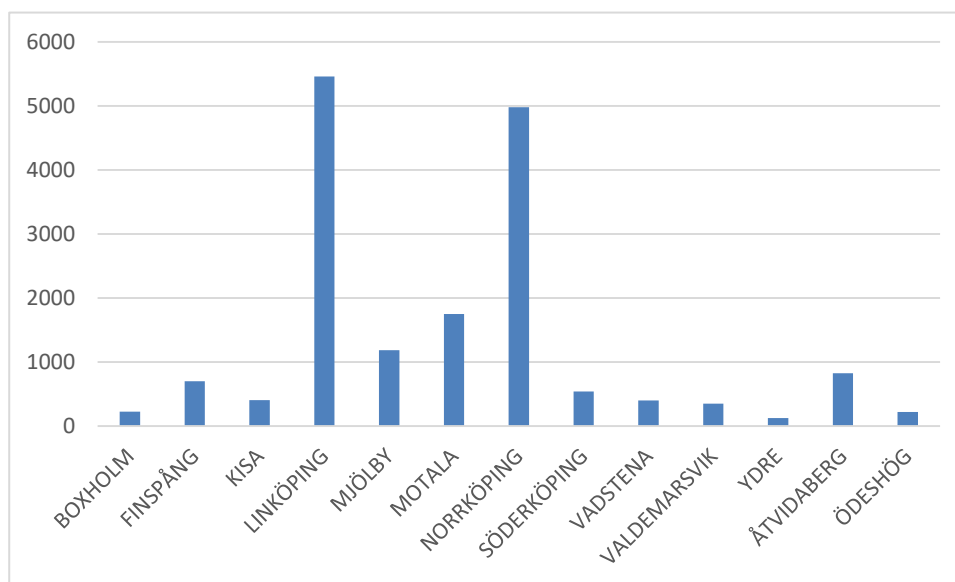


Bild 16: Antalet personer med färdtjänstillstånd i Östergötlands kommuner 31 januari 2020. (Källa: Östgötatrafiken)

Sjukresor

I Östergötland har den som på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning och därmed inte kan använda sig av allmänna kommunikationer möjlighet att beställa en sjukresa via Östgötatrafikens beställningscentral. Regler för när man är berättigad till sjukresa finns på Region Östergötlands hemsida.

Skolskjuts

För de kommuner som lämnat över sin skolskjuts ansvarar Östgötatrafiken på samma sätt som för färdtjänsten. För skolskjuts kan dock inte tillståndsgivningen överlämnas till annan part utan ligger alltid hos kommunerna. Man kan välja att lämna över all skolskjuts eller delar av den. Linköping och Norrköping har till exempel enbart valt att lämna över skolskjuts för särskoleelever.

Samhällsnytta

För att åstadkomma ett effektivt resursutnyttjande är målsättningen att en resa i den särskilda kollektivtrafiken så långt detta är möjligt, med hänsyn till särskilda villkor i de kundernas legitimering, ska samordnas med andra resor. Sådan samplanering görs genom att färdtjänst både inom och mellan kommunerna samplaneras med sjukresor. En sådan samplanering blir möjlig när utförandet av trafiken upphandlas gemensamt genom Östgötatrafikens försorg och resorna beställs genom Östgötatrafikens beställningscentral. Att verka för samordnade resor är ett sätt att använda samhällets resurser på ett effektivt sätt.

Miljöpåverkan

Utsläpp

Kollektivtrafiken ger, liksom biltrafiken, upphov till både lokala utsläpp som påverkar den lokala luftkvaliteten och utsläpp som medför global påverkan på klimatet. Kollektivtrafiken är trots sina utsläpp positiv ur miljösynpunkt då den kan ersätta resor som annars skulle ske med bil och därmed orsaka betydligt större utsläpp.

Den högst prioriterade miljöfrågan är klimatförändringarna som är en av vår tids största utmaningar. Inte minst gäller det inom transportområdet eftersom transporterna står för en stor del av utsläppen av de klimatpåverkande gaserna.

Storleken på klimatpåverkan som transporter ger upphov till beror på mängden trafik samt vilken typ av drivmedel som används. I Östergötland har ett strategiskt och målmedvetet arbete bedrivits för att ersätta de fossila drivmedlen med fossilfria alternativ. Satsningen har resulterat i att Östergötland ligger i framkant när det gäller att minska klimatpåverkan från kollektivtrafiken. Sedan 2009 har de klimatpåverkande utsläppen minskat med nästan 90 procent per kilometer. Från och med juni 2019 kör alla fordon i både den allmänna och särskilda kollektivtrafiken på fossilfria drivmedel.

Östgötapendeln som utgör stommen för kollektivtrafiken i regionen och en trafik som ständigt utvecklas drivs med el från förnyelsebara källor. Även spårvagnarna i Norrköping drivs med el från förnyelsebara källor. Spårbunden trafik är därmed ett av de mest miljövänliga sätten att resa på.

Sedan tidigt 1990-tal har Östergötland gjort stora satsningar på biogas och idag kör samtliga fordon som är stationerade i någon av de tre största tätorterna på biogas. Från juni 2019 kommer 20 elbussar att introduceras i stadstrafiken i Linköping och Norrköping.

En begränsning med biogas som drivmedel är behovet av infrastruktur för tankning av gasfordonen. Utanför de stora tätorterna har därför utvecklingen inriktats på användande av flytande fossilfria drivmedel. Två typer av sådana drivmedel används idag i Östergötland, RME och HVO. Båda drivmedlen är möjliga att använda i fordon med vanliga dieselmotorer och ställer därför inte krav på nya fordon. Såväl biogas, RME som HVO har mycket god klimatnytta och minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser med mellan 60-90 procent.

Utsläppen av de lokala luftföroreningarna från bussar har minskat avsevärt i takt med strängare utsläppskrav. Lagkrav reglerar utsläpp av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid, partiklar och ammoniak. När det gäller nya bussar så har de knappt mätbara utsläpp av de lokala luftföroreningarna. Genom att ställa ålders- och utsläppskrav på fordonen i samband med upphandling minimeras utsläppen. Introduktion av elbussar innebär att de lokala utsläppen från kollektivtrafiken i princip helt kan elimineras.

Energieffektivitet

Kollektivt resande är generellt sett mer energieffektivt än om motsvarande resor genomförs med egen bil. Med en snabb och attraktiv kollektivtrafik som tillmötesgår kundernas resbehov kan en överflyttning av resorna ske från privatbilism till kollektivtrafik. Optimering av fordonsplaneringen innebär att fordonen kan utnyttjas så effektivt som möjligt vilket tillsammans med hög beläggning i fordonen medför ett energieffektivt resande.

Energieffektiviteteten i fordon varierar med olika typer av motorteknik. De biogasdrivna bussarna har generellt sett en högre energiförbrukning än motsvarande dieseldrivna bussar eftersom motortekniken skiljer sig åt. Även om det under senare år finns gasdrivna bussar på marknaden med lägre drivmedelsförbrukning, har de gasdrivna bussarna fortfarande en relativt sett hög energiförbrukning. Eldrivna bussar har en betydligt högre energieffektivitet än bussar som drivs med förbränningsmotorer. En eldriven buss kan med samma mängd energi köra motsvarande tre gånger så långt som en buss med dieselmotorteknik. Inte bara fordonet påverkar energiåtgången, den varierar också med typ av trafik, liksom körsätt och fordonsmodell.

Buller

Kollektivtrafiken, liksom övrig vägtrafik, orsakar vissa störningar i form av buller. Omfattningen av bullerstörningarna påverkas av omfattningen på trafiken och trafikens utformning, men även av omgivningens utformning. En minskad andel biltrafik till förmån för kollektivtrafiken kan bidra till en lägre bullernivå, under förutsättning att det buller bussen orsakar inte är avsevärt mycket högre än det buller en bil orsakar.

Utvecklingen av ny teknik som till exempel eldrivna bussar innebär att bullerproblemen från kollektivtrafiken i princip helt kan elimineras. **Detta är särskilt värdefullt i städer och i andra tätbebyggda områden.** För att minimera bullerstörningarna från kollektivtrafiken bör ett nära samarbete med kommuner ske vid planering av nya bostäder och skolor. Genom att ställa krav på service och underhåll av fordonen kan ökade bullernivåer i takt med fordonens stigande ålder undvikas. För att ytterligare minska bullret från kollektivtrafiken är det viktigt att prioritera underhåll och utveckling av trafikinfrastruktur.



Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik

Kollektivtrafikens roll för Östergötlands utveckling

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att uppnå politiskt satta samhällsmål. För att vara ett verktyg mot ett hållbart transportsystem behöver kollektivtrafikens utveckling gå i linje med de regionalt uppsatta målen. Behoven är stora både för att klara en ökad befolkning, ett ökat resande och för att nå mål om ökad marknadsandel. Utvecklingen i samhället innebär förändrade resmönster och resandebehov och då måste även trafiksystemet förändras. Förväntningarna på kollektivtrafiken som en central del i framtidens hållbara transportsystem är höga.

Strukturbildande i samhällsplanering

Kollektivtrafiken har beröringspunkter med samhällets övriga delar på flera håll, inte minst i bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. Stadsplaneringens fokus har förändrats under de senaste decennierna. Tidigare byggdes städerna för biltrafik medan det idag är en högre prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik, åtminstone i städernas centrala delar. Samtidigt finns motverkande krafter i form av externa handels-etableringar, växande förorter och geografiskt vidgade arbets- och bostadsmarknader.

En utbyggnad av bostäder, arbetsplatser och skolor som koncentreras till platser som är tillgängliga med kollektivtrafik främjar en energieffektiv och resurssnål utveckling i Östergötland. Med en sammanhållen bebyggelse skapas goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska uppfattas som långsiktig och stabil. Det ska vara möjligt för invånare att planera var man vill bo och arbeta/studera utifrån ett fast trafikutbud. En förutsättning för detta är att kollektivtrafiken ges en strukturerande roll i samhällsplaneringen. Genom att kollektivtrafiken, liksom de övriga trafikslagen, samplaneras med bebyggelseutvecklingen skapas en fungerande helhet. Där det är möjligt ska kollektivtrafiken underlätta en

samhällsutveckling där bebyggelseplanering och attraktiva livsmiljöer kan ske med kollektivtrafiken i centrum. Detta kräver en tydlighet mellan denna regionala och kommunala nivån i den fysiska planeringen.

Hur kommunerna planerar den fysiska miljön har stor betydelse för kollektivtrafikens möjlighet att utvecklas. Med bostäder och verksamheter i lägen som ligger nära stationer och hållplatser kan kollektivtrafiken i högre grad konkurrera med bilen. En tätare bebyggelse innebär ett högre resandeunderlag och ger därmed bättre förutsättningar till en god kollektivtrafikförsörjning än vad en gles bebyggelsestruktur gör. För att möjliggöra en tät stadsbebyggelse ställs krav på lägre bullernivåer hos fordon som trafikerar stadens gator. Kollektivtrafiken kan sägas bidra positivt i bullerproblematiken genom att den resulterar i att färre bilar trafikerar stadens gator. En fortsatt elektrifiering av kollektivtrafiken har stora förutsättningar att ytterligare minska bullernivåerna och bidra till attraktivare stadsmiljöer.

En viktig aspekt när det gäller att ge kollektivtrafiken en strukturbildande roll i samhällsutvecklingen är att säkerställa dess framkomlighet. Även om framkomlighetsproblemen framförallt finns i de stora städerna drabbas ofta hela regionen när kollektivtrafiken inte kommer fram. En situation där framkomlighetsproblem medför att en alltför stor del av regiontrafikens tidtabellstid ligger inne i de stora städerna gör trafiken mindre attraktiv för pendlingsresor. Ett trafiksystem som däremot byggs upp med prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet förbättrar trafikens restid och därmed även dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Både städerna och deras omland tjänar på ökad framkomlighet för kollektivtrafiken. I städerna genom bättre stadsmiljöer, och för omlandet genom förkortade restider. Majoriteten av östgötarna påbörjar eller avslutar sina resor i någon av de två stora städerna i länet. Regionen som helhet har därför stor nytta av god framkomlighet för kollektivtrafik.

Samverkan för måluppfyllelse

Olika organisationer har olika mål även om de ofta är snarlika och går i samma riktning. För att säkerställa en gemensamt önskad samhällsutveckling krävs en djupgående samverkan.

I Östergötland är länets alla tretton kommuner tillsammans med bland annat Trafikverket viktiga samverkanspartners för Region Östergötland när det gäller att skapa goda infrastrukturella förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling. Förutom sambanden inom regionen har Östergötland även starka samband med grannregionerna, framförallt med Stockholmsregionen, men även med övriga Mälardalen, Jönköpings och Kalmar län. Dessa samband blir starkare i takt med att arbetsmarknadsregionerna utvidgas och kollektivtrafiksystemet byggs ut för att möjliggöra ökad pendling.

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik krävs ofta insatser från flera samverkanspartner, liksom forum för samverkan och samarbete där kollektivtrafiken tidigt kommer in som en del i bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. I Östergötland är Region Östergötland och länets kommuner överens om att även om det formella ansvaret för stora delar av infrastrukturplaneringen ligger på kommunerna, har Region Östergötland ett behov av information och möjlighet till tidig påverkan.

Region Östergötland ska därför tidigt i processerna beredas möjlighet till insyn och medverkan i kommunernas bebyggelse- och infrastrukturplanering. För framgång i ett sådant samarbete krävs en samsyn mellan Region Östergötland och kommunerna kring kollektivtrafikens roll för regionens och städernas framtida utveckling och de behov och krav som följer med en sådan roll. Samsynen behöver sedan föras vidare hos alla parter och genomsyra allt planeringsarbete, både på översiktlig och mer detaljerad nivå. **Omvänt måste statliga organ och kommuner bereds insyn och medverkan i processen kring utveckling av kollektivtrafiken.**

Ett område som kräver samverkan från flera aktörer rör Östgötapendelns stationsorter som behöver utvecklas till tydligare noder i kollektivtrafiksystemet. Till exempel kan det för en ort där resandet stagnerar till följd av utebliven ortsutveckling, på sikt medföra svårigheter att försvara pendeltågstrafikering av orten. En förbättrad

samordning mellan Region Östergötlands kollektivtrafik- och infrastrukturplanering, kommunernas planering av bostadsförsörjningen samt övrig fysisk planering i regionen är här ett verktyg för att säkerställa en positiv utveckling och därmed även fortsatt trafikering.

Kollektivtrafikens rumsliga funktion och styrning

Kollektivtrafikens rumsliga inriktning ska ligga i linje med Region Östergötlands övergripande inriktning. Kollektivtrafiksystemet ska därför i första hand bidra till att skapa en sammanhållen region, i andra hand utveckla funktionaliteten mot Storstockholm och i tredje hand stödja ökad integrering mot närliggande nodstäder och regioner. På samma sätt ska kollektivtrafiken ta en aktiv plats i att integrera arbets-, studie- och bostadsmarknaderna.

Flerkärnig region

Det finns tydliga samband mellan funktionella regioners storlek och deras utvecklingskraft. Stora funktionella regioner har en större marknad vilket gynnar tillväxten. Östergötland är en relativt **rund** region med en hög befolkningstäthet i de centrala delarna och då främst i regionens tvåkärniga centrum Linköping – Norrköping. Regionens täta struktur och variation av tätorter med jämn utspridning över regionens yta, där reseavstånden mellan orterna är relativt korta, ger invånarna stora möjligheter att välja bostadsort och arbetsplats oberoende av varandra. Tillsammans ger detta regionen goda förutsättningar till fortsatt utveckling i riktningen mot en sammanflätad flerkärnig stadsregion.

En regional utveckling som baseras på en förstärkning av flerkärnigheten kräver att den geografiska tillgängligheten ökar i hela regionen. I ett flerkärnigt Östergötland spelar kollektivtrafiken en viktig roll för att koppla samman regionens olika delar och möjliggöra daglig arbets- och studiependling. Fritidsresandet ökar, både på kvällar och helger, vilket behöver uppmärksammas och bemötas i utvecklingen av Östergötlands kollektivtrafik.

Både ur ett kundperspektiv och ur ett samhällsperspektiv har åtgärder som syftar till att stärka integrationen mellan orterna inom regionen högsta

prioritet. En målsättning är därför att tätorter ska knytas ihop på ett ännu bättre sätt än idag med en kollektivtrafik som prioriterar restider och turtäthet. I de starka stråken där efterfrågan på kollektivtrafik är störst, ska resmöjligheterna byggas ut i takt med ökad efterfrågan.

Kollektivtrafiken ska ges en fast struktur så att kunderna lättare kan få en kännedom om resmöjligheterna. Exempelvis ska tidtabellen planeras utifrån principen om taktfasta avgångstider medan frekvensen på avgångarna avgörs av resandeunderlaget.

Regionens stora städer

Även i ett framtida utvecklat flerkärnt Östergötland kommer Linköping och Norrköping att vara starka regionala centrum för arbete, verksamheter, högre utbildning och viktiga knutpunkter för kommunikationssystemen. Med ett fördjupat samarbete skulle städerna tillsammans kunna bilda ett kraftfullt "lok" i regionens framtida utveckling. Hur ett sådant samarbete lyckas kan vara avgörande för hur väl Östergötland i framtiden lyckas bibehålla sin plats som en av Sveriges attraktivaste regioner att bo och verka i.

I takt med att befolkningen i regionens stora städer växer ökar även kraven på att kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det klarar av att tillfredsställa den växande befolkningens resbehov. Målsättningen att öka kollektivtrafikens marknadsandel samt det planerade byggandet av nya resecentrum, är andra faktorer som medför krav på omfattande åtgärder i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i städerna.

Fler invånare och en tätare stadsbebyggelse resulterar i att fler människor ska samsas om stadens ytor. I trafiknätet leder det till en ökad trängsel. Kollektivtrafiken, liksom gång och cykel, är mer yteffektiva färdmedel än personbilstrafik. Detta betyder att fler människor får plats att förflytta sig och vistas i en stad om fler väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken. För att använda städernas ytor på bästa sätt behöver prioriteringar av trafikslagen göras – alla trafikslag får inte plats överallt. Att prioritera kollektivtrafiken högre än bilen i städerna är en förutsättning för att minska trängseln och skapa en trivsam stadsmiljö. Med ny fordonsteknik kan miljöproblem i form av buller från kollektivtrafiken i

princip elimineras vilket ökar möjligheten att bygga tätare städer.

Kollektivtrafiken inne i städerna ska utvecklas utifrån ett tydligt stråktänk. Stadens olika delar ska knytas samman med en stomtrafik på tydliga gena kollektivtrafikstråk. Kollektivtrafiken i dessa stråk ska ges hög prioritet i förhållande till övriga trafikslag. Utanför de tunga stomstråken går kollektivtrafiken i en blandad trafikmiljö där de olika trafikslagen samselas och samsas om gatuutrymmet. Kollektivtrafikstråk med god framkomlighet och tydlig prioritet som garanterar regiontrafikens tillgänglighet till målpunkterna inom staden ska finnas.

Utöver Östgötapendeln som är den enskilt största linjen, sker idag mest resor i stadstrafiken. Resor som i sin helhet sker inom en linje inom staden. Men en betydande del av kollektivtrafikresorna är delresor i en längre reskedja där det sker byten mellan olika delar av kollektivtrafiken eller mellan olika trafikslag. Sådana kombinationsresor kan i en framtid komma att öka, med hänsyn till att resandet i ökad omfattning kommer att planeras ur ett hållbarhetsperspektiv. Städernas kollektivtrafiksystem behöver därför i högre grad innehålla utvecklade omstigningspunkter där byte kan ske mellan olika delar av stadstrafiken, mellan regiontrafik och stadstrafik, eller mellan kollektivtrafik och cykel.

Storregionalt sammanhang

Östergötland har med sitt strategiska geografiska läge, med kopplingar norrut till Storstockholm och Mälardalen och söderut till framförallt norra Jönköpings län, goda möjligheter till ett utvecklat samarbete i ett storregionalt perspektiv. Genom goda kommunikationer i stråket mellan Stockholmsregionen och vidare mot sydväst, ges Östergötland en strategisk plats i en vidgad arbetsmarknads- och tillväxtregion.

Region Östergötlands uppföljning av regionens utveckling visar att Östergötland blir alltmer beroende av den snabba ekonomiska utvecklingen i Stockholmsområdet. Redan idag är kollektivtrafiklösningar som möjliggör daglig pendling mellan Östergötland och Storstockholm av stor betydelse för Östergötlands fortsatta utveckling. Ytterligare utveckling av antalet dagligen resande kan med fördjupat samarbete leda till att Östergötland och

Stockholm på sikt utvecklas till en funktionell arbetsmarknadsregion för stora grupper av invånarna i de båda regionerna.

Vid prioritering av Region Östergötlands engagemang kring kollektivtrafiksystemets utveckling kommer åtgärder som syftar till integrering inom regionen i första hand. Därefter kommer åtgärder som syftar till att utveckla kommunikationerna mot Storstockholm. Utvecklingen mot Storstockholm är i framförallt inriktad mot Stockholm C som målpunkt.

För att möta det ökande behovet av resmöjligheter behöver Region Östergötland aktivt engagera sig i arbetet med att säkerställa möjligheterna till snabba, säkra resor med hög frekvens. I första hand bör säkerställandet av sådana resmöjligheter kunna ske genom kommersiella aktörers försorg.

I ett sådant arbete kan den framtida höghastighetsjärnvägen, Ostlänken, spela en avgörande roll. Den kapacitetsförstärkning av spårtrafiken mellan Östergötland och Stockholm som Ostlänken ger möjlighet till får inte äventyras genom att den mer långsamgående tågtrafik som idag trafikeras andra sträckningar på samma relation, eller delar av relationen, flyttas över till Ostlänken. Region Östergötland menar att inriktningen för trafikering av Ostlänken måste vara att kommersiella aktörer snarast efter färdigställandet börjar trafikera den nya järnvägssträckningen. Trafiken ska utföras med fordon anpassade för att fullt ut kunna tillgodogöra sig den restidsförkortning höghastighetsjärnvägens standard medger.

Som motprestation ska Region Östergötland erbjuda en regional och lokal trafik som med hög frekvens angör de nya resecentrum som till följd av Ostlänkens tillkomst kommer att byggas i Norrköping och Linköping. Vid skapandet av dessa resecentrum är tillgänglighet och kapacitet som motsvarar behoven och en utformning som garanterar korta övergångstider mellan de olika trafikslagen viktiga utgångspunkter. I såväl nuvarande som kommande länstransportplaner ska åtgärder som garanterar kollektivtrafikens tillgänglighet till de nya resecentrumen ges hög prioritet. **Detsamma gäller såklart även städernas stomlinjetrafik, vilka är viktiga för så väl stadens behov som de regionala resorna.**

En utökad region

Även om samarbetet kring åtgärder som förbättrar kommunikationerna mot Storstockholm ges högre prioritet finns också ett behov av samarbete med andra till Östergötland angränsande regioner.

Regionförstoring innebär ju inte bara att pendlingen ökar generellt, utan också att pendlingen sker över ökade avstånd, i varje fall om detta kan ske utan alltför stor uppoffring i restid. Pendlingstiderna kan därför sägas ha en avgörande förutsättning för en fungerande regionförstoring.

För att kollektivtrafik som syftar till att skapa möjligheter till dagligt utbyte med orter utanför Östergötland ska vara konkurrenskraftig med motsvarande bilresor behövs ofta en kollektivtrafiklösning som bygger på tågtrafik. De kostnader som följer med den typen av trafiklösning innebär att trafiken utifrån ekonomiska skäl endast kan motiveras på relationer där det finns ett förhållandevis stort resandeunderlag. **Tågtrafik är dyrt i investeringar och drift men kan också ge de största samhällsekonomiska vinsterna. För att nå mål om utökad region krävs så väl utbud och restider som kan attrahera pendlare. Detta ställer höga och svåra krav på Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik.**

För mer närliggande och oftast även mindre orter i angränsade regioner kan kollektivtrafiklösningar med busstrafik vara aktuella. På samma sätt som för kollektivtrafiken inom regionen ställs samma krav på sådan trafik avseende såväl kostnadstäckning som samhällsnytta.

Kollektivtrafiksystemet och dess utveckling

Ett system under utveckling

För att nå uppsatta mål, måste kollektivtrafiksystemet vara under ständig utveckling. En ökad befolkning, ökat resande med kollektivtrafiken, teknikutveckling och förändrad infrastruktur med mera ställer krav på en kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken för att möta nya och förändrade resbehov.

Både ett samhälle i förändring men också det faktum att kollektivtrafiken i dagsläget endast har 19 procent marknadsandel, innebär att kollektivtrafiksystemet måste attrahera en stor mängd som inte idag reser i systemet för målpuppfyllelse. Kollektivtrafiken befinner sig i en omvärld där det finns andra alternativ för resande. För att möta kundernas förväntningar måste kollektivtrafiken utvecklas i takt med att förväntningarna ändras.

Kollektivtrafikens utveckling kan ses genom olika samverkande perspektiv. Inte skilda från varandra men ibland olika i hur man arbetar med dem. Ur ett samhällsperspektiv är målet att öka kollektivtrafikens samhällsnytta, eftersom dess legitimitet bygger på att den till stor del är samhällsfinansierad. Kundperspektivet fokuserar på att öka kvaliteten. Grunden är att själva trafikprodukten måste hålla hög kvalitet, men många olika faktorer bidrar till kollektivtrafikens hela kvalitet och attraktivitet. Medan trafikperspektivet mer behandlar Östgötatrafikens inre processer för att hålla en effektivitet i trafiken, en hög effektivitet ökar kundnyttan och därmed samhällsnyttan.

Som beskrivet i kapitlet om Nuläget finns olika trafikkoncept, med olika funktion, fördelat över olika geografier. Trafiken måste i sina olika delar och funktioner anpassas olika utifrån sitt syfte och uppdrag, mot olika målnivåer, målgeografier, och målgrupper.

Storregional och interregional trafik

För de storregionala och interregionala resorna finns en stor del kommersiell trafik som bidrar med resmöjligheter med kollektivtrafik, både med buss och med tåg. Utöver att lösa efterfrågade resbehov så kan Region Östergötland fokusera på den av samhället bedömt behövd trafik, men som inte är affärsmässigt hållbar. Detta är på en samhällsnivå ett bra sätt att hantera skattekollektivets resurser.



Bild 17: Sverigeförhandlingens förslag till ny höghastighetsjärnväg

Ostlänken

Första etappen, Ostlänken, i en ny svensk höghastighetsjärnväg ska byggas. Projektet omfattar en helt ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg på den 15 mil långa sträckan mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen planeras för persontåg med hastigheter upp mot 320 km/tim och beräknas vara klar att börja trafikeras senast år 2035.

För resterande delar av höghastighetsjärnvägen, sträckorna från Linköping via Jönköping mot såväl Göteborg som Malmö/Köpenhamn, pågår arbeten för att utreda vilka sträckningar som är lämpligast. Även om någon tidplan för det arbetet inte är officiellt fastslagen så kommer färdigställandet ske efter detta programs målår.

Ostlänken innebär en kraftig förstärkning av spårkapaciteten på sträckan Östergötland – Stockholm. När de snabba persontågen flyttas till Ostlänken kommer det att bli mer plats på dagens befintliga spår till andra persontåg av mer regional karaktär samt till godståg. I ett första skede, när endast Ostlänken finns byggd, kommer spårkapaciteten vara högre norrut från Linköping än söderut. Risk finns att detta faktum till viss del kommer att begränsa möjligheten till en utökad och sammanhängande tågtrafik genom Östergötland.

Tillkomsten av Ostlänken kommer att innebära en kraftig ökning av antalet resenärer som kommer till eller reser från Linköping och Norrköping med tåg. Som en del av Ostlänkenprojektet ingår därför byggandet av nya resecentrum i båda städerna. Jämfört med idag kommer dessa nya resecentrum att få en något förändrad placering. Även om nuvarande planeringsarbete tyder på att stationslägena flyttas ut något från dagens stadskärnor bedöms stationerna fortfarande ligga kvar inne i städerna.

Att länets två största städer får resecentrum i nya geografiska lägen kommer att medföra behov av förändringar av städernas trafiknät, inklusive kollektivtrafiknäten. Anpassningar kan komma att behövas av såväl linjesträckningar som frekvensen som kollektivtrafiken trafikerar de nya resecentrumen. För att sådana anpassningar ska vara möjliga krävs dock att infrastrukturen, i form av vägar, gator, tillfarter och anläggningar för kollektivtrafikens behov med mera, utformas på ett sätt som säkerställer att kollektivtrafiken får god tillgänglighet till de nya resecentrumen.

Framförallt är det primärt den strukturerande stamlinjetrafiken som måste beredas tillräcklig med plats och tillgänglighet i denna planering.

Under programperioden kommer byggandet av Ostlänken och dess delprojekt inledas. Detta kommer påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. Tillsammans med Trafikverket och kommunerna kommer tillfälliga och kundvänliga trafiklösningar behöva skapas. Detta samtidigt om den långsiktiga trafikplanering pågår för när väl Ostlänken och nya resecentrumen är på plats.

I takt med att befolkningen reser allt längre sträckor för att komma till framförallt arbete och studier ökar även behovet av en väl fungerande storregional tågtrafik. Som delägare i Mälardalstrafik AB (Mälartåg) deltar Region Östergötland i att ha etablerat ett nytt gemensamt regionaltågssystem för Mälardalen. Genomförandet av den första etappen av Mälartåg skedde efter Citybanans öppnande. Det nya tågssystemet innebär strukturerad trafik med nya tågfordon, samt ett nytt prissystem för trafiken. Det nya pris- och produktsystemet, Movingo, är på plats och underlättar det interregionala resandet. Tågtrafiken kommer etappvis kontinuerligt utvecklas i enlighet med det arbete som sker inom det transportpolitiska samarbetet, "En Bättre Sits" som inom Region Östergötlands tågstrategiska arbete.

Med Region Jönköpings län finns ett avtal som löper till och med år 2025 som innebär att Östgötapendeln även trafikerar Tranås i Jönköpings län. Avsikten med avtalet är att Tranås ska fungera som bytespunkt där resenärer som vill resa vidare bortom Tranås ska kunna byta mellan Östgötapendeln och Jönköpings eget tågtrafiksystem, Krösatågen.

Region Östergötlands avtal med Region Kalmar län (Landstinget i Kalmar) innebär att Östergötland fram till och med år 2021 svarar för medfinansiering av den tågtrafik som Kalmar Länstrafik bedriver på sträckorna Linköping – Kalmar respektive Linköping – Västervik. Östergötlands medverkan i trafiken kan ses som en variant på ett så kallat "Köp av platser" avtal.

Region Östergötlands inställning är att de ingångna avtalen med Jönköping respektive Kalmar ska fullföljas. För perioden efter giltighetstiden för nuvarande avtal krävs förnyade ställningstaganden. Inför sådant ställningstagande kommer behovet av aktuell trafik och

trafikens medverkan till uppfyllelsen av målen i trafikförsörjningsprogrammet att behöva utredas.

Under detta programs period kan det bli aktuellt med fler och förändrade avtal med olika parter för att tillgängliggöra och utveckla kollektivtrafiken som finns inom regionen.



Kollektivtrafiken i Östgötatrafikens system

Där det inte bedöms finnas kommersiell eller annan trafik som kan leda mot måluppfyllelse kan Region Östergötland välja att lägga så kallad trafikplikt. Det betyder att det offentliga åtar sig att bedriva den trafik man anser behövs, eftersom den då anses allmännyttig. Region Östergötland kan erbjuda en attraktiv trafik, men det är i slutändan upp till den enskilda individen att faktiska välja det erbjudandet.

Den offentligt finansierade kollektivtrafiken spänner över hela regionen men gör detta på olika sätt. Trafiksystemet bygger på olika trafikkoncept, som har olika uppdrag och olika tyngd. Viss trafik är mer av servicekaraktär och är mer yttäckande. Annan trafik är regionalt och kommunalt strukturerande stomlinjer, kring vilka olika samhällsfunktioner kan planeras. Med dessa stomlinjer kan alla typer av resor ske. Det är på dessa stomlinjer som majoriteten av resorna sker och den största samhällsnyttan genereras. Utvecklingen av dessa är centralt för att nå målen.

Det finns i dagsläget fortfarande trafik som i tillräcklig omfattning inte leder mot måluppfyllelse, så kallad lågeffektiv trafik, enligt *Riktlinjerna för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken*, som Region Östergötland beslutat om. Omdaning av denna

trafik är också viktigt för att systemet som helhet ska lyftas. Ökad effektivisering av kollektivtrafiksystemet är viktigt för att kunna frigöra resurser för att kunna göra ett bättre system, det vill säga att effektivisera för ökad samhällsnytta.

Trafiken och dess uppdelning enligt funktion, geografi och andra relevanta aspekter sker via riktlinjer och strategier hos Östgötatrafiken.

Stommen i kollektivtrafiken

Det framtida kollektivtrafiksystemet måste i ännu högre grad än dagens system utformas så att trafiken uppfattas som långsiktigt hållbar och vara ett verkligt alternativ till bilen. En attraktiv och konkurrenskraftig regional kollektivtrafik kan skapas genom att trafiken byggs upp utifrån ett trafikkoncept som bygger på ett stråktänk där **den utpekade stomtrafiken** är överordnad och strukturerande.

Med utgångspunkt i stråktänket skapas starka stomlinjer som binder samman regionens stora orter. Stomlinjerna trafikeras med snabb och frekvent kollektivtrafik som ger ett ökat attraktionsvärde och en ökad konkurrenskraft. I strategiska omstigningspunkter ansluts en samordnad och mer yttäckande inomkommunal trafik, linjelagd eller anropstyd. Omstigningspunkterna utmed pendlingsstråken kan genom vidareutveckling av möjligheten till kombinationsresor stimulera fler pendlare att resa kollektivt. Vid utformning av dessa punkter ska säkerställas att resenärer kan ta sig dit med bil, cykel eller till fots och parkera på ett tryggt och säkert sätt innan resan fortsätter med kollektivtrafiken.

Stomtrafiken kommer vara den strukturbärande kollektivtrafikens främsta inspel i den regionala och kommunala fysiska planeringen. Både mellan och inom kommuner, i städerna samt inom regioner. En stomlinje är alltså en stomme i så väl samhällsplaneringen som i trafiksystemet. Stomlinjerna är få till antalet men står för en stor del av resandet i trafiksystemet och dess samhällsnytta.

Östgötapendeln

Pendeltågets roll som stommen i regionens kollektivtrafiksystem ska behållas. Kapacitetsbristen på Södra stambanan medför att det är **stora svårigheter** att utvidga Östgötapendelns trafikeringsområde eller att trafikera fler stationer inom nuvarande trafikeringsområde. Tillkomsten av Ostlänken kan komma att förbättra kapacitetssituationen på delar av Östgötapendelns trafikeringsområde, vilket kan medföra att möjligheterna till att trafikera ytterligare stationer förbättras.

En fortsatt satsning på högkvalitativ kollektivtrafik med tåg förutsätter att modellen för Trafikverkets kapacitetstilldelning på järnvägen utvecklas. En situation där det är naturligt att tågtrafik planeras enligt konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall måste skapas. Inriktningen från Region Östergötlands sida är att Östgötapendeln även i framtiden körs med ett utbud som **likt dagens upplägg, om än att både trafikerade sträckor och kapacitet kan behöva ändras.**

Starka busstråk

Snabb busstrafik kompletterar Östgötapendeln och körs i första hand som stomtrafik på sådana starka relationer mellan **större regionala orter** och regionens centrala del som inte trafikeras av Östgötapendeln. Den snabba busstrafiken kan också finnas som komplement till tågtrafiken på relationer med stora generella resandeunderlag eller där det finns stora resandeunderlag mellan specifika målpunkter som inte trafikeras av Östgötapendeln. Den snabba busstrafiken har få hållplatsstopp mellan ändpunkterna för att erbjuda en så kort restid som möjligt och därmed vara konkurrenskraftig i jämförelse med bilen. Tidtabellen byggs **med fördel** upp enligt konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall där resandeunderlaget styr **utbudet. Denna typ av trafik ska dock med utgångspunkt köras regelbundet på alla veckans dagar och över året.**

Förutom de starka regionala stråken finns många starka stråk, geografiskt belägna inom en enskild kommun, som behöver trafikförsörjas med väl utbyggd kollektivtrafik. Trafiken i de här stråken kan på samma sätt som för de regionala stråken utgöras av en kombination av såväl snabb som mer långsamgående busstrafik. Vissa stadsnära stråk kan även ha en

kollektivtrafik av mer förortskaraktär där kravet på kort restid sätts något lägre till förmån för ett högre utbud.

Städernas stomlinjer

I regionens tre största tätorter: Linköping, Norrköping och Motala körs en stadstrafik med uppgift att tillfredsställa resbehovet såväl hos de boende i staden som de som vill använda stadens kollektivtrafik som del i en längre resa. På samma sätt som regiontrafiken byggs stadstrafiken upp utifrån ett tydligt stråktänk. I stråken körs en trafik som på ett snabbt och effektivt sätt knyter ihop stadens olika delar och målpunkter med hjälp av stomlinjer. **Även** stomlinjerna körs med en frekvens som styrs av resandeunderlaget **likt alla annan trafik.** Senast vid slutet av detta programs mållår, 2030, bedöms frekvensen i Linköping och Norrköping behöva vara så hög att resor på stomlinjerna kan ske tidtabellslöst.

På relationer inom staden med ett lägre resandeunderlag körs lokallinjer som är strategiska och väl utbyggda ansluter till stomlinjerna. **Dessa behöver pekas ut gemensamt med kommunerna.**

Kompletterande trafik - olika trafiklösningar för olika uppdrag

Samtidigt som stomlinjerna ska utvecklas och bli än mer strukturbärande, så måste den kompletterande trafiken utvecklas i sitt uppdrag. Detta både på ställen där det finns stomtrafik, och andra linjer i stråken bidrar med andra kvaliteter, och på de ställen där stomlinjer inte finns. Den kompletterande trafiken kan alltså vara både väldigt stark med högt resande, och "stomme i sitt stråk" men inte här pekas ut som en regional stomtrafik.

Kompletterande trafik i starka stråk

Som komplement till den snabba trafiken körs i de regionala stråken även en mer långsamgående busstrafik med tätare uppehållsbild. Restiden har i denna typ av trafik en lägre prioritet och syftet är i stället att bidra till ökad yttäckning i stråken. Under sådana tider då det totala resbehovet är lägre och trafikering med den snabbare busstrafiken därför inte kan motiveras, kan den här långsammare stråktrafiken överta rollen som huvudtrafik i stråken.

Kompletterande trafik i städerna och tätorterna stråk

I större kommunhuvudorter där resandeunderlaget **motiverar en trafikering, men** inte motiverar **omfattande** stadstrafik, **kan en** mer begränsad form av lokal kollektivtrafik, tätortstrafik, köras. Trafiken syftar i första hand till att erbjuda möjlighet till serviceresor. Om resandeunderlaget i orten, eller i kombination med inresandet till orten, så motiverar kan trafiken även omfatta vissa möjligheter till arbets- och studieresor. **Denna trafik kan ofta komma att vara anropsstyrd.**

Trafik på landsbygden och skärgården

På de delar av landsbygden, utanför stråken, där resandeunderlaget är svagare ska en mer anpassad trafik erbjudas. Trafiken är oftast linjelagd och kan i vissa fall kräva förbeställning. I första hand utformas trafiken för att tillfredsställa behovet av resor till arbete och studier samt servicebehov under dagtid. Under kvällar och helger är resmöjligheterna begränsade. Den här typen av trafik kan även fungera som matningstrafik till den snabba trafiken i stråken.

Även i de delar av länet där resandeunderlaget och resandet är så lågt att det inte är motiverat att köra linjelagd kollektivtrafik behöver ett rimligt utbud av hållbara resmöjligheter säkerställas. I områden utanför den linjelagda kollektivtrafikens upptagningsområde erbjuds Närtrafik, en särskild form av yttäckande anropsstyrd kollektivtrafik. Närtrafiken syftar i första hand till att möta behovet av resor för inköp, vårdbesök eller andra service- och sociala resor.

I områden med svagt resandeunderlag kan betydelsen av lokala lösningar öka. Här är det viktigt att uppmärksamma och vara lyhörd för **eventuella** initiativ för kollektivt resande från civilsamhället. **Ny teknik och nya lösningar inom exempelvis kombinerad mobilitet kan bidra till bättre förutsättningar att möta resandebehovet där resandeunderlaget är litet. Genom att följa utvecklingen inom området och ha god kunskap om resbehovet kan kollektivtrafiken utvecklas för att möta behovet av resor och samtidigt utvecklas mot uppsatta mål. Där kollektivtrafik endast kan ha en begränsad funktion för ett område, kan Region Östergötland använda andra verktyg inom sitt ansvarsområde för det aktuella områdets utveckling.**

Skärgårdstrafiken är idag, och bedöms under **överskådlig tid** förbli begränsad i sin omfattning.

Resandeunderlaget som de bofasta på öarna utgör bedöms inte öka i någon nämnvärd omfattning och förblir därmed på en nivå som dagens trafikomfattning klarar av att hantera. En kraftigt ökad satsning på besöksnäringen ute i skärgården skulle kunna förändra situationen och eventuellt motivera viss utveckling av trafiken.



Kvaliteter ur ett kundperspektiv

Kollektivtrafiksystemet ska utformas utifrån målsättningen att det ska upplevas enkelt att nyttja, både av befintliga och av presumtiva kunder. **Ur ett kundperspektiv måste kollektivtrafikens produktvärde öka, för både att befintliga kunder ska vara nöjda och resa mer. Men också för att få fler och nya resenärer, det vill säga öka marknadsandelen.**

Ur ett kundperspektiv är prisvärdheten central, det finns en "respriskvot" som bestämmer hur prisvärd kollektivtrafiken är relativt andra resalternativ. Trafiksystemets utformning och kvalitet, och erbjudna priser och produkter, är därför två sidor av samma värdering för någon att börja resa kollektivt. Enkelheten omfattar även, information, kundservice och möjligheterna för anskaffning av biljetter. Vid val av kanaler för, och utformningen av dessa tjänster ska en utifrån resandeunderlaget, tillfredsställande täckning i länet eftersträvas. **Digitala kanaler** ska vara den huvudsakliga källan vid planering och köp av resa.

Infrastrukturens roll, inte minst som attraktiva, trygga och säkra hållplatsmiljöer är en kvalitet i trafiksystemet som måste öka. Inte minst i stomlinjerna och deras mest frekvent nyttjade hållplatser. Där flera linjer kanaliseras i viktiga stomstråk krävs bästa möjliga framkomlighet.

Resan med kollektivtrafik är ofta endast en del av hela resan. För resenären är det centralt att möjligheten att kombinera kollektivtrafik med andra färdmedel förbättras. Den tekniska utvecklingen innebär betydligt bättre möjligheter för tillgång till digital information från olika källor. Samordningen förbättras också genom att innovativa lösningar som siktar mot resekort som upplevs som en tillgång till rörlighet och inte begränsas till kollektivtrafik.

Förutom en bra och snabb trafik kommer framtida resenärer att ställa högre krav på upplevelsen av och kring resan. Med en alltmer digitaliserad värld, inte minst genom den snabba utvecklingen av elektronisk och mobil kommunikation, följer större krav på aktuell och relevant information inför och under resan. Den mobila tekniken har minskat behovet av framförhållning och behovet av att planera resan på förhand. Framtidens resenärer förväntar sig en personligt utformad trafikinformation, helst i realtid.

Ur ett kundperspektiv finns en generaliserad restidskostnad. Hela resan måste vara attraktiv och generellt värderas byten i kollektivtrafiken som extra "dyra". Man värderar olika trafikslag olika, och olika delar av resan olika. Insikt om detta innebär att arbetet med att utveckla kollektivtrafiken måste ske i samverkan med andra aktörer som har påverkan på olika delar av resan. Trafiken måste utvecklas ur ett hela-resan perspektiv. Även bytestiden är en del av restiden och framtida resenärer ställer högre krav på utformning på bytespunkter. **Investeringar i infrastrukturen är därför ett viktigt område.** För att minska den upplevda restiden bör även bytestiden erbjuda kvaliteter för resenären, såsom tillgång till mobil kommunikation men också upplevelser som uppfattas positiva för kunden ur ett hälsoperspektiv.

En tydlig utveckling är att tid blir en mer begränsad resurs för en växande medelklass och att bristen på tid överskuggar bristen på pengar. Kollektivtrafiken kan möta detta genom att erbjuda kvalitativ restid som kan upplevas som nyttig ur resenärens perspektiv och användas för arbete, vila, socialt umgänge eller för att "lösa livspusslet", det vill säga planera och lösa praktiska uppgifter.

För kollektivtrafik i stadsmiljöerna spelar kommunerna den viktigaste rollen som huvudman för infrastrukturen och dess utveckling. Att resa med kollektivtrafiken

måste även upplevas som tryggt och säkert, inte bara ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det handlar även om att ingen ska välja bort kollektivtrafiken på grund av rädsla för att utsättas för hot och våld. **Ett gemensamt arbete för hela resan är vad som krävs för att göra resor med kollektivtrafiken trygga.**

Kollektivtrafikens kvalitet är av stor betydelse för att både locka nya resenärer och behålla de som redan reser. Om kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste kunderna vara trygga med att trafiken fungerar varje dag. En hög kvalitetsnivå på trafiken handlar om att trafiken utförs som planerat, det vill säga att kunden upplever en trygghet att trafiken "alltid rullar på" och att kunden kommer fram i tid. Vid störningar av trafiken är det viktigt med tidig och relevant information så att kunderna ges möjlighet att planera om sitt resande.

För att få en positiv reseupplevelse måste fokus vara på ett hela-resan-perspektiv. Alltifrån en god samverkan med kommuner för att säkerställa en god framkomlighet och attraktiv infrastruktur till ett bra samarbete med de trafikföretag som utför trafiken och därmed är de som faktiskt möter kunderna i trafiken.



Tillgänglighet för funktionsnedsatta

Regionens generella inställning är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Östergötland. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighetsanpassning, men fortfarande inom en rimlig och realistisk nivå, då det är en omöjlighet att möta alla särskilda behov. Hela resan-perspektivet ska vara vägledande för kollektivtrafik-

systemets utveckling även då det gäller tillgänglighetsanpassning. För att nå detta krävs att fordon, hållplatser, vägen till och från hållplatsen samt att kollektivtrafikens kringtjänster är anpassade till personer med olika typer av funktionsnedsättningar.

Med en ökad grad av tillgänglighetsanpassning i den allmänna kollektivtrafiken kan behovet av särskild kollektivtrafik minska. Möjligheten för en resenär, som är berättigad till särskild kollektivtrafik, att resa med den allmänna kollektivtrafiken på del av sin resa bör utvecklas.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning kommer att fokusera på att öka kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn-, hörsel- samt kognitiva funktionshinder. Anpassningsåtgärder som är nödvändiga för personer med någon form av funktionsnedsättning kan vara till glädje även för andra resenärer.

Utformningen av fordonen, den fysiska miljön samt andra kringtjänster ska utformas utifrån begreppet "Funktionell design" som har sin grund i att det skapa god funktionalitet för alla oaktat den enskilda individens förmågor.

Det saknas idag en nationell standard eller gemensamma riktlinjer för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning. En framtida nationell standard skulle underlätta en över hela landet likvärdig nivå på tillgänglighetsanpassningen.

Tillsammans med kommunerna i Östergötland fortsätter Region Östergötland arbetet med tillgänglighetsanpassning av i första hand hållplatser i tätorterna. Särskild vikt läggs vid hållplatser på stomlinjerna samt hållplatser vid strategiskt viktiga punkter som sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden, skolor, terminaler och resecentrum. Ökad fokus ska även läggas på hållplatser som trafikeras av kollektivtrafikens stomlinjer samt övriga hållplatser som har 20 eller fler påstigande resenärer per dygn.

I anpassningsarbetet är skapandet av korta avstånd för förflyttningar vid bytespunkter, plats för rullstol och rullatorer, visuella kontrastmarkeringar, akustisk vägledning, visuell information och symboler som kompletterar och tydliggör information viktiga åtgärder som bör genomföras.

Bussfordonen i det östgötska kollektivtrafiksystemet ska även fortsättningsvis vara av lågentré- eller låggolvsutförande. Inne i fordonet ska information kunna ges såväl visuellt som audiellt. Möjlighet ska även finnas att från fordonen i samband med fordons ankomst till hållplats ge adekvat utvändigt information till på hållplatsen väntande resenärer.

Vid utformning av kollektivtrafikens kringtjänster, som olika former av informationstjänster, system för planering och betalning av resan samt kundservice, ska krav och behov från personer med funktionsnedsättning ges ökad fokus.

Mål

Trafikförsörjningsprogrammet behandlar kollektivtrafiken på en övergripande nivå och fokuserar därför på vad som ska åstadkommas mer än på hur det ska göras. Ambitionen är att med utgångspunkt i **sex målområden** följa upp **tretton mål** som anger i vilken mån Östergötlands kollektivtrafik utvecklas i önskvärd takt och riktning.

Med **utgångspunkt** i de tre hållbarhetsperspektiven formuleras **verksamhetsidén**:

*Kollektivtrafiken – ett positivt sätt att resa.
För medborgaren, samhället och miljön.*

Med ledorden

- attraktivt och enkelt
- ett verktyg för en hållbar regional utveckling
- klimatpositivt resande

Utifrån **verksamhetsidén** har **sex övergripande målområden** identifierats, inom vilka Östergötlands kollektivtrafik ska utvecklas fram till år 2030. Målområdena är övergripande **och inom respektive område finns ett antal mål**. Målen är mätbara och följs upp årligen.

Målområdena anger inriktning för kollektivtrafikens utveckling

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel
- Fler nöjda kunder
- God geografisk tillgänglighet
- Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
- Klimatpositivt resande
- Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 32 procent år 2030.

En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa.

Kollektivtrafikens marknadsandel anger hur stor del av de motorburna resorna, **det vill säga exklusive gång och cykel**, som sker med kollektivtrafik. Ofta fokuseras det på att antalet resenärer inom kollektivtrafiken ska öka. Genom att istället fokusera på marknadsandel blir innebörden att själva resandet i sig inte behöver öka för att kollektivtrafiken ska ha en positiv utveckling. Det viktiga i sammanhanget är att kollektivtrafiken ökar i förhållande till biltrafiken, oavsett om det totala resandet ökar eller minskar.

Idag ligger kollektivtrafikens andel av de motorburna resorna på **19 procent** enligt den nationella undersökningen **Kollektivtrafikbarometern**.

MARKNADSANDEL	Nuläge	Målvärde 2030
Kollektivtrafikens andel av motorburna resor	19 %	32 %

Målvärdet för år 2030 på 32 procent avser den totala andelen av de motorburna resorna. I stadstrafiken förutsätts kollektivtrafiken även fortsättningsvis ha en högre marknadsandel än i landsbygdstrafiken.

Trots att antalet resor med kollektivtrafik ökar så minskar marknadsandelen. För en ökad marknadsandel krävs att kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ till resande med bil. Forskningen är samstämmig om att en attraktiv kollektivtrafik innebär kollektivtrafik som kan erbjuda hög turtäthet och restid som är relativt snabb i förhållande till bil. De årliga mätningarna i kollektivtrafikbarometern visar på samma resultat, snabb restid och hög turtäthet är det viktigaste för att öka resandet med kollektivtrafiken.

Fler nöjda kunder

Mål: Andelen nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken ska vara 78 procent år 2030.

Mål: Andelen nöjda kunder i den särskilda kollektivtrafiken ska vara 93 procent år 2030.

NÖJDA KUNDER	Nuläge	Målvärde 2030
Nöjd Kund Index, NKI	70%	78 %
NK- särskild koll	91 %	93 %

Nöjda kunder är en förutsättning för att behålla resenärer, men också för att locka fler att resa kollektivt. Nöjd Kund Index (NKI) som mäts för den allmänna kollektivtrafiken via kollektivtrafikbarometern är ett mått på hur nöjd kunden är med sin samlade erfarenhet av att resa med Östgötatrafiken. Nöjda kunder definieras som kunder som ger betyget fyra eller fem på en femgradig skala.

2019 års undersökning resulterade i ett NKI på 70 för Östergötlands allmänna kollektivtrafik. NKI påverkas av faktorer som såväl har med upplevelse av resan som med faktiskt utbud av resor. Viktigast för ett högt NKI är ett bra utbud av kollektivtrafik, närhet till hållplats för de vanligaste resorna samt att det upplevs som tryggt, enkelt och pålitligt att resa med kollektivtrafiken.

Det kan gå relativt enkelt att nå upp till en viss nivå på NKI, för att därefter bli svårare och mer kostnadskrävande. Med hänsyn till de ekonomiska ramarna som gäller, måste åtgärder i syfte att öka NKI till högre nivåer, vägas mot andra åtgärder som har fokus att öka marknadsandelen.

Andelen nöjda kunder i den särskilda kollektivtrafiken (NK-särskild koll) mäts via den nationella undersökningen Barometer för anropsstyrd trafik (ANBARO). Undersökningen baseras på ett urval av resenärer som blir uppringda dagen efter genomförd resa. Andelen nöjda kunder definieras som de som gett betyget fyra eller fem på en femgradig skala för det totala intrycket av sin resa.

Upplevd trygghet i kollektivtrafiken är en angelägen fråga för kunderna. Det är därför viktigt att följa hur tryggheten upplevs inom både den allmänna som den särskilda kollektivtrafiken.

I dagsläget mäts andelen nöjda kunder för resande i inomkommunal färdtjänst, kommunöverskridande färdtjänst samt sjukresor. Mätningen görs för samtliga kommuner som lämnat över särskild kollektivtrafik till Region Östergötland. NK-särskild koll redovisas som separata värden för respektive område, men kan även ses för länet som helhet. Målet är att andelen nöjda kunder i samtliga områden ska vara minst 93 procent.

God geografisk tillgänglighet

Mål: Minst 65 procent av befolkningen ska **erbjudas** minst 12 dagliga (vardagar) resmöjligheter i vardera riktningen till centrala Linköping eller Norrköping med en restid på maximalt 35 minuter år 2030.

GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	Nuläge	Målvärde 2030
Andel av befolkningen som med kollektivtrafik når centrala Linköping eller Norrköping inom 35 minuter, med minst 12 resmöjligheter i vardera riktningen per vardag.	59 %*	65 %

Not:* Nuläget kommer att uppdateras.

Kollektivtrafikens funktion att koppla samman regionens olika delar samt städers stadsdelar med varandra, bidrar till en ökad integration och en balans mellan olika befolkningsgrupper oavsett ålder och ekonomiska förutsättningar.

Restiden och turtätheten spelar en avgörande roll för hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i jämförelse med bilen. De stora pendlingsströmmarna i Östergötland har regioncentrumen i Linköping eller Norrköping som målpunkt. Kollektivtrafiken kan bidra till en hållbar utveckling av en integrerad region, genom att möjliggöra arbets- och studiependling, men också med förbindelser till kringliggande regioner.

Indikatorn "Geografisk tillgänglighet" avser andel av befolkningen som har en restid med kollektivtrafik på max 35 minuter till centrala Linköping eller centrala Norrköping, inklusive eventuella byten. Med ytterligare 10 minuters förflyttning nås en stor del av städernas målpunkter. Enligt den medborgarenkät som gjordes under september 2015, går det en gräns för acceptabel restid vid omkring 45 minuter vid pendling med den regionala kollektivtrafiken.

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Mål: Minst 75 procent av de regionalt viktiga orterna ska ha tillgång till minst 12 dagliga (vardagar) resmöjligheter i vardera riktningen med en restidskvot på högst 1,5 för resor till Linköping eller Norrköping år 2030.

Mål: Stadstrafikens medelhastighet i städernas centrala delar ska uppgå till minst 20 km/h år 2030.

Mål: Stadstrafikens medelhastighet i städernas yttre områden ska uppgå till minst 28 km/h år 2030.

Kollektivtrafik som på allvar kan konkurrera med bilen kräver både hög turtäthet och en restid som är attraktiv i förhållande till bilens. Restidskvot anger förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och restiden med bil. För kollektivtrafikresor där restidskvoten inte överstiger 1,5 har kollektivtrafiken goda möjligheter till en hög marknadsandel. Även hur ofta kollektivtrafiken trafikerar påverkar möjligheten att arbets- och studiependla med kollektivtrafik. För pendlingstrafik är det främst turtätheten under morgonen och eftermiddag/tidig kväll som är intressant.

Regionala målpunkter definieras enligt arbetet inom Strukturbild Östergötland som en plats eller funktion som spelar roll i ett regionalt sammanhang. I Östergötland pekas 25 tätorter ut som regionala målpunkter (bild 9). Regionala målpunkter samt tätorter med en befolkning på minst 1 500 invånare är områden

GOD KOLLEKTIVTRAFIK	Nuläge	Målvärde 2030
Andel av de regionalt viktiga orterna med en restidskvot på högst 1,5 för resor till Linköping eller Norrköping, med minst 12 resmöjligheter i vardera riktningen per vardag.	59 %*	75 %
Stadstrafikens medelhastighet i städernas centrala delar**.	17.5 km/h	20 km/h
Stadstrafikens medelhastighet i städernas yttre områden**.	25-27 km/h	28 km/h

Not: *Nuläget kommer att uppdateras.

** Målvärden för medelhastigheten kan komma att ändras när ny teknisk utrustning införs i kollektivtrafiken.

där kollektivtrafiken har bäst möjlighet att bidra ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. I dessa strategiskt viktiga orter bor 78 procent av regionens befolkning. Om Region Östergötland gör nya bedömningar av vilka orter som klassas som regionala målpunkter kommer formuleringen av detta mål att förhålla sig till det.

Resmöjligheter för resor mellan de aktuella orterna och Linköping eller Norrköping kan därför sägas utgöra ett mått på hur attraktiv kollektivtrafiken är i regionen.

I de större städerna blir ofta kollektivtrafikens medelhastighet lidande på grund av hänsyn till många andra intressen på gatornas begränsade ytor. Med målsättningen att kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar regional utveckling anges därför stadstrafikens medelhastighet som indikator för "God kollektivtrafik".

Klimatpositivt resande

Mål: De klimatpåverkande utsläppen från kollektivtrafiken ska vara högst 175 g/km år 2030*.

Mål: Energiförbrukningen för bussar i stadstrafiken ska vara högst 1,5 kWh/km år 2030*.

Mål: Energiförbrukningen för bussar i regiontrafiken ska vara högst 4,0 kWh/km år 2030*.

**Not: Målvärdena för energiförbrukningen utgår ifrån dagens trafik, de kan komma att justeras utifrån ny kunskap om energiförbrukning i framtida fordon. Målvärdena för klimatpåverkande utsläpp kan komma att justeras inför beslutsversionen utifrån uppdaterade beräkningsunderlag.*

MINSKAD KLIMATPÅVERKAN	Nuläge	Målvärde 2030
Klimatpåverkande utsläpp	194 g/km	175 g/km
Energiförbrukning för bussar i stadstrafiken	6,6 kWh/km	1,5 kWh/km
Energiförbrukning för bussar i regiontrafiken	3,3 kWh/km	4,0 kWh/km

För att minska klimatpåverkan från transporterna behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom övergång till fossilfria drivmedel, ett förändrat resande och utveckling av ny teknik. Kollektivtrafiken är ett av verktygen i omställningen mot ett hållbart transportsystem. Intentionen är att kombinera attraktiva och enkla resor med inbyggd hållbarhet.

Storleken på klimatpåverkan beror på vilket drivmedel som används. Påverkan på klimatet är också proportionell mot mängden drivmedel som nyttjas. I Östergötland är klimatpåverkan från den allmänna kollektivtrafiken relativt liten. Satsningen på fossilfria drivmedel och el från förnybara källor innebär att utsläppen från en resa med kollektivtrafik har minskat i stor omfattning.

För att ytterligare öka klimatnyttan krävs en fortsatt användning av fossilfria drivmedel med minsta möjliga klimatpåverkan. Östergötland ska fortsätta ligga i täten när det gäller fossilfria drivmedel och Region Östergötland kommer därför att följa utvecklingen av fordon och drivmedel. Tack vare att den allmänna kollektivtrafiken är fossilfri ges det goda förutsättningar och möjligheter att även den kommersiella trafiken kan drivas fossilfritt. Det är också nödvändigt att arbeta för att minska energiförbrukningen från fordonen.

I målvärdet förutsätts en lägre drivmedelsförbrukning samt energieffektivare fordon jämfört med idag. Som mått på klimatnyttan används utsläppen av klimatpåverkande gaser från kollektivtrafiken.

Övergången till en helt fossilfri kollektivtrafik har minskat kollektivtrafikens klimatpåverkan i hög grad. Men efterfrågan på fossilfria drivmedel har ökat stort och förväntas öka än mer både inom EU och på global nivå. Brist på fossilfria drivmedel med hög klimatnytta är en utmaning som transportbranschen riskerar att mötas av i en nära framtid. Krav på energieffektivitet är ett sätt att hushålla med resurser samt att frigöra fossilfria drivmedel för andra användningsområden.

Övergång till eldrivna bussar innebär betydligt högre energieffektivitet i kollektivtrafiken. Elektriska fordon är generellt betydligt mer energieffektiva än fordon med förbränningsmotorer. Utvecklingen av bussar, både globalt och inom Europa, är till stor del inriktad på elektrifiering. Elektrifiering av bussar har hittills varit inriktad på främst bussar för stadstrafik.

Eldrivna fordon är speciellt lämpliga för kollektivtrafik. Bussar i kollektivtrafik kör under en stor del av dygnet och med förutsägbar körsträcka. Det skapar förutsättningar för en hög nyttjandegrad av

MÅL

batterikapaciteten. Användning av eldrivna fordon i kollektivtrafiken skapar förutsättningar för ett optimalt utnyttjande av batteritekniken.

I Östergötland har stora investeringar och framgångar gjorts inom biogasdrift, och regionen ligger i framkant när det gäller transporter som körs på biogas. Biogas kommer även fortsättningsvis spela en betydande roll som drivmedel speciellt gäller det i den regionala trafiken där tillgång på flytande biogas skapar förutsättningar för biogas i ny typ av trafik.

I målvärdet förutsätts att hälften av trafiken utförs med eldrivna fordon och resten med biogas eller flytande

fossilfritt drivmedel. Som mått på energieffektivitet används energiförbrukningen per kilometer för busstrafik.

Kollektivtrafiken i Östergötland har redan idag mycket bra klimatstatus tack vare satsning på fossilfria drivmedel. Genom att jämföra klimatpåverkan från resor med kollektivtrafik med klimatpåverkan från motsvarande resor om ingen kollektivtrafik finns, får man fram kollektivtrafikens positiva påverkan på klimatet. Kollektivtrafiken bidrar till att utsläppen av klimatpåverkande gaser blir lägre än vad den varit utan kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är därför positiv ur ett klimatperspektiv – klimatpositiv.

Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Mål: Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser i stomtrafiken eller som har 20 påstigande eller fler per dag ska uppgå till 100 procent år 2030.

Mål: Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska uppgå till 100 procent år 2030.

Mål: Andel intresseorganisationer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet ska uppgå till 100 procent år 2030.

En viktig målsättning är att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla kundgrupper. Fordon och hållplatser, liksom vägen till hållplatser och stationer behöver anpassas till behovet hos personer med funktionsnedsättningar. Ur ett hela-resan-perspektiv behöver även icke fysiska delar inom kollektivtrafiken utformas utifrån funktionsnedsatta personers behov. Det handlar till exempel om trafikinformation och system för köp av biljetter. Likaså är personalens bemötande av stor vikt och samtliga aktörer måste ta sitt ansvar för att all kollektivtrafik, i så hög grad som möjligt, ska kunna bli tillgänglig för så många som möjligt. När det gäller tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafikens infrastrukturanläggningar som hållplatser, terminaler och stationer har staten (Trafikverket), Jernhusen och kommunerna ett stort ansvar.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser som trafikeras av stomlinjetrafik eller som har 20 eller fler resenärer per dygn ska prioriteras. I bilaga 1 listas hållplatser som uppfyller målet respektive inte uppfyller det utifrån Region Östergötlands definition av tillgänglig hållplats.

TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	Nuläge	Målvärde 2030
Anpassningsgrad av hållplatser i stomtrafiken och hållplatser med fler än 20 påstigande eller fler per dygn	58 %	100 %
Anpassningsgrad, fordon	100 %	100 %
Andel intresseorganisationer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet*	-	100 %

*Not: Beslutsversionen kommer att uppdateras med ett värde för nuläge.

Av de hållplatser som trafikeras av stomlinjetrafiken eller som har 20 eller fler resenärer per dygn var 58 procent tillgänglighetsanpassade 2019.

Anpassningsgraden i fordon är 100-procentig avseende låggolv, ramp och rullstolsplats.

Den ökade digitaliseringen innebär att god tillgänglighet för de olika digitala kanalerna blir allt viktigare. Lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler har införts. Kraven gäller tillgänglighet för webbplatser från hösten 2020 och tillgängliga appar från sommaren 2021.

Grundläggande tillgänglighetskrav avseende biljettsystemet är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå de olika typerna av försäljningskanaler.

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Målet syftar till att så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig innehållet, inklusive personer med funktionsnedsättning och personer med svenska som andraspråk. Det kräver ibland att nya sätt att kommunicera och förmedla information behöver utvecklas.

Strategier för utveckling av kollektivtrafiken

För respektive målområde anges strategier, vilka ger en inriktning och stöd i arbetet med att nå målen. Vissa av strategierna påverkar flera av målen och stödjer därmed flera målområden samtidigt. Strategierna beskrivs under det målområde som bedöms ha den mest direkta och starkaste påverkan av den aktuella strategin. Strategierna visar inriktningen genom att ge exempel på insatser och åtgärder i syfte att nå målvärdena för år 2030. Utöver de här upptagna strategierna kan det finnas ytterligare verkningfulla arbetsområden att lägga kraft på för att så småningom nå målvärdena.

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Öka integreringen mellan kollektivtrafik och samhällsplanering

Målet med en högre marknadsandel för kollektivtrafiken kräver insatser, både på längre strategisk nivå och i det kortare perspektivet. Genom att tidigt lyfta in kollektivtrafiken i samhällsplaneringen kan goda förutsättningar för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik skapas. Om kollektivtrafiken finns på plats från början vid byggnation av nya områden, kan ett hållbart resande direkt lanseras till dem som flyttar in. En ökad integrering mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering handlar också om att samplanera de olika transportsätten för att möjliggöra för en kombination av färdstätt. Exempel på det är att anlägga parkering för cykel och bil vid strategiska hållplatser. Hållplatser behöver nås via trafiksäkra och tillgänglighetsanpassade gång- och cykelförbindelser. Ett väl fungerande samarbete med kommunerna och Trafikverket är grundläggande för att stärka kollektivtrafikens roll i samhället, vilket motiverar en utveckling av samarbetsformerna.

Kollektivtrafikens stomlinjer ska fungera som strukturbärare i samhällsutvecklingen och är en tydlig referenspunkt för kommunernas planer och program.

För att kollektivtrafikens fulla potential ska kunna utnyttjas krävs samverkan på olika nivåer, på såväl politisk som på tjänstemannanivå. På en strategisk och regionalt övergripande nivå ska kollektivtrafikens utveckling ske i linje med de önskade rumsliga inriktningarna. Det är i dessa stråk som de långsiktigt bästa förutsättningarna finns för en samhällsutveckling där kollektivtrafikens roll är central. Det är därför helt centralt att fokus finns på målstyrd trafikutveckling i samverkan med berörda aktörer för att kunna nå ökade marknadsandelar. Trafiken behöver utvecklas i takt med samhällsutvecklingen, och påverka densamma.

Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan

För att utveckla kollektivtrafiken till ett mer attraktivt resalternativ behöver prioriteringar göras så att kollektivtrafiken byggs ut där det finns stort resandeunderlag och goda förutsättningar för att ersätta bilresor. Samtidigt behöver ett rimligt utbud av resmöjligheter för andra målgrupper säkerställas.

Det är ett högt utbud, korta restider och ett starkt hopbyggt system som lockar kunder till kollektivtrafiken. Genom att planera trafiken för att köras rakt, snabbt och ofta ökar chansen till höjd marknadsandel. En ökad tydlighet och enkelhet i kollektivtrafiksystemet, med starka stomlinjer, är en välkänd framgångsrik strategi. Att våga genomföra förändringar i denna riktning är en nyckel till goda resultat. Som en del av detta behöver även den trafik som idag inte leder mot måluppfyllelse omprövas.

Med ett hela-resan-perspektiv där administrativa gränser inte styr utformningen, och en samverkan mellan offentlig och kommersiell trafik, kan östgötarnas möjlighet till hållbara resor ökas.

Påverka för ändrade resebeteenden och positiva attityder

För att nå ett hållbart samhälle räcker det inte enbart med teknikutveckling, utan det krävs även ett förändrat resande jämfört med idag. Det handlar om att påverka

resan redan innan den har börjat, vilket görs genom ändrade attityder och beteendemönster. Beteendepåverkande åtgärder, även kallat Mobility Management, behövs för att öka kollektivtrafikresandet.

Arbetet inom Mobility Management har fram tills nu främst skett genom mjuka åtgärder inom kommunikation och information, primärt genom samarbeten med Region Östergötland och aktuell kommun. Ibland även genom direkt samarbete mellan bolaget och arbetsgivare och fastighetsägare.

För att lyckas med påverkansarbetet är det viktigt att följa utvecklingen inom exempelvis Mobility Management och anpassa organisation och arbetssätt utifrån det. Det är viktigt att se Mobility Management som ett naturligt verktyg i det dagliga arbetet och inte som en enskild aktivitet. Påverkansarbetet ska genomsyra hela verksamheten och omfatta åtgärder både på kort och på lång sikt och vara ett självklart verktyg för att locka fler och nya kundgrupper. Det måste vara enkelt och självklart att välja kollektivtrafiken. För att kunna påverka hur vi reser är det viktigt att förstå hur beteende och attitydförändring sker, både på individ och samhällsnivå. Det är även viktigt att ta vara på den forskning och utveckling som skett, främst inom områden som beteendekonomi och digitalisering.

Förbättra östgötarnas kunskap om kollektivtrafiken

En del i att locka fler bilister att välja kollektivtrafiken framför den egna bilen handlar om att öka kunskapen om kollektivtrafiken. Man behöver förstå hur kollektivtrafiken fungerar, vilket utbudet är och vilka fördelar det ger att välja kollektivtrafik framför den egna bilen, både på det individuella planet och för samhället som helhet. För att uppnå en bättre kunskap om kollektivtrafiken hos östgötarna behövs marknadsföring och informationsinsatser, både mer allmänna men framförallt riktade till vissa målgrupper. Det handlar om att informera befintliga kunder om förbättringar som görs inom kollektivtrafiken, men också om att informera potentiella kunder om kollektivtrafikens möjligheter. **Digitala kanaler för att nå östgötarna och Östgötatrafikens kunder ökar i relevans och kommer att spela en större roll i framtiden.**

Informationsinsatserna behöver kompletteras med ett mer kommunikativt förhållningssätt. Dialoger, samråd och förankring bidrar både på kort och lång sikt. På kort sikt genom att ren information och fakta sprids. På lång sikt bidrar ökad kunskap hos östgötarna till att marknadsandelen kan öka. Detta genom att kännedom ökar om vilket bra kollektivtrafiksystem som faktiskt finns på plats redan idag. Men också att kollektivtrafikens förutsättningar och roll, och därmed förväntningar på densamma, kan diskuteras. I slutändan kan det leda till nya, bättre trafiklösningar som ger fler och nöjdare kunder.



Fler nöjda kunder

Erbjuda prisvärda produkter

För att säkerställa att kollektivtrafiken har en stark position i framtidens Östergötland måste kunderna uppleva de fördelar som kollektivtrafikresandet innebär. Ett trafikutbud som erbjuder valmöjligheter, restider som ligger i närheten med bilens, fordon med hög komfort och säkerhet är några viktiga faktorer som kan bidra till valet av kollektivtrafik. Andra väsentliga påverkansfaktorer är tillgången till god information, enkla biljettköp och att resan upplevs prisvärd. Sammantaget utgör dessa faktorer grundläggande delar i kundens "hela resa" sett ur ett perspektiv där alla moment och förflyttningar under en resa beaktas.

Resbehovet och efterfrågan hos regionens invånare behöver kontinuerligt fångas upp för att utveckla

trafiken i rätt riktning. Genom årliga marknadsundersökningar samt dialog med olika kundgrupper tydliggörs en bild av kundernas resbehov som kan ligga till grund i kollektivtrafikens utvecklingsarbete. Utvecklingsarbetet ska också leda till att ge ett ökat mervärde för kunderna, med utgångspunkt i kollektivtrafikens fördelar. Omvärldsbevakning, för att fånga upp idéer och trender utifrån, bidrar med en framåtanda i utvecklingsarbetet. **Ökad kundkännedom och nya produkter kommer vara viktiga faktorer för att attrahera nya kunder. Företagsförsäljning, brutto- eller nettolöneavdrag eller kundportaler är exempel på insatser som kan bidra till fler och nöjdare kunder.**

Kollektivtrafikens kvalitet avgör betalningsviljan. Därför har de priser och produkter som erbjuds en stark koppling till själva trafiken. Utvecklingen av de båda måste gå hand i hand.

Tydlig och relevant information

Kollektivtrafiken ska vara pålitlig för att attrahera kunder, därför måste informationsinsatser vid störningar i trafiken vara både snabb, tydlig och relevant. Behovet är också stort av att möjligaste mån planera trafiken och behovet av information inför avbrott eller störningar, så kunderna hinner agera på informationen.

Om man känner sig osäker på var och hur man betalar för sin resa och vilken biljett man ska köpa kan man uppleva kollektivtrafiken som otillgänglig och krånglig. För att kollektivtrafiken ska bli ett mer naturligt val vid resor, behövs en enkelhet och tydlighet när det gäller zonindelning samt linje- och biljettutbud. Om detta upplevs som lättbegripligt och tillgängligt blir den inledande delen i en kollektivtrafikresa positiv vilket ger bättre förutsättningar för en positiv helhetsupplevelse.

Teknikutveckling inom, till exempel AI eller Machine-learning, innebär utökade möjligheter att analysera stora datamängder som skapas utifrån kollektivtrafiken, vilket kan bidra till en positiv utveckling inom information i olika former för kollektivtrafiken. Öppna data kommer spela en allt större roll i det nationella samarbetet att kunna till exempel söka kollektivtrafikresor över hela riket. Denna kommer också möjliggöra att fler tredjepartsleverantörer och forskarvärlden kan driva utvecklingen av fler nya digitala lösningar för trafikinformation.

Minska den upplevda restiden

Varje resa består av ett antal delmoment, vilka värderas olika av olika kunder. Kundernas värdering av olika resmoment påverkar vilka insatser som kommer ha störst effekt för att nå fler och nöjdare kunder. Ibland kommer det vara insatser i trafiken, ibland i priser och produkter, ibland i infrastrukturen. Summan är att hela resans upplevda restid måste minska för att öka kollektivtrafikens attraktivitet.

En fördel med att resa kollektivt istället för med egen bil är att det går att utnyttja restiden till något annat än att köra. Till exempel är möjligheten att arbeta, planera sin vardag och för avkoppling under resan värdefull för många pendlare. För att underlätta för arbete och studier under längre kollektivtrafikresor behövs till exempel tekniska hjälpmedel som eluttag och trådlöst nätverk ombord. Även utrymmet behöver vara stort nog för att möjliggöra arbete och studier under resan. Med en ökad generell komfort i fordonen ökar möjligheten att nyttja restiden på ett meningsfullt sätt. Även turtätheten påverkar den upplevda restiden. En hög turtäthet innebär kortare väntetid vid hållplats, vilket minskar den upplevda restiden.

Ur ett kundperspektiv ingår även kollektivtrafikens kvalitet i den upplevda restiden. För att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste kunderna uppleva trygghet i att trafiken fungerar varje dag. En hög kvalitetsnivå på trafiken genom att både arbeta proaktivt och vid oplanerade störningar säkerställer att trafiken utförs som planerat eller att kunden får kännedom om störningen i god tid. Så att kunderna upplever en trygghet att trafiken "alltid rullar på" och att man kommer fram i tid.

God geografisk tillgänglighet

Öka möjligheten till kombinerade färdvägar

Östgötarnas resbehov är stora, varierande och många till sitt syfte. Kollektivtrafikens roll är inte att lösa samtliga resandebehov ur ett individperspektiv. Den har dock stora och goda förutsättningar att vara ett starkt, tydligt och säkert komplement.

På totalen innebär det att kollektivtrafiken bör utformas som ett starkt komplement i östgötarnas resande. Med ökad tydlighet i vad, var och hur kollektivtrafiksystemet fungerar kan det fungera som ett löfte från samhället

att bidra till att lösa vissa resor. Kommunikationsinsatser måste ske parallellt med kollektivtrafikens utveckling. Rätt förväntningar på kollektivtrafiken ger förutsättning att använda den när man har möjlighet, så att en större del av sina motoriserade resor sker med kollektivtrafiken.

En resa består oftast av flera delresor. Möjligheterna att kombinera olika färdmedel måste därför bli bättre, sett ur kundens hela resas perspektiv. För att tillgodose resenärers olika behov är det av stor vikt att möjliggöra olika typer av kombinationsresor, där kollektivtrafiken är en naturlig del. Systemet av mobilitetstjänster är sannolikt en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor där kollektivtrafiken med sin höga kapacitet kopplas ihop med andra resätt som exempelvis bilpool, hyrbil, taxi, låncykel för att täcka resenärernas samlade efterfrågan på resor. Samlad information om alla trafikslag och enkel betalning är viktiga förutsättningar

Konceptet kombinerad mobilitet (mobility as a service, MaaS) omfattar en förändring i hur vi producerar och konsumerar persontransporter. Genom att köpa tjänster istället för produkter kan enskilda resenärer fylla sina transportbehov genom att välja mer miljövänliga och hälsosamma transportsätt som att åka kollektivt, cykla och promenera. För att lyckas inom området MaaS är det viktigt att öka kunskapen och att delta aktivt i olika projekt inom området för att förstå mer om de trender som driver utvecklingen, men även hur ekosystemet och dess delar fungerar.

För att öka möjligheten till kombinerade färdstätt finns en stor potential i samverkan med kommersiella aktörer när det gäller både planering av trafiken, öppna data och samarbeten kring betalstandarder. ResPlus-samarbetet är ett exempel på ett samarbete som finns på plats idag som kan tänkas utvecklas i både fler och nya former. Att samordna trafiken vid vissa platser, hållplatser, omstigningspunkter eller "mobilitetshubbar" förenklar samarbetet.

Under 2020 lanseras projektet "Linköping MaaS. Ett antal olika mobilitetsaktörer, där Östgötatrafiken är en viktig part, ska tillsammans bygga en användarvänlig digital plattform för ökat hållbart resande. Den här typen av projekt är viktig, både ur ett lärande men även, för kollektivtrafiken, ur ett varumärkesperspektiv. Projektet är ett brett samverkansprojekt där Linköpings kommun, VTI, Linköpings universitet, privata bolag inom

branschen, samt kommunala parkerings- och bostadsbolag medverkar.



Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

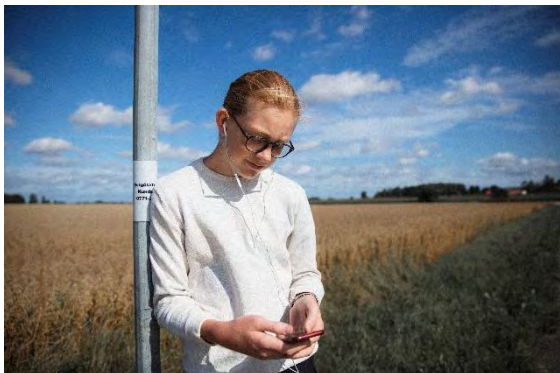
Minska den faktiska restiden

Restiden är en viktig faktor vid val av färdmedel. För att bli ett reellt alternativ för fler människor, måste kollektivtrafikens restid kortas. Kollektivtrafiken behöver konkurrera med bilen på flera plan, där den faktiska restiden är ett.

För att kunna nå hög kvalitet i kollektivtrafiken för både kundnytta och samhällnytta, är ökad framkomlighet en nyckel. I de starka pendlingsstråken där biltrafikflödet är högt kan kollektivtrafiken ges en hög konkurrensfördel genom att köra i egna körfält och på så sätt komma förbi bilarna vid köbildning. En sådan synlig fördel för de som reser kollektivt kan locka fler att ställa bilen och åka kollektivt istället. Kollektivtrafikens stomtrafik behöver ges utrymme i gatumiljön och prioriteras högre än biltrafik samt ha en egen linjedragning för att minska den faktiska restiden.

Varje minuts försening eller relativt långsammare restid kostar inte bara enorma summor i trafiken, utan minskar kraftigt attraktiviteten för att resa kollektivt. Här måste utvecklingen vändas, ju snabbare kollektivtrafik, desto effektivare resursutnyttjande vilket möjliggör för ett större utbud av trafik. Idag går dock trafiken oftast allt långsammare vilket minskar kollektivtrafikens attraktivitet. Här spelar kommunerna och staten nyckelroller för att skapa förutsättningar för fler att resa kollektivt.

Att minska den faktiska restiden innebär i praktiken att öka kollektivtrafikens hastighet. Utöver förbättrad framkomlighet kan det också uppnås genom strategiskt placerade hållplatser. Färre antal hållplatser med högre kvalitet är en väg mot att minska restiden och därmed öka hastigheten. Kunder är också generellt sett benägna att ta sig längre till en hållplats, om trafiken vid denna håller högre kvalitet.



Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur

Varje resa med kollektivtrafiken inkluderar besök på någon av de ungefär 2 000 hållplatserna i regionen. Trafikering och infrastruktur är hänger tätt samman och utveckling av den ena kräver förbättringar av den andra. Ur så väl attraktivitetsperspektiv, som ur ett trygghets- och säkerhetsperspektiv behöver kollektivtrafiksystemets hållplatser fortsätta att utvecklas. Prioriteringen bör ligga på hållplatser i stomtrafiken och för hållplatser med stort resande.

Samtidigt är det viktigt att ha en lägsta standard för de hållplatser som trafikeras. Det kan handla om att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till hållplatsen. Att i samverkan med berörda aktörer få hållplatserna integrerade i sin närmiljö, genom goda gång- och cykelkopplingar är därför helt nödvändigt. Färre men bättre hållplatser, som visserligen kan innebära längre gångavstånd till hållplatser men med bättre trafik är en framgångsrik strategi.

Pendelparkeringar och omstigningspunkter är exempel på utvecklad kollektivtrafikinfrastruktur. De stora städernas resecentrum behöver också en tydlig utveckling för att klara ett ökat resande liksom ett ökat antal fordon.

Utjämna resandet över dygnet

Att resandet med kollektivtrafik är ojämnt fördelat över dygnet är en stor utmaning som innebär flera negativa effekter för kollektivtrafikens attraktivitet. En stor del av

resandet sker under ett fåtal timmar på vardagarna under den så kallade peaktiden. Särskilt på morgontimmarna är resandet koncentrerat till en kort tidsperiod. Det finns två sätt att hantera utmaningen med peaktid, dels handlar det om att få till ett mer jämt resande över dygnet dels handlar det om att genomföra åtgärder som reducerar de negativa effekterna av ett högt resande under peaktiden.

Resor för arbete och studier ligger i fokus för kollektivtrafiken, vilket naturligt medför ett samlat resbehov under morgon och eftermiddag. Skolelever är en grupp som i stor utsträckning bidrar till ett högt peak-resande under morgonen. Genom att i samverkan med kommuner och andra aktörer med ansvar för skolor, arbeta för att förskjuta skolstarten så att den inte sammanfaller med arbetsresor finns stora möjligheter att få till ett mer jämt resande över dygnet. Även att arbeta för en större spridning av starttider för arbetsplatser kan ha positiva effekter. Särskilt intressanta är de offentliga arbetsplatserna och Region Östergötland som är en stor arbetsgivare som har en viktig roll att spela.

Att utnyttja fordon för olika trafikuppdrag under dygnet är ett sätt att mildra effekterna av peakproblematiken. Utformningen av närtrafiken i Östergötland bygger på det konceptet. Trängsel ombord på fordonen är en effekt som sänker attraktiviteten hos kollektivtrafiken, nyttjande av ny teknik som till exempel realtidsinformation som visar fyllnadsgraden i fordonen kan bidra till att kunden känner en större valmöjlighet och därmed en positivare upplevelse.

Klimatpositivt resande

God kunskap och omvärldsbevakning

För att minska klimatpåverkan från transporterna behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom fortsatt användning av fossilfria drivmedel, ett förändrat resande och utveckling av ny teknik. Kollektivtrafiken är ett av verktygen i omställningen mot ett hållbart transportsystem. Intentionen är att kombinera attraktiva och enkla resor med inbyggd hållbarhet.

För att nå målen inom miljöområdet är den offentliga sektorn en viktig part i omställningen och behöver ta ett

stort ansvar för att visa på möjligheterna, men också för att skapa förutsättningar för hållbara transporter. Den offentliga sektorn kan driva på utvecklingen genom att såväl ställa krav på hållbara resor inom den egna verksamheten, som vid upphandling av transporter. Kravställande i samband med upphandling av kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att åstadkomma kollektivtrafik med minsta möjliga klimatpåverkan.

För kollektivtrafik med bästa möjliga klimatnytta krävs god kunskap om teknik- och drivmedelsutvecklingen. Fortlöpande bevakning och omvärldsanalys samt kunskapsutbyte med kollegor i kollektivtrafikbranschen skapar en god kännedom om förutsättningar för fortsatt stor klimatnytta. Ett aktivt deltagande i forskning och innovationsarbete är inte bara viktigt för att öka kollektivtrafikens klimatnytta. Men drivkraften i detta gör att ett engagemang i dessa frågor är relevant inom samtliga verksamhetsområden.

Förbättra energieffektiviteten i kollektivtrafiken

Resandet i länet och i stora delar av omvärlden fortsätter att öka med en allt större efterfrågan på fossilfria drivmedel som följd. Om inte energieffektivisering sker kommer denna ökning leda till ett fortsatt alltid ökat behov av fossilfria drivmedel. På en samhällsnivå kan detta motverkas genom ökat resande med gång, cykel och i kollektivtrafiken. Även inom kollektivtrafiken behöver energieffektiviteten öka för att verkligen minska det totala behovet av energi. Genom att utveckla en energieffektiv kollektivtrafik så kan fossilfria drivmedel frigöras för användning inom andra sektorer.

Framförallt den eldrivna kollektivtrafiken, inte minst den spårbundna så som regionaltågstrafik har särskilt goda förutsättningar att vara ett mycket energieffektivt sätt att resa då energisnål teknik kombineras med hög resandekapacitet. Elektrifiering av bussfordonsflottan är ett exempel på energieffektiviseringar på så väl samhällsnivå som inom kollektivtrafiksektorn. För fortsatt elektrifieringen av bussar krävs tidig och fördjupad samverkan med flera aktörer, inte minst kring infrastrukturutbyggnad.

Energieffektiviteten hos kollektivtrafiken påverkas förutom av fordonsteknik av andra faktorer. Utbildning

av förare i sparsam körning och kontinuerlig uppföljning av drivmedelsförbrukningen är ett kostnadseffektivt sätt att minska energiåtgången. Planering av kollektivtrafiken för att minimera körsträckor utöver tidtabellen genom exempelvis väl placerade depåer är ytterligare en strategi för att öka energieffektiviteten. Det är också av betydelse för kollektivtrafikens energieffektivisering att det ställs krav på energieffektiva fordon i samband med upphandling av kollektivtrafiken.

Ur ett trafik- och kundperspektiv är det också viktigt med attraktiv kollektivtrafik kopplat till denna fråga. Kollektivtrafikens styrka i miljöområdet ligger i att många reser tillsammans, för att sänka energiåtgången per resa.

Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Samverkan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Arbetet för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning inom kollektivtrafiken har pågått under många år. Sedan några år har ett ökat fokus på tillgänglighetsfrågorna skett. Digitaliseringen i samhället har inneburit både ökade möjligheter, större behov och ökade utmaningar inom området. Region Östergötlands strategi för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken bygger på ett närmare samarbete med funktionshinderrörelsen. Samarbetet omfattar såväl övergripande som mer konkret utformning av kollektivtrafiken och kringtjänster mot mer målstyrd utformning.

Öppna data innebär ökade möjligheter att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Inom forskningsprojekt kommer öppna data att användas för digitaliseringslösningar för funktionsnedsatta. Fördelen med öppna data är att de gör det möjligt att skapa digitala tjänster så de kan användas på nationell nivå och utformade tjänster blir lika över hela landet.

Kollektivtrafikens ekonomi

Trafikekonomi

Den avtalade kollektivtrafiken finansieras med en blandning av skattemedel och intäkter som kommer från kundernas köp av biljetter för sina resor. Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt. Det innebär att varje skattekrona som satsas på kollektivtrafiken ska satsas där den ger störst effekt, skapa en kollektivtrafik som är attraktiv och relevant samt kan konkurrera med bilen som färdmedel.

Förutsättningarna för samhällets finansiering ges genom Region Östergötlands beslut om budget. För den del av finansieringen som sker genom kundernas köp av resor ger kollektivtrafikens prissystem och utbudet av olika typer av färdbevis grundläggande förutsättningar.

I Östergötland har, liksom nationellt, kostnaderna för den avtalade kollektivtrafiken **under en längre tid** ökat i en takt som inte motsvaras av ett ökat resande och intäkter i samma omfattning. Den uppkomna förskjutningen av balansen mellan å ena sidan samhällets och å andra sidan kundernas bidrag till finansieringen av kollektivtrafiken behöver återställas. Krav måste kunna ställas på att kunderna betalar hälften av kostnaderna för den höga samhällsservice ett kollektivtrafiksystem enligt trafikförsörjningsprogrammets mål och intentioner innebär.

En sänkning av subventionsgraden kommer dock inte att uppnås enbart genom åtgärder som ökar intäkterna. Det är i växelverkan mellan förändrat utbud, fler kunder och justerade priser som målet kan nås.

För att lyckas öka kundernas andel av finansieringen kommer det att krävas en fortsatt ökad satsning på den del av trafikutbudet som är konkurrenskraftigt jämfört med bilen. En utbyggd kollektivtrafik som på ett tydligt sätt byggs upp utifrån bilisternas behov och krav innebär att flera av de resor som idag sker med bil istället kan ske med kollektivtrafik. Samtidigt ökar en utbyggd kollektivtrafik av hög kvalitet även prisvärdheten relativt bilen. Detta kan motivera framtida prisjusteringar. Kollektivtrafikens prissystem och

färdbevisassortiment ska därför utformas på ett sätt som optimerar intäkterna.

Ambitionen att sänka subventionsgraden kommer även att kräva kontinuerliga effektiviseringar av trafiksystemet. Region Östergötlands generella krav på kostnadseffektiv verksamhet kräver kontinuerliga uppföljningar av såväl själva trafiken som organisationen för trafikens planering och utförande.

För trafik som vid sådan uppföljning bedöms som lågeffektiv trafik det vill säga trafik med låg kostnadstäckningsgrad, lågt resande eller beräknad negativ samhällsnytta ska trafikens förutsättningar utredas. Sådan utredning, som ska ske i samråd med berörd kommun, ska genomföras enligt av kollektivtrafikmyndigheten särskilt framtagna "Riktlinjer för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken".

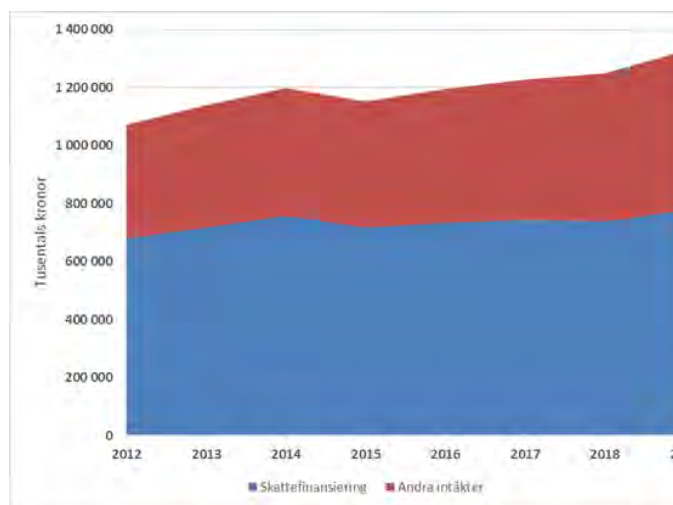


Bild 18: Utveckling av kollektivtrafikens skattefinansiering och intäkter år 2012-2019. (Östgötatrafiken).

För den avtalade kollektivtrafiken har finansieringen genom skattemedel minskat de senaste åren. Från att 2014 ha varit över 60 procent är den 2019 nere i cirka 56 procent. Detta tack vare effektiviseringar av lågeffektiv trafik och satsningar i starka stråk. Arbetet med att effektivisera kollektivtrafiksystemet behöver fortsätta. Förutom att säkerställa att de skattemedel som sätts in i kollektivtrafiken används på ett effektivt sätt syftar arbetet även till att minska den andel av den

avtalade kollektivtrafikens kostnader som finansieras genom skattemedel.

För viss trafik kan Region Östergötland fatta beslut om att trafiken ska bedrivas utifrån skäl som inte kan motiveras utifrån regional utveckling eller stora efterfrågemässiga behov. Vid beräkning av subventionsgraden i den avtalade kollektivtrafiken medtas därför inte kostnader och intäkter för trafik som bedrivs utifrån denna typ av politiska beslut. Även Närtrafiken som till sin roll är tänkt att erbjudas i områden där det inte är motiverat med linjelagd kollektivtrafik, ska undantas vid beräkningar av subventionsgraden.

En övergripande utgångspunkt för kollektivtrafiken i Östergötland är att alla delar av trafiken ska vara samhällsnyttig. Även om nästan all avtalad kollektivtrafik visar på positiva siffror när det gäller samhällsnytta finns det vissa delar av kollektivtrafiken där samhällsnyttan visar negativa siffror. För Östergötland är det främst bland linjerna i den så kallade lågeffektiva trafiken som sådana effekter fås.

Samhällsnyttan

Kollektivtrafiken tillför nyttor i relation till om motsvarande resor hade gjorts med bil. Kollektivtrafiken tillför även nytta för samhällets utveckling genom att den bidrar till en ökad tillgänglighet till en större arbetsmarknad och därmed ett större arbetskraftsutbud och möjlighet till sysselsättning. Insatser, i form av skattemedel, till finansiering av regionens kollektivtrafik är den politiska vägen att skapa dessa nyttor för samhället.

Med nuvarande modell visar samhällsnyttoberäkningarna att kollektivtrafiken i Östergötland varje år bidrar med cirka 340 miljoner kronor i samhällsnytta. Förutom beräkningsbara nyttor bidrar kollektivtrafiken med långt fler nyttor som är svårare att värdera monetärt. Den största samhällsnyttan kommer sannolikt från kollektivtrafikens bidrag till den regionala utvecklingen genom att binda samman regionen och de dynamiska effekter det innebär.

Vikten av att de skattemedel som sätts in i kollektivtrafiken ska vara till nytta för samhället innebär att beräkningar av samhällsnyttan ska ingå som en del i underlaget för trafikpliktsbeslut och även användas som ett underlag vid utformning av kollektivtrafiksystemet.

Samhällsnyttan med särskild kollektivtrafik fastställs på andra grunder, där särskild hänsyn ska tas till alternativkostnaden. Sådana analyser ska göras i dialog med de kommuner som överlämnat ansvaret för den särskilda kollektivtrafiken till Region Östergötland

Begreppsförklaring

Allmän trafikplikt: Den trafik som samhället tänker ta ansvar för, upphandla och teckna avtal om, kräver beslut om allmän trafikplikt.

Audiell: Ett ljud, exempelvis ett utrop, som uppfattas med hörseln.

Avtalad kollektivtrafik: Kollektivtrafik som allmänheten erbjuds genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Trafiken omfattas av allmän trafikplikt och finansieras till större eller mindre del av skattemedel.

Funktionsnedsättning: Definieras av Socialstyrelsen som en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga.

HVO: (Hydrerad Vegetabilisk Olja) dieselliknande drivmedel som tillverkas av växtfetter och olika avfallsprodukter som till exempel slaktavfall. HVO kan användas i dieseldrivna fordon.

Kollektivtrafik: Definieras i EU:s kollektivtrafik-förordning som: *Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.*

Kommersiell kollektivtrafik: Kollektivtrafik som ett trafikföretag bedriver utifrån rent kommersiella villkor utan något avtal eller ekonomiskt stöd från regional kollektivtrafikmyndighet.

Kostnadstäckningsgrad: Ett begrepp som används för att beskriva hur stor del av de direkta kostnaderna för trafiken som täcks av biljettintäkter. I de direkta kostnaderna ingår inte så kallade verksamhets- eller overheadkostnader.

Marknadsandel: andel av de motorburna resorna som görs med kollektivtrafik.

MaaS: Mobility as a Service

Peaktid: den tid på dygnet då flest resor görs.

Regional kollektivtrafik: Kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbud i huvudsak är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. I föreliggande program avses "regional kollektivtrafik" när det skrivs "kollektivtrafik", om inget annat anges.

Resa: en förflyttning mellan två punkter som sker av en viss anledning. En resa kan innefatta byten mellan linjer och/eller trafikslag.

Resbehov: behov av att resa, avser både det resandet som verkligen sker och det potentiella resbehovet, det vill säga det resande som skulle kunna ske.

Restidskvot: kvoten mellan restiden med kollektivtrafik och restid med bil. Kan även vara kvoten mellan restider för andra färdstätt.

Resvaneundersökning: undersökning för att kartlägga det nuvarande resandet, genomförs vanligtvis i form av intervju- eller enkätundersökning.

RME: (RapsMetylEster) drivmedel tillverkat av rapsolja. Kan användas i vissa dieseldrivna fordon. Kräver att fordonet anpassas för RME.

Samhällsnytta: en beräkning av den nytta som samhället har av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bidrar till många olika nyttor för samhället. Modellen begränsas till ett fåtal nyttor. Exempel på beräkningsbara nyttor är ökad trafiksäkerhet samt minskade utsläpp och buller.

Stomtrafik: utgör basen i linjenätet, är kapacitetsstark, trafikerar de starka stråken mellan områden med högt resandeunderlag.

Stråk: sträcka som flera linjer trafikerar.

Subventionsgrad: Den andel av den regionala kollektivtrafikens totala kostnader som finansieras genom skattemedel.

Särskild kollektivtrafik: trafik som erbjuds en särskild grupp människor, till exempel färdtjänst och riksferdtjänst.

Trafikföretag: Ett företag som bedriver regional eller interregional kollektivtrafik. Trafiken kan utföras på kommersiella villkor eller som avtalad kollektivtrafik på uppdrag av regional kollektivtrafikmyndighet.

Turtäthet: tidsavståndet mellan två efter varandra följande turer på en linje. Mäts vanligen i minuter.

Turutbud: antal turer på en linje, hållplats eller i ett område.

Tätort: tätbebyggt område med fler än 200 invånare med mindre än 200 meter mellan bostadshusen (enligt SCB:s definition).

Visuell: Markering som uppfattas med synen.

Referenser

- ANBARO årsrapport 2019
- Bekvämt och effektivt – om de unga får välja, Trafikanalys, 2012.
- Bostadsmarknadsenkäten 2019, Boverket
- Branschgemensamt miljöprogram. Partnersamverkan 2018.
- Bus Nordic, ver 1.1 2019 branschgemensamma funktionskrav på bussar
- Elbilsstatistik.se
- Östgotatrafikens företagspresentation 2019
- Fakta om Östergötland, Regional utveckling 2019, Region Östergötland
- Fordon 2019, Trafikanalys
- Hållbart resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus, SKL och Trafikverket, 2010.
- Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, 2012.
- Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2019, Svensk Kollektivtrafik
- Kollektivtrafikens utveckling – en analys av den nationella statistiken, rapport 2015:15, Trafikanalys, 2015.
- Kundundersökning, Östgotatrafiken, maj 2016.
- Kunskapssammanställning-EURO VI stadsbussar, Rapport nr 157079 Ecotrafic, 2015.
- Länsplan för regional transportinfrastruktur (LTP) 2018-2029, Region Östergötland, 2018.
- Medborgardialog med gymnasieungdomar, hösten 2014, Rapport från trafik- och samhällsplaneringsnämnden, Dnr TN 2014-73.
- Medborgardialog med landsbygdsboende, våren 2015, Rapport från trafik- och samhällsplaneringsnämnden, Dnr TSN 2015-212.
- Mål för framtidens resor och transporter, Regeringens proposition 2008/09:93
- **Trender i transportsystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2018**
- Personbilsparkens fossiloberoende – utveckling och styrmedel, Rapport 2016:11, Trafikanalys.
- Prognos för persontrafiken 2040, Rapport 2016:059, Trafikverket.
- Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken, En vägledning och ett verktyg, Sveriges Kommuner och Landsting med flera, 2015.
- Regional bostadsmarknadsanalys för Östergötland 2019, Länsstyrelsen i Östergötland
- Regionalt utvecklingsprogram >2013 för Östergötland, Regionförbundet Östsam, 2012.
- Resvaneundersökning 2014, Region Östergötland, december 2014.
- Riktlinjer för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland, Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, 2014.
- RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2014–2015, Statistik 2016:15, Trafikanalys.
- Statistikdatabasen, Statistiska Centralbyrån, www.scb.se.
- Statistik om bussbranschen, Sveriges bussföretag, augusti 2019

- **Strategisk inriktning för Östergötlands engagemang i tågtrafik, beslutsunderlag, Region Östergötland, 2015-09-10. Dnr TSN 2015-226.**
- Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg/Malmö, Trafikverket, 2015.
- Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) Utgåva 2, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, 2007.
- Trafik- och mobilitetsplan, Malmö stad, 2016.
- **Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen, Region Stockholm, 2019.**
- Vision för Sverige 2025, Boverket, november 2012.
- Vägledning för webbutveckling, Post- och telestyrelsen (PTS), www.webbriktlinjer.se
- Välfärd, SCB:s tidskrift, 1/2016 och 4/2015.

Bilaga 1, Tillgänglighetsanpassade hållplatser

Prioritetsordning för tillgänglighetsanpassning

Enligt målsättningen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafikens infrastruktur i första hand ske av hållplatser i tätorter och bytespunkter. Men även vid andra strategiskt viktiga punkter såsom sjukhus, vårdinrättningar, äldreboenden och skolor. Hållplatser utmed linjer i stomlinjenätet för den östgötska kollektivtrafiken samt hållplatser med 20 påstigande **eller fler** per dag prioriteras.

Stomlinjer

Nedan listas de utpekade regionala stomlinjerna i Östgötatrafikens system för sommaren 2020. För stadslinjerna i Linköping och Norrköping har linjerna redovisats för sin kommande linjenumrering som börjar att gälla i juni 2020. Redovisning av stomlinjer samt ajourhållning av vilka dessa är sker årligen via Östgötatrafikens uppdrag och ordinarie processer.

Lokala stomlinjer

Linköping

Linje 1	Skäggetorp-Vidingsjö
Linje 2	Lambohov-US-Resecentrum
Linje 3	Ryd-Resecentrum
Linje 4	Lambohov-US-Resecentrum
Linje 5	Skäggetorp-Ekholmen
Linje 6	Malmslätt-Resecentrum

Norrköping

Linje 2	Fridvalla-Kvarnberget
Linje 3	Vidablick-Klockaretorpet
Linje 11	Åby-Norrköping-Lindö
Linje 12/13	Ingelsta-Centrum-Vrinnevi

Motala

Linje 301	Väster-Västra Lund
Linje 303	Bråstorp-Charlottenborg
Linje 305	Bråstorp-Ekenäs

Regionala stomlinjer

Linje 81	Östgötapendeln
Linje 30	Åtvidaberg-Linköping
Linje 39	Kisa-Linköping
Linje 40	Finspång-Norrköping
Linje 45	Söderköping-Norrköping
Linje 46	Valdemarsvik-Norrköping
Linje 433	Kolmården-Krokek-Norrköping

Nuläget avseende hållplatser anpassade för personer med funktionsnedsättning

Tabellen visar hållplatser på stomlinjenätet samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per dag där samtliga hållplatslägen är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Samtliga hållplatslägen är tillgänglighetsanpassade

Abborreberg	Kardusen	Rågängen
Abisko	Karlsro	Räknesticken
Alléskolan	Kimstad station	Rättaregatan
Alsättersgatan	Kiselgatan	Saab Norra porten
Anders Ljungstedts gy.	Klampenborg	Sandbyhov
Aspnäset	Klockaretorget	Siemens kontor
Aspnäsvägen	Klostergatan	Sjövik
Banérgatan	Koppargatan 30	Skarphagens centrum
Bankekind affären	Kristinagatan	Skeda udde riksväg 34
Barnhemsgatan	Kråkrivsvägen	Skolgatan
Berg Hagvägen	Kullborg	Skolgårda skola
Berga Söderleden	Kungsgatan	Skäggetorp centrum
Bergdalsgatan	Kungshögaskolan	Skänninge station
Bergska skolan	Kungsladugatan	Skänningevägen Vadstena
Björnkärsskolan	Kvarnberget	Slestadsskolan
Blomgatan	Kärna skola	Solhaga
Blommelundsgatan	Kärnbrunnsgatan	Sparvstigen
Blå kiosken	Köpmansgränd	Sporthallen
Borggården	Landbogatan	Spångerum
Boställsgatan	Lasarettsvägen	Staby bro
Braskens bro	Ledungsplan	Stationsgatan
Breda vägen	Lernia Motala	Stensättersvägen
Brigadgatan	Lidaleden	Stora Torget
Broocmans plan	Lilla Ullevi	Stortorget Norrköping
Bruksgatan	Linghems station	Strågatan
Bråstorp centrum	Linköping Arena	Strömsfors vägkors
Bygdegatan	Linköpings resecentrum	Södra allén
Bygärdesgatan	Ljunghagsvägen	Södra Ullstämman
Bävervägen	Ljungsbro busstation	Tallboda centrum
Charlottenborg Strandv.	Ljura centrum	Tannefors center
Djurgården centrum	Ljura spårvägsbro	Tegelbruket
Drabantgatan	Ljuraskolan	Tegelbruksgatan
Drottningplan	Lokegatan	Teknikringen
Edberga	Lundby industriområde	Tenngatan
Ekhaga	Lyckornas centrum	Tinnerbäcksbadet
Ekholmen Brokindsleden	Majelden	Tinnerbäcksgård
Ektorps centrum	Mandelblomsvägen	Tokarps skola
Ekängen Bryggvägen	Mantorps station	Tornet
Eköns centrum	Margaretagatan	Tornhagen

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND ▷ 2030

Eneby centrum	Mellangrind	Torpavägens vändplats
Fagottgatan	Mellangården	Torsten Fogelqvists g.
Falkgatan	Middagsgatan	Trädgårdstorget
Finspång station	Missionskyrkan	Tullhusgatan
Forskningsbyn	Mjärdevi	Ullevi
Fröstorpsgratan	Mjärdevi Center	Universitetet Golfbanan
Fågelsångsvägen	Mjölby resecentrum	Urbergsgatan
Fårhagsvägen	Morgongatan	US Norra entrén
Fårsaxvägen	Motala Central	US Södra entrén
Fårullsvägen	Myntgatan	Vadstena brandstation
Fönvindsvägen västra	Myntgatan	Valdemarsviks busstation
Fönvindsvägen östra	Mårdtorpsgratan	Valhallavägen
Gamla lasarettet	Mårsängsvägen	Vallaplan
Gamla Linköping	Mässhallen	Vallastadens skola
Grebovallen	Mäster Mattias väg	Vattenverksvägen
Grindgatan	Nedre Johannelund	Verkstadstorget
Grosvadsskolan	Nobelstorget	Vetegatan
Gröna vägen	Norrbergavägen	Vidablick
Gusums centrum	Norsholms centrum	Vigfastgatan
Gärdesgatan Linköping	Nya torget	Vinkännaren
Hackefors	Nygård Linköping	Vistinge
Hagaskolan	Nytorp	Vretagymnasiet
Hageby centrum	Nämndemansgården	Vårdcentralen Kisa
Hageby vårdcentral	Odalgatan	Vårdsbergsvägen
Hallonvägen	Odalgatan Linköping	Vårgård
Harvestad	Oxhagsgatan	Väster 71:an
Hemmansgatan	Parkgatan	Åbylund
Hjulsbro skola	Resedan	Ålerydsvägen västra
Hovstullen	Ridhusgatan	Ånestadsgatan
Hultet	Rimforsa riksväg 34	Änggårdsskolan
Hässlegatan	Ringarums centrum	Ättetorpsvägen
Höghultsvägen	Rotegatan	Ödegårdsgatan 11
Idrottsgatan	Roxtorpsgratan	Ödegårdsgatan 24
Ingelsta Handelscentrum	Rusthållaregården	Östernäs
Isberget	Ryd centrum	Östra Husby centrum
Jakobsdal	Rydsvägen 236	Östra Rydsvägen
Järdalavägen 50	Rydsvägens ändhållplats	
Kaptensgatan	Råberga bro	

Följande tabell visar hållplatser på stomlinjenätet samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per dag där ett eller flera hållplatslägen inte är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Ett eller flera hållplatslägen är INTE tillgänglighetsanpassade

Agneshögs gård	Hårstorp svägen	Skarphagsgatan
Aktergatan	Härnegatans vändplats	Skarsätter
Albrektsvägen	Hörsalsparken	Skattegården
Aspeliden	IKEA	Skogstorp Ljungsbro
Atriumhusen	Johannelunds centrum	Skrivaregatan
Bastuban	Karlshovsskolan	Skvallertorget
Berga centrum	Kisa station	Skälvs gård
Bergsbadvägen	Knäppingsborgsgatan	Skärblacka centrum
Bestorp	Kohagsvägen	Slättergatan
Biltema	Kollbergsgatan	SMHI
Björkbacken	Kolmårdens station	Solberga
Bjösätters kyrka	Kvinnebyvägen 95	Spiran
Blockstensgatan	Kärna kors	Sprängstensgatan
Blåsväddret	Kättsättersgatan	Stiglötsgatan
Borensbergs bussterminal	Lasarettet entrén	Stora Torget Linköping
Borensbergs centrum	Lillsjövägen	Stormarknaden
Boxholms station	Lingvallen	Strömbacken
Brokinds gård	Loftgatan	Sturefors centrum
Bråstorp Västra	Luxorgatan södra	Styrmansgatan
Cedersborgsvägen	Länsmuseet	Ståthögavägen
Centralbadet	Länsstyrelsen	Sågarebacken
Charlottenborg Övre	Marielund	Såpkullen
Charlottenborgs C	Marielundsskolan	Säckgatan
Dalviksgatan	Masugnen	Söder Tull
De Geersgatan	Matteusskolan	Söderledskyrkan
Djäkneparksskolan	Minkgatan Borensberg	Södra skolan
Ekdalsvägen	Mjölby centrum	Sörgårdsgatan
Ekholmens centrum	Morängatan	Tegskiftesgatan
Ekholmsskolan	Mässvägen	Tenndosan
Ektorpsgatan	Nelinsgatan	Topasen
Ekvägen	Norr Tull	Trumpetaregatan
Erikslundspan	Norra Tornby	Vammarskolan
Eskadern	Norrköpings resecentrum	Vikingstads station
Fanjunkaregatan	Norrledens vändplats	Vist skola
Fogdegatan	Pinnmogatan	Vreta klosters kyrka
Folkets Park	Pionjärgatan	Vrinnevisjukhuset
Fredriksdalsgatan	Poleraregatan	Vägträffen
Fridvalla	Rambodal	Vänsterkroken
Generalsgatan	Rambogatan	Väster Briggen
Grebo affär	Regementsgatan	Väster centrum

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND ▷ 2030

Gråbergsgatan	Rimforsa station	Väster Klyvaregatan
Gymnastikgatan	Ringdansens centrum	Väster Tull
Harstenagatan	Risbrinksgatan	Åby centrum
Hasselvägen	Rådhuset	Åbygård
Heimdalsvägen	Rökglasat	Åtvidabergs resecentrum
Heleneborgsgatan	Saab Civila	Ättetorp
Herstabergsvägen	Sandbyhovsviadukten	Ättetorps kyrka
Herstadberg	Sandgårdsgatan	Ödeshög Torget
Hospitalsgatan	Sandviken	Östantorp
Humlegatan	Sandåsvägen	Österbymo busstation
Hyddmarken	Seglaregatan	Östra Eneby kyrka
Hylvaregatan	Sidvindsvägen	Övre Johannelund

Bilaga 2, Samrådsprocessens omfattning

Samrådsprocessen

Under hösten 2019 fram till våren 2020 har samråd och dialoger hållits med kommuner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera. En politisk referensgrupp, vald av kommunerna, tillsattes för att säkra att kommunernas inspel kom med i arbetet med uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Inbjudan till dialoger och samråd har sänts till kommunerna i Östergötland, närliggande län, näringsliv, allmänhet med flera. Varje möte inleddes med en presentation av innehållet i regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland och processen kring revideringen. Vid de flesta mötena har ett antal frågeställningar diskuterats.





(12)

TRAF.2020.5

REMISS - hastighetsbegränsning väg 212

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Ingela Rönmark
XXXX

Skrivelse med beslutsförslag

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Samhällsbyggnad och Kultur KS
Kristina Hörnqvist
0123-191 53 070-6014625
kristina.hornqvist@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

REMISS - hastighetsbegränsning väg 212

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar yttrandet

Sammanfattning

Länsstyrelsen har för yttrande översänt begäran om begränsning av hastighet till 30 km/tim på väg 212 i anslutning till Fyrudden.

Som skäl anförs att de backar ut på vägen för att lämna sin fastighet, och de beskriver att ett stort antal oskyddade trafikanter rör sig utmed och över vägen där. Utöver det anser de att trafiktempot ofta är väldigt högt på sträckan.

Ärendebeskrivning

En begränsning av hastigheten till 30 km/tim är lämplig på platser där det finns ett förväntat högt flöde av oskyddade trafikanter, exempelvis vid skolor, större idrottsanläggningar och badplatser. Fyrudden är en typ av område där det förekommer ett, kanske ibland, oväntat högt flöde av oskyddade trafikanter utan att vara ett av ovanstående exempel. Särskilt sommartid är området fyllt av trafikant rörelser i olika riktningar.

Vår bedömning är att Fyrudden väl uppfyller kravet att vara ett lämpligt område där hastigheten på vägen bör begränsas till 30 km/tim.

Förslaget innebär att nuvarande hastighetsgräns för 50 km/tim kvarstår med justering av placeringen till lämpligare plats, och därefter vidtar 30 km/tim den sista sträckan ut mot hamnområdet under sommarperioden 1 juni-31 aug.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Hörnqvist
Trafiksamordnare

Från: Kommun <Kommun@valdemarsvik.se>
Skickat: den 25 juni 2020 14:20
Till: Kristina Hörnqvist <Kristina.Hornqvist@valdemarsvik.se>
Kopia: Reg <reg@valdemarsvik.se>
Ämne: VB: Remiss

Hej,

Vidarebefordrar mail som inkommit till kommunens e-post.

Med vänlig hälsning

Caroline Rolf

Medborgarservice

Från: Rönmark Ingela <Ingela.Ronmark@lansstyrelsen.se>
Skickat: den 25 juni 2020 14:20
Till: Trafikverket Eskilstuna <eskilstuna@trafikverket.se>;
'registrator.ost@polisen.se' <registrator.ost@polisen.se>; Kommun
<Kommun@valdemarsvik.se>
Ämne: Remiss

Hej,

Till Länsstyrelsen har det inkommit förslag om hastighetsbegränsning på väg 212 vid Fyrudden inom Valdemarsviks kommun.

Bifogad kopia av förslaget översändes för yttrande senast den 17 augusti 2020.

Utöver förslaget funderar Länsstyrelsen på om det finns behov av att sänka dagens 50 km/tim sträcka (05TFS 2017:6 5 §) till 40 km/tim eller sänka till 30 km/tim på viss del eller under vissa tider. Länsstyrelsen önskar att det i yttrandet framgår något om dessa funderingar.

Uppge Länsstyrelsens diarienummer 258-9102-20 vid yttrande.

Hälsningar

Ingela Rönmark

Förvaltningshandläggare

Rättsenheten

Avdelningen för verksamhetsstöd

Tfn 010-223 53 30

Länsstyrelsen Östergötland

Östgötagatan 3, 581 86 Linköping

Från: "Länsstyrelsen Östergötland" <ostergotland@lansstyrelsen.se>
Skickat: Mon, 8 Jun 2020 11:32:47 +0100
Till: "E-RB-Centraldiariet" <centraldiariet.ostergotland@lansstyrelsen.se>
Ämne: VB: Hastighetsbegränsning och trafiksäkerhet väg 212 Fyrudden

Från: GUSTAVSSON Tobias <tobias.gustavsson@nuvia.com>
Skickat: den 8 juni 2020 12:12
Till: Länsstyrelsen Östergötland <ostergotland@lansstyrelsen.se>
Ämne: Hastighetsbegränsning och trafiksäkerhet väg 212 Fyrudden

Hej!

Baserat på trafiksäkerhetssituationen på Fyrudden kommer här en framställan med önskemål om att göra trafiksituationen säkrare för boenden och besökanden.

Bakgrund:

Jag är en av 4 fastighetsägare med utfart över **väg 212** samt med småbarn i hushållet. I dagsläget backar vi över befintlig väg (212) för att lämna vår fastighet. Med stor andel gående och cyklande i och omkring hamnområdet samt på Fyrudden generellt, upplevs trafiktempot ofta som väldigt högt. Min bedömning är att en sänkning av hastigheten skulle medföra en väsentligt mycket säkrare vardag samt medföra att alla accessande vägar och utfarter som idag är delvis skymda skulle bli säkrare att använda. Givet att tungtrafik också använder vägen för leveranser till skärgården och lokala näringsidkare bör utformningen göras på samma sätt som i övrigt på vägen där tätbebyggda områden redan har sänkt hastighet till 30Km/h. Detta gäller Gryts tätort samt avfart till Ekön.

Förslagsvis utreds trafiksituation och hastigheten anpassas till rådande omständigheter. I denna utredning bör även skyltars placering ses över då de idag sitter skymt i en kurva.

Vid frågor nås jag på följande mailadress samt telefonnummer. Privat adress:

Tobias Gustavsson
Bergagatan 57
60375 Norrköping
0768-334240

Mvh/Tobias Gustavsson



Tobias Gustavsson
Nuvia Nordic AB
Managing Director
Switch board: +46 (0)21 13 34 13
Mob : +46 (0)768 33 42 40

Tobias.Gustavsson@nuvia-nordic.com
NUVIA – www.nuvia-group.com
Fleminggatan 2
602 24 Norrköping, Sweden



Utskriftdatum/tid	Sida
2020-06-25 11:39	1

Verksamhetskod 258
Nummer 8139-2020-2
Rubrik Tjänsteanteckning vid samtal
Datum 2020-06-10
Initierare Länsstyrelsen
Handläggare Ingela Rönmark

Tjänsteanteckning

Ring upp Tobias Gustavsson för att höra vilken sträcka det gäller. Tobias önskar om 30 km/tim på nu gällande 50 sträcka, bästa alternativet vore att 50 var kvar ca 100 - 150 meter och därefter 30 km/tim resterande sträcka. Om inte nedtrappning så borde 30 km/tim inte börja där det idag 50 km/tim börjar, Tobias tycker skylten är placerad fel.



Tjänsteställe/handläggare

Sektor Samhällsbyggnad och Kultur
Kristina Hörnqvist
0123-191 53, 070-601 46 25
kristina.hornqvist@valdemarsvik.se

Mottagare

Länsstyrelsen Östergötland
Ingela Rönmark
Östgötagatan 3
581 86 Linköping

Yttrande över remiss – Hastighetsbegränsning på väg 212

Valdemarsviks kommun har emottagit handlingar i ovanstående ärende, för yttrande senast den 17 augusti 2020. Förlängd tid för yttrande har begärts till den 28 augusti 2020. Länsstyrelsen har beviljat detta den 29 juni 2020.

Ärendet avser begäran om begränsning av hastigheten till 30 km/tim, den sista sträckan ut mot hamnområdet Fyrudden. Som skäl anförs att de måste backa ut mot vägen för att lämna sin fastighet och trafiktempot upplevs som väldigt högt.

Länsstyrelsen har från sin sida även skickat med frågan om alternativet kan vara att sänka hela den 50-sträckan till 40 km/tim, alternativt 30 km/tim under viss del av året, eller vissa tider.

Vårt förslag innebär att begränsningen till 50 km/tim bibehålls hela året, men med justering av sträckan till att börja 50 m väster om korsning med Snäckuddevägen, istället för den placering som är idag mitt i kurvan. Så 05TFS 2017:6 5§ upphävs och ersätts med en ny för sträckan 50 km/tim.

Sommartid föreslås en begränsning till 30 km/tim från en punkt 75 m öster om korsning med Snäckuddevägen och resterande del av väg 212 österut till vägens ände. Men sommartid avses samma period som övriga tillfälliga hastighetsbegränsningar utmed väg 212, 1 juni – 31 aug.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Hörnqvist
Trafiksamsordnare







(15)

KS-KcS.2020.55

Avsiktsförklaring ishallen

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx



Tjänsteställe/Handläggare
Tjänsteställe/Handläggare

Samhällsbyggnadschef
Martine Christensen Odenhall
0123-19349, 070-6013560

Mottagare

Kommunstyrelsen

Ishallen - avsiktsförklaring

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner avsiktsförklaring för Ishallen i Valdemarsvik enligt bilaga.

Redogörelse för ärendet

Ishallens framtid har varit föremål för diskussion sedan hösten 2019, vilket närmare beskrivs under *Bakgrund* i avsiktsförklaringen.

Med avsiktsförklaringen och dess syfte uppnås en god långsiktig lösning och en rimlig avvägning mellan alla berörda parter behov; säljarens (kommunens), köparens samt Wif:s.

Kommunstyrelsen föreslås därför godkänna avsiktsförklaringen.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Martine Christensen Odenhall
Samhällsbyggnadschef

AVSIKTSFÖRKLARING

Ishallen, Valdemarsviks kommun

Bakgrund

Under hösten 2019 inleddes ett arbete i Valdemarsviks kommun gällande framtida drift och ägande av Ishallen i Valdemarsvik. Syftet var att optimera hallens användning och reducera kostnader genom utomkommunal regi. Beslut togs om att inleda ett försäljningsförfarande och mäklare anlätades. Beslut togs även om ett säsongsavtal med idrottsklubben Wif och dess hockeysektion, begränsat till sept 2019 – mars 2020.

Mäklaruppdraget slutade med att en anbudsgivare, Richard Lundqvist, genom bolag, stod kvar som intressent. Samtidigt hölls under våren ett antal möten med Wif, för att i möjligaste mån tillgodose klubbens intresse av att fortsätta nyttja hallen i ny ägares regi.

En utredning av planmässiga förutsättningar gjordes parallellt. Detaljplan över området där Ishallen ligger anger industri och park, men bygglov för hallen är givet. En försäljning kräver avstyckning och inför det även en detaljplaneändring. Försäljningen behöver därför göras i två steg: I första steget skrivs köpekontrakt och handpenning erläggs samtidigt som tillträde och övertagande av driftsansvaret sker, parallellt med detta handläggs detaljplaneprocess och avstyckning. I andra steget, när dessa processer är slutförda, sker formell äganderättsövergång med slutbetalning.

Avsiktsförklaring

Parterna är nu överens om att ingå följande avsiktsförklaring.

§ 1

Parter:

1. Richard Lundqvist genom bolag, nedan kallad köparen respektive hyresvärden
2. Valdemarsviks kommun, genom samhällsbyggnadschefen Martine Christensen Odenhall, nedan kallad kommunen.

§ 2

Parterna ingår under hösten 2020 ett avtal om överlåtelse av Ishallen i Valdemarsviks kommun med kringliggande område enligt bilaga 1. Köpare är Richard Lundqvist och säljare är Valdemarsviks kommun. När köpekontrakt undertecknats och handpenning erlagts, sker tillträde och övertagande av driftsansvaret. Köparen initierar samtidigt för ändamålet nödvändig detaljplaneändring och avstyckning och köpet fullbordas när dessa processer är slutförda.

§ 3

Köparen anlitar egen personal från tillträdesdagen men kommunen gör kostnadsfritt en fullgod överlämning gällande anläggningskötsel, teknisk drift, körande av ismaskin etc.

§ 4

I samband med köpeavtalet tecknas även ett långsiktigt hyreskontrakt (15 år med möjlighet till förlängning fem år i taget) med kommunen som hyresgäst och Richard Lundqvist som hyresvärd, för kommunens behov att erbjuda främst skolor och allmänhet möjlighet att nyttja hallen.

§ 5

Enligt hyresavtalet ska kommunen också ha rätt att, för det fall köparen och idrottsföreningar i kommunen inte kan komma överens, hyra ishallstid och sedan hyra ut den i andra hand.

§ 6

I hyresavtalet anges ett fast timpris för istid, där kommunen förbinder sig att hyra minst ett visst antal timmar och hyresvärden förbinder sig erbjuda maximalt ett visst antal timmar.

§ 7

Denna avsiktsförklaring förutsätter att inget oförutsett inträffar eller uppdragas, som markant förändrar kostnadsbild eller andra förutsättningar.

Den förutsätter även ett godkännande av kommunstyrelsen i Valdemarsvik.

Valdemarsvik 2020-07-24

Martine Christensen Odenhall

Samhällsbyggnadschef

Valdemarsviks kommun

Richard Lundqvist

genom bolag



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till
Beslutsmottagare
XXXX

Justerare

.....

.....

Skrivelse med beslutsförslag

Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
Fredrik Sivula
fredrik.sivula@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen i Samordningsförbundet Östra Östergötland 2019

Förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att för Valdemarsviks kommuns del bevilja styrelsen i Samordningsförbundet Östra Östergötland och dess enskilda ledamöter samt ersättare ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2019.

Ärendebeskrivning

Respektive fullmäktige i de deltagande kommunerna ska ta ställning till ansvarsfrihet för styrelsen i Samordningsförbundet Östra Östergötland.

Revisorerna bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbundet Östra Östergötland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Revisorerna bedömer att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. Revisorerna bedömer att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen. De kan vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Revisorerna kan inte bedöma om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Revisorerna tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Beslutet skickas till

Samordningsförbundet Östra Götaland
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

Dnr 2020/0019

Årsredovisning 2019

Beslutad av styrelsen 2020-03-27

Ankom: 2020-08-12, Ärende: KS-SA.2019.65 Handling: 369759

J. O. H. N. H. K. B. W. Y. M. M. S. M. i.

Innehållsförteckning

sida

1. FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE	3
1.1 Sammanfattning av verksamhetsåret.....	3
1.2 Om förbundet.....	4
1.2.1 Organisation.....	4
1.2.2 Historik.....	4
1.2.3 Lagrum	4
1.2.4 Uppdrag.....	4
1.2.5 Finansiering/Medlemsavgifter.....	5
1.2.6 Verksamhetsidé och vision.....	5
1.3 Beskrivning av verksamheten.....	5
1.3.1 Målgrupper	5
1.3.2 Insatser.....	6
1.4 Måluppfyllelse och resultat.....	8
1.4.1. Uppföljning och resultat för individinriktade insatser	8
1.4.2. Ekonomiska resultat.....	11
1.5 Styrelsens arbete under året	11
2. DRIFTSREDOVISNING	12
3. RESULTATRÄKNING.....	12
4. BALANSRÄKNING	13
5. KASSAFLÖDEANALYS	13
6. REDOVISNINGSPRINCIPER	13
7. NOTER.....	14
8. TILLÄGGSUPPLYSNINGAR.....	15
9. STYRELSENS BESLUT	15

BILAGOR TILL ÅRSREDOVISNINGEN

1. Förbundsordning
2. Fokusområden
3. Målgruppsbeskrivning
4. Verksamhetsberättelse Plattform
5. Resultatsammanställning helåret 2019
- 6 a. NP-rapport 2019
- 6 b. Insatsredovisning; strukturinriktade insatser, kartläggning och analys, uppföljning och utvärdering
7. Bortfallsanalys individmål
8. Styrelsens arbete

NhA KT
J BH BW MM Ami

1. Förvaltningsberättelse

Årsredovisningen innehåller en översiktlig redogörelse av resultat och verksamhetsutveckling samt en redovisning av det ekonomiska utfallet för budgetåret 2019.

Till redovisningen hör nio bilagor.

1.1 Sammanfattning av verksamhetsåret

Styrelsen har under 2019 haft sju styrelsesammanträden och har varit beslutsför vid samtliga tillfällen. En workshop har genomförts med styrelsen samt förbundsmedlemmarna bestående av både politiker och tjänstemän utifrån frågeställningarna; Hur kan förbundet bidra till utvecklingen av välfärdsarbetet?, Behöver grupper prioriteras och i så fall vilka?, Kan resurser från förbundsmedlemmarna kombineras med förbundets resurser, om ja på vilket sätt? Hur kan dialogen mellan förbundet och förbundsmedlemmarna stärkas och utvecklas? Resultatet från workshopen har utgjort ett underlag till styrelsens arbete med den långsiktiga inriktningen. Förbundets presidium har genomfört medlemsdialoger vid tre tillfällen.

Under våren arbetade medarbetare och samordnare fram en åtagandebeskrivning kring hur plattformsuppdraget skulle genomföras under 2019 och framöver. Inriktningen bygger på förstegsverksamhet i kombination med samordnad planering vilket inkluderar deltagarens nätverk i arbetet runt individen.

Totalt har 385 deltagare varit inskrivna i verksamheterna under 2019. När det gäller arbetet med samordnad individuell plan (SIP) med mötesledare har 68 förfrågningar inkommit, 44 förmöten, 32 SIP med mötesledare och 21 uppföljningar har genomförts. Plattformarna har lämnat verksamhetsberättelse för det gångna året som finns med som bilaga till årsredovisningen.

Måluppfyllelsen för individmålen koordinatorstöd – upplevd ökad stegförflyttning 80% nås till viss del med ett utfall på 79,2%. Förbundet når målet att 90% av deltagarna vid avslut ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen med ett utfall på 98,1%. När det gäller måluppfyllelsen utifrån individmålen försteg når förbundet målet om att 80 % skall upplevt en ökad stegförflyttning vid avslut, med ett utfall på 80,2%. Förbundet når målet att 80% av deltagarna vid avslut ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen med ett utfall på 98,1%. Av de tre finansiella målen bedöms två mål till viss del vara uppfyllda och ett mål vara uppfyllt.

Den totala budgeten för 2019 omfattar 20 197 tkr, varav 17 428 tkr är intäkter från medlemmarna och resterande medel utgör eget kapital. I resultaträkningen för 2019 redovisas ett underskott med 2 374 tkr.

Förbundet har under året, förutom Plattformarna, genomfört fyra strukturinriktade aktiviteter; NP-koordinator, insatskatalogen, fortsatt arbete med avvikelshantering samt påbörjat ett arbete med en ESF-ansökan kring metodutveckling av förstegsverksamheten.

Förbundet har under 2019 genomfört och deltagit i ett antal olika typer av utbildningsinsatser/konferenser som riktat sig till medarbetare i förbundsmedlemmarnas organisationer, medarbetare i verksamheter finansierade av förbundet, styrgrupper samt till förbundets styrelse.

Under 2019 har styrelsen arbetat aktivt med förbundets långsiktiga inriktning som antogs på styrelsemötet i November.

1.2 Om förbundet

1.2.1 Organisation

Samordningsförbundet är en fristående juridisk organisation med Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, region Östergötland samt Finspångs, Norrköpings, Söderköpings och Valdemarsviks kommuner som medlemmar.

Förbundets organisation består av en styrelse som utses av medlemmarna. Till sin hjälp har den ett kansli. Kansliet består av en förbundschef, två samordnare, en verksamhetsutvecklare samt en assistent på 0,25 % tjänst. Ekonom, ekonomiassistent och nämndsekreterarfunktion köps från Norrköpings kommun.

1.2.2 Historik

Samordningsförbundet bildades den 1 januari 2005 under namnet Norrköpings Samordningsförbund och från och med den 1 april 2009 utvidgat med Söderköpings och Valdemarsviks kommuner. I samband med utökningen bytte förbundet namn till Samordningsförbundet Östra Östergötland. Fr.o.m. 1 januari 2017 så ingår även Finspångs kommun som förbundsmedlem.

1.2.3 Lagrum

Samordningsförbundet verkar utifrån Lagen om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser (2003:1210) och förbundsordningen, bilaga 1, som beslutats av samordningsförbundets medlemmar. Lagens syfte är att ge lokala aktörer möjligheter att utveckla samverkan inom rehabiliteringsområdet och samordna gemensamma insatser riktade till personer i behov av samordnad rehabilitering samt underlätta en effektiv resursanvändning.

Samordningsförbundet följer även lagen om kommunal bokföring och redovisning (2018:597) och kommunallagen (2017:725) i tillämpliga delar.

1.2.4 Uppdrag

De verksamheter som förbundet finansierar kompletterar myndigheternas ordinarie verksamhet. Samordningsförbundets uppgift är i första hand att verka för att medborgare ska få stöd och rehabilitering till egen försörjning. På individnivå verkar samordningsförbundet genom att finansiera insatser som bedrivs av de samverkande parterna.

Samordningsförbundet stödjer också insatser som syftar till att skapa strukturella förutsättningar för att myndigheterna bättre ska kunna utveckla samarbetet. Det kan t.ex. handla om kompetensutveckling, kunskapsutbyte, metodutveckling och samverkansarenor.

I samband med att Finspångs kommun gick in som en ny förbundsmedlem fick förbundet en reviderad förbundsordning med en utökad ändamålsparagraf som innebär ett vidare uppdrag där förbundet utgör en arena för medlemmarna att utveckla samverkansarbetet, system- och kunskapsutveckling.

1.2.5 Finansiering/Medlemsavgifter

2019 års tilldelning från förbundsmedlemmarna uppgår till 17 428 000 kr, där Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen bidrar med hälften av medlen, regionen med en fjärdedel och kommunerna med resterande fjärdedel.

1.2.6 Verksamhetsidé och vision

Förbundets verksamhetsidé är; att bygga upp en långsiktig, flexibel och stadigvarande verksamhet för arbetslösa personer som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser med målsättningen att öka förmågan till förvärvsarbete så att de på sikt kan bli självförsörjande. Förbundets vision är; Samordningsförbundet Östra Östergötland ska ge förutsättningar till ökad egen försörjning genom arbete samt ökad livskvalitet för de individer som är i behov av samordnade insatser.

1.3 Beskrivning av verksamheten

Inledning - Verksamhetsplanen för 2019

Verksamhetsplanen för 2019 innehåller långsiktiga strategier, övergripande mål, individmål – koordinatorstöd, individmål – försteg och mål för samordnad individuell plan (SIP) för verksamheten Plattformarna, finansiella mål, fokusområden samt planerad verksamhet. Till varje verksamhet som finansieras av förbundet tecknas samverkansavtal med alla berörda parter. I samverkansavtalen beskrivs bl.a. parternas gemensamma åtagande, uppdraget, målsättning, bidrag för utförande av verksamheten samt uppföljning och utvärdering.

Nedan redovisas ovanstående delar och aktiviteter enligt verksamhetsplanen för 2019.

Prioriterade fokusområden under 2019

Följande fokusområden är prioriterade under 2019.

- Identifiera och kartlägga behovsgrupper som har behov av individriktade insatser
- Finna alternativa finansieringsformer genom att utveckla och implementera mötesplatser, kontaktvägar, rutiner för arbete med ESF-medel och andra typer av utvecklings/projektmedel hos och till parterna.
- Utveckla arbetet med strukturerade behovsanalyser tillsammans med förbundsmedlemmar samt brukarorganisationer.
- Utveckling av Samordningsförbundets relationer med förbundsmedlemmarna i syfte att stärka dialogen
- Utveckling av förbundets långsiktiga inriktning
- Översyn av Plattformsverksamheten samt ledning och styrning
- Tillsammans med övriga Samordningsförbund i länet undersöka möjligheten till samordning av administration och revision.

Mer detaljerad information kring genomförandet av fokusområden finns i bilaga 2.

1.3.1 Målgrupper

Målgruppen för den finansiella samordningen utgörs av människor som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser från flera av de samverkande parterna för att uppnå eller förbättra sin förmåga till förvärvsarbete. De åtgärder som får finansieras genom den finansiella samordningen skall ligga inom de samverkande parternas samlade ansvarsområde och syfta till att återställa eller öka den enskildes funktions- och arbetsförmåga.

Målgruppen identifieras lokalt och inom ramen för den finansiella samordningen ges även möjlighet till tidigt stöd samt även förebyggande åtgärder. Förbundet har inte haft några speciellt prioriterade målgrupper under 2019.

Målgruppsbeskrivning av deltagare i verksamheter finansierade av förbundet

Tabell 1. Antal andel deltagare per kön och ålder 2019 samt andel 2017, 2018 och 2019

Ålder	Kvinna	Man	Totalt	Andel 2017	Andel 2018	Andel 2019
16 - 24 år	46	55	101	23,9%	28,8%	27,7%
25 - 29 år	35	39	74	25,9%	20,6%	20,3%
30 - 39 år	62	27	89	25,6%	23,8%	24,4%
40 - 49 år	40	20	60	15,7%	17,4%	16,4%
50 - 59 år	26	15	41	8,2%	8,7%	11,2%
60 år -	0	0	0	0,7%	0,7%	0,0%
Totalt	209	156	365	Delt. 2017: 293	Delt. 2018: 403	
Anonyma deltagare			20			
Antal deltagare inkl. anonyma			385			

Uppgifterna hämtade från SUS (Sektorsövergripande system för uppföljning av samverkan och finansiell samordning inom rehabiliteringsområde)

48 % av deltagarna är under 30 år, vilket är något lägre i jämförelse med 2018 och 2017. Andelen kvinnor uppgår till drygt 57,3 % vilket är en ökning med drygt 5 % jämfört med 2018. Mer detaljerad information kring målgruppen finns i bilaga 3.

1.3.2 Insatser

Insatsredovisning – individinriktade insatser

Plattformens uppdrag 2019 är:

- Individinriktat stöd och koordinering av ordinarie myndigheters insatser. Inom denna inriktning genomförs två olika insatser. Den ena insatsen riktar sig till personer som har behov av samordnade insatser. Insatsen kan pågå kortare tid eller upp till ett år. Förlängning kan ske efter uppföljning och förlängning av upprättad plan. Den andra insatsen riktar sig till personer med komplexa behov som har behov av samordnade insatser. Insatsen kan pågå kortare tid eller upp till två år. Förlängning kan ske efter uppföljning och förlängning av upprättad plan.
- Förstegsverksamhet med fokus på aktivering, motivations- och förändringsarbete, samt arbetsprövning upp till 10 timmar per vecka inkluderande arbetsgivarstöd.
- Samtalsledare för upprättande av och uppföljning av samordnad individuell plan (SIP) till individer inom ordinarie myndigheter.

Samtliga förbundsmedlemmar har möjlighet att remittera deltagare till verksamheten. Mer detaljerad information kring plattformarna finns i bilaga 4.

Tabell 2. Antal deltagare per kön som varit aktuella under 2017, 2018 och 2019

Verksamhet	2017			2018			2019		
	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt
Koordinatorstöd Finspång	12	20	32	17	13	30	11	8	19
Koordinatorstöd Norrköping	75	103	178	76	82	158	48	52	100
Koordinatorstöd Söderköping	18	27	45	19	17	36	9	6	15
Koordinatorstöd Valdemarsvik	11	16	27	6	10	16	5	4	9
Försteg Finspång			0	1	1	2	5	6	11
Försteg Norrköping			0	34	27	61	33	24	57
Försteg Söderköping	8	3	11	14	13	27	24	16	40
Försteg Valdemarsvik							7	3	10
Samordnad Planering Finsp.							2	3	5
Samordnad Planering Norrk.							31	13	44
Samordnad Planering Söderk.							2	7	9
Samordnad Planering V-vik.							6	1	7
Behovsinventering Finsp..				8	5	13	4	4	8
Behovsinventering Norrk.				33	19	52	16	8	24
Behovsinventering Söderk.				2	1	3	4	0	4
Behovsinventering V-vik.				3	2	5	2	1	3
Totalt	124	169	293	213	190	403	209	156	365
Anonyma deltagare			1				6		
Antal deltagare inkl. anonyma			294				409		

Uppgifterna hämtade från SUS (Sektorsövergripande system för uppföljning av samverkan och finansiell samordning inom rehabiliteringsområde)

Antalet deltagare under 2019 har uppgått till 385 varav 20 deltagare valt att registrera sig som anonyma deltagare vilket gör att uppgifter om kön och ålder saknas. Motsvarande siffror för 2018 är 409 deltagare och för 2017 294 deltagare.

Tabell 3. Samordnad individuell plan (SIP) under 2019

Kön	Antal förfrågningar	Antal förmöten	Antal SIP	Antal Uppföljningar:
Kvinna:		28	20	10
Man:		16	12	11
Ej känt:	68	0	0	0
Totalt:	68	44	32	21

Under 2019 har 68 förfrågningar om SIP inkommit till Plattformarna. Totalt har 44 förmöten, 32 SIP-möten och 21 uppföljningar genomförts av mötesledarna.

Fördjupad statistisk information om de finansierade verksamheterna redovisas i bilaga 5.

Insatsredovisning – strukturpåverkande insatser

- Kompetensutveckling och strukturella insatser till medlemmarna gällande neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (bilaga 6 a.)
- Insatskatalogen
- Lokal överenskommelse för myndighetssamverkan kring samordnad planering genom metoden samordnad individuell plan (SIP)
- Avvikelsearbete
- ESF-ansökan

Fördjupad information om strukturpåverkande insatser finns i bilaga 6 b.

Insatsredovisning - kartläggning och analys

- Strukturerad behovsanalys

Fördjupad information om kartläggning och analys finns i bilaga 6 b.

Insatsredovisning - uppföljning och utvärdering

- Indikatorerna
- Verksamhetsuppföljning och måluppfyllelse
- Uppföljning av förstegsverksamheten

Fördjupad information om uppföljning och utvärdering finns i bilaga 6 b.

Insatsredovisning – utbildningsinsatser

Följande utbildningsinsatser har genomförts under året.

- Frukostmöten
- Utbildning i nätverksarbete med finansierade medarbetare från förbundsmedlemmarna
- Metoddagar
- Nationell Finsamkonferens
- NNS höstkonferens
- Medverkan på psykiatriveckan
- Välfärdsmissan gemensamt med de övriga förbunden i länet

Målgruppen har varit medarbetare från verksamheter finansierade av förbundet, medarbetare, chefer och politiker från förbundsmedlemmarna.

1.4 Måluppfyllelse och resultat

1.4.1. Uppföljning och resultat för individriktade insatser

Individmål – koordinatorstöd

Individmål koordinatorstöd och analysen av måluppfyllelse avser samtliga Plattformar vid avslutad insats.

- Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen - utfall 90 %
- Individerna ska uppleva en ökad stegförflyttning ¹ - utfall 80 %

Måluppfyllelsen mäts via indikator stöd och stegförflyttning i samband med avslutad insats.

Utfall måluppfyllelse koordinatorstöd 2019

Upplevt ökat stöd 98,1 %

Kommentar: **Målet är uppfyllt.**

Upplevd ökad stegförflyttning 79,2 %

Kommentar: **Målet är nästintill uppfyllt.**

Den nationella mätningen av indikator stöd visar på ett samlat utfall på 94 % och för indikator stegförflyttning 73 % för personer som avslutats i insatser. Mätperioden för den nationella mätningen avser perioden november 2018 till oktober 2019 och avser totalt 33 samordningsförbund. Den samlade svarsfrekvensen är 86,5 %. Mer detaljerad information om måluppfyllelsen redovisas i bilaga 5. Bortfallsanalys redovisas i bilaga 7.

Individmål – försteg

Individmål försteg och analysen av måluppfyllelse avser samtliga Plattformar vid avslutad insats.

- Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen - utfall 80 %
- Individerna ska uppleva en ökad stegförflyttning – utfall 80 %

Måluppfyllelsen mäts via indikator stöd och stegförflyttning i samband med avslutad insats.

Utfall måluppfyllelse försteg 2019

Ökat stöd 98,1 %

Kommentar: **Målet är uppfyllt.**

Upplevd ökad stegförflyttning 80,6 %

Kommentar: **Målet är uppfyllt.**

Den nationella mätningen av indikator stöd visar på ett samlat utfall på 94 % och för indikator stegförflyttning 73 % för personer som avslutats i insatser. Mätperioden för den nationella mätningen avser perioden november 2018 till oktober 2019 och avser totalt 33 samordningsförbund. Den samlade svarsfrekvensen är 86,5 %. Mer detaljerad information om måluppfyllelsen redovisas i bilaga 5. Bortfallsanalys redovisas i bilaga 7.

¹ Stegförflyttning

Rehabiliteringsprocessen, med betoning på "process", är en glidande skala av olika mindre och större förändringar. Stegförflyttning är i detta sammanhang små eller stora tecken på att deltagaren har gjort framsteg/rört sig mot sitt mål.

Mål för samordnad individuell plan (SIP)

Målet och måluppfyllelse avser samtliga Plattformar.

Antalet genomförda SIP ska under 2019 uppgå till minst 30 stycken.

Utfall måluppfyllelse samordnad individuell plan (SIP) 2019

Antal genomförda SIP uppgår till 32 stycken

Kommentar: **Målet är uppfyllt.**

Finansiella mål

Förbundet ska sträva efter att använda tilldelade medel från medlemmarna till ändamålsenlig verksamhet till nytta för målgruppen och med effektivt resursutnyttjande som grundläggande princip. Samlat eget kapital från tidigare verksamhetsår ska nyttjas till ändamålsenliga insatser för målgruppen.

1) Förbundets skall bedriva en verksamhet med god ekonomisk hushållning. Den verksamhet som bedrivs ska vara effektiv och ändamålsenlig.

Mått för god ekonomisk hushållning;

- Måluppfyllelsen för individmålen ligger på målnivå eller över = god ekonomisk hushållning.
- Måluppfyllelsen för individmålen ligger på 5 % under målnivå = till viss del god ekonomisk hushållning.
- Måluppfyllelsen för individmålen ligger på 6 % eller mindre under målnivå = målet god ekonomisk hushållning ej uppfyllt.

2) Förbundets kostnader skall under helåret 2019 inte understiga eller överstiga budgetramen.

3) Förbundets medel skall hanteras så att högsta möjliga avkastning uppnås utan att säkerhet eller betalningsförmåga äventyras.

Utfall måluppfyllelse finansiella mål 2019

Mål 1. God ekonomisk hushållning

Kommentar: Måluppfyllelsen på individnivå är uppfyllt förutom målet stegförflyttning koordinatorstöd där det finns en differens på 0,8 % till målnivån. Utifrån definitionen av måluppfyllelse för god ekonomisk hushållning är **målet är till viss del uppfyllt.**

Mål 2. Kostnaderna skall inte överstiga eller understiga budgetramen,

Kommentar: De samlade kostnaderna understiger budgetramen med 1,86 %. **Målet är till viss del uppfyllt.**

Mål 3. Förbundets medel skall hanteras så att högsta möjliga avkastning uppnås utan att säkerhet eller betalningsförmåga äventyras

Kommentar: Av förbundets likvida medel har 4 000 tkr placerats på Norrköpings kommuns internbank med en ränta på 1 %. **Målet är uppfyllt**

1.4.2. Ekonomiska resultat

Den totala budgeten för 2019 omfattar 20 197 tkr, varav 17 428 tkr är intäkter från medlemmar och resterande medel utgör eget kapital. I verksamhetsbudgeten för 2019 redovisas ett underskott med 2 769 tkr.

I årsredovisningen har intäkter och kostnader periodiserats. Efter periodisering uppgår verksamhetens intäkter till 17 544 253 kr och motsvarande summa för verksamhetens bruttokostnader är 19 917 800 kr. Kostnaderna utgörs i huvudsak av åtgärder för individer och grupper med 19 908 483 kr. De finansiella kostnaderna utgör bankavgifter om 9 317 kr och finansiella ränteintäkter om 42 778 kr.

Utfallet för året blev att 2 373 547 kr av det egna kapitalet togs i anspråk under året för verksamhet vilket är 395 453 lägre än budgeterat.

Den största avvikelser i budget är utfallet för plattform Norrköping som landar på 926 000 kr mindre än budgeten. Detta beroende på att personal slutat och inte ersatts. Denna del har varit planerad utifrån att förbundet långsiktigt behöver anpassa sin budgetram till minskad medelsfördelning från staten.

Den andra delen som avviker mot budget är kostnaden för kansliet där avvikelser mot budget är 630 000 kr. Detta beroende på att kostnaden för den förmånsbaserade tjänstepensionen ökat markant. Ett flertal dialoger med leverantören av tjänstepension har genomförts samtidigt som en femårsprognos på tjänstepensionernas kostnad är genomförd vilket ger förutsättningar att kunna planera kostnaderna långsiktigt.

Snittkostnaden per deltagare under 2019 uppgår till 27 358 kr (totalt 461 deltagare). Motsvarande siffra för 2018 uppgick till 32 854 kr per deltagare (totalt 425 deltagare) och för 2017 48 625 kr per deltagare (totalt 293 deltagare).

1.5 Styrelsens arbete under året

Styrelsen har under 2019 haft sju styrelsesammanträden och har varit beslutsför vid samtliga tillfällen.

Förbundets presidium har under året genomfört medlemsdialoger med samtliga förbundsmedlemmar vid tre tillfällen. På medlemsdialogerna har bl.a. följande frågor diskuterats; avstämning av årsredovisning, frågan om utveckling av förstärkt dialog mellan förbundet och förbundsmedlemmarna utifrån förslag att införa en beredningsgrupp på tjänstemannanivå samt förbundets långsiktiga inriktning och verksamhetsplaneringen samt budget 2020. Därutöver har presidiet haft två revisionsdialoger med revisorerna. Utöver detta har revisorernas ordförande och revisionsbiträde varit inbjudna till ett styrelsemöte för att diskutera de synpunkter som framkommit från revisorerna. Mer information om styrelsens arbete finns i bilaga 8.

2. Driftsredovisning

Belopp tkr	Utfall jan-dec 2019	Aktuell budget jan-dec 2019	Avvikelse utfall - budget	Bokslut helår 2018
Nettokostnad	19 918	20 222	304	21 547
Bidrag/intäkt	-17 544	-17 453	91	-18 609
Resultat	-2 374	-2 769	395	-2 938
Utgående eget kapital	1 452	1 057	395	3 826
Likvida medel	6 103	4 466	1 637	7 235

3. Resultaträkning

Resultaträkning

Belopp i kr.	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Verksamhetens intäkter	1	17 428 000	18 450 000
Övriga intäkter		73 475	103 045
Verksamhetens kostnader		-19 908 482	-21 529 614
Verksamhetens nettovinst/förlust		-2 407 007	-2 976 569
Finansiella intäkter		42 778	56 139
Finansiella kostnader		-9 317	-17 745
Resultat efter finansiella poster		-2 373 546	-2 938 175
Årets resultat		-2 373 546	-2 938 175

4. Balansräkning

Balansräkning

Belopp i kr.	Not	2019-12-31	2018-12-31
Tillgångar			
Kortfristiga fordringar	2	489 880	2 642 415
Kassa och banktillgodohavande		6 103 497	7 235 287
Summa omsättningstillgångar		6 593 377	9 877 702
Summa tillgångar		6 593 377	9 877 702
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	3	1 452 219	3 825 766
Kortfristiga skulder	4	5 141 158	6 051 936
Summa eget kapital och skulder		6 593 377	9 877 702
Ansvarsförbindelser		0	0

5. Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys, den löpande verksamheten

Belopp i kr.	2019-12-31	2018-12-31
Årets resultat	-2 373 547	-2 938 175
Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital	-2 373 547	-2 938 175
Ökning/minskning kortfristiga fordringar	2 152 535	-1 015 777
Ökning/minskning kortfristiga skulder	-910 778	952 527
Kassaflöde för den löpande verksamheten	1 241 757	-63 250
Årets kassaflöde	-1 131 790	-3 001 426
Likvida medel vid årets början	7 235 287	10 236 713
Likvida medel vid årets slut	6 103 497	7 235 287

6. Redovisningsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med lagen (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning i tillämpliga delar.

7. Noter

Not 1. Verksamhetens intäkter

	2019-12-31	2018-12-31
Driftbidrag från staten	8 714 000	9 225 000
Driftbidrag från Norrköpings kommun	3 320 008	3 510 716
Driftbidrag från Söderköpings kommun	342 091	362 804
Driftbidrag från Valdemarsviks kommun	186 582	196 716
Driftbidrag från Region Östergötland	4 357 000	4 612 500
Driftbidrag från Finspångs kommun	508 319	542 264
Summa	17 428 000	18 450 000

Not 2. Kortfristiga fordringar

	2019-12-31	2018-12-31
Kundfordringar	0	2 185 302
Fordran Skatteverket, momsers. & saldo skattekonto	271 768	230 334
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	218 112	226 779
Summa	489 880	2 642 415

Not 3. Eget kapital

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående balans	3 825 766	6 763 942
Årets resultat	-2 373 547	-2 938 175
Summa	1 452 219	3 825 767

Not 4. Kortfristiga skulder

	2019-12-31	2018-12-31
Leverantörsskulder	236 091	537 325
Skuld Skatteverket, pers.skatt & sociala avg.	129 638	144 880
Löneskatt	383 828	118 864
Semesterlöneskuld inkl soc. avgifter	126 594	177 190
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	4 265 007	5 073 677
Summa	5 141 158	6 051 936

8. Tilläggsupplysningar

Sammanställning av utfall och budget 2019 (tkr)

Insatser	Budget 2019	Utfall 2019	Differens
Vht 101 Åtgärd individ och grupp	16 721	16 061	660
Vht 102 Kompetensutveckling personal	330	237	93
Vht 103 Processtöd	606	376	230
Vht 104 Uppföljning och utvärdering	75	75	0
Vht 105 Information	15	6	9
Summa insatser	17 747	16 755	992
Kansli och Styrelse	2 330	2 960	-630
Revision	140	120	20
Totalt	2 470	3 080	-610
Intäkter/medlemsavgifter	-17 428	-17 428	0
Finansiella intäkter/kostnader	-20	-33	13
Resultat	2 769	2 374	395

9. Styrelsens beslut

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt kostnader, intäkter och förbundets ekonomiska ställning.

Datum: 2020-03-27



Irma Görz
Ordförande



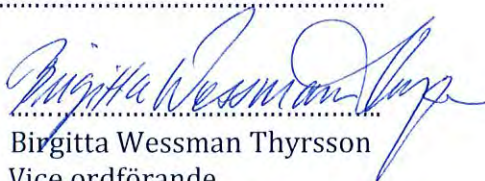
Nina Strand
Ledamot



Kristin Andersson
Ledamot



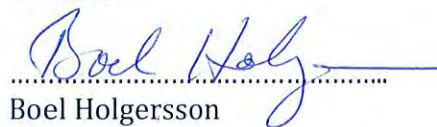
Nhela Ali
Ledamot



Birgitta Wessman Thyrsson
Vice ordförande



Malin Masimov
Ledamot



Boel Holgersson
Ledamot

Förbundsordning för Samordningsförbundet Östra Östergötland

Samordningsförbundet Östra Östergötland har inrättats med stöd av lagen (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser.

1§

Förbundets namn

Förbundets namn är Samordningsförbundet Östra Östergötland.

2§

Förbundets säte

Förbundets säte är Norrköping.

3§

Förbundets medlemmar

Förbundets medlemmar är Region Östergötland, Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, samt Finspångs, Norrköpings, Söderköpings och Valdemarsviks kommuner.

4§

Förbundets ändamål

Förbundets ändamål är att inom det geografiska området för kommunerna Finspång, Norrköping, Söderköping och Valdemarsvik svara för finansiell samordning inom rehabiliteringsområdet mellan Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Region Östergötland och kommunerna i syfte att underlätta och uppnå en effektiv resursanvändning. Resurserna ska användas till att den enskilde ska få eller förbättra sin förmåga att förvärvsarbeta.

Samordningsförbundets målgrupp är personer vars behov ger kunskap för att dels bygga gemensamma insatser som kan möta behoven hos enskilda, men också förutsättningar för huvudmännen att arbeta med förbättringar i ordinarie verksamhetsstrukturer.

Förbundets ändamål är att bidra till systemutveckling som säkrar funktioner och samverkansformer som är hållbara över tid och som främjar individens bästa utifrån individens behov av samordnad rehabilitering.

Samordningsförbundet utgör en gemensam plattform som ska underlätta samverkan mellan huvudmännen, en kunskap om varandras uppdrag och en möjlighet att gemensamt utveckla insatser för medborgare som har behov av att samhället mobiliserar gemensamma resurser.

Samordningsförbundets budget utgör ram och begränsning för vad som kan finansieras. Samordningsförbundet har förutsättningar att utgöra en arena för

SLUTFÖRSLAG 2016-09-20

huvudmännens kunskapsutbyte, som kan bidra till systemutveckling, vilket inte begränsas av de ekonomiska ramarna.

5§

Styrelsen

Samordningsförbundet ska ledas av en styrelse. Styrelsen skall bestå av sju ledamöter med sju ersättare. Varje medlem utser vardera en styrelseledamot och en ersättare. Ersättarna har närvaro- och yttranderätt.

Styrelsen utser inom sig ordförande och vice ordförande.

Ledamöter och ersättare som är personliga väljs för fyra år räknat från och med den 1 januari året efter det då val av fullmäktige i regionen och kommuner har ägt rum i hela landet.

6§

Uppgifter och beslutanderätt

Styrelsen är beslutsför när fler än hälften av ledamöterna är närvarande. Beslut fattas med kvalificerad majoritet med två tredjedelar (2/3).

Förbundet har till uppgift att

1. besluta om mål och riktlinjer för den finansiella samordningen,
2. stödja samverkan mellan samverkansparterna,
3. finansiera insatser som avser individer som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser vilka syftar till att individen uppnår eller förbättrar sin förmåga att utföra förvärvsarbete och som ligger inom de samverkande parternas samlade ansvarsområde,
4. besluta på vilket sätt de medel som står till förfogande för finansiell samordning skall användas,
5. svara för uppföljning och utvärdering av beslutade åtgärder
6. upprätta verksamhetsplan, budget och årsredovisning för den finansiella samordningen

Samordningsförbundet får inte besluta i frågor om förmåner eller rättigheter för enskilda eller vidta åtgärder i övrigt som innefattar myndighetsutövning eller som avser tillhandahållande av tjänster avsedda för enskilda. Förbundet får inte heller svara för offentlig upphandling av insatser som riktar sig till enskilda.

7§

Personal

Styrelsen ska anställa en verkställande tjänsteman, som har att leda arbetet inom förbundet, enligt styrelsens anvisningar. Därutöver skall finnas övrig personal i mån av behov och tillgång på medel.

Styrelsen kan delegera till tjänsteman att på styrelsens vägnar besluta i viss grupp av ärenden.

8§

Initiativ rätt

Medlem i förbundet har rätt att väcka ett ärende i förbundsstyrelsen. I Region Östergötland och kommunerna får denna rätt utövas av regionstyrelsen respektive kommunstyrelsen.

9§

Samråd

Styrelsen skall samråda med förbundsmedlemmarna i frågor av principiell vikt, t.ex. rörande budget och verksamhetsplan.

Skulle oenighet kvarstå efter samråd, kan vilken som helst av huvudmännen kalla till gemensamma förhandlingar i denna fråga.

10§

Kungörelser

Förbundets kungörelser, protokoll och andra tillkännagivanden skall anslås på Finspångs, Norrköpings, Söderköpings och Valdemarsviks kommuners samt Region Östergötlands officiella anslagstavlor.

11§

Andelar i tillgångar och skulder samt fördelning av kostnader

Medlemmarna har vid varje tidpunkt andel i förbundets tillgångar och skulder i förhållande till vad man tillskjutit för att täcka kostnaderna.

Fördelningen mellan medlemmarna skall därvid vara sådan att Försäkringskassan bidrar med statens andel (avser Arbetsförmedlingen och Försäkringskassans andelar) med 50% av medlen, Region Östergötland med 25%, och kommunerna med sammanlagt 25%. Fördelningen av den kommunala delen skall vara sådan att den avspeglar relationen i befolkningstalen per den 31 december året innan budget fastställs.

Omfattningen av de medel som ställs till Samordningsförbundets förfogande bestäms årligen av medlemmarna och fördelas enligt vad som anges i föregående stycke.

12§

Styrning och insyn

Förbundsstyrelsen skall upprätta kvartalsvisa uppföljningar med helårsprognos för verksamheten och ekonomin som tillställs medlemmarna. Förbundsstyrelsen skall också årligen till medlemmarna i samband med bokslutet redovisa verksamhetens måluppfyllelse.

Samordningsförbundet får ej förvärva fast egendom, ta upp lån, eller ingå borgen. Förbundet får ej heller ingå avtal som sträcker sig längre tid än den tid förbundet består.

13§

Budget

Förbundsstyrelsen skall varje år upprätta en plan för förbundets verksamhet och ekonomi för de tre kommande åren. För det första av de tre åren ska styrelsen upprätta en preciserad årsbudget. Överskott eller underskott överförs till nästa verksamhetsår. Årsbudgeten skall också åtföljas av mål för verksamheten.

Innan förbundsstyrelsen fastställer budgeten skall den samråda med medlemmarna (jfr 9§). Årsbudgeten fastställs av förbundsstyrelsen senast under november månad året före budgetåret (kalenderår).

14§

Revisorer och revision

Förbundets räkenskaper och årsredovisning samt styrelsens förvaltning skall granskas av en revisor för varje förbundsmedlems räkning. För Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen ska Försäkringskassan utse en gemensam revisor.

Kommunerna och Region Östergötland kan utse gemensam revisor eller revisor var för sig.

Revisorer utses i övrigt i enligt med bestämmelserna i 25§ i lagen (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser.

Revisorer väljs för fyra år räknat från och med den 1 januari året efter det då val av fullmäktige i region och kommuner har ägt rum i hela landet. Mandattiden för statens revisorer hanteras i särskild ordning. Vid revision tillämpas bestämmelserna i 26 § i lagen (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser.

15§

Utträde

En förbundsmedlem har rätt att efter uppsägning utträda ur förbundet. Uppsägningstiden är därvid tre år.

Vid utträde skall medlemmarnas ekonomiska mellanhavanden regleras i enlighet med vad som sägs i 11§ i denna förbundsordning. Om det efter utträde på den kommunala sidan återstår minst en kommun ska upplösning ske endast om det beslutas enligt 16 §.

16§

Likvidation och upplösning

Förbundet kan träda i likvidation om medlemmarna är överens därom eller om en eller flera medlemmar utträder ur förbundet. Ett sådant beslut ska alltid föregås av ett samråd mellan huvudmännen.

SLUTFÖRSLAG 2016-09-20

När förbundet trätt i likvidation skall skulderna betalas och egendomen avyttras. Härefter skall kvarvarande tillgångar fördelas enligt principerna i 11§ i denna förbundsordning. Förbundsstyrelsen svarar för likvidationen.

När styrelsen har fullgjort sitt uppdrag skall den avge en slutredovisning för sin förvaltning. Detta sker genom framläggandet av en förvaltningsberättelse över likvidationen i sin helhet med redovisning av betalningen av skulder, försäljning av egendom och skiftet av därefter resterande tillgångar. Till berättelsen skall fogas redovisningshandlingar för hela likvidationen.

När förvaltningsberättelsen och redovisningshandlingarna delgivits medlemmarna är förbundet upplöst.

17§

Twister

Twister mellan förbundet och dess medlemmar skall avgöras vid allmän svensk domstol.

18§

Ersättning till ledamöter, ersättare och revisorer

Ersättning för arvoden och ersättningar till ordförande, vice ordförande, styrelseledamöter, ersättare och revisorer ska följa Region Östergötlands ersättningsregler och bekostas av förbundet. För den revisor som Försäkringskassan utser betalas ersättning i särskild ordning.

Ett fast årligt arvode utbetalas till ordförande respektive vice ordförande i förbundet. Arvodet för ordförande uppgår till 10 procent av det belopp Region Östergötland fastställer för årsarvode. För vice ordförande uppgår arvodet till 5 procent. Arvodet justeras årligen enligt de bestämmelser som gäller för förtroendevalda inom Region Östergötland och bekostas av förbundet.

19§

Arkivtillsyn

Ansvar för tillsynen av att Samordningsförbundet fullgör sina skyldigheter enligt arkivlagen (1990:782) åvilar kommunstyrelsen i Norrköpings kommun.

20§

Förbundets bildande

Förbundet anses bildat den 1 januari 2005 under namnet Norrköpings Samordningsförbund och från och med den 1 april 2009 utvidgat med Söderköpings och Valdemarsviks kommuner samt med Finspångs kommun från den 1 januari 2017 i enlighet med vad som anges i denna förbundsordning.

Denna förbundsordning träder i kraft 1 januari 2017 eller vid en senare tidpunkt när samtliga medlemmar godkänt denna förbundsordning.

Genomförande av fokusområden enligt verksamhetsplanen under 2019

- Identifiera och kartlägga behovsgrupperna som har behov av individinriktade insatser.

Under hösten 2018 genomfördes en behovsanalys som slutfördes under 1:a kvartalet 2019. I behovsanalysen genomfördes 27 intervjuer med representanter från samtliga förbundsmedlemmar, utifrån en standardiserad intervjumall.

- Finna alternativa finansieringsformer genom att utveckla och implementera mötesplatser, kontaktvägar, rutiner för arbetet med ESF-medel och andra typer av utvecklings/projektmedel hos och till parterna

Frågan om alternativa finansieringsformer för metodutveckling finns med som en del i förbundets långsiktiga inriktning samt verksamhets- och budgetplanen för 2020. Ett första arbete med att metodutveckla förstegsverksamheten genom en ansökan om ESF-medel påbörjades av beredningsgruppen i senare delen av december. Styrelsen har även i januari 2019 beslutat att ställa sig positiv till att kunna vara projektägare av ESF-projekt, dock under förutsättning att styrelsen fattar beslut om detta i varje enskilt fall.

- Utveckla arbetet med strukturerade behovsanalyser tillsammans med förbundsmedlemmar samt brukarorganisationer.

Under året har behovsanalysarbete som påbörjades under hösten 2018 slutförts. Arbetet med behovsanalyser finns med som en metod i förbundets långsiktiga inriktning 2020 och framöver.

- Utveckling av Samordningsförbundets relationer med förbundsmedlemmarna i syfte att stärka dialogen

Förbundets styrelse har under året arbetat med frågan kring hur relationerna mellan styrelsen och förbundsmedlemmarna kan stärkas och utvecklas. I samband med detta har styrelsen genomfört en workshop i mars. Frågan har även lyfts till medlemssamrådet i juni och samtliga närvarande representanter ställde sig positiva till inrättande av en länsdelsgemensam beredningsgrupp. Förslaget innebar att organisationen med lokala styrgrupper upphörde att gälla när beredningsgruppen var på plats. Beredningsgruppen finns på plats sedan december 2019.

- Utveckling av förbundets långsiktiga inriktning

Under året har styrelsen fokuserat kring och arbetat med förbundets långsiktiga inriktning. Anledningen till utveckling av förbundets långsiktiga inriktning hänger delvis samman med att förbundets tilldelning av statliga medel bedöms minska med maximalt 10 % per år ned till en fastställd målnivå som omfattar drygt 13, 8 mkr. Ett första utkast

till långsiktig inriktning diskuterades på styrelsemötet i augusti. Styrelsen ställde sig bakom inriktningen samt gav kansliet och presidiet i uppdrag att konkretisera förslaget till styrelsemötet i oktober. Förslaget stämde av med medlemssamrådet i september som ställde sig bakom förslaget. Förslaget om förbundets långsiktiga inriktning beslutades i November i samband med av verksamhets- och budgetplanen för 2020 godkändes.

- Översyn av Plattformsverksamhet samt ledning och styrning.

Översynen av plattformsverksamheten inkluderande ledning och styrning har gjorts under hösten och resultatet finns med i förbundets långsiktiga inriktning samt verksamhetsplan för 2020. Utgångspunkten är att förbundsmedlemmarna driver samt leder och styr verksamheten. Det innebär att organisationen med att förbundet har anställda samordnare som leder och styr de individinriktade insatserna upphör att gälla från årsskiftet.

- Tillsammans med övriga Samordningsförbund i länet undersöka möjligheten till samordning av administration och revision

Frågan om samordning av administration mellan förbunden i länet har diskuterats av förbundscheferna. Bland de övriga förbunden i länet finns för närvarande inget intresse av att samordna de administrativa resurserna. Samordning av revisionen har lyfts till medlemssamrådet i september. Samtliga förbundsmedlemmar från kommunerna och Regionen tog med sig frågan hem om det fanns anledning att utse en gemensam revisor.

Utmaningar inför 2020

De stora utmaningarna inför 2020 handlar om att implementera den långsiktiga inriktningen och att få förändringarna på plats. En annan stor utmaning är att få den nya beredningsgruppen att fungera optimalt utifrån sitt uppdrag.

Bilaga 3.

Målgruppsbeskrivning

Samtliga uppgifter är hämtade från SUS. Uppgifterna som avser 2019 är utdragna 200220.

Tabell 1. Andel deltagare per kön och tid i offentlig försörjning 2017 - 2019 i relation till riket												
	SamÖ 2017			Samö 2018			SamÖ 2019			Riket 2019		
	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt
Tid i offentlig försörjning												
Upp till 1 år	5%	12%	17%	5%	9%	14%	4%	9%	13%	9%	9%	19%
Upp till 2 år	7%	9%	15%	9%	6%	15%	8%	5%	13%	8%	7%	15%
Upp till 3 år	5%	5%	9%	7%	6%	13%	8%	4%	12%	7%	6%	13%
Upp till 4 år	5%	4%	9%	5%	3%	9%	6%	5%	11%	6%	4%	10%
Upp till 5 år	3%	4%	7%	3%	5%	8%	5%	3%	8%	4%	3%	7%
Upp till 6 år	3%	1%	5%	3%	1%	4%	4%	3%	7%	3%	2%	5%
Upp till 7 år	1%	3%	5%	2%	2%	4%	4%	2%	6%	2%	1%	4%
Upp till 8 år	2%	1%	3%	1%	1%	2%	1%	1%	2%	2%	1%	3%
Upp till 9 år	3%	2%	5%	2%	1%	3%	1%	1%	2%	2%	1%	3%
Mer än 9 år	7%	8%	15%	8%	8%	16%	10%	3%	13%	6%	4%	10%
Ej tillämpligt	3%	8%	10%	5%	6%	11%	6%	6%	12%	6%	6%	12%
Totalt	43%	57%	100%	53%	47%	100%	58%	42%	100%	55%	45%	100%

Av de deltagare som varit aktuella i verksamheten under 2019 har 26 % haft offentlig försörjning upp till två år (riket 34 %), 31 % mellan tre till fem år (riket 30 %), 15 % mellan sex till åtta år (riket 12 %) och 15 % från nio år – (riket 13 %). I jämförelse mellan 2017 – 2019 kan konstateras att gruppen som haft offentlig försörjning längre än tre år – har ökat från 58 % 2017 till 61 % 2019. Motsvarande siffror avseende 2019 är för riket är 55 %. Den största avvikelserna mellan kvinnor och män finns i gruppen som haft offentlig försörjning i mer än nio där kvinnor dominerar.

Tabell 2. Andel deltagare per kön och högsta utbildningsnivå 2017 - 2019 i relation till riket												
	SamÖ 2017			Samö 2018			SamÖ 2019			Riket 2019		
	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt
Utbildning												
Annan eftergymnasial utbildning	1%	2%	3%	3%	2%	5%	4%	3%	6%	3%	2%	5%
Forskarutbildning	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Grundskola	18%	30%	48%	20%	20%	40%	21%	17%	38%	17%	18%	34%
Gymnasium	17%	19%	36%	20%	18%	38%	24%	15%	40%	20%	17%	37%
Högskola/Universitet mer än 3 år	2%	0%	2%	2%	1%	3%	2%	1%	2%	3%	2%	5%
Högskola/universitet upp till 1 år	0,3%	0,3%	0,7%	3%	0%	3%	2%	1%	4%	1%	1%	2%
Högskola/Universitet upp till 3 år	2%	1%	3%	2%	2%	4%	2%	1%	3%	4%	2%	6%
Saknas/okänd	2%	5%	7%	2%	4%	6%	3%	3%	6%	6%	4%	11%
Totalt	43%	57%	100%	53%	47%	100%	58%	42%	100%	55%	45%	100%

När det gäller högsta utbildningsnivån för deltagarna under 2019 har 40% gymnasium (riket 37 %), 38% grundskola (riket 34 %), 6 % annan eftergymnasial utbildning (riket 5 %). Under 2017 – 2018 har flest deltagare haft grundskola som högsta utbildningsnivå följt av gymnasium. Den största skillnaden mellan kvinnor och män finns i gruppen som har gymnasium som högsta utbildningsnivå där kvinnor har en högre andel.

Tabell 3. Andel deltagare per kön och tid i insats 2017 - 2019 i relation till riket												
	SamÖ 2017			SamÖ 2018			SamÖ 2019			Riket 2019		
	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt
Tid i insats												
1 - 6 månader	5%	4%	9%	23%	18%	41%	30%	19%	49%	23%	17%	41%
7 - 12 månader	5%	8%	13%	8%	7%	14%	14%	10%	24%	13%	11%	25%
13 - 18 månader	9%	12%	21%	9%	7%	16%	7%	6%	13%	10%	8%	18%
19 - 24 månader	11%	13%	24%	7%	6%	13%	3%	3%	6%	4%	3%	7%
25 - månader	13%	20%	33%	7%	9%	16%	4%	4%	8%	5%	5%	10%
Totalt	43%	57%	100%	53%	47%	100%	58%	42%	100%	55%	45%	100%

Tiden i insats under 2019 är för gruppen 1- 6 månader 49 % (riket 41 %), 7 - 12 månader 24 % (riket 25 %), 13 - 18 månader 13 % (riket 18 %), 19 - 24 månader 6 % (riket 7 %) och 25 månader eller mer 8 % (riket 10 %). En tydlig trend är att inskrivningstiderna har minskat markant under perioden 2017 - 2019, under 2017 utgjorde gruppen 1 - 12 månader 22 %, under 2018 55 % och under 2019 73 %.

Tabell 4. Andel deltagare per kön och försörjning vid start i insats 2019 i relation till riket						
	SamÖ 2019			Riket 2019		
	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt
Försörjning före						
Sjukpenning/Rehabpenning	16%	6%	22%	13%	5%	18%
Aktivitetsersättning	4%	5%	9%	4%	4%	8%
Sjukersättning	1,5%	0,5%	2,1%	1%	1%	2%
A-kassa	0,3%	1,3%	1,5%	1%	1%	2%
Aktivitetsstöd	4%	4%	8%	9%	8%	17%
Försörjningsstöd	26%	19%	45%	18%	17%	35%
Studiestöd/Studiemedel	0,5%	1,5%	2,1%	0,6%	0,7%	1%
Annan offentlig försörjning	0%	0%	0%	3%	3%	6%
Ingen offentlig försörjning	5%	5%	10%	5%	6%	11%
Totalt	58%	42%	100%	55%	45%	100%

Försörjningen vid start för de deltagare som varit aktuella i verksamheten under 2019 ser ut enligt följande; 45 % har haft försörjningsstöd (riket 35 %), 22 % har haft sjukpenning/rehabpenning (riket 18 %), 9 % har haft aktivitetsersättning (riket 8 %).



PLATTFORM

FINSPÅNG NORRKÖPING SÖDERKÖPING VALDEMARSVIK

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2019

Syftet med plattformen är att bygga upp en långsiktig och stadigvarande verksamhet för personer som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser. Plattformen finns i Finspång, Norrköping, Söderköping och Valdemarsvik.

Plattformens uppdrag 2019 är:

- Att erbjuda individinriktat stöd och koordinering av ordinarie myndigheters insatser.
- Att erbjuda förstegsverksamhet med fokus på aktivering, motivations- och förändringsarbete, samt arbetsprövning upp till 10 timmar per vecka inkluderande arbetsgivarstöd.
- Att erbjuda samtalsledare/mötesledare för upprättande av och uppföljning av samordnad individuell plan (SIP) till individer inom ordinarie myndigheter.

Inom ramen för förstegsverksamhet erhåller individen ett individuellt stöd. Koordinering av insatser sker inom ramen för SIP, samt vid planering och genomförande av försteg.

Inför 2019 minskade resurserna till Samordningsförbundet, tillsammans med den finansierade personalen arbetade vi under våren i olika personalmöten för att ta fram en åtagandebeskrivning hur uppdraget skulle kunna genomföras med minskade resurser. Det fanns i arbetet också en långsiktig diskussion kring

roller och funktioner inom Plattform baserad på erfarenheter som gjorts under alla år med Plattformar.

SIP

Grunden för Samordningsförbundets erbjudande om mötesledare är den överenskommelse som tecknades mellan parterna 2018.

Samordningsförbundet erbjuder möjligheten att avropa mötesledare från Samordningsförbundet.

Målet med SIP är att upprätta en samordnad individuell plan som innebär att individen får rätt stöd i rätt tid av de samverkande parterna.

Under första halvåret fanns personal från samtliga plattformar som fungerade som mötesledare. Inför höstterminen beslutade vi att tre koordinatörer delade på uppdraget som mötesledare i samtliga 4 kommuner.

De som jobbar som mötesledare får många positiva reflektioner efter mötena, både från huvudpersoner samt handläggare. Den personal från Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan som varit finansierad av Samordningsförbundet och jobbat som koordinatörer har varit representanter vid SIP-möten om det funnits behov av att få information från myndigheten. De har även deltagit vid SIP-möten om ordinarie handläggare inte haft möjlighet att närvara. Det har varit uppskattat.

Det finns fortsatt ett behov av förankring bland chefer och personal om SIP som verktyg i samverkan kring målgruppen för Samordningsförbundet.

FÖRSTEG

Genom olika kartläggningar som Samordningsförbundet genomfört samt egna erfarenheter har det framgått att det finns ett stort behov av att erbjuda individer försteg som inte har möjlighet att erhålla förberedande/rehabiliterande insatser inom ordinarie myndighet.

Målgrupp för försteg är personer, 16-64 år, som är i behov av arbetslivsinriktad rehabilitering och som inte kan tillgodogöra sig detta i ordinarie myndigheter. Ofta är personerna i behov av stöd från flera håll för att närma sig arbete och studier. Försteg organiseras olika i respektive kommuner beroende på kommunernas organisering. Målet med insatsen är att individen, som mest 12 månader, ska bli redo för att ta del av arbetslivsinriktad rehabilitering eller studier inom ordinarie verksamhet.

Finspång

Under våren påbörjade Plattform Finspång ett samarbete med ett föreningsdrivet stall i kommunen som fungerade som arena för försteg, men efter några månader etablerades ett samarbete med Arbetsmarknadsenhetens försteg då det fanns många samarbetsvinster. Under hösten har det arbetet fortsatt, så kommunens egen personal i försteget har samarbetat med finansierad personal från Samordningsförbundet i olika verksamheter, torpet, ett snickeri mm.

I Finspång har den koordinator som varit anställd från Arbetsförmedlingen ansvarat för individuella förstegsplatser hos olika arbetsgivare.

Norrköping

Under våren 2019 erbjöds "Mitt Val", en arbetsförberedande gruppverksamhet. Gruppverksamheten erbjöds även under 2018. Under våren genomfördes två grupper som pågick under fyra veckor med nio gruppträffar. Gruppträffarna innehöll information och motiverande arbete utifrån en framtagen metodik. På grund av minskade resurser upphörde Mitt Val som eget program efter våren, men delar av konceptet togs med i ett arbete under hösten med gruppverksamhet.

Topteam, ett försteg som också påbörjades under 2018 fortsatte under våren. På grund av minskade resurser fick en modul tas bort "livskompassen". Det som erbjöds under 2019 var arbetsträning tillsammans med handledare och arbetsterapeut på ett hotell i Norrköping två förmiddagar/vecka under 8 veckor, samt en hälsofrämjande aktivitet.

Under hösten 2019 har gruppförsteg erbjudits på hotellet och på en ny arena, en plantskola. På båda ställena har arbetsträning 1 dag/vecka erbjudits, samt en dag med hälsofrämjande/motiverande aktivitet.

I Norrköping har även individuella förstegsplatser erbjudits till deltagare, för vissa har det varit efter att man deltagit i gruppförsteg, eller som en första insats. Även för den här gruppen har det erbjudits hälsofrämjande aktivitet.

Utöver det som beskrivits har yoga 1ggr/vecka erbjudits för de som haft behov av och velat delta.

Söderköping

I Söderköping har förstegsverksamheten på Alboga, grön rehabilitering fortsatt under 2019. Verksamheten drivs av Arbetsmarknadsenheten, med delvis finansiering från Samordningsförbundet. Under 2019 utökade Arbetsmarknadsenheten arenan med växthus och den föreningsdrivna Återvinningen i kommunen. På återvinningen fanns handledare 3 dagar/vecka som helt var finansierad av Samordningsförbundet. Återvinningen var en bra kompletterande åtgärd med varierande arbetsuppgifter, t ex service/kundkontakt, lager mm. De handledare som fanns på plats fungerade också som t ex stöd i myndighetskontakter och var ansvariga för uppföljningen av individerna tillsammans med ordinarie myndighet.

Under året har arbetsträningen inom försteg kompletterats med fysisk aktivitet på ett gym i Söderköping.

I Söderköping ansvarade den koordinator som kom från Arbetsförmedlingen för de individuella förstegsplatserna.

Valdemarsvik

I Valdemarsvik har under flera år Arbetsmarknadsenheten varit en arena för försteg. Under 2019 påbörjades ett utvecklingsarbete kring försteg. En arbetsterapeut anställdes med finansiering från Samordningsförbundet och en mer strukturerad form av försteg erbjöds. Under tre timmar tre dagar/vecka kan individen erbjudas försteg. Det finns en palett av olika arbetsuppgifter inom arbetsmarknadsenheten. Det har också bedrivits en försöksverksamhet i ett lokalt stall med förekommande arbetsuppgifter där. Inom ramen för försteget har en arbetsterapeutisk kartläggning erbjudits.

Funktionerna/rollerna inom Plattform

Under året har vi i samband med utvecklingsdagar arbetat med att tydliggöra de olika rollerna/funktionerna inom plattform. Höstterminen startade upp med en gemensam utbildning i systemteori för personalen inom plattform. Det satte fokus på systemet runt individen, och var en uppskattad och viktig dag som gav personalen en gemensam grund att stå på.

Försäkringskassan fick under 2018 interna riktlinjer kring utlåning av personal till samordningsförbund. Även Arbetsförmedlingen påbörjade en sådan diskussion. Detta tillsammans med erfarenheter från Plattform och minskade resurser föranledde ett arbete kring roller och funktioner. Det fanns ett behov av renodla rollen som koordinator för att tydligare använda den kompetens som fanns utifrån vilken myndighet man hade sin anställning. Koordinatorn hade tidigare funnits med i hela processen runt individen. Ambitionen var att koppla på de olika funktionerna utifrån var i processen man befann sig. Arbetet påbörjades under 2019 men behöver fortsätta under 2020 i samband med att insatser utvecklas.

Som **förstegskoordinator** ansvarade man för behovsinventeringen tillsammans med arbetsterapeut. Förstegskoordinatorn ansvarade för uppföljning tillsammans med individens nätverk.

Koordinatorer från Arbetsförmedlingen, **AF-koordinator**, fick en tydligare roll i sökandet efter förstegsplatser, och fick en roll att kopplas på när individen närmade sig att vara redo för AF:s insatser.

På grund av förändringar inom Arbetsförmedlingen men även med anledning av beslut om långsiktig inriktning inom Samordningsförbundet beslutade myndigheten under senare delen av hösten att "ta hem" sin personal. Detta ledde till att Plattform Norrköping under november/december inte kunde ta emot nya deltagare i verksamheten.

Arbetsterapeuterna arbetar nära tillsammans med förstegskoordinatorerna med individerna. Deras roll är både konsultativ och i direkt arbete med deltagare och arbetsplats. De finns med vid ingången till försteg via behovsinventering tillsammans med förstegskoordinator. Syftet är att tidigt kunna bedöma möjligheten att göra en realistisk plan för deltagaren mot arbete/studier. Finns behov kan en fördjupande kartläggning göras under 2-4 tillfällen.

Resultatsammanställning

Samordningsförbundet Östra Östergötland

Helåret 2019



PLATTFORM

FINSPÅNG NORRKÖPING SÖDERKÖPING VALDEMARSVIK

Innehållsförteckning:

- **Sidan 3** **Måluppfyllelse Koordinatorstöd
Helåret 2019**
- **Sidan 4** **Måluppfyllelse Försteg
Helåret 2019**
- **Sidan 5** **Måluppfyllelse SIP
Helåret 2019**
- **Sidan 6** **Indikator STÖD
Mål 1 - Koordinatorstöd**
- **Sidan 7** **Indikator STÖD
Nationell jämförelse över tid**
- **Sidan 8** **Indikator stegförflyttning
Mål 2 - Koordinatorstöd**
- **Sidan 9** **Indikator stegförflyttning
Nationell jämförelse över tid**
- **Sidan 10** **Indikator STÖD
Mål 1 - Försteg**
- **Sidan 11** **Indikator stegförflyttning
Mål 2 - Försteg**
- **Sidan 12** **SIP
Måluppfyllnad**
- **Sidan 13** **Avslutade deltagare –
koordinatorstöd**
- **Sidan 14** **Avslutade deltagare –
försteg**
- **Sidan 15 - 25** **SUS – Samlad statistik
alla verksamheter.**
- **Sidan 26** **Indikator -
bortfallsredovisning**
- **Sidan 27** **Indikator-källhänvisning**

Måluppfyllelse Plattformarna januari - december 2019

Individmål – koordinatorstöd

1) Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen:

Mätpunkt – **utfall 90%**, i samband med avslut i insatsen.

Utfall: **98,1 %** av deltagarna upplever att de fått ett ökat stöd genom insatsen. (Se sidan 6)
(metod indikatorprojektet)

2) Upplevd stegförflyttning¹

Mätpunkt – **utfall 80 %**, i samband med avslut i insatsen.

Utfall **79,2 %** av deltagarna känner sig mer redo att arbeta eller studera . (Se sidan 8) **(metod indikatorprojektet)**

¹ Stegförflyttning

Rehabiliteringsprocessen, med betoning på "process", är en glidande skala av olika mindre och större förändringar.

Stegförflyttning är i detta sammanhang små eller stora tecken på att deltagaren har gjort framsteg/rört sig mot sitt mål.

**För bortfallsanalys se sidan 26. Samlad för koordinatorstöd och försteg i Plattformarna*

Måluppfyllelse Försteg januari - december 2019

Individmål – försteg

1) *Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen:*

Mätpunkt – **utfall 80%**, i samband med avslut i insatsen.

Utfall: **98,1 %** av deltagarna upplever att de fått ett ökat stöd genom insatsen. (Se sidan 10)
(metod indikatorprojektet)

2) *Upplevd stegförflyttning¹*

Mätpunkt – **utfall 80 %**, i samband med avslut i insatsen.

Utfall **80,6 %** av deltagarna känner sig mer redo att arbeta eller studera . (Se sidan 11) **(metod indikatorprojektet)**

¹ *Stegförflyttning*

Rehabiliteringsprocessen, med betoning på "process", är en glidande skala av olika mindre och större förändringar.

Stegförflyttning är i detta sammanhang små eller stora tecken på att deltagaren har gjort framsteg/rört sig mot sitt mål.

**För bortfallsanalys se sidan 26. Samlad för koordinatorstöd och försteg i Plattformarna*

Måluppfyllelse Plattformarna januari - december 2019

Samordnad individuell plan (SIP)

Antalet genomförda SIP ska under 2019 uppgå till minst 30 stycken.

Utfall 2019: **32 st.** SIP har genomförts perioden 1 januari – 31 december.
Det är 107 % av målet på 30 personer helåret 2019. (Se sid 12) (**metod SUS**)

Utfall tertial 1: **6 st.** SIP har genomförts perioden 1 januari – 31 april.
Det är 20 % av målet på 30 personer helåret 2019. (**metod SUS**)

Utfall tertial 2: **3 st.** SIP har genomförts perioden 1 maj – 31 augusti.
Det är 10 % av målet på 30 personer helåret 2019. (**metod SUS**)

Utfall tertial 3: **23 st.** SIP har genomförts perioden 1 september – 31 december.
Det är 77 % av målet på 30 personer helåret 2019. (**metod SUS**)

Uppföljning Indikator STÖD - Plattform vid avslut (januari – december 2019)

- Måluppfyllnad 1 - Koordinatorstöd

Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen. Mät punkt – **utfall 90 %**, i samband med avslut i insatsen.

Tabell 1

Indikator STÖD Plattform	Aldrig	Sällan	Ibland	Ofta	För det mesta	Alltid	Totalt
1. Har du fått stöd på ett sätt som är till stor nytta för dig?	0 av 73 0 %	1 av 73 1,4 %	6 av 73 8,2 %	4 av 73 5,5 %	23 av 73 31,5 %	39 av 73 53,4 %	72 av 73 98,6 %
2. Har du fått vara med och bestämma vilket stöd du får/har fått?	0 av 73 0 %	1 av 73 1,4 %	5 av 73 6,9 %	2 av 73 2,7 %	19 av 73 26 %	46 av 73 63 %	72 av 73 98,6 %
3. Har stödet fått ta den tid du behövt?	0 av 71 0 %	1 av 71 1,4 %	4 av 71 5,6 %	7 av 71 9,9 %	19 av 71 26,8 %	40 av 71 56,3 %	70 av 71 98,6 %
	JA	NEJ	Totalt				
4. Har du haft <u>en</u> person eller <u>ett</u> team som du kunnat vända dig till med dina frågor och behov?	72 av 73 98,6 %	1 av 73 1,4 %	72 av 73 98,6 %				
	Inte alls	Till liten del	Delvis	Till stor del	Till mycket stor del	Helt och hållet	Totalt
5. Har det stöd du fått hjälpt dig att utveckla sätt att hantera din situation?	0 av 73 0 %	3 av 73 4,1 %	15 av 73 20,6 %	19 av 73 26 %	19 av 73 26 %	17 av 73 23,3 %	70 av 73 95,9 %
Mål 2:	90,0%	Period: 2019-01-01 - 2019-12-31			→	• Utfall:	98,1%

• 2018 var utfallet 98 %

Uppföljning STÖD koordinatörstöd -jämförelse över tid

Vi mäter Mål 1 och Mål 2 Koordinatorstöd och Försteg med hjälp av Indikatorenkäten.

Indikatoråret mäter 1 november – 31 oktober till skillnad mot vår Resultatrapport som mäter helåret 2019.

För att kunna jämföra oss med riket jämför vi oss med samma tidsperiod som den nationella mätningen, **tabell 2**.

Se källhänvisning sidan 27.

Tabell 2	Nationellt	SamÖ- totalt	SamÖ- koord	SamÖ- försteg	Nationellt	SamÖ- totalt	SamÖ- koord	SamÖ- försteg
Indikator jämförelse SamÖ -Nationellt mätperiod nov-okt.	Nov 2017 - okt 2018	Nov 2017 - okt 2018	Nov 2017 - okt 2018	Nov 2017 - okt 2018	Nov 2018 - okt 2019	Nov 2018 - okt 2019	Nov 2018 - okt 2019	Nov 2018 - okt 2019
1. Har du fått stöd på ett sätt som är till stor nytta för dig?	1375 av 1418 97%	114 av 114 100 %	77 av 77 100 %	37 av 37 100 %	1870 av 1958 95,5%	121 av 122 99,2 %	73 av 74 98,7 %	48 av 48 100 %
2. Har du fått vara med och bestämma vilket stöd som du får/har fått?	1324 av 1385 95,6 %	84 av 85 98,8 %	76 av 77 98,7 %	8 av 8 100 %	1795 av 1909 94 %	80 av 81 98,8 %	73 av 74 98,7%	7 av 7 100%
3. Har stödet fått ta den tid du behövt?	1316 av 1370 96,1 %	83 av 85 97,7 %	75 av 77 97,4 %	8 av 8 100 %	1776 av 1882 94,4 %	78 av 79 98,7 %	71 av 72 98,6 %	7 av 7 100 %
4. Har du haft en person eller ett team som du kunnat vända dig till med dina frågor och behov?	1340 av 1392 96,3 %	111 av 114 97,4%	75 av 77 97,4%	36 av 37 97,3 %	1853 av 1919 96,6 %	121 av 122 99,2' %	73 av 74 98,7 %	48 av 48 100 %
5. Har det stöd du fått hjälpt dig att utveckla sätt att hantera din situation?	1285 av 1410 91,1 %	107 av 112 95,5 %	70 av 75 93,3 %	37 av 37 100 %	1727 av 1950 88,6 %	116 av 122 95,1 %	72 av 74 97,3 %	44 av 48 91,7 %
Totalt	95,2%	97,8%	97,4%	99,2%	93,8%	98,1%	98,4%	97,5%

- I jämförelse med den nya rapporten 2018-11-01 – 2019-10-31 har vi ett resultat på **98,1%** det nationella är **93,8%**

Helåret 2019 har vi **98,1%** både på försteg samt koordinatörstöd.

Indikator stegförflyttning Plattform (Januari – december 2019)

Tabell 3

Indikator stegförflyttning	Inte alls	Till liten del	Delvis	Till stor del	Till mycket stor del	Helt och hållet	Totalt:
6. Känner du dig <u>mer</u> redo att kunna arbeta eller studera?	8 av 72 11,1 %	7 av 72 9,7 %	14 av 72 19,4 %	10 av 72 13,9 %	18 av 72 25 %	15 av 72 20,9 %	57 av 72 79,2 %

- **Måluppfyllnad 2 - Koordinatorstöd**

Upplevd stegförflyttning. Mät punkt – **utfall 80 %**, i samband med avslut i insatsen.



- **Utfall: :**

79,2 % upplever ökad arbetsförmåga.

- Jämförelse med tidigare år:

2017 72,7% (8 av 11) Mätning november-december

2018 79,3% (65 av 82) Mätning helåret 2018

2019 79,2% (57 av 72) Mätning helåret 2019

- Nationell jämförelse se nästa sida

Indikator stegförflyttning Plattform (Januari – december 2019)

- För att vi ska få en uppfattning hur vårt resultat förhåller sig i jämförelse med andra Samordningsförbund, gör vi en nationell jämförelse, **tabell 4**. Se förklaring på sidan 7 och källhänvisning på sidan 27.

Tabell 4

6. Känner du dig <u>mer</u> redo att kunna arbeta eller studera?	Inte alls	Till liten del	Delvis	Till stor del	Till mycket stor del	Helt och hållet	Totalt:
Indikator stegförflyttning-Nationellt 2017-11-01 - 2018-10-31	11,31%	11,24%	19,83%	16,68%	19,47%	21,47%	77,45%
Indikator stegförflyttning-SamÖ Koordinatorstöd 2017-11-01 - 2018-10-31	15,38%	6,41%	20,51%	12,82%	15,38%	29,49%	78,21%
Indikator stegförflyttning-Nationellt 2018-11-01 - 2019-10-31	16,1%	10,8%	17,6%	16,2%	19%	20,3%	73,1%
Indikator stegförflyttning-SamÖ Koordinatorstöd 2018-11-01 - 2019-10-31	11%	8,2%	17,8%	16,4%	26%	20,6%	80,8%

- I jämförelse med den nya rapporten 2018-11-01 – 2019-10-31 har vi ett resultat på **80,8**, det nationella är **73,1**.
Helåret 2019 har vi **79,2**

Uppföljning Indikator STÖD -Försteg vid avslut (januari – december 2019)

- Måluppfyllnad 1 - Försteg

Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen. Mät punkt – **utfall 80 %**, i samband med avslut i insatsen.

Tabell 5

Indikator STÖD Försteg	Aldrig	Sällan	Ibland	Ofta	För det mesta	Alltid	Totalt
1. Har du fått stöd på ett sätt som är till stor nytta för dig?	0 av 36 0 %	0 av 36 0 %	6 av 36 16,7 %	3 av 36 8,3 %	9 av 36 25 %	18 av 36 50 %	36 av 36 100 %
	JA	NEJ	Totalt				
4. Har du haft <u>en</u> person eller <u>ett</u> team som du kunnat vända dig till med dina frågor och behov?	35 av 35 100 %	0 av 35 0 %	35 av 35 100 %				
	Inte alls	Till liten del	Delvis	Till stor del	Till mycket stor del	Helt och hållet	Totalt
5. Har det stöd du fått hjälpt dig att utveckla sätt att hantera din situation?	1 av 36 2,8 %	1 av 36 2,8 %	9 av 36 25 %	7 av 36 19,4 %	9 av 36 25 %	9 av 36 25 %	34 av 36 94,4 %
Mål 2:	80%	Period: 2019-01-01 - 2019-08-31			→	• Utfall:	98,1%

Ankom: 2020-08-12; Ärende: KS-SA,2019,65; Handling: 369759

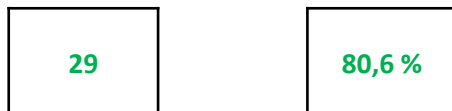
• 2018 var utfallet **97,4 %**

Indikator stegförflyttning -Försteg (Januari – december 2019)

Tabell 6

Indikator stegförflyttning	Inte alls	Till liten del	Delvis	Till stor del	Till mycket stor del	Helt och hållet	Totalt:
6. Känner du dig <u>mer</u> redo att kunna arbeta eller studera?	3 av 36 8,33 %	4 av 36 11,11 %	8 av 36 22,22 %	9 av 36 25 %	3 av 36 8,33 %	9 av 36 25 %	29 av 36 80,6 %

Antal deltagare som delvis eller känner sig mer redo att arbeta eller studera:



Antal deltagare som till liten del eller inte alls känner sig redo att arbeta eller studera:



- **Måluppfyllnad 2 - Försteg**

Upplevd stegförflyttning. Mät punkt – **utfall 80 %**, i samband med avslut i insatsen.



- **Utfall: :**

80,6 % upplever ökad arbetsförmåga.

- **2018 var utfallet 82,7 %**

SIP (Januari – december 2019)

- Måluppfyllnad - SIP

Antalet genomförda SIP ska under 2019 uppgå till minst **30 stycken**.

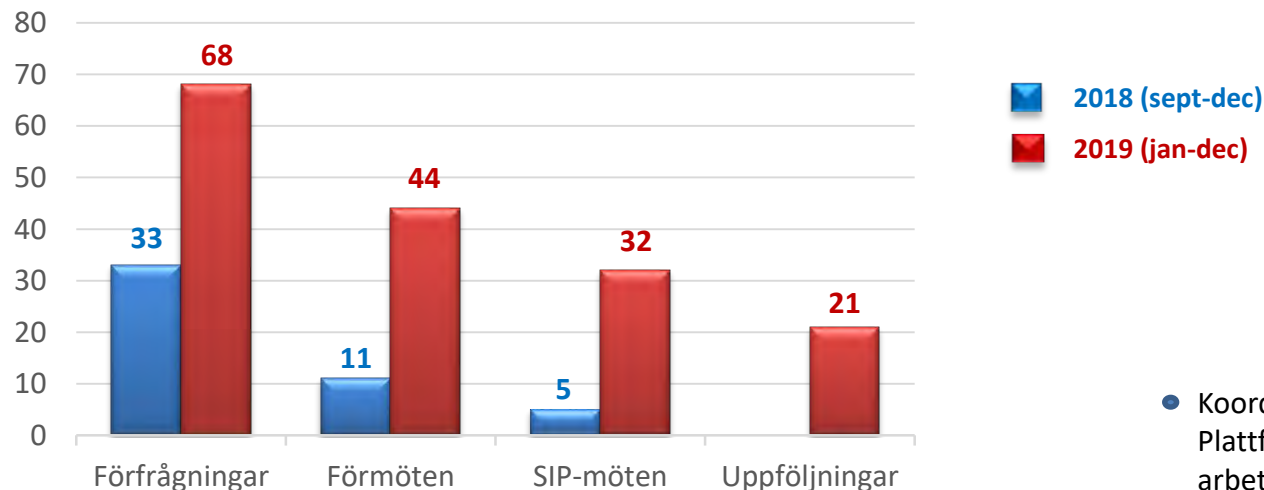
- Utfall: :

32 stycken SIP har genomförts under helåret 2019. (107 % av målet)

Tabell 7

Kön	Antal förfrågningar	Antal förmöten	Antal SIP	Antal Uppföljningar:
Kvinna:		28	20	10
Man:		16	12	11
Ej känt:	68	0	0	0
Totalt:	68	44	32	21

Antal



- Koordinatorer från samtliga Plattformar finns representerade i arbetet med SIP.

Plattform- koordinatorstöd: Avslutade deltagare

(Januari – december 2019)

Tabell 8

Sysselsättning efter avslut	Kvinna	Man	Totalt	2019%	2018%
Utskrivning; arb/studier/AF	15	20	35	32,1%	31,6%
Fortsatt rehabilitering	25	21	46	42,2%	35,04%
Sjukdom	9	12	21	19,3%	24%
Föräldraledighet	4	0	4	3,7%	1,7%
Flytt	0	1	1	0,9%	5,13%
Övrigt	1	1	2	1,8%	2,56%
Totalt	54	55	109	Delt. 2018: 117 st	
Utan mätning / Avbrutit	2	1	3	2018 Utom mätning 6 st	
	Totalt avslutade		112	←	

- **2019 av de deltagare som fullföljt**
40 av 109 till arbete/studier/AF – **36,7 %**
15 st deltagare har gått till arbete (**13,8 %**)
15 st deltagare har gått till studier (**13,8 %**)
10 st deltagare har gått till AF (**9,2 %**)

- **Jämförelse 2018**
41 av 117 till arbete/studier/AF – **35 %**
17 st deltagare har gått till arbete (**14,5 %**)
14 st deltagare har gått till studier (**12 %**)
10 st deltagare har gått till AF (**8,55 %**)

Tabell 9

Sysselsättning	Efter insats		Totalt	%	Motsvarar heltidsarbete
	Kvinna	Man			
Ej sub arbete	4	3	7	6,42	5,3
Sub arbete	2	6	8	7,34	6,4
Eget företag	0	0	0		
Antal deltagare i förvävsarbete	6	9	15	13,76	11,6
Antal deltagare i studier	6	9	15	13,76	10,2
Arbetssökande deltagare	4	6	10	9,17	
Totalt arbete, studier och AF	16	24	40	36,70	

Tabell 8- Utskrivning visar antal individer som redovisas.

Tabell 9 redovisar vad de har för sysselsättning och definierar Utskrivning. En deltagare kan t.ex. arbeta 50 % och AF 50%

Plattform- försteg: Avslutade deltagare (Januari – december 2019)

Tabell 10

Sysselsättning efter avslut	Kvinna	Man	Totalt	2019%
Utskrivning; arb/studier/AF	5	7	12	20,3%
Fortsatt rehabilitering	21	7	28	47,5%
Sjukdom	7	5	12	20,3%
Föräldraledighet	2	0	2	3,4%
Övrigt	2	3	5	8,5%
Totalt	37	22	59	
Utän mätning / Avbrutit	0	1	1	
	Totalt avslutade		60	

- 2019 av de deltagare som fullföljt
19 av 59 till arbete/studier/AF –**32,2 %**
7 st deltagare har gått till arbete (**11,9 %**)
2 st deltagare har gått till studier (**3,4 %**)
10 st deltagare har gått till AF (**32,2 %**)

Tabell 11

Sysselsättning	Efter insats		Totalt	%	Motsvarar heltidsarbete
	Kvinna	Man			
Ej sub arbete	1	3	4	7	3,1
Sub arbete	3	0	3	5,08	1,6
Eget företag			0		
Antal deltagare i förvärsarbete	4	3	7	11,86	4,7
Antal deltagare i studier	1	1	2	3,39	1,2
Arbetssökande deltagare	3	7	10	16,95	
Totalt arbete, studier och AF	8	11	19	32,20	

Tabell 10- Utskrivning visar antal individer som redovisas.

Tabell 11 redovisar vad de har för sysselsättning och definierar Utskrivning. En deltagare kan t.ex. arbeta 50 % och AF 50%

SUS Januari - december 2019

- Alla uppgifter är hämtade perioden januari - december 2019 från SUS- utdrag 200311.
(Sektorsövergripande system för uppföljning av samverkan och finansiell samordning inom rehabiliteringsområdet).
- Under året har Samordningsförbundet finansierat **16** individinriktade verksamheter.
385 deltagare har ingått i någon del av Plattformarna.
Därutöver har vi volyminsatser där vi har totalt **32** genomförda SIP-möten helåret 2019
83 Arbetsterapeutinsatser vid en eller flera tillfällen samt **76** Första möten från 1 september 2019.
- Av våra 385 deltagare har **20** stycken valt att tacka nej till SUS, de deltagarna saknar vi helt uppgifter om.
- Könsfördelningen på resterande **365** deltagare är: **57,3 % kvinnor** och **42,7 % män**.
Andelen män har sjunkit med 4,5 %-andelar sedan helåret 2018.

Verksamhet	Påbörjade 2019			Avslutade 2019			Totalt aktiva under året			2019%	2018%
	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt		
Plattform Finspång	11	13	24	19	15	34	22	21	43	11,8%	11,17%
Plattform Norrköping	77	54	131	75	62	137	128	97	225	61,6%	67,25%
Plattform Söderköping	24	19	43	29	16	45	39	29	68	18,6%	16,38%
Plattform Valdemarsvik	15	4	19	10	7	17	20	9	29	8%	5,21%
Totalt	127	90	217	133	100	233	209	156	365	Delt. 2018: 403 st	
									Anonyma deltagare	20	
									Antal deltagare inkl. anonyma	385	

- Fördelning per Plattform- koordinatorstöd, försteg, samordnad planering och behovsinventering.

Alla verksamheter (Januari – december 2019)

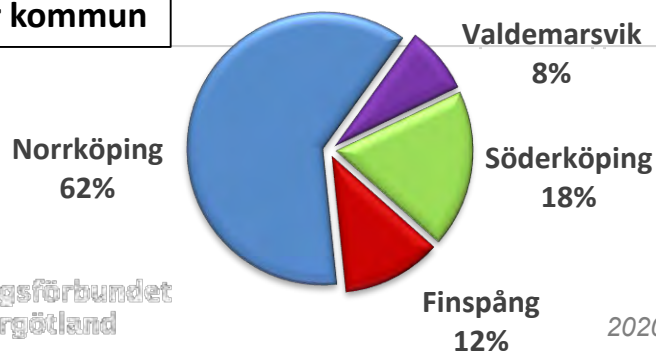
2019

Tabell 13

Verksamhet	Påbörjade 2019			Avslutade 2019			Totalt aktiva 2019		
	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt
Koordinatorstöd Finspång	0	1	1	11	6	17	11	8	19
Koordinatorstöd Norrköping	7	9	16	33	41	74	48	52	100
Koordinatorstöd Söderköping	3	0	3	7	5	12	9	6	15
Koordinatorstöd Valdemarsvik	2	0	2	5	4	9	5	4	9
Försteg Finspång	5	5	10	2	2	4	5	6	11
Försteg Norrköping	33	24	57	17	10	27	33	24	57
Försteg Söderköping	15	12	27	16	9	25	24	16	40
Försteg Valdemarsvik	7	3	10	2	2	4	7	3	10
Samordnad Planering Finsp.	2	3	5	2	3	5	2	3	5
Samordnad Planering Norrk.	31	13	44	9	3	12	31	13	44
Samordnad Planering Söderk.	2	7	9	2	2	4	2	7	9
Samordnad Planering V-vik.	6	1	7	1	0	1	6	1	7
Behovsinventering Finsp..	4	4	8	4	4	8	4	4	8
Behovsinventering Norrk.	6	8	14	16	8	24	16	8	24
Behovsinventering Söderk.	4	0	4	4	0	4	4	0	4
Behovsinventering V-vik.	0	0	0	2	1	3	2	1	3
Totalt	127	90	217	133	100	233	209	156	365

Anonyma deltagare	20
Antal deltagare inkl. anonyma	385

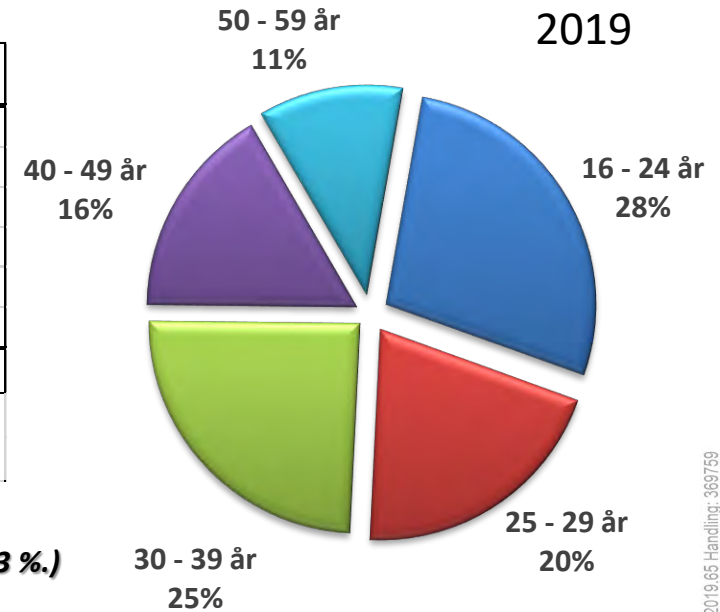
Fördelning per kommun



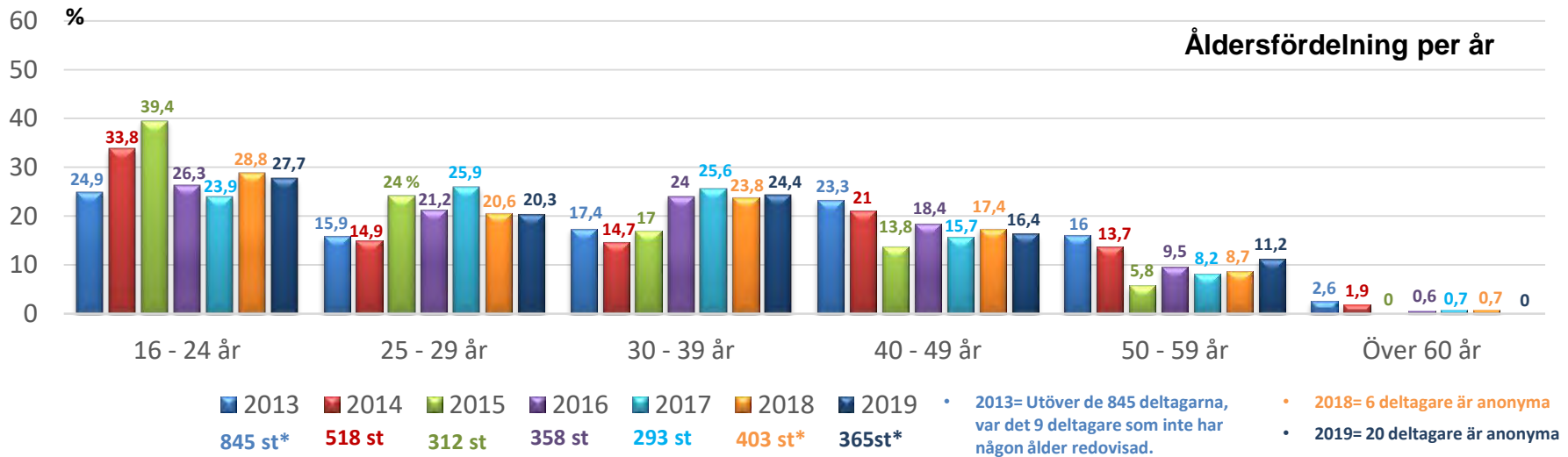
Ålder totalt 2019

Tabell 14

Ålder	Kvinna	Man	Totalt	Andel 2017	Andel 2018	Andel 2019
16 - 24 år	46	55	101	23,9%	28,8%	27,7%
25 - 29 år	35	39	74	25,9%	20,6%	20,3%
30 - 39 år	62	27	89	25,6%	23,8%	24,4%
40 - 49 år	40	20	60	15,7%	17,4%	16,4%
50 - 59 år	26	15	41	8,2%	8,7%	11,2%
60 år -	0	0	0	0,7%	0,7%	0,0%
Totalt	209	156	365	Delt. 2017: 293	Delt. 2018: 403	
Anonyma deltagare			20			
Antal deltagare inkl. anonyma			385			



- **47,9 %** av deltagarna är i åldern 16 – 29 år.
(2018-49,4 %, 2017-49,8 %, 2016- 47,5 %, 2015- 63,4 %, 2014- 48,7 %, 2013- 40,3 %.)



Ålder	Finspång				Norrköping				Söderköping				Valdemarsvik			
	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%
16 - 24 år	4	5	9	20,93	13	29	42	18,7	17	15	32	47,06	12	6	18	62,1
25 - 29 år	7	12	19	44,2	23	21	44	19,6	3	4	7	10,3	2	2	4	13,8
30 - 39 år	5	4	9	20,93	37	20	57	25,3	14	3	17	25	6	0	6	20,7
40 - 49 år	5	0	5	11,63	35	15	50	22,2	0	4	4	5,9	0	1	1	3,4
50 - 59 år	1	0	1	2,3	20	12	32	14,2	5	3	8	11,76	0	0	0	0
60 år -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	22	21	43		128	97	225		39	29	68		20	9	29	

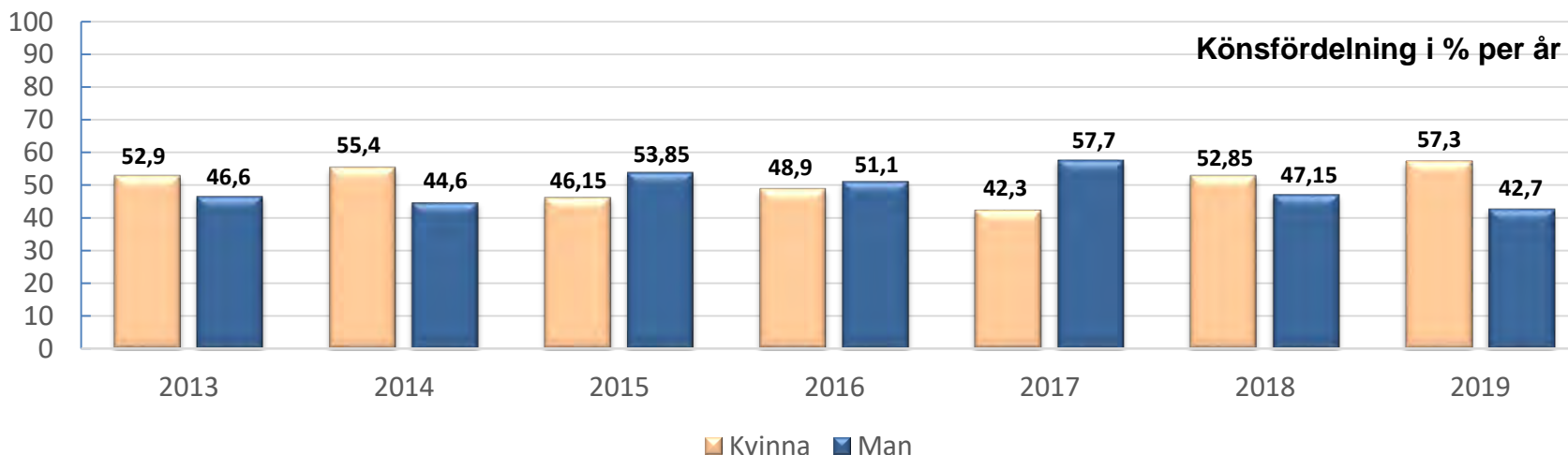
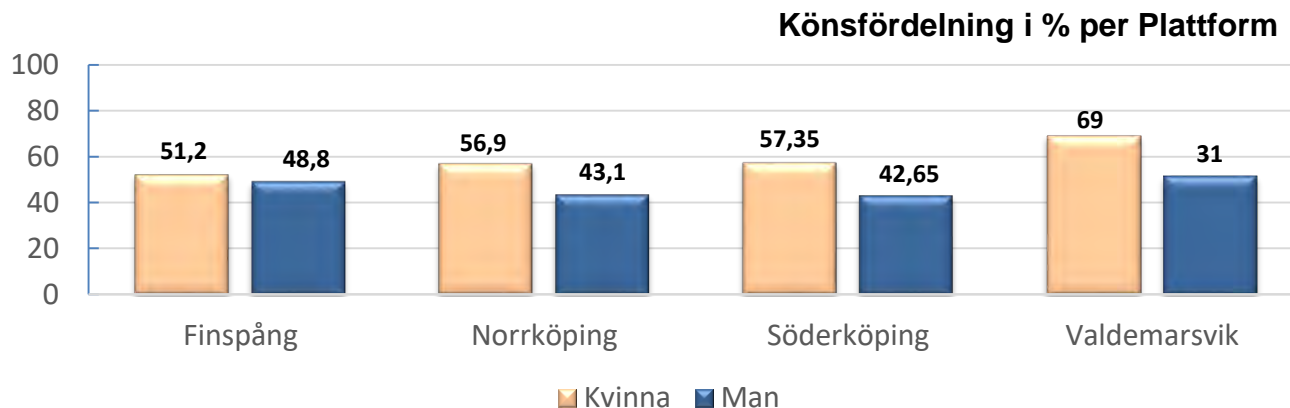
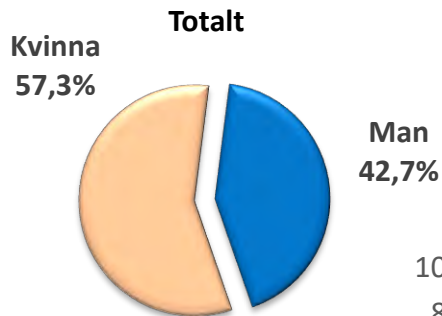
- Åldersfördelning uppdelat per Plattform.

Ålder	Koordinatorstöd				Försteg				Behovsinventering				Samordnad Planering			
	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%
16 - 24 år	15	28	43	30,1	16	16	32	27,1	6	4	10	25,6	9	7	16	24,6
25 - 29 år	12	18	30	21	14	10	24	20,3	3	5	8	20,5	6	6	12	18,5
30 - 39 år	22	13	35	24,5	22	11	33	28	7	0	7	18	11	3	14	21,5
40 - 49 år	14	10	24	16,8	9	5	14	11,9	7	2	9	23,1	10	3	13	20
50 - 59 år	10	1	11	7,7	8	7	15	12,7	3	2	5	12,8	5	5	10	15,4
60 år -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	73	70	143		69	49	118		26	13	39		41	24	65	

- Åldersfördelning uppdelat på Koordinatorstöd, Försteg, Behovsinventering och Samordnad Planering

Könsfördelning 2019

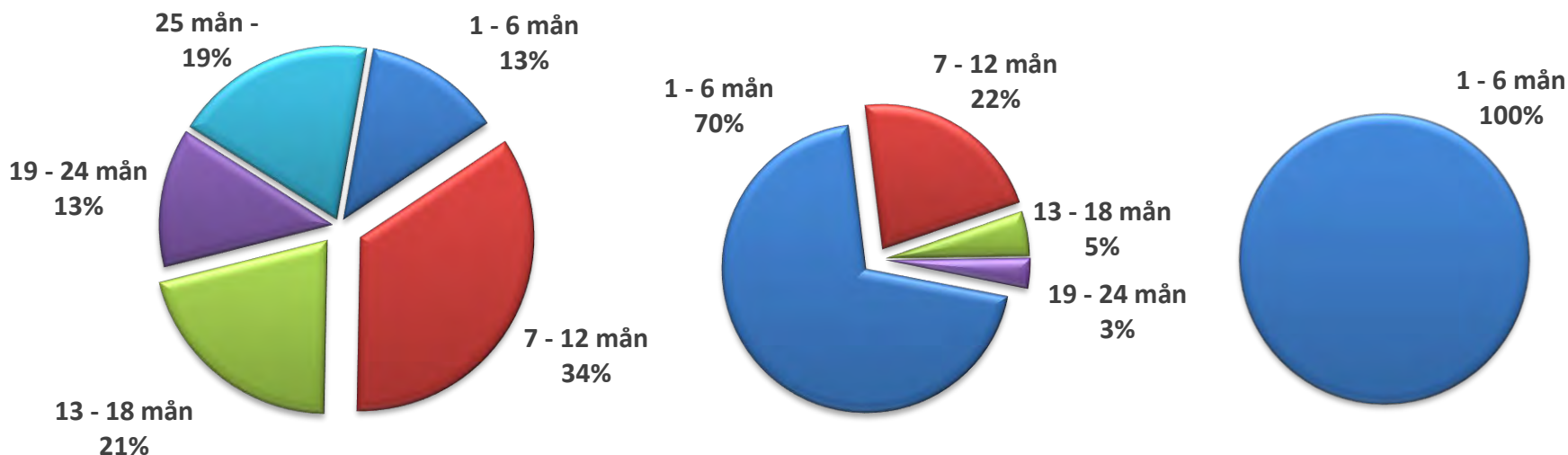
2019



- Könsfördelning 2013 – 2019 över samtliga verksamheter som Samordningsförbundet Östra Östergötland har finansierat. 2019 har högst andel kvinnor genom åren. Projekten genom åren har varierat och riktat sig till olika målgrupper, det kan vara en orsak att könsfördelningen har varierat genom åren.

Tabell 17 Tid i verksamhet	Koordinatorstöd				Försteg				Samordnad Planering			Behovsinventerin		
	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	Kvinna	Man	Totalt
1 - 6 månader	10	4	14	12,5%	25	17	42	70%	14	8	22	26	13	39
7 - 12 månader	19	20	39	34,8%	10	3	13	21,7%						
13 - 18 månader	12	12	24	21,4%	1	2	3	5%						
19 - 24 månader	5	9	14	12,5%	1	1	2	3,3%						
25 månader -	10	11	21	18,8%	0	0	0	0%						
Totalt	56	56	112		37	23	60		14	8	22	26	13	39
	Snitt tid i månader 15,8				Snitt tid i månader 5				Snitt tid i månader 2,6			Snitt tid i månader 1,74		

- Tid i verksamhet uppdelat på Koordinatorstöd, Försteg, Samordnad Planering och Behovsinventering.



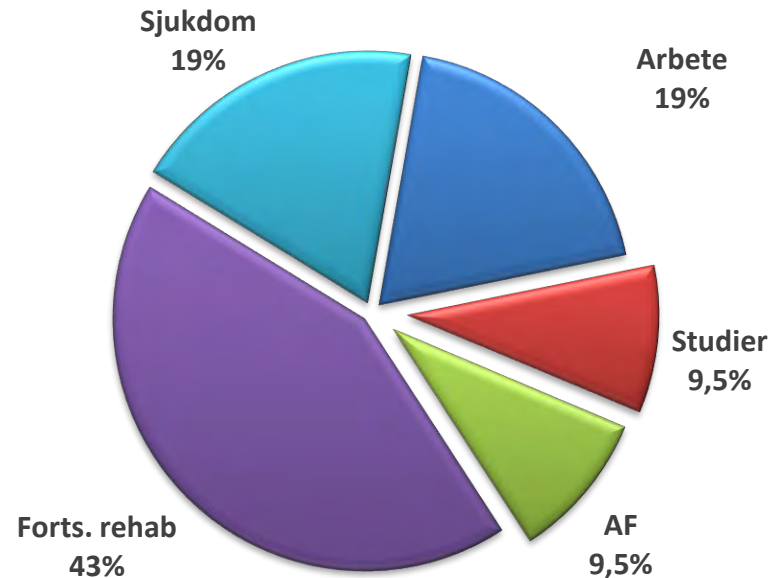
- Koordinatorstöd 1 – 12 månader- 53 deltagare; 47,3%
- Koordinatorstöd 13 – < 25 månader- 59 deltagare; 52,7%
- Försteg: Mitt val 4 veckor
Topteam 8 veckor
Försteg Söderköping, Finspång,
Norrköping och Valdemarsvik längre tid.
- Behovsinventering:

Tabell 18

Delt. i insats <25 mån.	Kvinna	Man	Totalt	%
Arbete	1	3	4	19,1%
Studier	0	2	2	9,5%
AF	1	1	2	9,5%
Fortsatt rehabilitering	6	3	9	42,9%
Sjukdom	2	2	4	19,1%
Totalt	10	11	21	

- Sysselsättning efter Koordinatorstöd för de med över 25 månader i insatsen = 19% av deltagarna som avslutat Koordinatorstöd.

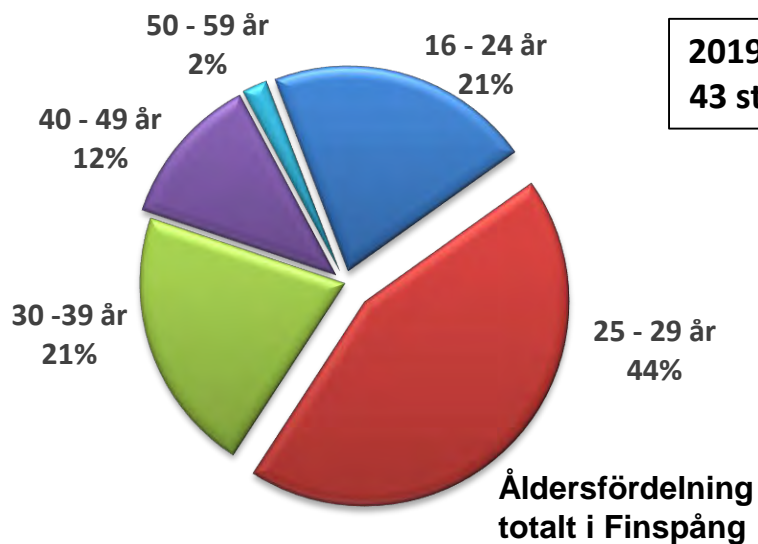
Fördelning i %



- **8 av 21** deltagare arbetar, studerar eller är inskrivna på AF, efter avslut av Koordinatorstöd. (**34%**)

Plattform Finspång (Januari - december 2019)

Ålder	Koordinatorstöd				Försteg				Behovsinventering				Samordnad Planering			
	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%
16 - 24 år	2	2	4	21,05	1	1	2	18	0	1	1	12,5	1	1	2	40
25 - 29 år	2	4	6	31,6	3	3	6	55	1	3	4	50	1	2	3	60
30 - 39 år	3	2	5	26,3	1	2	3	27	1	0	1	12,5	0	0	0	0
40 - 49 år	3	0	3	15,8	0	0	0	0	2	0	2	25	0	0	0	0
50 - 59 år	1	0	1	5,26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60 år -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	11	8	19		5	6	11		4	4	8		2	3	5	



• **51,2 %** är kvinnor

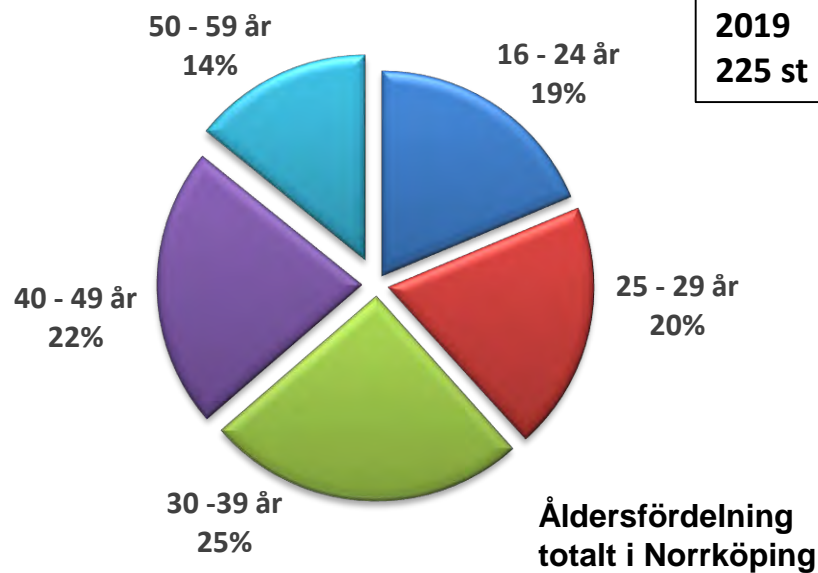
• **48,8 %** är män

Tabell 20	Koordinator		Försteg		Totalt
	Kv	Man	Kv	Man	
Sysselsättning efter avslut					
Utskrivning; arb/studier/AF	7	4		1	12
Fortsatt rehabilitering	2	2		1	5
Sjukdom	0	0			0
Föräldraledighet	1	0	1		2
Flytt	0	0			0
Övrigt	1	0	1		2
Totalt	11	6	2	2	21
Totalt avslutade	17			4	

- Av de som avslutat koordinatorstöd under 2019, har: **2** st ej subv. arbete, **1** st har fått subv. arbete, tot. **3** st till arbete (**17,6%**), **5** deltagare studerar (**29,4%**) och **2** deltagare är inskrivna på AF (**11,8%**).
- Av de **4** deltagare som har avslutat försteg under 2019, har; **1** deltagare har 10% ej subventionerat arbete och **1** är inskriven på AF.

Plattform Norrköping (Januari - December 2019)

Ålder	Koordinatorstöd				Försteg				Behovsinventering				Samordnad Planering			
	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%
16 - 24 år	7	21	28	28	1	4	5	8,8	2	2	4	16,7	3	2	5	11,36
25 - 29 år	10	11	21	21	7	4	11	19,3	2	2	4	16,7	4	4	8	18,18
30 - 39 år	13	10	23	23	11	8	19	33,3	4	0	4	16,7	9	2	11	25
40 - 49 år	11	9	20	20	9	3	12	21,1	5	2	7	29,1	10	1	11	25
50 - 59 år	7	1	8	8	5	5	10	17,5	3	2	5	20,8	5	4	9	20,45
60 år -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totalt	48	52	100		33	24	57		16	8	24		31	13	44	



• **56,9 %** är kvinnor

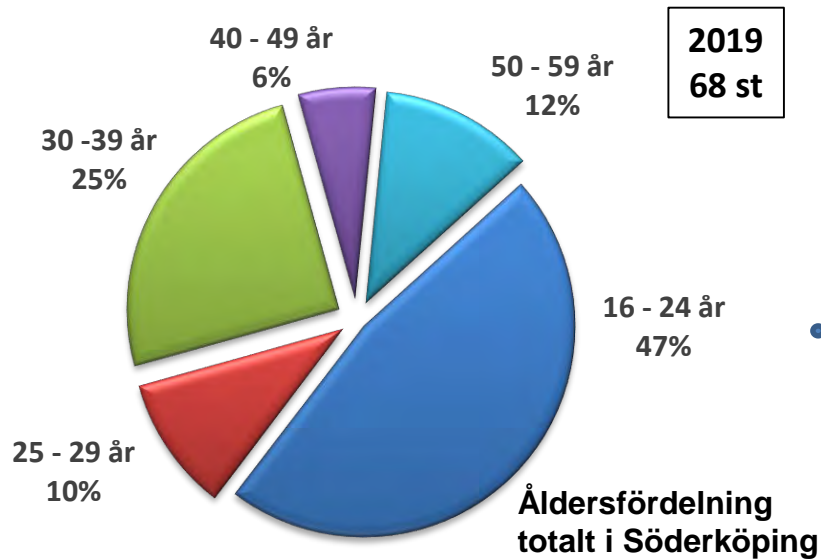
• **43,1 %** är män

Tabell 22 Sysstämning efter avslut	Koordinator		Försteg		Totalt
	Kv	Man	Kv	Man	
Utskrivning; arb/studier/AF	7	15		5	27
Fortsatt rehabilitering	17	16	12	2	47
Sjukdom	5	7	5	2	19
Föräldraledighet	2				2
Flytt		1			1
Övrigt		1			1
Totalt	31	40	17	9	97
Utan mätning / Avbrutit	2	1	0	1	4
Tot. fullföljt/Tot. med avbrutit:	71	74	26	27	101

- Av de **71** som har fullföljt och avslutat koordinatorstöd under 2019, har; **5** st fått ej subv. arbete, **6** st har fått subv. arbete, tot. **11** i arbete (**15,5%**) **9** st studerar (**12,7%**), **8** deltagare är inskrivna på AF (**11,3%**).
- **27** deltagare har fullföljt och avslutat försteg under 2019, har; **1** deltagare fått 100% ej subventionerat arbete. **5** deltagare är arbetssökande på AF.

Plattform Söderköping (Januari - december 2019)

Ålder	Koordinatorstöd				Försteg				Behovsinventering				Samordnad Planering			
	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%
16 - 24 år	4	3	7	46,7	9	9	18	45	3	0	3	75	1	3	4	44,44
25 - 29 år	0	2	2	13,3	3	2	5	12,5	0	0	0	0	0	0	0	0
30 - 39 år	3	1	4	26,7	9	1	10	25	1	0	1	25	1	1	2	22,22
40 - 49 år	0	0	0	0	0	2	2	5	0	0	0	0	0	2	2	22,22
50 - 59 år	2	0	2	13,3	3	2	5	12,5	0	0	0	0	0	1	1	11,11
60 år -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	9	6	15		24	16	40		4	0	4		2	7	9	



• **57,35 %** är kvinnor

• **42,65 %** är män

Tabell 24 Syssestättning efter avslut	Koordinator		Försteg		Totalt
	Kv	Man	Kv	Man	
Utskrivning; arb/studier/AF		1	4	1	6
Fortsatt rehabilitering	4	2	8	4	18
Sjukdom	2	2	2	1	7
Föräldraledighet	1		1		2
Övrigt			1	3	4
Totalt	7	5	16	9	37
Totalt avslutade:		12		25	

- Av de som har avslutat koordinatorstöd under 2019; studerar **1 (8,3%)**.

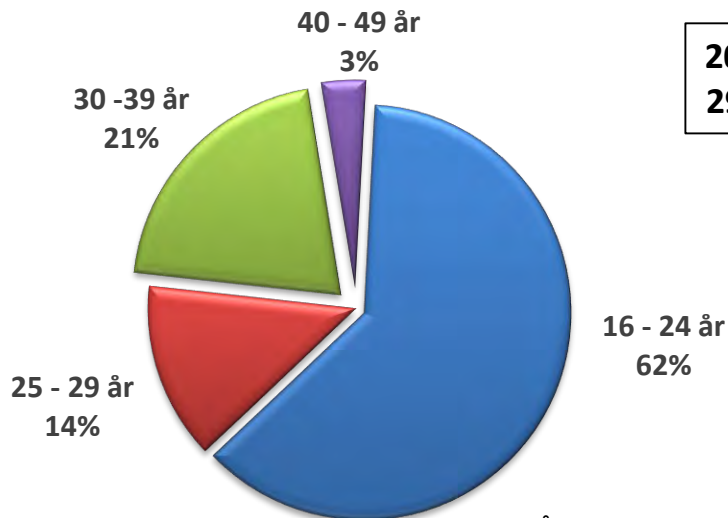
Tabell 25

Försteg Söderköping	Totalt	%	Motsvarar heltidsarbete
Ej sub arbete	2	8%	2,0
Sub arbete	2	8%	1,0
Antal deltagare i förvärsarbete	4	16%	3,0
Antal deltagare i studier	2	8%	1,2
Arbetssökande deltagare	4	16%	

*En deltagare arbetar och studerar.

Plattform Valdemarsvik (Januari - december 2019)

Ålder	Koordinatorstöd				Försteg				Behovsinventering				Samordnad Planering			
	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%	Kvinna	Man	Totalt	%
16 - 24 år	2	2	4	44,44	5	2	7	70	1	1	2	66,7	4	1	5	71,4
25 - 29 år	0	1	1	11,11	1	1	2	20	0	0	0	0	1	0	1	14,3
30 - 39 år	3	0	3	33,33	1	0	1	10	1	0	1	33,3	1	0	1	14,3
40 - 49 år	0	1	1	11,11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50 - 59 år	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60 år -	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	5	4	9		7	3	10		2	1	3		6	1	7	



Åldersfördelning totalt i Valdemarsvik

- **69 %** är kvinnor
- **31 %** är män

Sysselsättning efter avslut	Koordinator		Försteg		Totalt
	Kv	Man	Kv	Man	
Utskrivning; arb/studier/AF	1		1		2
Fortsatt rehabilitering	2	1	1		4
Sjukdom	2	3		2	7
Totalt	5	4	2	2	13
Totalt avslutade:		9		4	

- Av de **9** deltagare som har avslutat koordinatorstöd under 2019, har **1** deltagare fått subventionerat arbete (**11,1%**)
Samtliga deltagare i tidigare koordinatorstöd är nu avslutade.
- **4** deltagare har avslutat försteg under 2019, av dem har; **1** deltagare 60% subventionerat arbete.
25% av deltagarna har gått till arbete av de som avslutat försteg i Valdemarsvik under 2019.

Måluppfyllelse Plattformarna januari - december 2019

Indikatorenkät vid avslut – bortfallsredovisning Individmål

Utgångspunkt

Utifrån GDPR samt att enkäten ska fyllas i anonymt och endast en gång per deltagare enligt instruktion för ifyllnad av Indikator, går det ej att koppla svar eller bortfall till enskild individ.

Analysen av svaren baseras på de som svarat på enkäten på samma sätt som Indikatorenkäterna redovisas i den nationella rapporten. Detta gäller både för koordinatorstöd samt försteg.

Koordinatorstöd och försteg

126 deltagare är tillfrågade under aktuell mätperiod (Helåret 2019). Bortfallet är **17** stycken deltagare som har valt att tacka nej, **109** stycken har lämnat in ifylld enkät med minst en fråga besvarad.

Svarsandelen är 86,5%. Jämförelsevis med Nationell Indikatorrapport 2019, har riket 85% svarsandel.

De som är anonyma i SUS – **14** stycken har de flesta aktivt valt att tacka nej till att bli registrerade i SUS. Vi vet att några av de anonyma är från ett kortare försteg våren 2019 då det missats att SUSa deltagarna samt att lämna ut Indikatorenkäten vid avslut. Där valde man att SUSa in dessa deltagare anonymt för att fånga upp volymen.

Vi kan ana att de som valt att tacka nej till SUS även kan ha valt att tacka nej till att fylla i enkäten.

* De 36 deltagare som ej har gått att nå beror på flera orsaker: De deltagare i försteget som nämns ovan och de som inte har kommit till den sista träffen för försteget/till det avslutande samtalet av stödet. En del av dessa har varit för dåliga men även andra orsaker finns så som att de redan gått vidare till studier, arbete, arbetsträning eller andra åtgärder i de ordinarie myndigheterna och där med inte har tid. Vi hade även flera koordinatörer som fick avsluta sina deltagare snabbt då de gick tillbaka till ordinarie myndighet med kort varsel. Även där finns det flera som inte har fyllt i enkäten.

Ingen av dessa 36 har fått chansen att aktivt tacka ja eller nej och ingår inte i underlaget.

Avslutsdata kring deltagarna är uttagen 200311, från SUS.

*Indikatormanualen sid 27:

Undertäckning: De respondenter som ej gått att nå.

Antalet tillfrågade aktuell mätperiod: Antalet individer i populationen som gått att nå under aktuell mätperiod

Antal avslut i Försteg och Koordinatorstöd 2019	172		
Varav unika deltagare som kan fylla i enkät	148		
Antal anonyma i Försteg och Koordinatorstöd	14		
Antal deltagare som kan fylla i enkäten:	162		
Antal deltagare som <u>ej</u> gått att nå och ej gjort ett aktivt val *	36*		
Antal tillfrågade aktuell mätperiod	126		
Antal deltagare som aktivt tackat nej	17	Bortfall:	13,5%
Antal deltagare i Försteg och Koordinatorstöd som lämnat enkät:	109		26

Källhänvisning

- Resultatet för perioden 2017-11-01 till 2018-10-30 är hämtad från:
Nationells rapport 2018- Aggregerat resultat från indikatorenkäterna
(Framtagen av NNS) Nationellt är det totalt 41 Samordningsförbund som har deltagit.
- Resultatet för perioden 2018-11-01 till 2019-10-30 är hämtad från:
Nationell indikatorrapport 2019 –Aggregerat resultat från indikatorenkäter insamlade av sambordningsförbund
(Framtagen av NNS) Nationellt är det totalt 40 Samordningsförbund som har deltagit.



Rapport

Kompetensutveckling och strukturella insatser till medlemmarna gällande neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

Bakgrund till uppdraget

Efter att projektet NP-Samverkan avslutades har delar av det framgångsrika arbetssättet som genomfördes i projektet implementerats i Plattformen med koordinatörer som har utökad kunskap om bemötande och förhållningssätt i arbete med individer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Under hösten 2018 genomfördes en utbildningsinsatsning då yrkesverksamma hos förbundsmedlemmarna gick en 3-dagars utbildning "Motiverande samtal (MI) vid autism och ADHD". Efter utbildningen startades ett NP-nätverk. Se uppdragsspecifikation "Nätverk MI-NP".

Många av de individer som remitteras och ansöker till Plattformen har neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Det är en grupp som är i behov av anpassat stöd och bemötande för att komma vidare till egen försörjning. I medlemmarnas organisationer har stor omsättning av personal/handläggare medfört att kunskap om målgruppen är svår att upprätthålla. Tanken med strukturella insatser är att öka kunskap och kompetens kring individer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar samt att inspirera till införande av nya arbetssätt för att bättre kunna möta målgruppens behov. Även små förändringar kan leda till att individens möjligheter att lyckas ökar väsentligt.

Syfte

Att förbundsmedlemmarna genom ökad kunskap och förståelse för målgruppen hittar och implementerar metoder att bättre möta personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, vilket i sin tur ökar individens möjligheter att nå egen försörjning.

Beskrivning av uppdrag

Uppdraget innebär:

-Fortsatt arbete med NP-nätverk: Upprätta lista med NP-kontakter, namn och kontaktuppgifter på personer inom nätverket. Skapa en aktuell nätverkskarta: kriterier för att bli aktuell hos organisationerna, kontaktvägar och länkning mellan olika verksamheter.

Nätverkskartan kommer göras vid nästa nätverksträff den 30/9 och sedan skrivs ut och finnas hos hemorganisationerna. Kontaktpersonerna inom nätverket har ansvar för att hålla nätverkskartan uppdaterad. Lösa frågan hur medlemmarna kan driva nätverket vidare efter 2019.

- Fortsatt samverkan med intresseföreningar: Attention samt Autism- och Aspergerföreningen. Förslag att arrangera en halvdag under hösten 2019 där personer med egna erfarenheter berättar och föreläser för yrkesverksamma.

-Utbildningsinsatser till myndigheter/verksamheter som till exempel Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Överförmyndarenheten, psykiatrierheter och verksamheter inom kommunernas socialtjänst.

Utbildningsinsatser kompletteras med diskussion kring vilka åtgärder verksamheten rent konkret kan genomföra för att möta målgruppen bättre, samt erbjudande om stöd vid genomförande samt uppföljning.

-Sammanfatta systembrister kopplat till målgruppen. Stämma av med koordinatörer från Plattform. Stämma av med andra myndigheter vad de upplever som systemfel och svårigheter i arbetet med personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Komplettera med exempel från Personligt ombud. Rapportera systembrister till berörda i Samordningsförbundets beredningsgrupp för diskussion kring vad som går att åtgärda.

Resultat

- Fortsatt arbete med NP-nätverk-

Jag var sammankallade till nätverksträffen den 30/10 på Plattformen.

Se **bilaga 1**:minnesanteckningar från detta möte. Inga representanter från småkommunerna och Försäkringskassan har anmälts till NP-nätverket. Medlemmarna har kommit överens om att driva nätverket vidare och nästa nätverksmöte kommer att vara på Psykiatriska mottagningen Spiran den 10/2 2020.

-Fortsatt samverkan med intresseföreningar, jag har träffat representanter från Attention, Sofia Larsson, samt Linda Bredahl från Autism och Aspergerföreningen den 4/11 på Plattformen. Det var inte möjligt att genomföra en halvdags utbildning under hösten 2019. Om detta ska genomföras i framtiden behöver finansieringen diskuteras med Samordningsförbundet.

-Utbildningsinsatser till myndigheter/verksamheter: Informationsbladet om föreläsningar skickades till alla medlemmar 10/9 2019. (se **bilaga 2**)

Det har kommit många förfrågningar och alla förfrågningar fram till mitten av november har jag varit mycket flexibel med att planera in och genomföra utbildningsinsatser.

Föreläsningarna har anpassats för varje verksamhet.(se **bilaga 3**)

De förfrågningar som jag fick i slutet av november och senare har det inte varit möjligt att genomföra. Det finns en sammanställd lista över verksamheter som är intresserade. Finspång, Söderköping och Valdemarsvik har inte svarat på erbjudandet om utbildningsinsatser.

Verksamheter som har fått utbildningsinsatser är: PRIMA Vuxenpsykiatri, Psykiatriska mottagningen Spiran, Arbetsförmedlingen, Socialkontoret vuxen myndighet, Resursteamet, Behandlingsteamet, Kungsgatan 75 boende och Ellen behandlingshem.

Uppföljningsinsatser har genomförts på alla verksamheter förutom Arbetsförmedlingen och Psykiatriska mottagningen Spiran där det inte har varit möjligt att boka uppföljningsmöte. Vid alla föreläsningar förutom föreläsningen på Arbetsförmedlingen har enhetscheferna varit med.

Deltagarna i utbildningen tycker att det har varit mycket givande och utvecklande att få nya kunskaper och verktyg.

-Sammanfatta systembrister kopplat till målgruppen

Vid metodmöte den 14/11 på Plattformen lyftes de avvikelser som jag har identifierat under hösten:

- När systemet med automatiska sms kraschar uteblir många patienter/brukare.(Vilket visar på att tjänsten är betydelsefull och hjälpsam för många)
- Vården avslutar kontakt med patienten och skickar information via brev till patienten, men patienten öppnar inte brevet. Patienten tror fortfarande att hen har pågående kontakt med vården.
- I majoriteten av alla kallelser står det inte hur länge möte kommer att vara, vilka frågor man kommer att ställa/ vad man ska prata om, vem personen kommer att träffa.
- Verksamheten har inte undersökt vilka kontaktvägar som fungerar.(Ta reda på vilka kontaktvägar som funkar för att komma i kontakt med patienten/klienten/deltagaren, till exempel SMS, mail eller telefonsamtal)
- Även om personen har gjort en neuropsykiatrisk utredning i Regionens regi, kan den inte hittas i journalen eller kompletterande dokument i Cosmic.
- Primärvården skickar remiss till specialist psykiatri för läkarutlåtande. Det framgår inte i remissen och när patienten kommer till specialist psykiatri blir inte något läkarutlåtande skrivet utan patienten får erbjudande om andra insatser istället.

Tidplan

Uppdraget har genomförts mellan **2019-09-01** och **2019-12-31**.
Rapportskrivningen har skett under januari månad 2020 och jag har lagt ner mer än 30 % på att genomföra uppdraget.

Uppföljning

Uppföljning med ansvarig enhetschef och representant för Samordningsförbundets kansli har skett enligt tidsplanen, var 4:e vecka.

Mål och måluppfyllelse

1. Ökad kunskap om neuropsykiatriska funktionsnedsättningar hos medlemmar och yrkesverksamma.

Mått: 8 utbildningstillfällen och 6 uppföljningstillfällen har genomförts, 160 har deltagit.

Vad man upplever att man lärt sig:

Att det är jätteviktigt med tydlighet i mötet och även innan och efter mötet dvs. att personen vet vem hen ska träffa, vad som är syftet med mötet, hur länge mötet kommer att vara och vad som kommer att hända efter mötet. Att det är viktigt med visuellt stöd och de olika samtalsverktygen.

2. Att myndigheter och verksamheter infört nya arbetsmetoder som leder till ökad kvalitet i bemötandet av personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Mått: PRIMA Vuxenpsykiatri har gjort om försättsblad till skattningsskalor som skickas hem till patienterna. De är mer tydliga i mötet med patienterna. dvs vad är syfte med mötet, planen. Personalen använder mer skattningsskalor i mötet med patienterna.

Att personalen skriver mycket mer under mötet med patienterna och att patienterna fotar ner anteckningarna med sina mobiler. Skickar återkopplingar från möte via sms som patienterna uppskattar väldigt mycket. Nu frågar personal om ljuset och ljudet innan mötet börjar.

Socialkontoret vuxen myndighet och Resursteamet,

- Visuellt stöd, översiktsbild över utredningsprocessen
- Fråga vad funktionsvariationen innebär för just den klienten, individanpassa kommunikationen
- Anpassa frågorna utifrån diagnoserna, tex mer fyrkantigt om man träffar en person med autism
- Livslinje utifrån det de berättar
- Skriva ner överenskommelser, klienten själv skriver under mötet
- Belysning, att kunna dimra
- Ståbord
- Att handläggaren skriver ner vad som bestämts under mötet och ger till klienten
- Mottagningen (helst) frågar om önskat kontaktsätt
- Hellre boka flera korta möten istället för ett långt, tex ASI
- Skicka ut frågorna till ASI i förväg
- Promenadmöten
- Ofta läs- och skrivsvårigheter, kan vara pinsamt att berätta, så vi kan gå igenom vårdplanen direkt på mötet
- Hjälpa till att fylla i blanketter
- Följa med på första mötet om de inte varit där förut, tex AVK
- Påminna innan mötet på sms
- Sammanfatta i slutet på mötet, ev på sms vad som överenskommit och vad som ska göras till nästa gång.
- Berätta när vi bokar om syftet med mötet och förväntad tid
- Tydliggör att det är klientens möte, att de får säga till med paus
- Utgå från att alla har NPF
- Var lyhörd inför att klienten inte orkar mer, ta paus eller avbryt mötet
- Inte alltid prata om sin diagnos, mer fråga "är det något speciellt jag behöver tänka på när vi träffas du och jag?"
- Ställ frågan om läs- och skrivsvårigheter
- Sms-tjänst med adress, tid, datum,
- Svårt med team och att vara flera i möten, blir rörigt
- Gå ut på gatan och möta upp
- Fråga om de vill ha tänt eller släckt
- Fråga om det går bra med rum utan/med fönster
- Prata med enkelt språk
- Låt dem berätta om sina eventuella specialintressen/kunskaper, få känna att de bidrar i mötet
- Fråga om de vill läsa själva eller om vi ska läsa
- Fråga om det vill ta med sig någon till mötet
- Våga vara tyst och vänta in klienten
- Sammanfatta med korta mellanrum, "har jag uppfattat dig rätt..."
- Lågaffektivt bemötande

Behandlingsteamet, erbjuder individuella intensiva samtal istället för samtal i grupp. Jobbar mycket mer med tydlighet i kontakten med klienterna nu finns det handläggare som skickar sms påminnelse innan mötet, nu använder sig handläggare även av metoden Walk and Talk. Tydliggör vem personer kommer att träffa, vad man kommer att prata om, hur länge, vad händer sedan (skriftlig via sms eller brev). Nu är handläggarna även mer tydlig kring läs och skrivsvårigheter dvs. att de ställer frågan vid kartläggningssamtalet.

Kungsgatan 75 boende, personal är mer tydlig i mötet med klienter. Vid första mötet ställer frågan hur personen vill ha information skriftligt och eller muntlig. Om klienten vill ha sms påminnelse. Nu jobbar personal med påminnelse på olika sätt. Personal har satt upp skriftligt information på alla rum.

Ellen behandlingshem, personal har börjat jobba mer med att skapa tydlighet genom att ge information både muntligt och skriftligt. Inför varje behandlingssamtal får personen skriftligt information vad samtalet kommer att handla om samt hur länge samtalet kommer att vara.

3. Att systemfel kopplat till målgruppen har uppmärksammats, rapporterats och åtgärdats.
*Mått: Sex system fel har rapporterats på metoddagen på Plattformen den 4/11 2019.
Föreslår att Samordningsförbundets beredningsgrupp diskuterar hur systemfel kan åtgärdas.*

Framgångsfaktorer:

- Att cheferna har varit med vid föreläsningstillfällena
- Att handläggarna har fått uppdrag att arbeta med specifika förändringar/anpassningar efter utbildningstillfället
- Att uppföljningen bokades efter 3-4 veckor efter föreläsningen
- Alla verksamheter där jag har varit på uppföljningsmöte tycker att det var bra med uppföljning eftersom då får man krav på sig att göra någon förändring/anpassning. Annars är det lätt att man fortsätter som man har gjort förut, har många sagt. "Hade man inte fått hemläxa då hade man inte gjort mkt" har några handläggare sagt.
- Att utbildningstillfällena var anpassade utifrån verksamheternas önskemål.

Ansvarig för uppdraget:

Dijana Foric

Telefon: 011-151703

Mobil: 072-5279423

dijana.foric@norrkoping.se

Bilaga 6 b.

Insatsredovisning – strukturpåverkande insatser

Kompetensutveckling och strukturella insatser till medlemmarna gällande neuropsykiatriska funktionsnedsättningar

Syfte med insatsen var att förbundsmedlemmarna genom ökad kunskap och förståelse för målgruppen hittar och implementerar metoder att bättre möta personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, vilket i sin tur ökar individens möjligheter att nå egen försörjning. Arbetet har genomförts av en NP-koordinator under höstterminen och är redovisad i en slutrapport. Sammanfattningsvis har arbetet visat på ett stort behov av kunskap kring målgruppen hos medlemmarna. Ett nätverk av professionella har skapats som träffas regelbundet för bl a kunskapsinhämtning. Fördjupad information finns i bilaga 6 b.

Insatskatalogen

Förbundet har ett avtal kring insatskatalogen sedan 2018. Insatskatalogen drivs och ägs av Samordningsförbundet Centrala Östergötland och totalt finns 22 förbund kopplade till insatskatalogen. Insatskatalogen är ett sökinstrument vars syfte är att effektivisera och rationalisera sökandet efter insatser för dem i behov av stöd mot egenförsörjning, inkludering och ökad livskvalitet. Katalogen kan användas som ett vardagsverktyg för myndighetspersonal men är även öppen för privatpersoner som själva vill söka efter lämpliga insatser och aktiviteter.

Katalogen innefattar olika insatser och verksamheter som drivs av såväl kommuner, region, arbetsförmedling som projekt finansierade av samordningsförbund och privata aktörer/civilsamhälle. Gemensamt för alla, som riktar sig till olika målgrupper och åldrar, är att de drivs av aktörer inom välfärden som sysslar med individriktade arbetsmarknads-, rehabilitering-, inkluderings- och utbildningsåtgärder samt riktar sig till personer som står utanför arbetsmarknaden. Basen består av aktiviteter som alla syftar till att individen närmar sig, alternativt kommer i, arbete eller studier. Till detta har tillkommit övrigt stöd och service som omfattar stöttning inom andra områden som påverkar den enskildes livskvalitet och/eller förmåga att närma sig arbete eller studier, samt förebyggande åtgärder.

Antal insatser som fanns publicerade gällande Östra länsdelen t o m 31 december 2019 var 83 stycken. Totalt i länet fanns det 128 insatser.

Lokal överenskommelse för myndighetssamverkan kring samordnad planering genom metoden samordnad individuell plan (SIP)

Sedan hösten 2018 finns en överenskommelsen som möjliggör för personal från förbundets samtliga huvudmän (Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Finspångs kommun, Norrköpings kommun, Söderköpings kommun, Valdemarsviks kommun och Region Östergötland) att ta initiativ till samordnad individuell planering (SIP).

Fokus ligger på Samordningsförbundets målgrupper där mötesledare från Plattformen (Finspång, Norrköping, Söderköping och Valdemarsvik) kan avropas till förmöten, genomförande av SIP och uppföljning av genomförd SIP.

Avvikelsearbete

Under året har formerna för arbetet med avvikelsehantering fortsatt diskuteras. Vi har varit överens om att det är viktigt att en beredningsgrupp finns på plats som mottagare innan arbetet fullt ut kan användas. Syftet är att synliggöra avvikelser och systemfel, ge underlag för att åtgärda detta och på sikt verka för en välfungerande och effektiv rehabiliteringskedja. Arbetet behöver intensifieras då det är en del i förbundets långsiktiga inriktning för att arbeta med metodutveckling.

ESF-ansökan

Under slutet av året påbörjades ett arbete med att ansöka om ESF-medel för att utveckla förstegsverksamheten tillsammans med förbundsmedlemmarna Norrköpings kommun, Söderköpings kommun, Valdemarsviks kommun och Region Östergötland. I arbetet med ansökan har även Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan funnits med.

Insatsredovisning - kartläggning och analys

Strukturerad behovsanalys

Förbundets medlemmar har efterfrågat en faktabaserad helhetsbild av en rad olika faktorer, så som hur många individer det finns aktuella hos parterna och vilka tjänster dessa individer efterfrågar kopplat till hur stora resurser som finns och hur de är organiserade hos parterna. Därtill önskas ökad kompetens och samsyn för hur dessa data ska tolkas och analyseras för att omvandlas till rätt prioriterade åtgärder inom ramen för lagen om finansiell samordning.

Djupintervjuer har hållits under hösten med 27 representanter inom Samordningsförbundet Östra Östergötland och slutfördes under första kvartalet 2019

Målet är att genom bättre arbetssätt för behovsinventering och analys samt omvärldsanalys, kunna ta fram underlag och ökad analysförmåga och därigenom bidra till utvecklingen av välfärdens tjänster inom ramen för finansiell samordning.

Insatsredovisning - uppföljning och utvärdering

Indikatorerna

Indikatorerna ägs av Nationella nätverket för samordningsförbund (NNS) och nyttjanderätten köps genom licens. Förbundet har fr.o.m. 2017 tecknat avtal med NNS. Under hösten genomfördes den andra nationella mätning. Resultaten redovisades i en gemensam nationell rapport under mars 2019. Rapporten ger möjligheter att få jämförelsematerial som kan användas till förbättrings- och utvecklingsarbete. Utifrån rapporten har förbundet analyserat sina egna resultat och även jämfört det egna resultatet med det nationella utfallet.

Verksamhetsuppföljning och måluppfyllelse

Löpande uppföljning av verksamheterna och måluppfyllelse har rapporterats till styrelsen var fjärde månad.

Uppföljning av förstegsverksamheten

Under våren genomfördes FoU i Linköping en uppföljningsstudie av förstegsverksamheten. Syftet med uppföljningen av förstegsverksamheten var att

undersöka och beskriva remittenternas uppfattning om förstegsverksamheten, dess möjlighet att möta målgruppens behov och inflytande över målgruppens utveckling mot egen försörjning. Uppföljningen genomfördes som en enkätstudie samt uppföljande telefonintervjuer.

Slutsatserna från Uppföljningen visar att förstegsverksamheten fyller en viktig funktion i den verktygslåda som handläggare vid olika myndigheter och organisationer har i sitt arbete med individer som av olika anledningar står långt från arbetsmarknaden och egen försörjning. Förstegsverksamheten erbjuder stöd och sysselsättning för de som klarar en sysselsättning om 10h/veckan och utgör det första steget mot egen försörjning och ökad sysselsättningsgrad. Uppföljningen visar även att klienter som deltagit i förstegsverksamheten har utvecklats, deras motivation till utveckling har ökat och merparten av de som genomgått insatsen har uppnått syfte och mål med insatsen. Däremot möter handläggare vid remittentorganisationerna ett flertal utmaningar i det fortsatta arbetet efter att klienter genomgått försteget. Framförallt visar uppföljningen på de svårigheter som finns i arbetet med att trappa upp sysselsättningsgraden. Flera handläggare uttrycker att upptrappningen i tid för klienter när de går från förstegsverksamhet till en annan sysselsättningsform kan vara svår och känslig för klienternas utveckling. En annan utmaning som finns i arbetet efter förstegen för handläggare är när klienter byter ersättningsform, t.ex. genom att gå från en sjukskrivning till ersättningsform vid Arbetsförmedlingen.

Uppföljningen visar på behovet av att utveckla en tydligare samverkan och samordning av de insatser som erbjuds målgruppen. Framförallt finns det ett behov av ett tydligare stöd för målgruppen i olika övergångar, t.ex när sysselsättningsgraden ska ökas eller ersättningsformen förändras.

Bilaga 7.

Bortfallsanalys individmål koordinatorstöd och försteg

Utgångspunkt

Utifrån GDPR samt att enkäten ska fyllas i anonymt och endast en gång per deltagare enligt instruktion för ifyllnad av Indikator, går det ej att koppla svar eller bortfall till enskild individ. Analysen av svaren baseras på de som svarat på enkäten på samma sätt som Indikatorenkäterna redovisas i den nationella rapporten. Detta gäller både för koordinatorstöd samt försteg.

Indikatormanualen sid 27: Undertäckning: De respondenter som ej gått att nå.

Antalet tillfrågade aktuell mätperiod: Antalet individer i populationen som gått att nå under aktuell mätperiod

Koordinatorstöd och Försteg:

126 deltagare är tillfrågade under aktuell mätperiod (Helåret 2019). Bortfallet är 17 stycken deltagare som har valt att tacka nej, 109 stycken har lämnat in ifylld enkät med minst en fråga besvarad. Svandsandelen är 86,5%. Jämförelsevis med Nationell Indikatorrapport 2019, har riket 85% svandsandel. De som är anonyma i SUS – 14 stycken har de flesta aktivt valt att tacka nej till att bli registrerade i SUS. Vi vet att några av de anonyma är från ett kortare försteg våren 2019 då det missats att SUSa deltagarna samt att lämna ut Indikatorenkäten vid avslut. Där valde man att SUSa in dessa deltagare anonymt för att fånga upp volymen.

Vi kan ana att de som valt att tacka nej till SUS även kan ha valt att tacka nej till att fylla i enkäten.

* De 36 deltagare som ej har gått att nå beror på flera orsaker: De deltagare i försteget som nämns ovan och de som inte har kommit till den sista träffen för försteget/till det avslutande samtalet av stödet. En del av dessa har varit för dåliga men även andra orsaker finns så som att de redan gått vidare till studier, arbete, arbetsträning eller andra åtgärder i de ordinarie myndigheterna och där med inte har tid. Vi hade även flera koordinatörer som fick avsluta sina deltagare snabbt då de gick tillbaka till ordinarie myndighet med kort varsel. Även där finns det flera som inte har fyllt i enkäten. Ingen av dessa 36 har fått chansen att aktivt tacka ja eller nej och ingår inte i underlaget.

Antal avslut i Försteg och Koordinatorstöd 2019	172		
Varav unika deltagare som kan fylla i enkät	148		
Antal anonyma i Försteg och Koordinatorstöd	14		
Antal deltagare som kan fylla i enkäten:	162		
Antal deltagare som ej gått att nå och ej gjort ett aktivt val *	36*		
Antal tillfrågade aktuell mätperiod	126		
Antal deltagare som aktivt tackat nej	17	<u>Bortfall:</u>	13,5%
Antal deltagare i Försteg och Koordinatorstöd som lämnat enkät:	109		

Bilaga 8.

Styrelsens arbete under 2019

Styrelsen för Samordningsförbundet Östra Östergötland har under 2019 bestått av följande ledamöter:

Irma Görtz	ordförande	Norrköpings kommun
Birgitta Wessman Thyrsen	vice ordförande	Region Östergötland
Gabriella Gylling	ledamot t.o.m aug	Arbetsförmedlingen
Nina Strand	Ledamot fr.o.m aug	Arbetsförmedlingen
Malin Masimov	ledamot	Försäkringskassan
Marie Johansson	ledamot	Finspångs kommun
Boel Holgersson	ledamot	Söderköpings kommun
Nhela Ali	ledamot	Valdemarsviks kommun
Roger Eklund Åkesson	ersättare	Norrköpings kommun
Anna Broman Butler	ersättare	Region Östergötland
Frida Ovelius	ersättare t.o.m aug	Arbetsförmedlingen
Anna Svensson	ersättare fr.o.m aug	Arbetsförmedlingen
Darin Murad	ersättare	Försäkringskassan
Bert Egnell	ersättare	Finspångs kommun
Pia Dingsten	ersättare	Söderköpings kommun
Carina Thuresson	ersättare	Valdemarsviks kommun

Styrelsen har organiserat sitt arbete genom ett presidium för beredning av ärenden inför styrelsemöten i vilket ordförande och viceordförande samt kansliets personal ingår i. Styrelsen har till sitt förfogande tillgång till ett kansli med en heltidsanställd förbundschef, 0,25 tjänst som statistikansvarig samt administrativ- och ekonomifunktion. Förbundschefen och statistikansvarig är anställd av samordningsförbundet medan övriga funktioner har köpts från Norrköpings kommun. Därutöver finns en samordnare anställda av förbundet kopplade till Plattformarna Norrköping samt Söderköping och Valdemarsvik samt en verksamhetsutvecklare. Samordnaren för Plattform Finspång är anställd av Närsjukvården i Finspång.

Förbundet är medlem i arbetsgivarorganisationen Sobona (tidigare Pacta) sedan 2005.

Till förbundets förfogande har under 2019 funnits tre styrgrupper, bestående av tjänstemän från huvudmännens organisationer, kopplade till Plattformarna Finspång, Norrköping samt Söderköping/Valdemarsvik. Under året har en ny organisering av tjänstemanna beredningen implementerats, beredningsgruppen, som ersätter de tre tidigare styrgrupperna.

Förbundet är medlem i föreningen Nationella nätverket för samordningsförbund (NNS) och förbundets ordförande har funnits med som ledamot i styrelsen för NNS. Förbundschefen ingår i ett nätverk med övriga förbundschefer i Östergötland.

Sedan 2017 är förbundet medlem i Östsvenska Handelskammaren och CSR East Sweden vars syfte är att vara en plattform för samverkan kring CSR och hållbarhet mellan privat, offentlig och idéburen verksamhet samt akademi.

Ledamöter från styrelsen har medverkat på Finsamkonferensen i Stockholm tillsammans med representanter från styrgrupperna, och medarbetare från verksamheter som förbundet finansierat.

En workshop genomfördes i mars med styrelsen samt förbundsmedlemmarna bestående av både politiker och tjänstemän. utifrån frågeställningarna; Hur kan förbundet bidra till utvecklingen av välfärdsarbetet?, Behöver grupper prioriteras och i så fall vilka?, Kan resurser från förbundsmedlemmarna kombineras med förbundets resurser, om ja på vilket sätt? Hur kan dialogen mellan förbundet och förbundsmedlemmarna stärkas och utvecklas? Resultatet från workshopen har utgjort ett underlag till styrelsens arbete med den långsiktiga inriktningen.

SAMORDNINGSFÖRBUNDET ÖSTRA ÖSTERGÖTLANDS REVISORER



Till:

Samordningsförbundet Östra Östergötland
Kommunfullmäktige i Norrköpings kommun
Kommunfullmäktige i Söderköpings kommun
Kommunfullmäktige Valdemarsviks kommun
Kommunfullmäktige Finspångs kommun
Region Östergötland
Försäkringskassan
Arbetsförmedlingen

Revisorernas bedömning av delårsrapport 2019

Vi av förbundsmedlemmarna utsedda revisorer har uppdraget att bedöma om resultatet i delårsrapport per 2019-06-30 är förenligt med de mål förbundet beslutat. Bedömningen avser mål och riktlinjer som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning, såväl finansiella som för verksamheten.

Vår bedömning är baserad på en översiktlig granskning av delårsrapporten, inriktad på övergripande analys och inte på detaljer i redovisningen. Granskningen har utförts enligt god revisions sed i kommunal verksamhet. I vår granskning har vi biträtt av Norrköpings kommuns revisionskontor.

Utfallet avseende måluppfyllelse baseras på en kort period, avser en liten population samt har en låg svarsfrekvens. Styrelsens bedömning avseende måluppfyllelsen framgår inte tydligt.

Revisorernas samlade bedömning av resultat i delårsrapporten är att av de finansiella mål styrelsen beslutat om bedöms två av målen uppfyllas. Avseende det tredje målet kan inte revisorerna bedöma måluppfyllelsen med hänsyn till brister i uppföljningen.

Revisorerna kan inte bedöma måluppfyllelsen avseende verksamheten.

Den 21 oktober 2019

Urban Pehrsson
Utsedd av
Norrköpings kommun

Bror-Tommy Sturk
Utsedd av
Region Östergötland

John Johansson
Utsedd av
Staten

Gerd Aronsson
Utsedd av
Söderköpings kommun

Larserik Ramlöv
Utsedd av
Finspångs kommun

Rune Hallgren
Utsedd av
Valdemarsviks kommun



**Samordningsförbundet
Östra Östergötland**

Granskning av bokslut och årsredovisning 2019 Samordningsförbundet Östra Östergötland

2020-03-30

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2020 -04- 14	
Önr	Fv/Ävd/Handl
Ep/Obj	



NORRKÖPING

Revisionskontoret

Revisionsrapport

1(9)

2020-03-30

KR 2019/0017

Handläggare, titel, telefon

Pernilla Östling, sakkunnig revisor

011-15 16 68

Örjan Högberg, sakkunnig revisor

011-15 17 15

Rapport över granskning av bokslut och årsredovisning 2019 Samordningsförbundet Östra Östergötland

Innehållsförteckning

1. Inledning	2
2. Samordningsförbundets ansvarsområde	3
3. Granskning av bokslut och årsredovisning	3
4. Sammanfattande bedömning.....	9

Postadress
Norrköpings kommun
Revisionskontoret

Besöksadress
Dalsgatan 14

Telefon
011-15 17 99

Telefax
011-15 17 90

E-post
revisionskontoret@norrkoping.se

Internet
www.norrkoping.se/organisation/revision.xml

601 81 Norrköping

1. Inledning

I Lag om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser mellan försäkringskassan, arbetsförmedlingen, kommun och landsting/region står att: ett samordningsförbunds räkenskaper och årsredovisning samt styrelsens förvaltning skall granskas av en revisor för varje förbundsmedlems räkning och att bestämmelserna i 12 kap. 1-3 och 7-17 §§ kommunallagen tillämpas på motsvarande sätt vid revision.

Enligt kommunallagen 12 kap. 1 § ska revisorerna pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen är tillräcklig. Granskning ska genomföras enligt god revisionsd i kommunal verksamhet och i enlighet med kommunallagen.

1.1 Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att pröva om årsbokslutet och räkenskaperna är rättvisande och den ska vara ett underlag till revisorernas ställningstagande i revisionsberättelsen.

Granskning ska besvara följande revisionsfrågor:

- Är årsredovisningen upprättad enligt gällande Lag om kommunal bokföring och redovisning (2018:597) samt gällande rekommendationer avseende god redovisningssed?
- Ger årsredovisningen en rättvisande bild av resultat och ställning?
- Har verksamheten bedrivits på ett sätt som gör att mål för god ekonomisk hushållning uppnåtts?

1.2 Metod

Granskningen grundas på analys av resultat- och balansräkning samt utökad granskning av poster och processer som är av väsentlig betydelse för resultat och ställning. Granskningen är utförd utifrån ett särskilt granskningsprogram. Intervju och samtal har skett med förbundets ekonom. En revision innefattar att granska ett urval av underlag för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I revisionen ingår också att pröva de redovisningsprinciper som använts i verksamheten.

1.3 Revisionskriterier

De bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser, slutsatser och bedömningar bygger på gällande lagstiftning.

I denna granskning finns följande revisionskriterier:

- Kommunallag (2017:725)
- Lag (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser
- Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning

Revisionskontoret

2020-03-30

- Rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning
- Förbundsordning för Samordningsförbundet Östra Östergötland
- Verksamhets- och budgetplan 2019 Samordningsförbundet Östra Östergötland

2. Samordningsförbundets ansvarsområde

Samordningsförbundet Östra Östergötland är bildat av Norrköpings kommun, Söderköpings kommun, Valdemarsviks kommun, Finspångs kommun, Region Östergötland, Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen.

Samordningsförbundet Östra Östergötland är ett resultat av lag (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser.

Enligt 7 § i lagen om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser har samordningsförbunden till uppgift att:

- Besluta om mål och riktlinjer för den finansiella samordningen
- Stödja samverkan mellan samverkansparterna
- Finansiera insatser som avser individer som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser och som syftar till att dessa uppnår eller förbättrar sin förmåga att utföra förvärvsarbete
- Besluta på vilket sätt de medel som står till förfogande för finansiell samordning skall användas
- Svara för uppföljning och utvärdering av rehabiliteringsinsatserna
- Upprätta budget och årsredovisning för den finansiella samordningen

Det är styrelsens ansvar att säkerställa att förbundets verksamhet ryms inom och stödjer punkterna i 7 §.

3. Granskning av bokslut och årsredovisning

Förbundet har för 2019 erhållit 17 428 tkr i driftsbidrag fördelat med 50% från Försäkringskassan, 25% från Region Östergötland och 25% från de fyra kommunerna.

Verksamhetsbudgeten för 2019 uppgår till 20 197 tkr varav 2 769 tkr avsattes från eget kapital. Utfallet för året blev att 2 374 tkr av det egna kapitalet togs i anspråk för verksamhet vilket är 395 tkr lägre än budgeterat. Föregående år var differensen 505 tkr lägre än budgeterat.

Förbundet redovisar ett resultat på - 2 374 tkr (- 2 938 tkr). Det egna kapitalet uppgår per balansdagen till 1 452 tkr (3 826 tkr).

3.1 Årsredovisning

Lämnad årsredovisning för 2019 innehåller utöver den ekonomiska rapporteringen även en sammanfattning av verksamhetsåret, information och beskrivning om förbundet och dess verksamhet, styrelsens arbete under året, redovisning av måluppfyllelse och redogörelse av åtgärder och insatser som bedrivits under året.

Förbundets mål för 2019 finns angivna i verksamhets- och budgetplanen för 2019. För hela verksamheten finns ett övergripande mål och därutöver mål för det individinriktade arbetet. I verksamhets- och budgetplanen anges även förbundets strategiska inriktning i form av fem långsiktiga strategier, vilka är; hållbara strukturer, samhällsnytta, medarbetare, effektiv ledning och styrning samt kommunikation. Utifrån de långsiktiga strategierna har förbundet identifierat prioriterade fokusområden för verksamhetsåret. Förbundet anger i verksamhets- och budgetplanen målen för 2019 enligt nedanstående.

3.1.1 Mål för god ekonomisk hushållning

Förbundet har formulerat mål för god ekonomisk hushållning. Ett övergripande mål och därefter individmål, mål för samordnad individuell plan (SIP) och slutligen tre finansiella mål.

Övergripande mål

Förbundet anger sin verksamhets- och budgetplanen ett övergripande mål för verksamheten.

- Samordningsförbundets stöd för samverkan skall bidra till ökat mervärde i utvecklingen av välfärdsarbetet.

Från verksamhets- och budgetplanen framgår att mätning av målet sker först 2020 då styrelsens har satt en realistisk målnivå.

Individmål – koordinatorstöd

- Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen – utfall 90 %.
- Upplev stegförflyttning – utfall 80 %

Måluppfyllelsen mäts via indikatorer stöd och stegförflyttning i samband med avslutad insats.

Enligt redogörelsen i årsredovisningen anses Individmål - koordinatorstöd avseende upplevd ökat stöd vara uppfyllt medan upplevd ökad stegförflyttning nästintill vara uppfyllt då 79,2 % av respondenterna upplever en ökad stegförflyttning.

Individmål – försteg

- Individerna ska uppleva att de fått ökat stöd genom insatsen – utfall 80 %
- Upplevd stegförflyttning – utfall 80 %

Revisionskontoret

2020-03-30

Måluppfyllelsen mäts via indikatorer stöd och stegförflyttning i samband med avslutad insats.

För Individmål – försteg anses av förbundet att såväl upplevd ökat stöd som upplevd ökad stegförflyttning vara uppfyllda.

Mål för samordnad individuell plan (SIP)

- Antalet genomförda SIP skall under 2019 uppgå till minst 30 stycken

Målet för Samordnad individuell plan (SIP) anses av förbundet vara uppfyllt.

Finansiella mål

1. Förbundet skall bedriva en verksamhet med god ekonomisk hushållning. Den verksamhet som bedrivs ska vara effektiv och ändamålsenlig.
 - Mått för god ekonomisk hushållning:
 - Måluppfyllelsen för individmålen ligger på målnivå eller över = god ekonomisk hushållning
 - Måluppfyllelsen för individmålen ligger på 5 % under målnivå = till viss del god ekonomisk hushållning.
 - Måluppfyllelsen för individmålen ligger på 6 % eller mindre under målnivå = målet god ekonomisk hushållning ej uppnått.
- Bedömningarna av måluppfyllelse är förbundets egna.
2. Förbundets kostnader skall under 2019 inte understiga eller överstiga budgetramen.
3. Förbundets medel ska hanteras så att högsta möjliga avkastning uppnås utan att säkerhet och betalningsförmåga äventyras.

Enligt redogörelsen i årsredovisningen anses ett av de tre finansiella målen vara uppfyllt. Det mål som är uppnått är mål 3. Mål 1 och 2 anses vara till viss del uppnått. Avseende mål 1 finns en differens på 0,8 % för stegförflyttning koordinatorstöd. För mål 2 understiger de samlade kostnaderna budgetramen med 1,86 %.

Bortfallsanalys

I bilaga 7 redovisar förbundet en bortfallsanalys och i den anges att utifrån GDPR, samt att enkäten ska fyllas i anonymt och endast en gång per deltagare enligt instruktion för ifyllnad av Indikator, går det inte att koppla svar eller bortfall till en enskild individ. Analysen av svaren baseras därför på de som svarat på enkäten på samma sätt som Indikatorenkäterna redovisas i den nationella rapporten. Detta gäller både för koordinatorstöd samt försteg. Förbundet redovisar i bortfallsanalysen för 2019 totalt 172 avslut i Försteg och Koordinatorstöd. Vidare anges att antal deltagare som kan fylla i enkäten är 162 stycken. Differens mellan antal avslut och antalet deltagare som kan fylla i enkäten förklaras dels av att det finns ett antal anonyma deltagare, dels av att det finns individer som har deltagit i både koordinatorstöd och försteg, och ska inte räknas dubbelt. Antal deltagare som inte har kunnat nås och inte

Revisionskontoret

2020-03-30

gjort ett aktiv val är 36 stycken. Förbundet anger i bortfallsanalysen att det beror på flera orsaker varför dessa 36 deltagare inte har kunnat nås. En del av dessa har varit för dåliga, andra har gått vidare till studier, arbete, arbetsträning eller andra åtgärder i de ordinarie myndigheterna och därmed inte haft tid. Under 2019 gick också flera koordinatörer tillbaka till ordinarie myndighet med kort varsel varför de fick avsluta sina deltagare snabbt. Ingen av dessa 36 har fått chansen att aktivt tacka ja eller nej och ingår inte i underlaget. Sammantaget betyder detta att 126 deltagare är tillfrågade under den aktuella mätperioden (helår 2019). Bortfallet är 17 deltagare som har valt att tacka nej. 109 deltagare har lämnat in ifylld enkät med minst en fråga besvarad. Utifrån dessa förutsättningar anges i bortfallsanalysen att svarsandelen är 86,5 %.

Ekonomiskt resultat

Under året har 385 (409) deltagare ingått i Plattformarnas verksamhet och 76 (16) deltagare inom samordnad individuell plan (SIP). Snittkostnaden per deltagare uppgår enligt årsredovisningen till 27 358 kr (32 854 kr) vilket motsvarar 63% (65%) av förbundets totala kostnader. Beräkningen baseras på direkta kostnader Plattformarna.

Totalt har 15 168 tkr (17 528 tkr) redovisats som verksamhet ”åtgärder individ och grupp”, vilket motsvarar 76% (81%) av förbundets totala kostnader.

Revisionsbedömning

I årets årsredovisning har bl a delar av avsnittet Beskrivning av verksamheten och Styrelsens arbete under året kortats ned och hänvisning för mer detaljerad information lagts i bilagor. Det är positivt och gör att förvaltningsberättelsen blir mer tydlig och koncis.

En förbättring jämfört med tidigare år är att förbundet redogör för större avvikelser mot budget. Resultatuppföljningen och analys av verksamheten kan tydliggöras ytterligare i årsredovisningen, t ex genom nyckeltal, mer analys och med jämförelser mellan år. Det skulle ge en mer tydlig bild och bättre förståelse av resultatet .

Förbundet redovisar en bortfallsanalys där det endast framgår hur stor svarsgruppen är i relation till antalet avslut och unika deltagare, och en förklaring till bortfallet. Syftet med att utföra bortfallsanalyser är emellertid även att försöka utreda skillnader mellan deltagare som har besvarat enkäten och de som inte har besvarat enkäten. Detta kan förbundet inte uttala sig om eftersom enkätundersökningarna bygger på en strikt ram av anonymitet. Förbundet har inte tillgång till information på individnivå vilket försvårar en sådan bortfallsanalys. Det framgår därför inte om, eller på vilket sätt, bortfallet påverkar måluppfyllelsen. Om exempelvis de som har svarat skulle visa sig ha andra uppfattningar än de som inte har svarat skulle en snedvridande effekt kunna uppstå på måluppfyllelsen. Då hänsyn inte har tagits till detta kan vi inte bedöma om målen är uppfyllda eller inte.

Förbundet har definierat kriterier för måluppfyllelse för det finansiella målet god ekonomisk hushållning i sin verksamhets- och budgetplan för 2019. Mål

Revisionskontoret

2020-03-30

för god ekonomisk hushållning innehåller såväl finansiella mål som verksamhetsmål. Emellertid kopplas det finansiella målet till verksamhetsmålen på ett sätt där det uppstår ett beroendeförhållande mellan dem, dvs uppnås inte verksamhetsmålen uppnås heller inte målet kring god ekonomisk hushållning. Då detta beroendeförhållande mellan verksamhetsmål och finansiellt mål föreligger kan vi inte bedöma om verksamheten bedrivits på ett sätt som gör att mål för god ekonomisk hushållning uppnåtts.

3.2 Resultaträkning

Samtliga belopp redovisas i tkr

	Utfall 2019	Budget 2019	Avvikelse	Utfall 2018	Budget 2018	Avvikelse
Medlemsintäkter	17 428	17 428	0	18 450	18 450	0
Övriga intäkter	0	0	0	0	0	0
Åtgärder individ & grupp	-16 062	-16 721	659	-17 528	-18 475	947
Kompetensutveckling personal	-237	-330	93	-475	-350	-125
Processtöd	-376	-606	230	-856	-590	-266
Uppföljning & utvärdering	-75	-75	0	-10	-85	75
Information	-6	-15	9	-10	-15	5
Kansli	-2 960	-2 330	-630	-2 420	-2 330	-90
Revision	-120	-140	20	-128	0	-13
Finansiella kostnader	-9	-5	-4	-17	-8	-9
Finansiella intäkter	43	25	18	56	75	-19
Årets resultat	-2 374	-2 769	395	-2 938	-3 328	505

Resultaträkningens poster har delvis substansgranskats mot underlag och delvis granskats analytiskt genom granskning av väsentliga intäkts- och kostnadsposter, jämförelse mot budget och tidigare år.

Kostnaderna totalt är lägre än budgeterade där aktiviteten ”Åtgärder individ och grupp” har den största avvikelse mot budget med 659 tkr (947 tkr), i detta ingår Plattformarna samt kostnad för avveckling av anställd. Enligt uppgift är orsaken till att kostnadsutfallet understiger tilldelad budget för verksamheterna relaterat till att Plattformarnas personal slutat och inte ersatts (pluspost) samt högre kostnad för avveckling anställd beroende på längre uppsägningstid samt högre pensionskostnad än budgeterat (minuspost). Förbundet behöver långsiktigt anpassa sin budgetram till minskad medelstillsättning från staten, vilket har kommunicerats ut till de finansierade verksamheterna. Kansliet har ökade kostnader jämfört med budget och det beror på att kostnaden för den förmånsbaserade tjänstepensionen ökat markant. Dialog har förts med leverantören av tjänstepension utan att varken vi eller förbundet kunnat erhålla en tydlig förklaring varför kostnaden ökar så markant och vad de stora justeringsposterna avser.

Revisionsbedömning

Vi kan i vår granskning se att styrelsen aktivt arbetat med fördelningen av budget och uppföljning av prognoserna. Förbundet behöver fortsätta dialogen med leverantören av tjänstepension och kräva bättre underlag för att skapa en förståelse för kostnaden samt få förutsättningar för långsiktigt planering. Då vi inte kunnat erhålla förklaringar på de debiterade kostnaderna avseende pensioner som förbundet fått under året så kan vi inte bedöma om pensionskostnaden avseende 2019 är korrekt.

3.3. Balansräkning

Samtliga belopp redovisas i tkr

Tillgångar	2019-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2016-12-31
Omsättningstillgångar				
Kortfristiga fordringar	490	2 643	1 627	200
Kassa och bank	6 103	7 235	10 236	8 935
Summa tillgångar	6 593	9 878	11 863	9 135
Eget kapital & skulder				
Eget kapital	1 452	3 826	6 764	6 202
Leverantörsskulder	236	537	408	501
Övriga skulder	4 905	5 515	4 691	2 432
Summa eget kapital & skulder	6 593	9 878	11 863	9 135

Balansräkningens poster har substansgranskats, vilket innebär att vi tagit del av och verifierat posterna mot underlag så som kontoutdrag från banker och myndigheter, leverantörsfakturor, kundfakturor, mm.

Avstämning har skett utan anmärkning.

Tillgångarna består till 93% (73%) av likvida medel, 6 103 tkr. Av dessa är 4 000 tkr placerat enligt tecknat avtal hos Norrköpings kommuns internbank till en ränta om 1%.

Eget kapital motsvarar 22% (39%) av balansomslutningen, 1 452 tkr. Förbundet har under räkenskapsåret omsatt 2 374 tkr av det egna kapitalet till verksamhet, budgeten för året var att använda 2 769 tkr av det egna kapitalet.

Revisionsbedömning

Vi ser positivt på att styrelsen under året har omsatt delar av det egna kapitalet till verksamhet. Förbundet har under året ökat de antal deltagare de når genom sin finansiering med 36 stycken, 461 deltagare jämfört med 425 deltagare föregående år till en lägre genomsnittskostnad 27 358 kr jämfört med fg år 32 854 kr. Det är dock av vikt att utvärdera och analysera vad finansieringen genererat utöver antalet deltagare samt genomsnittskostnad.

Förbundet har genom placering hos Norrköpings kommuns internbank säkerställt att de likvida medlen idag genererar avkastning istället för att förbruka medel som kan användas till finansiering av verksamhet mot individer.

4. Avslutande bedömning

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionsmedvetenhet i kommunal verksamhet. Det innebär att vi har planerat och genomfört granskningen för att i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen och bokföringen inte innehåller väsentliga felaktigheter. Detta innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna.

Utifrån granskningens revisionsfrågor görs nedanstående bedömningar och rekommendationer:

- Är årsredovisningen upprättad enligt gällande Lag om kommunal bokföring och redovisning (2018:597) samt gällande rekommendationer avseende god redovisningsmedvetenhet?

Vi bedömer att årsredovisningen, i allt väsentligt, har upprättats i enlighet med den kommunala bokförings- och redovisningslagen och god redovisningsmedvetenhet.

- Ger årsredovisningen en rättvisande bild av resultat och ställning
Vår granskning påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten pensionskostnader.

Vår bedömning är att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen (ställning). Vi kan vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

- Har verksamheten bedrivits på ett sätt som gör att mål för god ekonomisk hushållning uppnåtts?

Vi kan inte bedöma om förbundets mål för god ekonomisk hushållning har uppnåtts.

Vi rekommenderar förbundet att:

- Separera verksamhetsmål från finansiella mål
- Utveckla bortfallsanalyserna i uppföljningen av måluppfyllelsen alternativt baserar utfallet på hela populationen.
- Att fortsatt utveckla utvärderingen och analysen av verksamheten som förbundet finansierar.
- Fortsätta dialogen med leverantören av tjänstepension och kräva bättre underlag för att skapa en förståelse för kostnaden samt få förutsättningar för långsiktigt planering

Örjan Högberg
Sakkunnig revisor

Pernilla Östling
Sakkunnig revisor

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2020 -04- 14	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dp/Obj	

Från: urban.pehrsson@gmail.com
Till: [Örjan Högberg](mailto:Örjan_Högberg)
Ärende: Sv: Undertecknande av revisionsberättelse och revisionsredogörelse
Datum: den 31 mars 2020 10:33:21

Jag godkänner härmed revisionsberättelse och revisionsredogörelse avseende 2019, för Samordningsförbundet Östra Östergötland enligt nedan.

Med vänlig hälsning

Urban Pehrsson
Vickelbyvägen 130
617 34 Skärblacka
Tel. 011-58474
Mob. 070-8501003
e-post: urban.pehrsson@gmail.com

Från: Örjan Högberg <orjan.hogberg@norrkoping.se>

Skickat: den 31 mars 2020 09:26

Till: urban.pehrsson@gmail.com; Aronsson, Gerd <gerd.aronsson@soderkoping.se>; Bror-Tommy Sturk <bete.sturk@gmail.com>; Rune Hallgren <Rune.Hallgren@valdemarsvik.se>; Larseric Ramlöv <larseric.ramlov@outlook.com>; john.johansson@kpmg.se

Kopia: Pernilla Östling <pernilla.ostling@norrkoping.se>

Ämne: Undertecknande av revisionsberättelse och revisionsredogörelse

Hej

Jag ber er att ni med vändande mejl bekräftar beslutet att fastställa revisionsberättelse och revisionsredogörelse, avseende 2019, för Samordningsförbundet Östra Östergötland.

Vänliga hälsningar

Örjan Högberg
Revisor FÖ
Telefon: +4611151715

Jag undertecknar revisionsberättelsen enligt följande bedömningar:

Vår granskning påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten pensionskostnader vilket gör att vi inte kan bedöma årets resultat. Direktionen behöver fortsätta arbetet med att reda ut posten. Målen för god ekonomisk hushållning har inte varit möjliga att bedöma till följd av att de finansiella målen är beroende av måluppfyllelsen av verksamhetsmålen. Förbundet har inte tagit hänsyn till behovet av en bortfallsanalys vid bedömningen av

målen. Vi kan därför inte uttala oss om målen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbund Östra Östergötland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Vi bedömer att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. Vi bedömer att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen. Vi kan vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Vi kan inte bedöma om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Jag undertecknar också revisionsredogörelsen.

All e-post som skickas till Norrköpings kommun är allmän handling.

Norrköpings kommun hanterar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR).

För mer information se <http://www.norrkoping.se/dataskyddsförordningen---gdpr.html>

Från: [Aronsson, Gerd](#)
Till: [Örjan Högberg](#)
Ärende: Re: Undertecknande av revisionsberättelse och revisionsredogörelse
Datum: den 31 mars 2020 09:41:10

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2020-04-14	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dpl/Obj	

Jag bekräftar härmed och skriver under revisionsberättelse och revisionsredogörelse, avseende 2019, för Samordningsförbundet Östra Östergötland enligt beslut 30 mars-20.
Gerd Aronsson
Revisor
070 3323627
Skickat från min iPad

31 mars 2020 kl. 09:25 skrev Örjan Högberg
<orjan.hogberg@norrkoping.se>:

Hej

Jag ber er att ni med vändande mejl bekräftar beslutet att fastställa revisionsberättelse och revisionsredogörelse, avseende 2019, för Samordningsförbundet Östra Östergötland.

Vänliga hälsningar

Örjan Högberg
Revisor FÖ
Telefon: +4611151715

Jag undertecknar revisionsberättelsen enligt följande bedömningar:

Vår granskning påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten pensionskostnader vilket gör att vi inte kan bedöma årets resultat. Direktionen behöver fortsätta arbetet med att reda ut posten. Målen för god ekonomisk hushållning har inte varit möjliga att bedöma till följd av att de finansiella målen är beroende av måluppfyllelsen av verksamhetsmålen. Förbundet har inte tagit hänsyn till behovet av en bortfallsanalys vid bedömningen av målen. Vi kan därför inte uttala oss om målen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbund Östra Östergötland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Vi bedömer att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. Vi bedömer att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen. Vi

kan vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Vi kan inte bedöma om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Jag undertecknar också revisionsredogörelsen.

All e-post som skickas till Norrköpings kommun är allmän handling.

Norrköpings kommun hanterar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR).

För mer information se <http://www.norrkoping.se/dataskyddsförordningen---gdpr.html>

<Revisionsberättelse 2019_fastställd.pdf>

<Revisionsredogörelse 2019_fastställd.pdf>

Från: [Larseric Ramlöv](#)
Till: [Örjan Högberg](#)
Ärende: Re: Undertecknande av revisionsberättelse och revisionsredogörelse
Datum: den 31 mars 2020 15:55:12

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2020 -04- 14	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dp/Obj	

Skickat från min iPhone

31 mars 2020 kl. 09:25 skrev Örjan Högberg
<orjan.hogberg@norrkoping.se>:

Hej

Jag ber er att ni med vändande mejl bekräftar beslutet att fastställa revisionsberättelse och revisionsredogörelse, avseende 2019, för Samordningsförbundet Östra Östergötland.

Vänliga hälsningar

Örjan Högberg
Revisor FÖ
Telefon: +4611151715

Jag undertecknar revisionsberättelsen enligt följande bedömningar:

Vår granskning påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten pensionskostnader vilket gör att vi inte kan bedöma årets resultat. Direktionen behöver fortsätta arbetet med att reda ut posten. Målen för god ekonomisk hushållning har inte varit möjliga att bedöma till följd av att de finansiella målen är beroende av måluppfyllelsen av verksamhetsmålen. Förbundet har inte tagit hänsyn till behovet av en bortfallsanalys vid bedömningen av målen. Vi kan därför inte uttala oss om målen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbund Östra Östergötland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Vi bedömer att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. Vi bedömer att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen. Vi kan vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Vi kan inte bedöma om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de

finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Jag undertecknar också revisionsredogörelsen.

Larseric Ramlöv

All e-post som skickas till Norrköpings kommun är allmän handling.
Norrköpings kommun hanterar dina personuppgifter enligt
dataskyddsförordningen (GDPR).

För mer information se <http://www.norrkoping.se/dataskyddsförordningen---gdpr.html>

<Revisionsberättelse 2019_fastställd.pdf>

<Revisionsredogörelse 2019_fastställd.pdf>

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kommunen	
2020-04-14	
Önt	Fv/Avd/Handl
Dp/Obj	

Från: [Bror-Tommy Sturk](#)
Till: [Örjan Högberg](#)
Kopia: urban.pehrsson@gmail.com; [Aronsson, Gerd](#); [Rune Hallgren](#); [Larseric Ramlöw](#); john.johansson@komm.se; [Pernilla Östling](#)
Ärende: Re: Undertecknande av revisionsberättelse och revisionsredogörelse
Datum: den 31 mars 2020 11:02:39

Jag bekräftar beslutet att fastställa Revisionsberättelsen och Revisionsredogörelsen 2019 för Samordningsförbundet Östra Östergötland.
Bror-Tommy Sturk

Den tis 31 mars 2020 kl 09:25 skrev Örjan Högberg <orjan.hogberg@norrkoping.se>:

Hej

Jag ber er att ni med vändande mejl bekräftar beslutet att fastställa revisionsberättelse och revisionsredogörelse, avseende 2019, för Samordningsförbundet Östra Östergötland.

Vänliga hälsningar

Örjan Högberg

Revisor FÖ

Telefon: +4611151715

Jag undertecknar revisionsberättelsen enligt följande bedömningar:

Vår granskning påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten pensionskostnader vilket gör att vi inte kan bedöma årets resultat. Direktionen behöver fortsätta arbetet med att reda ut posten. Målen för god ekonomisk hushållning har inte varit möjliga att bedöma till följd av att de finansiella målen är beroende av måluppfyllelsen av verksamhetsmålen. Förbundet har inte tagit hänsyn till behovet av en bortfallsanalys vid bedömningen av målen. Vi kan därför inte uttala oss om målen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbundet Östra Östergötland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Vi bedömer att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. Vi bedömer att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen. Vi kan vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Vi kan inte bedöma om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Jag undertecknar också revisionsredogörelsen.

All e-post som skickas till Norrköpings kommun är allmän handling.
Norrköpings kommun hanterar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR).

För mer information se <http://www.norrkoping.se/dataskyddsförordningen---gdpr.html>

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2020 -04- 14	
Dnr	Fv/Ävd/Härldl
Dpl/Obj	

Från: [Johansson, John](#)
Till: [Örjan Högberg](#)
Ärende: RE: Undertecknande av revisionsberättelse och revisionsredogörelse
Datum: den 1 april 2020 05:52:43

Bekräftar beslutet att fastställa RB och revisionsredogörelse.

Mvh
John

From: Örjan Högberg <orjan.hogberg@norrkoping.se>
Sent: den 31 mars 2020 09:26
To: urban.pehrsson@gmail.com; Aronsson, Gerd <gerd.aronsson@soderkoping.se>; Bror-Tommy Sturk <bete.sturk@gmail.com>; Rune Hallgren <Rune.Hallgren@valdemarsvik.se>; Larseric Ramlöv <larseric.ramlov@outlook.com>; Johansson, John <john.johansson@kpmg.se>
Cc: Pernilla Östling <pernilla.ostling@norrkoping.se>
Subject: Undertecknande av revisionsberättelse och revisionsredogörelse

Hej

Jag ber er att ni med vändande mejl bekräftar beslutet att fastställa revisionsberättelse och revisionsredogörelse, avseende 2019, för Samordningsförbundet Östra Östergötland.

Vänliga hälsningar

Örjan Högberg
Revisor FÖ
Telefon: +4611151715

Jag undertecknar revisionsberättelsen enligt följande bedömningar:

Vår granskning påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten pensionskostnader vilket gör att vi inte kan bedöma årets resultat. Direktionen behöver fortsätta arbetet med att reda ut posten. Målen för god ekonomisk hushållning har inte varit möjliga att bedöma till följd av att de finansiella målen är beroende av måluppfyllelsen av verksamhetsmålen. Förbundet har inte tagit hänsyn till behovet av en bortfallsanalys vid bedömningen av målen. Vi kan därför inte uttala oss om målen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbund Östra Östergötland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Vi bedömer att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. Vi bedömer att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen. Vi kan vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Vi kan inte bedöma om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella

mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Jag undertecknar också revisionsredogörelsen.

All e-post som skickas till Norrköpings kommun är allmän handling.

Norrköpings kommun hanterar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR).

För mer information se <http://www.norrkoping.se/dataskyddsförordningen--gdpr.html>

The information in this e-mail is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the addressee. Access to this e-mail by anyone else is unauthorized. If you have received this communication in error, please address with the subject heading "Received in error," send to the original sender, then delete the e-mail and destroy any copies of it. If you are not the intended recipient, any disclosure, copying, distribution or any action taken or omitted to be taken in reliance on it, is prohibited and may be unlawful. Any opinions or advice contained in this e-mail are subject to the terms and conditions expressed in the governing KPMG client engagement letter. Opinions, conclusions and other information in this e-mail and any attachments that do not relate to the official business of the firm are neither given nor endorsed by it.

KPMG cannot guarantee that e-mail communications are secure or error-free, as information could be intercepted, corrupted, amended, lost, destroyed, arrive late or incomplete, or contain viruses.

This email is being sent out by KPMG International on behalf of the local KPMG member firm providing services to you. KPMG International Cooperative ("KPMG International") is a Swiss entity that serves as a coordinating entity for a network of independent firms operating under the KPMG name. KPMG International provides no services to clients. Each member firm of KPMG International is a legally distinct and separate entity and each describes itself as such. Information about the structure and jurisdiction of your local KPMG member firm can be obtained from your KPMG representative.

This footnote also confirms that this e-mail message has been swept by AntiVirus software.

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2020 -04- 14	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dpl/Obj	

Från: [Rune Hallgren](#)
Till: [Örjan Högberg](#)
Ärende: Re: Undertecknande av revisionsberättelse och revisionsredogörelse
Datum: den 1 april 2020 07:42:54

Jag bekräftar beslutet att fastställa revisionsberättelse och revisionsredogörelse
Rune Hallgren

Skickat från min iPad

31 mars 2020 kl. 11:02 skrev Bror-Tommy Sturk <bete.sturk@gmail.com>:

Jag bekräftar beslutet att fastställa Revisionsberättelsen och
Revisionsredogörelsen 2019 för Samordningsförbundet Östra Östergötland.
Bror-Tommy Sturk

Den tis 31 mars 2020 kl 09:25 skrev Örjan Högberg
<orjan.hogberg@norrkoping.se>:

Hej

Jag ber er att ni med vändande mejl bekräftar beslutet att fastställa
revisionsberättelse och revisionsredogörelse, avseende 2019, för
Samordningsförbundet Östra Östergötland.

Vänliga hälsningar

Örjan Högberg

Revisor FÖ

Telefon: +4611151715

Jag undertecknar revisionsberättelsen enligt följande bedömningar:

Vår granskning påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten
pensionskostnader vilket gör att vi inte kan bedöma årets resultat.
Direktionen behöver fortsätta arbetet med att reda ut posten. Målen för god

ekonomisk hushållning har inte varit möjliga att bedöma till följd av att de finansiella målen är beroende av måluppfyllelsen av verksamhetsmålen. Förbundet har inte tagit hänsyn till behovet av en bortfallsanalys vid bedömningen av målen. Vi kan därför inte uttala oss om målen.

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbund Östra Östergötland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Vi bedömer att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. Vi bedömer att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen. Vi kan vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Vi kan inte bedöma om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Jag undertecknar också revisionsredogörelsen.

All e-post som skickas till Norrköpings kommun är allmän handling. Norrköpings kommun hanterar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR). För mer information se <http://www.norrkoping.se/dataskyddsförordningen--gdpr.html>



**Samordningsförbundet
Östra Östergötland**

Basgranskning av Samordningsförbundet Östra Östergötland 2019

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
For kännedom	
2020-04-14	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dpt/Obj	

2019-10-28

KR 2019/0017

Handläggare, titel, telefon

Örjan Högberg, revisor
011-15 17 15

Revisionsrapport av Samordningsförbundet Östra Östergötland

Innehållsförteckning

1. Inledning.....2
2. Samordningsförbundets ansvarsområde.....3
3. Resultat och bedömning av dokumentstudier och intervjuer3

Bilaga: Definitioner

1. Inledning

I Lag om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser mellan försäkringskassa, arbetsförmedling, kommun och landsting/region står att: ett samordningsförbunds räkenskaper och årsredovisning samt styrelsens förvaltning skall granskas av en revisor för varje förbundsmedlems räkning och att bestämmelserna i 12 kap. 1-3 och 7-17 §§ kommunallagen tillämpas på motsvarande sätt vid revision. Denna granskning är en översiktlig granskning av samordningsförbundet.

1.1 Revisionsfrågor

Denna basgranskning ska besvara följande revisionsfrågor:

- Är samordningsförbundets ledning, styrning, uppföljning och kontroll av verksamheten ändamålsenlig och tillräcklig?
- Är samordningsförbundets ledning, styrning, uppföljning och kontroll av ekonomin tillräcklig?
- Har samordningsförbundet en god intern kontroll?

1.2. Metod och avgränsning

Samordningsförbundet Östra Östergötland är granskad på ett övergripande sätt vilket innebär att vi utifrån ett särskilt granskningsprogram gått igenom vissa styrande processer för samordningsförbundet. Den metod granskningen bygger på är dels granskning av styrande dokument och dels intervjuer. Det innebär att vi i första hand granskat om samordningsförbundet har system och rutiner för en fungerande styrning av verksamheten. Tillämpningen har inte granskats. Styrelsens presidium, förbundschef, tre samordnare, en ekonom, samt en processledare/verksamhetsutvecklare är intervjuade.

1.3. Kvalitetssäkring

Denna rapport är faktagranskad av förvaltningen, vilket betyder att de fakta som rapporten hänvisar till är kvalitetssäkrade av de som granskats. Rapporten är även kvalitetssäkrad på revisionskontoret av Caroline Nyman, stadsrevisor Norrköpings kommun. Slutsatserna och revisionsbedömningarna svarar revisionskontoret för.

1.4. Revisionskriterier

De bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser, slutsatser och bedömningar bygger på gällande lagstiftning och gällande Förbundsordning för Samordningsförbundet Östra Östergötland.

Granskningen utgår ifrån följande revisionskriterier:

- Kommunallag (2017:725)
- Lag (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser
- Förbundsordning för Samordningsförbundet Östra Östergötland (SAMÖ 2017/0063-5)
- COSO – Intern styrning och kontroll

2. Samordningsförbundets ansvarsområde

Samordningsförbundet Östra Östergötland är en fristående juridisk person som är bildat av Finspångs, Norrköpings, Söderköpings och Valdemarsviks kommuner, Region Östergötland, Försäkringskassan och Arbetsförmedlingen. Samordningsförbundet Östra Östergötland är ett resultat av Lag (2003:1210) om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser och är en fristående juridisk person.

Målgruppen för den finansiella samordningen är personer i förvärvsaktiv ålder som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser och uppbär offentlig försörjning. Syftet med den finansiella samordningen är att underlätta en effektiv resursanvändning. De samordnade resurserna ska användas för insatser som syftar till att den enskilde ska uppnå eller förbättra sin förmåga till förvärvsarbete.

Utöver de direkta insatserna på individ- och gruppnivå medger även lagstiftningen möjlighet till förebyggande insatser på individ- och gruppnivå.

3. Resultat och bedömning av dokumentstudier och intervjuer

3.1. Styrning och ledning av verksamhet

Förbundet leds av en styrelse där samtliga medlemmar är representerade. Den verksamhet som finansieras av förbundet utgår från plattformar med syftet att bygga upp en långsiktig och stadigvarande verksamhet för dem som är i behov av samordnade rehabiliteringsinsatser. Idag finns fyra plattformar som är placerade i de kommuner som är medlemmar i förbundet. Till plattformarna finns motsvarande tre lokala styrgrupper kopplade vilka arbetar med den strategiska ledningen samt styrning och uppföljning av plattformarna. Styrgrupperna består av tjänstemän som är anställda i medlemmarnas organisationer. Till plattformarna finns samverkansavtal med underliggande åtagandeplan som hanterar styrelsens uppdrag till styrgrupperna. Från intervjuer framgår att inför 2020 kommer dessa styrgrupper att avvecklas. Istället kommer en gemensam

Revisionskontoret

2019-10-28

beredningsgrupp bildas som utgör forum för dialog mellan förbundet och förbundmedlemmarna. Beredningsgruppen kommer bestå av ledande tjänstepersoner från medlemmarnas organisationer.

Plattformarna beskrivs av de som intervjuats som en arena där medlemmarna bedriver verksamhet utifrån förbundets uppdrag. På plattformarna arbetar idag koordinatörer och specialistresurser som är anställda av förbundets medlemmar. För det operativa arbetet inom plattformarna har förbundet anställt samordnare. Samordnarna har uppdraget att länka samman styrgruppernas arbete så en följsamhet till samverkansavtalen och förbundets mål nås.

I december 2018 fastställde styrelsen verksamhets- och budgetplan 2019. Planen är utformad utifrån gällande lagkrav enligt Lag om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser (2003:1210). Arbetet med framtagandet av planen följde i stora delar samma process som tidigare år och startade under hösten 2018. Styrgrupperna, styrelsen och kansliets tjänstemän har alla varit delaktiga i arbetet som ytterst leds av styrelsen. Inför 2019 tilldelades förbundet en reducerad budget i jämförelse med 2018, vilket påverkade arbetet med verksamhets- och budgetplan 2019. Från intervjuer framgår att presidiet, tillsammans med tjänstepersoner från kansliet, arbetade fram ett förslag som presenterades för styrelsen. Förslaget byggde bland annat på ett långsiktigt arbete på strukturnivå. Förslaget blev återremitterat av styrelsen då styrelsen prioriterade det individinriktade arbetet, vilket resulterade i att kansliet istället behövde dra ned på administrationen för att anpassa verksamheten till den reducerade budgeten. I det skedet arbetade presidiet tillsammans med förbundschefen fram ett nytt förslag på verksamhetsplan som sedan presenterades för styrelsen. Övrig personal involverades inte i framtagandet eftersom det berörde personella neddragningar i verksamheten.

Till grund för arbetet med verksamhets- och budgetplan 2019 ligger de uppföljningar och utvärderingar styrelsen gjort av 2018 års verksamhets- och budgetplan och måluppfyllelsen. Risk- och väsentlighetsanalys är gjord i samband med att internkontrollplan för 2019. Styrelsen informerades om risk- och väsentlighetsanalys vid mötet i 2019-03-14 och låg därför inte till grund för 2019 års verksamhets- och budgetplan som fastställdes tidigare.

I verksamhets- och budgetplan 2019 anger förbundet ett antal mål. För hela verksamheten finns ett övergripande mål och därutöver mål för det individinriktade arbetet, vilka utgår från förbundets vision. De individinriktade målen gäller för koordinatörstöd vid de fyra plattformarna samt förstegsverksamhet och mötesledarfunktion vid genomförande av samordnad individuell plan. Utöver detta formulerar förbundet även tre finansiella mål med syfte att använda tilldelade medel från medlemmarna till en ändamålsenlig verksamhet till nytta för målgruppen och med effektivt resursutnyttjande som grundläggande princip. Målen formuleras i verksamhets- och budgetplan enligt följande:

Revisionskontoret

2019-10-28

Övergripande mål

- Samordningsförbundets stöd för samverkan skall bidra till ökat mervärde i utvecklingen av välfärdsarbetet (mätning sker först 2020)

Individmål - koordinatorstöd

- Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen – utfall 90 %
- Upplevd stegförflyttning – utfall 80 %

Individmål – försteg

- Individerna ska uppleva att de fått ett ökat stöd genom insatsen – utfall 80 %
- Upplevd stegförflyttning – utfall 80 %

Mål för samordnad individuell plan (SIP)

- Antalet genomförda SIP skall under 2019 uppgå till minst 30 stycken

Finansiella mål

1. Förbundet skall bedriva en verksamhet med god ekonomisk hushållning. Den verksamhet som bedrivs ska vara effektiv och ändamålsenlig.
2. Förbundets kostnader skall under helåret 2019 inte understiga eller överstiga budgetramen.
3. Förbundets medel skall hanteras så att högsta möjliga avkastning uppnås utan att säkerhet eller betalningsförmåga äventyras.

I samband med det första finansiella målet anger förbundet mått för god ekonomisk hushållning.

- Måluppfyllelsen för individmålen ligger på målnivå eller över = god ekonomisk hushållning.
- Måluppfyllelsen individmålen ligger på 5 % under målnivå = till viss del god ekonomisk hushållning.
- Måluppfyllelsen för individmålen ligger på 6 % eller mindre under målnivå = målet god ekonomisk hushållning ej uppfyllt.

I årets verksamhets- och budgetplan anges även förbundets strategiska inriktning i form av fem långsiktiga strategier, hållbara strukturer, samhällsnytta, medarbetare, effektiv ledning och styrning samt kommunikation.

Revisionskontoret

2019-10-28

Förbundet anger i verksamhets- och budgetplanen ett antal prioriterade fokusområden att arbeta med under verksamhetsåret. Från intervju framgår att förbundet arbetar tillsammans med centrala förbundet samt FOU-enheten i Linköping i några av dessa fokusområden. Ett av dessa fokusområden berör emellertid endast östra samordningsförbundet, vilket är att arbeta med utveckling av förbundets långsiktiga utveckling. Från protokoll 2019-03-14 framgår att anledningen till detta är bland annat bedömningen att den statliga delen av medlemsavgiften kommer att minska med 10% per år till år 2022 då förbundet når sitt målvärde som totalt ligger på 13,8 mkr. Vid sammanträdet 2019-10-03 presenterades ett konkretiserat förslag om förbundets långsiktiga inriktning. Från protokoll framgår att samtliga närvarande representanter för förbundsmedlemmarna ställde sig positiva till förslaget.

Förbundets huvudsakliga styrande dokument är verksamhets- och budgetplanen. Denna ska svara på vad förbundet ska arbeta med. Från protokoll 2019-05-24 framgår att medarbetare från plattformarna tillsammans med samordnarna har utarbetat en åtagandebeskrivning kring hur utförandet av uppdraget enligt verksamhets- och budgetplanen 2019 skall genomföras operativt. I åtagandebeskrivningen återges plattformens uppdrag och vilka tjänster som erbjuds, vad de olika rollerna innebär (koordinator, SIP-koordinator, Förstegskoordinator m.m.).

Styrelsen erhåller löpande redovisning, uppföljning och utfall av finansierad verksamhet, mål och fokusområden. Verksamhets- och budgetplanen följs upp kvartalsvis. Från intervju framgår att det är kansliet som analyserar och tolkar resultaten av uppföljningen, diskuterar det med presidiet, som sedan presenteras för styrelsen och styrgrupperna. Under 2019 har förbundet kunnat jämföra sina resultat med hjälp av indikatorer. Indikatorerna för finansiell samordning är ett instrument för samordningsförbund att bedöma egen verksamhetsutveckling över tid, möjliggöra jämförelser mellan förbund, samt ge förbund och ingående parter ett stöd att förbättra samordningen av arbetslivsrehabiliterande insatser. (Läs mer på <http://nnsfinsam.se/utveckling/indikatorer.aspx>). Uppföljning sker även via SUS som är ett nationellt uppföljningssystem för att följa upp resultaten av samverkan och finansiell samordning inom rehabiliteringsområdet. Försäkringskassan är den myndighet som är systemägare för systemet SUS, men systemet är myndighetsgemensamt. SUS är ett enhetligt system som dels möjliggör uppföljning med stöd av rapporter och dels möjliggör transparens då rapporterna är tillgängliga för samtliga som använder sig av SUS.

Enligt senaste delårsrapporten anser förbundet att alla fem verksamhetsmål är uppfyllda (SIP mäts dock på helår) och att samtliga tre finansiella mål är uppfyllda. Likt tidigare år baseras måluppfyllelse på en liten population. Från delårsrapporten framgår att alla individmålen nås om endast de som har besvarat enkäten räknas. Samtidigt anges att om utfallet baseras på hela populationen nås inte något av målen. Förbundet har gjort en enklare bortfallsanalys där det anges att analysen av svaren baseras på de som har

Revisionskontoret

2019-10-28

svarat på enkäten på samma sätt som indikatorenkäterna redovisas i den nationella rapporten.

Revisionsbedömning

Liksom tidigare år finns en tydlig struktur i styrelsens arbete med styrning och ledning av verksamheten. Verksamhets- och budgetplanen är ett av styrelsen viktigaste styrdokument. Verksamhetsmålen har även utökats utifrån att SIP har tillkommit i plattformarna. Detta mål fanns emellertid även för 2018, men var då inte konkretiserat i något mätetal som möjliggjorde en uppföljning av målet. Målen är konkreta och har en klar beskrivning av hur måluppfyllelse ska följas upp. Styrelsen har, utöver målen, också lyft fram långsiktiga strategier och fokusområden för 2019, vilka även de visar styrelsens inriktning.

Kansliet har utarbetat en åtagandebeskrivning kring hur utförandet av uppdraget i verksamhets- och budgetplanen skall genomföras. Åtagandebeskrivningen är mer av en generell beskrivning vad de olika funktionerna gör och deras ansvar. För att bryta ned målsättningarna i styrelsens verksamhets- och budgetplan till en mer operativ och konkret nivå rekommenderas förbundet att utveckla åtagandebeskrivningen med prioriterade aktiviteter som ska utföras.

Granskningen visar att måluppfyllelsen kring individmålen endast uppnås om de som har besvarat enkäten räknas. Om hela populationen, inklusive bortfallet, inkluderas uppnås inte något av målen. I delårsrapporten görs en enklare bortfallsanalys, men det framgår inte tydligt hur det påverkar måluppfyllelsen. Vi rekommenderar att styrelsen utvecklar måluppfyllelsens bortfallsanalys genom att försöka få svar från ett utsnitt av de som inte svarat och jämföra dessa svar med de som svarade i uppföljningen. Detta för att säkerställa att de som inte har svarat har en annorlunda uppfattning än de som har svarat. Om de som har svarat visar sig ha andra uppfattningar än de som inte har svarat uppstår en snedvridande effekt på måluppfyllelsen. Alternativt kan förbundet använda sig av hela populationen och istället anpassa måluppfyllelsen därefter. Då denna otydlighet i måluppfyllelsen föreligger kan vi inte bedöma om målen är uppfyllda eller inte.

Den sammantagna bedömningen är att styrning, ledning, uppföljning och kontroll av verksamheten inte är helt ändamålsenlig och tillräcklig (gul).

3.2. Styrning och ledning av ekonomi

De ekonomiska förutsättningarna för Samordningsförbundet är reglerade i Lag om finansiell samordning inom rehabiliteringsområdet (2003:1210) vilket styrelsen har tagit hänsyn till i upprättande av budget för 2019.

Förbundet erhåller sina medel utifrån en statlig fördelningsmodell där hänsyn tas till storleken på förbundets egna kapital. Staten står utifrån tilldelade medel för hälften av ersättningen, Regionen en fjärdedel och

Revisionskontoret

2019-10-28

resterande del fördelas på medlemskommunerna utifrån dess befolkningsmängd.

Den av styrelsen antagna budgeten, i verksamhets- och budgetplanen 2019, är 20 222 tkr varav 2 769 tkr skall tas från det egna kapitalet och 25 tkr är finansiella intäkter. Huvuddelen av medlen är riktade till åtgärder och insatser på individ- och gruppnivå. Budgeten presenteras i verksamhets- och budgetplanen på såväl övergripande nivå som på mer detaljerad nivå och visar att 82 % går till individinsatser, 4 % till strukturinriktade insatser, 12,3 % till administrativa insatser samt 1,7 % till kompetensutveckling.

Styrelsen får varje månad en ekonomisk uppföljning med prognosuppföljning mot budget. I uppföljningen kopplas varje utfallspost till budgetpost. Från intervju framgår att prognoserna för den individinriktade verksamheten erhålls genom att de förbundsmedlemmar som bemannar och driver plattformarna lämnar information kring bedömt helårsutfall. Förbundschefen kommenterar skriftligen uppföljningen genom att förklara prognosen på varje budgetpost. Från intervju framgår att förbundets ekonom stämmer av alla konton varje månad och utför kontroller på resultatrapporter. Vid eventuella avvikelser ges styrelsen en förklaring varför det är en avvikelse. Uppföljningen presenteras till styrelsen såväl muntligt som skriftligt.

Förbundet har sedan tidigare beslutat att minska det egna kapitalet, vilket dels är en del i den riktlinje/fördelningsmodell som tagits fram från staten och dels förbundets egna mål att finansiera verksamhet. Det egna kapitalet har minskat och omsatts i verksamhet de senaste åren från 7 942 tkr år 2014 till 3 826 tkr år 2018. Enligt prognosen för helåret 2019 per 31 augusti kommer utfallet bli att 2 516 tkr av det egna kapitalet omsätts i verksamhet.

Delårsrapport per 30 juni 2019 är upprättad och fastställd av styrelsen vid sammanträdet i augusti 2019. Per 30 juni 2019 redovisar förbundet ett resultat på - 2 267 tkr (- 902 tkr). Det egna kapitalet uppgår per balansdagen till 1 559 tkr (5 862 tkr).

Enligt delårsrapportens redovisning av måluppfyllelsen är målet om god ekonomisk hushållning uppnått om de som har besvarat enkäten räknas. Om hela populationen inklusive bortfallet inkluderas är målet inte uppnått. Övriga två finansiella mål bedöms av förbundet att bli uppfyllda för verksamhetsåret. Från protokoll 2019-08-29 framgår att styrelsen anser att om måluppfyllelsen ska räknas mot hela gruppen, även de som inte svarat, går det inte att uppfylla målen då svarsfrekvensen är lägre än målet. Styrelsen anser att svarsfrekvensen behöver bli högre, men att det med de centralt satta riktlinjerna för hur enkäterna ska besvaras är det svårt att påverka.

Revisionsbedömning

I verksamhets- och budgetplanen, tillsammans med bakomliggande dokument, framgår förbundets ambitionsnivå. Styrelsen får månadsvis en omfattande ekonomisk uppföljning med prognosuppföljning mot budget.

Revisionskontoret

2019-10-28

Den ekonomiska uppföljningen sker emellertid inte med en tydlig koppling till förbundets mål. Styrelsen riskerar därför att missa styrningseffekten kopplat till mål och uppdrag. Vi rekommenderar därför att den ekonomiska uppföljningen även innehåller en koppling till förbundets mål så som de uttrycks i verksamhets- och budgetplanen. Styrelsen skulle med detta kunna skapa goda förutsättningar för en sammanhållen ekonomisk styrning och uppföljning.

Vid 2018 års granskning av förbundet rekommenderades styrelsen att tydligare definiera vad som avses med god ekonomisk hushållning. Årets granskning visar att kriterier för god ekonomisk hushållning nu är angivna.

Likväl som i revisionsbedömningen under avsnitt 3.1 ovan visar granskningen att måluppfyllelsen kring god ekonomisk hushållning i delårsrapporten endast uppnås om de som har besvarat enkäten räknas. Om hela populationen, inklusive bortfallet, inkluderas uppnås inte målet. Då denna otydlighet i måluppfyllelsen i delårsrapporten föreligger kan vi inte bedöma om målet för god ekonomisk hushållning är uppfyllt eller inte.

Den sammantagna bedömningen är att styrning, ledning, uppföljning och kontroll av ekonomin inte är helt tillräcklig (gul).

3.3. Intern styrning och kontroll

Under 2016 tog styrelsen del av Norrköpings kommuns modell för internkontroll. Styrelsen tillsammans med kansliet bjöd även in representant från Norrköpings kommun för att få information och utbildning i intern styrning och kontroll och COSO modellen. Utifrån detta tog styrelsen fram en policy och rutin för intern styrning och kontroll för förbundet, SAMÖ 2017/0028. I denna policy och rutin definieras intern styrning och kontroll som en process som utförs av organisationen för att säkerställa att mål, lagkrav, effektivitet och produktivitet i verksamheten nås. Utifrån mål, verksamhetsplan, lagar, mm görs en riskinventering och analys som därefter värderas och mynnar ut i en internkontrollplan som följs upp kvartalsvis. I samband med att internkontrollplanen för 2018 antogs beslutades även att revidera förbundets policy för intern kontroll (SAMÖ 2018/0013) så att policyn kompletterades med att styrelsen skulle utse två ledamöter som internkontrollanter. Internkontrollrepresentanterna som utses har ett ansvar att utföra och dokumentera kontrollerna i internkontrollplanen.

Från protokoll 2019-03-14 framgår att det nya presidiet, utökat med fler ledamöter, har genomfört en risk- och väsentlighetsanalys samt utifrån analysen även utarbetat ett förslag till interkontrollplan 2019. Vid samma möte fastställde förbundet internkontrollplanen. I årets internkontrollplan återfinns risker kopplat till administrativa rutiner, ekonom & budget, måluppfyllelse, GDPR, styrelsebeslut och medelstilldelning. Internkontrollplanen har utvecklats sedan föregående år då den uteslutande riktades mot måluppfyllelse. Den dokumenterade bruttolista över risker som

Revisionskontoret

2019-10-28

finns innehåller fler risker än vad som presenteras i internkontrollplanen. Riskerna i analysen är värderade och prioriterade.

Internkontrollplanen följs upp kvartalsvis i enlighet med förbundets årshjul, och utförs av styrelsens internkontrollrepresentanter. Uppföljningen av internkontrollplanens olika kontrollmoment dokumenteras i kontrollrapporter och redovisas till styrelsen. Rapporterna visar vilket kontrollmoment som avses, resultatet och förslag till åtgärder om avvikelser har identifierats. Detta är en positiv utveckling från föregående år då det saknades tydliga förslag till åtgärder. Dokumentationen präglas av ordning och reda, och det är tydligt vad som avses med uppföljningen.

Revisionsbedömning

Styrelsen har varit delaktiga i såväl riskanalys som framtagande av internkontrollplan, vilket är positivt. Det främsta arbetet sker av presidiet i samarbete med förbundschefen. Allt arbete har presenterats för styrelsen som har getts möjligheter att påverka. Styrelsen agerar även aktivt utifrån uppföljningarna och vidtar åtgärder.

Styrelsen har också tagit hänsyn till föregående års revision där nu en mix av risker har diskuterats, från mål till ekonomi och administration. Internkontrollplanen är nu mer diversifierad och täcker ett bredare område. Med tanke på förbundets uppdrag saknas emellertid risker med att inte nå målgruppen för de samordnade rehabiliteringsinsatserna. Bedömningen är också att det saknas ett riskresonemang kring förbundets ändamål med att bidra till systemutveckling.

Från 2018 års granskning framgick att vad styrelsen behövde göra var att synkronisera sina styrdokument så att väsentlighets- och riskanalys, internkontrollplan kopplas samman med verksamhets- och budgetplan till en helhet. Denna iakttagelse kvarstår även för 2019.

Bedömningen av den interna kontrollen är att den i allt väsentligt är tillräcklig (grön).

REVISIONSKONTORET

Örjan Högberg
Sakkunnig revisor

Bilaga 1 Definitioner

För att underlätta samtal och förståelse av vår bedömning graderas vår analys efter den betydelse vi tillmäter de brister vi funnit. Vi har valt att använda oss av trafikljusmodellen. Det är viktigt att poängtera att valet av färg endast innebär att vi önskar uppmärksamma förbundet på ett område och att det inte är att betrakta som en betygsättning. Avsikten är att underlätta ett eget förbättringsarbete och möjliggöra för styrelsen att ta sitt revisionsansvar.

Rött ljus innebär i normalfallet att vi funnit brister som har en stor påverkan på styrelsens förmåga att uppnå en god styrning, ledning, uppföljning och kontroll av verksamheten. Det kan också innebära att förbundet inom ett specifikt område behöver åtgärda en brist som om den kvarstår får stora konsekvenser för nämndens arbete.

Gult ljus innebär att vi har identifierat brister som styrelsen behöver åtgärda och hålla sin uppmärksamhet på. Bristen uppfyller inte kriterierna för rött ljus men påverkar negativt förbundets förmåga att ha en god styrning, ledning, uppföljning och kontroll. Styrelsen ska därför uppmärksamma och korrigera dessa brister så att de inte förvärras.

Grön ljus innebär att vi inte har några frågetecken eller att de brister vi ser är av marginell karaktär. De kommentarer vi ger är av sådan karaktär att de ska ses som stöd i styrelsens ordinarie förbättringsarbete.

VALDEMÅRSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2020 -04- 14	
Dnr	Fv/Ävd/Handl
Opl/Obj	

Till: Samordningsförbundet Östra
Östergötland
Norrköpings kommun
Söderköpings kommun
Valdemarsviks kommun
Finspångs kommun
Region Östergötland
Försäkringskassan
Arbetsförmedlingen

Revisionsberättelse 2019

Vi har granskat räkenskaperna, årsredovisningen och förbundsstyrelsens förvaltning i Samordningsförbundet Östra Östergötland (organisationsnummer 222000-1701) för verksamhetsåret 2019.

Förbundsstyrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Styrelsen upprättar en årsredovisning som ger en rättvisande bild samt svarar för att det finns en tillräcklig intern kontroll i verksamhet och räkenskaper.

Vi ansvarar för att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen är tillräcklig.

Vi har utfört vår granskning utifrån lagen om finansiell samordning, kommunallagen, förbundsordningen, god revisionssed i kommunal verksamhet samt revisionsreglementet. Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder revisorerna. Granskningen har haft den omfattning och inriktning samt givit det resultat som redovisas i bilagan "Revisorernas redogörelse". Granskning enligt god revisionssed innebär för den auktoriserade revisorn (statens revisor) att han eller hon utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att den auktoriserade revisorn följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. *)

Vår granskning påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten pensionskostnader vilket gör att vi inte kan bedöma årets resultat. Direktionen behöver fortsätta arbetet med att reda ut posten. Målen för god ekonomisk hushållning har inte varit möjliga att bedöma till följd av att de finansiella målen är beroende av måluppfyllelsen av verksamhetsmålen. Förbundet har inte tagit hänsyn till behovet av en bortfallsanalys vid bedömningen av målen. Vi kan därför inte uttala oss om målen.

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2020 -04- 14	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dp/Obj	

Vi bedömer sammantaget att styrelsen i Samordningsförbund Östra Östergötland har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Vi bedömer att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal redovisning och god redovisningssed. Vi bedömer att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen. Vi kan vare sig till- eller avstyra om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Vi kan inte bedöma om resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Vi tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Vi återoppar bifogade redogörelse och rapporter.

Norrköping den 30 mars 2020

Urban Pehrsson
Utsedd av
Norrköpings kommun

Gerd Aronsson
Utsedd av
Söderköpings kommun

Bror-Tommy Sturk
Utsedd av
Region Östergötland

John Johansson
Utsedd av
Staten

Larserik Ramlöv
Utsedd av
Finspångs kommun

Rune Hallgren
Utsedd av
Valdemarsviks
kommun

Revisorerna för Samordningsförbundet Östra Östergötland har vid sitt sammanträde 2020-03-30 beslutat att godkänna denna revisionsberättelse för räkenskapsåret 2019. Med anledning av riskerna med Covid-19 genomfördes revisionsmötet på distans via Skype varför fysisk underskrift inte har kunnat göras. För att synliggöra att revisorerna är överens om revisionsberättelsen bekräftas revisorernas godkännande med underskrift via mejl, se bilagor.

Bilagor:

Revisionsredogörelse 2019

Granskning av Samordningsförbundet Östra Östergötlands bokslut 2019

Delårsgranskning av Samordningsförbundet Östra Östergötland 2019

Basgranskning av Samordningsförbundet Östra Östergötlands 2019

Revisorernas godkännande av revisionsberättelse med underskrift via mejl.

*)Vår granskning av årsredovisningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta underlag om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur förbundet upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i förbundets interna kontroll. Granskningen innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

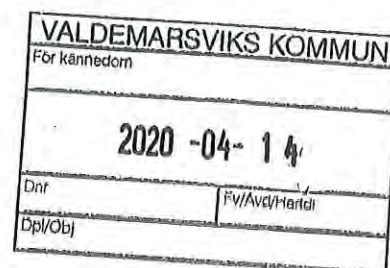
2020-03-30

KR 2019/0017

Handläggare, titel, telefon

Örjan Högberg, sakkunnig revisor
011-15 17 98

Pernilla Östling, sakkunnig revisor
011-15 16 68



Revisionsredogörelse 2019

Inledning

En viktig del i förbundsrevisorernas arbete är planeringen, där valet av granskningsområde blir avgörande för revisionens resultat. Revisionens granskning sker därför utifrån en riskbedömning som dokumenteras i en revisionsplan. Revisorernas samlade bedömning finns i revisionsberättelsen och de väsentligaste synpunkterna från förbundsrevisionen finns sammanfattade i denna revisionsredogörelse.

Årets övergripande granskning har skett i dialog med förbundets ledning. Varje granskning har dokumenterats och kommunicerats med förbundet.

Revisionens arbete

Under året har revisionen utförts av sex förtroendevalda revisorer, utsedda av medlemmarna, som i sitt arbete biträtts av sakkunniga från revisionskontoret i Norrköping. Budgeten för revisionens arbete har uppgått till 100 tkr.

Revisionen i sammandrag

Bedömning av Delårsrapport 2019

Samordningsförbundet Östra Östergötland har upprättat en delårsrapport med helårsprognos per den 30 juni 2019.

Revisorerna har genomfört en översiktlig granskning av den av förbundet upprättade delårsrapporten.

Utfallet avseende måluppfyllelse baseras på en kort period, avser en liten population samt har en låg svarsfrekvens. Styrelsens bedömning avseende måluppfyllelsen framgår inte tydligt. Revisorernas samlade bedömning av resultat i delårsrapporten är att av de finansiella mål styrelsen beslutat om bedöms två av målen uppfyllas. Avseende det tredje målet kan inte revisorerna bedöma måluppfyllelsen med hänsyn till brister i uppföljningen. Revisorerna kan inte bedöma måluppfyllelsen avseende verksamheten.

2020-03-30

Basgranskning 2019

Revisorerna har även genomfört en översiktlig granskning av förbundets verksamhet, ekonomi och interna kontroll. De slutsatser som basgranskningen lyfter är följande:

- Den sammantagna bedömningen är att styrning, ledning, uppföljning och kontroll av verksamheten inte är helt ändamålsenlig och tillräcklig. För att bryta ned målsättningarna i styrelsens verksamhets- och budgetplan till en mer operativ och konkret nivå rekommenderas förbundet att utveckla åtagandebeskrivningen med prioriterade aktiviteter som ska utföras. Måluppfyllelsen är inte tydlig och förbundet rekommenderas även att utveckla måluppfyllelsens bortfallsanalys. Då denna otydlighet i måluppfyllelsen föreligger kan vi inte bedöma om målen är uppfyllda eller inte.
- Den sammantagna bedömningen är att styrning, ledning, uppföljning och kontroll av ekonomin inte är helt tillräcklig. Den ekonomiska uppföljningen sker inte med en tydlig koppling till förbundets mål. Styrelsen riskerar därför att missa styrningseffekten kopplat till mål och uppdrag. Vi rekommenderar därför att den ekonomiska uppföljningen även innehåller en koppling till förbundets mål så som de uttrycks i verksamhets- och budgetplanen.
- Den sammanfattande bedömningen av den interna kontrollen är att den i allt väsentligt är tillräcklig.

Granskning av årsredovisning och bokslut 2019

Revisorerna har genomfört en granskning av bokslut och årsredovisning. Utifrån granskningens revisionsfrågor görs nedanstående bedömningar och rekommendationer:

Vi bedömer att årsredovisningen, i allt väsentligt, har upprättats i enlighet med den kommunala bokförings- och redovisningslagen och god redovisningssed.

Vår bedömning är att årsredovisningen ger en rättvisande bild av balansräkningen (ställning). Då granskningen påvisar stora osäkerheter och möjliga fel i posten pensionskostnader kan vi vare sig till- eller avstyrka om årsredovisningen ger en rättvisande bild av resultat.

Vi kan inte bedöma om förbundets mål för god ekonomisk hushållning har uppnåtts.

2020-03-30

Beslut om revisionsredogörelsen 2019

Revisionsredogörelsen för Samordningsförbundet Östra Östergötland år 2019 fastställdes av förbundsrevisionen den 30 mars 2020.

FÖRBUNDSREVISIONEN

Urban Pehrsson Utsedd av Norrköpings kommun	Gerd Aronsson Utsedd av Söderköpings kommun	Bror-Tommy Sturk Utsedd av Region Östergötland
John Johansson Utsedd av Staten	Larserik Ramlöv Utsedd av Finspångs kommun	Rune Hallgren Utsedd av Valdemarsviks kommun

Revisorerna för Samordningsförbundet Östra Östergötland har vid sitt sammanträde 2020-03-30 beslutat att godkänna denna revisionsredogörelse för räkenskapsåret 2019. Med anledning av riskerna med Covid-19 genomfördes revisionsmötet på distans via Skype varför fysisk underskrift inte har kunnat göras. För att synliggöra att revisorerna är överens om revisionsredogörelsen bekräftas revisorernas godkännande med underskrift via mejl, se bilagor.

Bilagor:

Revisorernas godkännande av revisionsredogörelse med underskrift via mejl



(16)

Nämnd.2020.15

Kommunstyrelsens utskotts protokoll

Kommunstyrelsens beslut

- 1. Kommunstyrelsen beslutar att lägga arbetsutskottets protokoll 2020-06-10 till handlingarna.**
- 2. Kommunstyrelsen beslutar att lägga stöd- och omsorgsutskottets protokoll 2020-06-09 till handlingarna.**
- 3. Kommunstyrelsen beslutar att lägga barn- och utbildningsutskottets protokoll 2020-06-08 till handlingarna.**

Beslutet skickas till
Akten

Justerare

.....

.....



Plats och tid	Sammanträdesrum Stora Studion Funkishuset, 2020-06-10, 08:15 - 13:05		
Beslutande	Ted Starkås (S), ordf Mattias Geving (S) Jenny Elander Ek (C) Per Hollertz (M) Göran Hargestam (SD)	Närvarande ersättare	Ulla Wallering Fall (S) Nhela Ali (S) §§ 96-102 Carina Thuresson (M)
Övriga närvarande	Marie Schmid, t.f. kommunchef Sven Stengard, ekonomichef Martine Christensen Odenhall, sektorchef Aline Eriksson, Plan- och byggchef Thomas Örnberg, ombud	Fredrik Sivula, sekreterare Carina Magnusson, personalchef Malin Österström, näringslivsstrateg Kristina Hörnvist, trafiksamordnare	
Utses att justera	Göran Hargestam (SD)		
Justeringens plats och tid	Avdelning Service och Administration, 2020-06-24 kl. 9		
Underskrift	Sekreterare		Paragrafer 96 - 110
		Fredrik Sivula	
	Ordförande		
		Ted Starkås (S)	
	Justerande		
		Göran Hargestam (SD)	

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Kommunstyrelsens arbetsutskott		
Sammanträdesdatum	2020-06-10		
Datum för anslagsuppsättande	2020-06-25	Datum för anslags nedtagande	2020-07-17
Förvaringsplats för protokollet	Avdelning Service och Administration		
Underskrift			
	Fredrik Sivula		



KSAU § 96

Nämnd.2020.7

Öppnande av sammanträdet

Ordföranden öppnar sammanträdet.

Justerare



KSAU § 97

Nämnd.2020.8

Godkännande av dagordningen

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. **Dagordningen godkänns med följande ändring.**
- Extra ärende, försäljning av Näs 1:6.



KSAU § 98

Nämnd.2020.3

Information KSAU

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Informationen godkänns.

A) Personalfrågor

Personalchef Carina Magnusson informerar.

Utredningen avseende kommunens administrativa funktioner är färdigställd. Den ska presenteras för förvaltningsledningen idag, 10 juni. Personalavdelningen ska tillsammans med sektorerna genomföra en process att effektivisera det administrativa arbetet utifrån utredningen. Arbetet planeras vara färdigt i augusti.

De bidragsanställningar som kommunen i nuläget har presenteras. Kostnaderna för kommunen ligger idag på ca 5 mnkr.

B) Näringslivsfrågor

Näringslivsstrategen Malin Österström informerar om nuläget i arbetslöshetsstatistiken samt hur Covid-19 har påverkat det lokala näringslivet.

C) Norra Kajen

Sektorchef Martine Christensen Odenhall, Näringslivsstrategen Malin Österström samt Plan- och byggchef Aline Eriksson informerar.

Intressenter har visat intresse att köpa Norra kajen i centralorten. Intressenterna har olika förslag på hur området skulle kunna utvecklas.

Underlaget som presenteras på dagens sammanträde ska skickas ut till arbetsutskottets deltagare. Frågan om den politiska viljeinriktningen i området ska tas upp under hösten.

D) Tvist projekt Valdemarsviken

Thomas Örnberg informerar om nuläget i den pågående tvisten om projekt Valdemarsviken.

Justerare


.....

.....



KSAU § 98

Nämnd.2020.3

D) Strategiskt samråd - fråga

Frågan har aktualiserats hur individer har uppmuntrats av socialtjänster i andra kommuner att bosätta sig i mindre kommuner.

E) Övrig information

Inget lyfts.

Beslutet skickas till

Akten

Justerare


.....

.....



KSAU § 99

KS-SA.2019.64

Vakansprövning 2019 - 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Följande tjänster får återbesättas:
 - En tjänst, lärare åk 4-5 80-100 % höstterminen
 - En tjänst, lärare åk 1-6 100 %
 - En tjänst, lärare åk 1 100 %
 - En tjänst, VA-anläggningsarbetare
 - En tjänst, USK personligt assistent 80 %

Ärendebeskrivning

Som en besparingsåtgärd har kommunstyrelsen infört vakansprövning.

Personalchef Carina Magnusson redogör vid dagens sammanträde för vilka tjänster som föreslås återbesättas.

Det gäller följande tjänster:

- En tjänst, lärare åk 4-5 80-100 % höstterminen
- En tjänst, lärare åk 1-6 100 %
- En tjänst, lärare åk 1 100 %
- En tjänst, VA-anläggningsarbetare
- En tjänst, USK personligt assistent 80 %

Beslutet skickas till
Avdelning Service och Administration
Akten

Justerare



KSAU § 100

KS-SA.2020.8

Uppföljning av verksamhet 2020 - Samhällsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Informationen godkänns.

Ärendebeskrivning

Plan- och byggchef Aline Eriksson redogör för Plan- och byggkontorets verksamhet.

Beslutet skickas till
Akten

Justerare



KSAU § 101

KS-TEK.2020.44

Försäljning av del av Fällingeberg 1:32

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Arbetsutskottet överlämnar ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.
2. Sektor Samhällsbyggnad och Kultur uppdras att annonsera på kommunens hemsida att Fällingeberg 1:32 planeras att säljas.
3. Sektor Samhällsbyggnad och Kultur uppdras att utreda frågan om servitut- och ledningsrätt tills när ärendet ska behandlas av kommunstyrelsen.

Yrkanden

Ted Starkås (S) yrkar att arbetsutskottet överlämnar ärendet till kommunstyrelsens utan eget ställningstagande.

Ted Starkås (S) yrkar på tillägget att sektor Samhällsbyggnad och Kultur uppdras att annonsera på kommunens hemsida att fastigheten planeras att säljas och ge intressenter möjlighet att lämna anbud.

Ted Starkås (S) yrkar på tillägget att sektor Samhällsbyggnad och Kultur uppdras att utreda frågan om servitut- och ledningsrätt för kommunen vid en eventuell försäljning tills när ärendet ska behandlas av kommunstyrelsen

Ärendebeskrivning

Kommunen har fått en förfrågan från ett par privatpersoner, boende på Stora Fällingeberg i närheten av Yxningen. De är skogsägare och intresserade av att köpa tillbaka del av Fällingeberg 1:32 (ca 13 ha), som idag ägs av kommunen, så att denna mark läggs till stamfastigheten igen. Marken köptes av Jernhusen AB tillsammans med den näraliggande grustakten när denna togs i bruk och hela området såldes sedan vidare till Valdemarsviks kommun.

På intressenternas nuvarande fastighet Fällingeberg 1:2 har Länsstyrelsen skapat ett naturreservat som ska vara öppet för allmänheten och tillgängligt från de vandringsleder som finns utmärkta. Som kompensation för detta har de fått en intrångsersättning som de rekommenderas använda till att förvärva



KSAU § 101

KS-TEK.2020.44

ersättningsmark för. Den del av Fallingeberg 1:32 som nu är aktuell, ser de och Länsstyrelsen som ett mycket bra alternativ.

Förvaltningen har närmare undersökt möjligheten att sälja den aktuella marken så att det inte ska ge några negativa effekter för kommunen.

Marken är kuperad och oländig skogsmark. Kommunen bedriver inte något aktivt skogsbruk på området och marken ingår inte i kommunens skogsbruksplan med avverkningsbar skog. Avstämning har skett med kommunens VA-chef, som inte har något att invända då marken har avgränsats så att grustakten och nuvarande vattenskyddsområde inte berörs. Intressenterna är helt införstådda med restriktioner som kan följa av ett eventuellt utökat vattenskyddsområde.

Med försäljningen förloras inte någon mark som anses bruksbar för kommunen, men marken blir ändå omhändertagen och kommunen får en inte oansenlig engångsintäkt. Markvärdering pågår för att fastställa storleken på engångsintäkten och kommer att presenteras i samband med arbetsutskottets sammanträde.

Förvaltningens förslag är med utgångspunkt i ovanstående, att den aktuella marken säljs.

Beslutsunderlag

Skrivelse från sektor Samhällsbyggnad och Kultur 2020-05-29
Förslag till köpekontrakt Fallingeberg 1:32

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Sektorchef Samhällsbyggnad och Kultur
Akten

Justerare



KSAU § 102

KS-TEK.2020.48

Försäljning av Näs 1:6

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. **Arbetsutskottet överlämnar ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.**
2. **Sektor Samhällsbyggnad och Kultur uppdras att annonsera på kommunens hemsida att NÄS 1:6 planeras att säljas.**
3. **Sektor Samhällsbyggnad och Kultur uppdras att utreda frågan om servitut- och ledningsrätt tills när ärendet ska behandlas av kommunstyrelsen.**

Yrkanden

Ted Starkås (S) yrkar att arbetsutskottet överlämnar ärendet till kommunstyrelsens utan eget ställningstagande.

Ted Starkås (S) yrkar på tillägget att sektor Samhällsbyggnad och Kultur uppdras att annonsera på kommunens hemsida att fastigheten planeras att säljas och ge intressenter möjlighet att lämna anbud.

Ted Starkås (S) yrkar på tillägget att sektor Samhällsbyggnad och Kultur uppdras att utreda frågan om servitut- och ledningsrätt för kommunen vid en eventuell försäljning tills när ärendet ska behandlas av kommunstyrelsen

Ärendebeskrivning

I samband med aktualiseringen av försäljning av Fällingeberg 1:32 har även en förfrågan inkommit om köp av fastigheten Näs 1:6.

Fastigheten Näs 1:6 är ca 30 ha stor, bestående av ca 10 ha skog- och jordbruksmark med tillhörande vatten och resterande markareal består av ett planlagt område som tillhör två byggnadsplaner som upprättats under 60-talet. Den del som är planlagd av fastigheten Näs 1:6 består av allmänplats med enskilt huvudmannaskap som är belastad av gemensamhetsanläggning Näs ga:1 som består av vägar, grönområden och vatten- och avloppsanläggningar.

Justerare



KSAU § 102

KS-TEK.2020.48

Den delen som intresse finns att förvärva, består av området som inte är planlagt om ca 10 ha skog- och jordbruksmark med tillhörande vattenområde (planområdet berörs ej av åtgärden).

Eftersom fastigheten Näs 1:6 idag betraktas som en olämplig fastighet, då fastigheten inte uppfyller lämplighetsvillkoren i fastighetbildningslagen och är varken lämplig som skog- eller jordbruksfastighet. Då fastigheten är spår av succesiv fastighetsbildning är möjligheten att avyttra fastigheten begränsad.

Det är inte lämpligt att avyttra hela fastigheten eftersom den till stor del består av planlagt område med enskilt huvudmanskap. Förslagsvis övertas den delen av fastigheten av samfällighet för planområdet. Det går inte att avstycka den delen som består av skog- och jordbruksmarken då den delen inte uppfyller lämplighetsvillkoren vid nybildning av fastighet. Det enda alternativet som finns är att genom fastighetsreglering överföra områden som består av skog- och jordbruksmark till en närliggande fastighet. De närliggande fastigheterna är högst begränsade och måste vara skog- eller jordbruksfastighet.

Beslutsunderlag

Avyttring av del av Näs 1:6

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Sektorchef Samhällsbyggnad och Kultur
Akten

Justerare



KSAU § 103

KS-SA.2020.3

Ekonomisk uppföljning 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Informationen godkänns.
2. Förvaltningen uppdras att lämna förslag på besparingsåtgärder för en budget i balans inom arbetsutskottets verksamhetsområde.

Yrkanden

Ted Starkås (S) yrkar att informationen godkänns med tillägget att förvaltningen uppdras att lämna förslag på besparingsåtgärder för en budget i balans inom arbetsutskottets verksamhetsområde.

Ärendebeskrivning

Sektorchef Martine Christensen Odenhall och ekonomichef Sven Stengard informerar.

Samhällsbyggnad och Kultur

I dagsläget har sektorn en prognos för helåret 2020 på ett negativt resultat på ca -2,5 mnkr.

Ett antal oförutsedda eller tillkommande kostnader per 2020-05-31 har noterats. Fler tillkommande kostnader till följd av akuta eller oförutsedda händelser är att vänta under året. Sektorn ser en oroande trend kring Gusums skola med inre och yttre vandalisering, vilket också ger kostnader för extrabevakning.

Kommunchef och Stab

Prognosen för 2020 är ett plusresultat med 200 tkr utifrån besparingar som kan genomföras under året.

Service och Administration

Prognosen för 2020 är ett negativt resultat motsvarande cirka -1100 tkr.

Justerare



KSAU § 103

KS-SA.2020.3

Beslutsunderlag

Månadsuppföljning sektor Samhällsbyggnad och Kultur
Månadsuppföljning Kommunchef med Stab & Service och
Administration

Beslutet skickas till

Kommunchef
Ekonomichef
Sektorchef Samhällsbyggnad och Kultur
Akten

Justerare



KSAU § 104

KS-SA.2020.24 040

Åtgärdsplan för ekonomi i balans

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Åtgärdsplanen för sektor Samhällsbyggnad och Kultur fastställs.
2. Åtgärdsplanen för Staben fastställs.
3. Åtgärdsplanen för Service och Administration fastställs.
4. Åtgärdslistan med tidsplaner fastställs med följande tillägg.
 - Uppdrag om att utreda kostnadsutveckling för färdtjänst och skolskjuts sedan 2017. Klar i augusti.
 - Uppdrag om att utreda kostnadsteckningen för Plan- och byggkontorets verksamhet.
 - Uppdrag om att utreda startbesked för investeringar.
 - Uppdrag om att utreda hur konstgräsplaner ska skötas.
 - Uppdrag om utredning angående simhallen i Gusum

Reservation

Per Hollertz (M) och Göran Hargestam (SD) reserverar sig mot beslutet med följande skriftliga motivering:

"Vi reserverar oss till förmån för vårt förslag att i åtgärdsplanen lägga till samtliga förslag på besparingar och utredningsuppdrag som vi från oppositionen lade fram på kommunstyrelsen den 1/6 2020.

Den befintliga åtgärdsplanen från S och C anser vi inte är tillräcklig för att uppnå en ekonomi i balans."

Yrkanden

Jenny Elander Ek (C) med instämmande från Mattias Geving (S) och Ted Starkås (S) yrkar att de nuvarande åtgärdsplanerna för sektor Samhällsbyggnad och Kultur, Staben samt Service och Administration fastställs.

Jenny Elander Ek (C) yrkar på tillägget i åtgärdslistan att uppdrag ges att utreda, med redovisning i augusti, kostnadsutvecklingen för färdtjänst och skolskjuts sedan 2017.

Justerare



KSAU § 104

KS-SA.2020.24 040

Mattias Geving (S) yrkar på tillägg i åtgärdslistan att kostnadsteckningen för Plan och Byggkontorets verksamhet ska utredas.

Ted Starkås (S) yrkar på tillägg i åtgärdslistan att startbesked för investeringar ska utredas.

Per Hollertz (M) yrkar att samtliga förslag till uppdrag från Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokratien ska kopplas till åtgärdslistan.

Ted Starkås (S) yrkar att förslagen till uppdrag från Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna inte kopplas till åtgärdslistan utöver uppdrag om att utreda hur konstgräsplaner ska skötas samt uppdrag om utredning angående simhallen i Gusum.

Beslutsgång

Arbetsutskottet godkänner följande propositionsordning. Först ställs yrkandena från Jenny Elander Ek (C), Mattias Geving (S) och Ted Starkås (S) angående fastställande av åtgärdsplanerna samt åtgärdslistan med tilläggen under proposition. Efter ställd proposition finner ordföranden finner att arbetsutskottet beslutar enligt yrkandena.

Därefter ställs Per Hollertz (M) yrkande och Ted Starkås (S) yrkande avseende förslag till uppdrag från M, KD och SD under proposition. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutar enligt Ted Starkås (S) yrkande.

Ärendebeskrivning

Med anledning av det ekonomiska läget har kommunstyrelsen 2020-05-04 § 112 uppdragit utskotten att via åtgärdsplanen för en ekonomi i balans tidsätta åtgärder, bedöma förväntad besparing och vid de fall det behövs politiskt ställningstagande bereda detta till kommunstyrelsen. Utskotten ska även redovisa arbetet och lämna eventuella beslutsförslag till kommunstyrelsen.

En genomgång av åtgärdsplanerna för sektor Samhällsbyggnad och Kultur, Staben samt Service och Administration sker. Vissa av åtgärdsförslagen är av karaktären ren verkställighet och kräver inget politiskt ställningstagande. Några av åtgärderna är pågående eller har redan genomförts.



KSAU § 104

KS-SA.2020.24 040

Under kommunstyrelsens sammanträde 2020-06-01 § 127 beslutades det att den upprättade uppdragslistan med tidsplaner kopplas till de pågående åtgärdsplanerna.

Under kommunstyrelsens sammanträde 2020-06-01 § 127 överlämnade Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna förslag på besparingsåtgärder. Kommunstyrelsen överlämnade åtgärderna till respektive utskott för ställningstagande.

Åtgärdsplanens dokument uppdateras och revideras kontinuerligt. Vid dagens sammanträde sker vissa tillägg i åtgärdsplanerna samt åtgärdslistan.

Beslutsunderlag

Åtgärdsplan för sektor Samhällsbyggnad och Kultur

Åtgärdsplan för Staben

Åtgärdsplan för Service och Administration

Åtgärdslista med tidplan

Ekonomi - uppdrag, förslag från M, KD, SD inkommen 2020-06-01

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Kommunchefen

Ekonomichefen

Sektorchef Samhällsbyggnad och Kultur

Akten

Justerare



KSAU § 105

KS-SA.2020.55 045

Borgensavgift

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

1. Kommunfullmäktige beslutar att borgensavgiften för kommunens hel- och delägda bolag samt för delägd kooperativ hyresrättsförening fastställs till 0,25 % på utnyttjad borgen för åren 2020-2021.

Ärendebeskrivning

Kommunen ska som huvudregel ta ut en avgift avseende en Kommunal borgen till sina hel- eller delägda bolag. Avgiften syftar dels till att kompensera kommunen för det ökade risktagande som en kommunal borgen medför, dels till att kompensera kommunen för ökade administrativa kostnader. Om bolaget som får borgen verkar på en konkurrensutsatt marknad ska borgensavgiften grunda sig på bolagets fördelar gentemot den övriga marknaden.

Valdemarsviks kommun är varken hel- eller delägare i något kommunalt bostadsbolag. Därför finns inte heller några borgensåtaganden till sådant bolag. Det finns heller inte borgensåtaganden till de kommunala bolagen CVAB och VETAB då de lånar direkt av kommunen. De får då för närvarande ett räntepåslag på 0,25% på kommunens upplåningsränta.

Kommunfullmäktige har beslutat om borgen till den Kooperativa Hyresrättsföreningen Ringgården, KF §37, 2019-03-05. Denna borgen omfattas av ovanstående förslag till beslut.

Borgensavgiften föreslås fastställas till 0,25% på utnyttjad borgen. Denna avgift bör omprövas årligen.

Beslutsunderlag

Skrivelse från avdelning Service och Administration 2020-05-26

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Akten

Justerare



KSAU § 106

KS-TEK.2020.38 53

Remiss - Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

1. Kommunstyrelsen lämnar följande synpunkter på Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland – 2030.

Sammanställning synpunkter

Länsöverskridande trafik

Det är av vikt att kollektivtrafik kan komma till stånd över länsgränsen mot Kalmar län, även på E22. Det finns ett behov av arbets- och utbildningspendlande mellan Västervik och Valdemarsvik. Vi ser också en liten ökning av förfrågan från äldre, som inte är berättigade till färdtjänst eller riksfärdtjänst, om att resa till Västervik för besök av olika skäl. Det enda alternativet idag, blir en väldigt lång resa via Norrköping-Linköping till Kustpilen.

Det behöver då också samordnas med Region Kalmar om ett biljettsystem som är kompatibelt mellan regionerna. Med det kan turerna samordnas mellan regionernas fordon och ge ett rätt så bra turutbud.

Närtrafiken

För närtrafiken finns önskemål om utökning av trafikeringstiderna, samt att närtrafiken kan utnyttjas sena kvällar, då den ordinarie trafiken slutat trafikera för dagen. För skärgårdens utveckling, behövs en kollektivtrafik senare på kvällen för exempelvis sommarvikarier på våra skärgårdsrestauranger, som inte har körkort. Begränsningen i dagens tider, innebär att flera inte kan ta sommarjobbet eller att restaurangen måste begränsa sina öppettider.

En ytterligare fråga är att närtrafiken får en hållplats vid Mossebo hållplats för långfärdsbussarna. Resenärer reser till/från Valdemarsvik med Flixbus, men kommer inte fram till staden med kollektivtrafik. Hållplatsfrågan har varit uppe för diskussion flera gånger tidigare. En ny hållplats är kostsamt att bygga och restiden blir något längre, med ett stopp till. En enklare och billigare lösning är att kunna nyttja närtrafiken. Ur ett kundperspektiv så uppfyller den lösningen, kollektivtrafikens målsättning att vara enkelt att nyttja. Den närmaste

Justerare



KSAU § 106 KS-TEK.2020.38 53
hållplatsen för linjetrafiken är hpl Mossebo, 850 m promenad mot Gusum. Det känns inte som ett alternativ att hänvisa till.

Skärgårdstrafiken

Det behövs ett regelverk som medger resa från fastland till fastland, för skolskjutstrafiken. Det blir tydligt då vi tidigare hade en tilltänkt inflyttning till Getterö, som längst ut tillhör vår kommun. De barnen hade ett behov av skolskjuts och den närmaste och enklaste planeringen för det var med båt till Fyrudden och vidare. Detta var inte möjligt, med hänvisning till att det blev från fastland till fastland. Så bl a på grund av det, valde familjen att inte flytta.

Expressbussar

Arbetet med hållplatsläge ute vid E22 i Ringarum, för expressbuss 46, behöver lyftas upp i prioritering. Valdemarsviks kommun har nu färdigställt gång-och cykelvägen mellan samhället och E22, för säker färd för oskyddade trafikanter, till en framtida kollektivtrafikållplats.

Drivmedel

I dokumentet lyfts eldrift av fordon fram. Det är viktigt att biogas inte glöms bort i drivmedelsfrågan.

Ärendebeskrivning

Region Östergötland har översänt förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland-2030 med möjlighet att lämna synpunkter senast den 18 juni 2020. Valdemarsviks kommun har begärt förlängd tid för inlämnande till den 21 augusti 2020 och beviljats detta.

Under dagens sammanträde lämnas vissa redaktionella förändringar av förslaget till synpunkter.

Beslutsunderlag

Skrivelse från sektor Samhällsbyggnad & Kultur 2020-05-14
Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030
remissversion 2020-03-25

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Akten

Justerare



KSAU § 107

KS-TEK.2020.39

Avtal busstrafik

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att köpa 20 stycken platser på busstrafik på sträckan Kvarnvik-Hannäs-Valdemarsvik-Tryserum under en testperiod 2020-07-01 – 2021-06-30.
2. Utvärdering av överenskommelsen ska ske under våren 2020 och ställning ska då tas till hur en trafiklösning kan ordnas på den aktuella sträckan fr o m 1 juli 2021.
3. Arbetsutskottet beslutar att åtgärden ska finansieras inom sektor Samhällsbyggnad och kultur, genom en kostnadsreduktion på samhällsbetalda resor.

Reservation

Per Hollertz (M) och Göran Hargestam (SD) reserverar sig mot beslutet med följande skriftliga motivering:

"Vi reserverar oss mot Socialdemokraterna och Centerpartiets beslut att teckna ett avtal om busstrafik i södra kommundelen. Att i dagens ekonomiska läge göra ett test med busstrafik till en kostnad av 375.000 kr är inte ansvarsfullt.

I en situation där kommunen drar ner på personal inom både skola och omsorgen ger det en väldigt fel signal att samtidigt göra en satsning på en ny allmän busslinje. Kommunen måste reducera sina kostnader inte dra på sig nya.

Dessutom har någon beredning av ärendet med exempelvis utredning av efterfrågan och behov av en sådan busslinje inte gjorts."

Yrkanden

Per Hollertz (M) yrkar avslag på förslag till beslut.

Beslutsgång

Arbetsutskottet godkänner att Per Hollertz (M) yrkande och förslaget ställs under proposition. Efter ställda propositioner finner ordföranden att arbetsutskottet beslutar enligt förslaget.

Justerare



KSAU § 107

KS-TEK.2020.39

Ärendebeskrivning

Stångå Buss trafikerar idag sträckan Kvarnvik – Hannäs – Valdemarsvik – Tryserum på uppdrag av Tryserums Friskola. Tidigare har Tryserums Friskola upplåtit platser i den buss som trafikerat sträckan för Valdemarsviks kommun. Kommunen ser genom ett köp av platser möjlighet att kunna erbjuda boende i området möjligheten till att resa med buss på sträckan samtidigt som kapacitet säkras för egna transporter. Genom upplåtelsen erbjuds 20 platser till skolelever, arbetspendlare och andra.

Kostnader för platserna uppgår till 375 tkr och förslaget innebär att den lösning som erbjuds ska testas under hösten 2020 och våren 2021. Testperioden ska utvärderas gällande höstens trafik, för att ställning ska kunna tas till eventuell förlängning eller till en alternativ lösning.

Under kommunstyrelsens sammanträde 2020-06-01 § 138 delegerade kommunstyrelsen till arbetsutskottet att avgöra i ärendet.

Beslutsunderlag

Skrivelse från sektor Samhällsbyggnad och Kultur 2020-06-10
Protokoll från KS 2020-06-01 § 138
Avtal om köp av platser inom befintlig busstrafik

Beslutet skickas till

Kommunchefen
Sektorchef Samhällsbyggnad och Kultur
Trafiksamordnaren
Akten

Justerare



KSAU § 108

Nämnd.2020.13

Svar på frågor

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Punkten lämnas.

Ärendebeskrivning

Hans Anderssons (M) fråga om information gällande avtalet i försäljningen av Gryts skola.

Svar: Processen är pågående. Enligt köpekontraktet ska köparen ha påbörjat ombyggnationen tre år efter att detaljplanen har vunnit laga kraft. Bygglovsansökan har lämnats in av köparen.

Hans Anderssons (M) fråga om information gällande försäljningsprocessen sam eventuell återbetalning av handpenning i samband med försäljning av Sjöhuset.

Svar: Handpenning har inte betalats ut. Dialog pågår med köparen. Enligt avtalet behöver köparen ha bygglov beviljat senast juni 2021.

Beslutet skickas till
Akten

Justerare



KSAU § 109

Nämnd.2020.10

Frågor

Följande frågor ställs under dagens sammanträde.

Per Hollertz (M):

Tidigare under året har beslut fattats om att ställa in möjligheten för ungdomar att arbeta med feriepraktik under sommarsäsongen. Har beslutet upphävts?

Svar: Beslutet har upphävts med anledning av att det har tillkommit statsbidrag som gör det möjligt att genomföra feriepraktiken.

Justerare



KSAU § 110

Nämnd.2020.11

Avslutning av sammanträdet

Ordföranden avslutar sammanträdet och önskar en glad sommar.


Justerare



Plats och tid	Sammanträdesrum Stora Studion Funkishuset, 2020-06-09, 08:15 - 11:24		
Beslutande	Nhela Ali (S), ordförande Jessica Ek (S) Torvald Karlsson (C), vice ordf Hans Andersson (M) Stefan Kemle (LpO)	Närvarande ersättare	Ulla Wallering Fall (S) Jesper Juhlin (C)
Övriga närvarande	Marie Schmid, sektorchef Lotta Burström, ekonom	Fredrik Sivula, sekreterare Stanislau Peryshch, MAR	
Utses att justera	Hans Andersson (M)		
Justeringens plats och tid	Avdelning Service och Administration, Strömsvik, 2020-06-23 kl. 14		
Underskrift	Sekreterare		Paragrafer 34 - 41
		Fredrik Sivula	
	Ordförande		
		Nhela Ali (S)	
	Justerande		
		Hans Andersson (M)	

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Kommunstyrelsens stöd och omsorgsutskott		
Sammanträdesdatum	2020-06-09		
Datum för anslagsuppsättande	2020-06-24	Datum för anslags nedtagande	2020-07-16
Förvaringsplats för protokollet	Sektor Stöd och Omsorg		
Underskrift			
	Fredrik Sivula		



KS-SOU §34

Nämnd.2020.7

Öppnande av sammanträdet

Ordföranden öppnar sammanträdet.

Justerare

NH
.....
JK
.....



KS-SOU §35

Nämnd.2020.8

Godkännande av dagordningen

Kommunstyrelsens stöd- och omsorgsutskotts beslut

1. **Dagordningen godkänns med följande ändring.**
- Extra ärende - förslag till uppdrag från Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna.

Justerare

Nh2
Kra



KS-SOU §36

Nämnd.2020.2

Information KSSOU

Kommunstyrelsens stöd- och omsorgsutskotts beslut

1. Informationen godkänns.

A) Tillsyner, inspektioner och yttranden

Sektorchef Marie Schmid informerar.

IVO fortsätter med inspektionerna kopplade till Covid-19, nu med fokus på särskilda boenden. Granskning har genomförts där kommunens MAS har varit kontaktperson. Rapporten har inte skickats in till kommunen ännu.

B) Aktuellt läge i sektorn

Sektorchef Marie Schmid informerar.

Kommunens Covid-avdelning för brukare är i dagsläget fullbelagd.

Det är fortsatt en hög sjukfrånvaro bland sektorns personal. Det är även svårt att kalla in vikarier. Särskilt då sektorn försöker att undvika att flytta vikarier mellan avdelningarna för att minska risken för smittspridning. Det är hög arbetsbelastning bland sektorns personal, inklusive cheferna.

En omorganisation har skett i sektorn, antalet enhetschefer har minskat från fem till fyra. Detta med anledning av kommunen budgetanpassningar. Omorganisationen kommer skapa högre arbetsbelastning för enhetscheferna.

C) Ekonomi

Sektorchef Marie Schmid och ekonom Lotta Burström informerar.

Månadsstatistiken redogörs. Totalt för sektorn är prognosen för helåret ett negativt resultat på cirka -8880 tkr. Under utskottets sammanträde 2020-05-12 var det prognostiserade negativa resultat cirka -9580 tkr. Det förbättrade resultatet beror bland annat på en placering inom stöd vid funktionsnedsättning har avslutats. Samtidigt har statsbidragen för socialtjänsten minskat vilket har försämrat resultatet för IFO.

Justerare

N.H.
Stäm



KS-SOU §36

Nämnd.2020.2

Sektorn har nyligen rekryterat ordinarie personal till IFO, vilket minskar behovet av hyrpersonal.

De extrakostnader som beräknas ha uppkommit på grund av arbetet med Covid-19 bedöms i dagsläget till cirka 3,7 mnkr.

En genomgång sker av sektorns åtgärdsplan.

D) Verksamhetsbesök

Punkten utgår.

E) Utvärdering av rehabiliteringsinsatser

MAR Stanislau Peryshch informerar om kommunens rehabiliteringssatsningar.

F) Redovisning icke lagstyrd verksamhet

Sektorchef Marie Schmid redovisar de icke lagstyrda verksamheterna inom sektorn och konsekvenser av att avveckla dem.

Verksamheterna är i huvudsak förebyggande åtgärder och att avveckla dem kan innebära att andra former av kostnader ökar.

G) Övrig information

Inget övrigt lyfts.

Beslutet skickas till

Akten

Justerare



KS-SOU §37

KS-SO.2020.35

Samverkan kring trygg och säker vård för barn och unga 0-20 år, som vårdas utanför det egna hemmet

Kommunstyrelsens stöd- och omsorgsutskotts förslag

1. **Kommunstyrelsen beslutar att godkänna Överenskommelse om samverkan kring trygg och säker vård för barn och unga 0-20 år som vårdas utanför det egna hemmet.**

Ärendebeskrivning

Från och med 1 april 2017 har bestämmelser införts i Socialtjänstlagen (SOL 5 kap 1d §) samt Hälso- och sjukvårdslagen (HSL 16 kap 3§) att kommuner och landsting/regioner ska ingå samverkansöverenskommelser kring barn och unga som vårdas utanför det egna hemmet.

Det övergripande målet med överenskommelsen är att den ska leda till att barn och unga, som är placerade utanför det egna hemmet, får tillgång till hälso- och sjukvård på samma villkor som andra barn och unga samt att en väl fungerade samverkan mellan socialtjänsten och hälso- och sjukvården kommer till stånd. Syftet är att tydliggöra samarbetet mellan kommunernas socialtjänst och regionens hälso- och sjukvård när ett barn eller en ungdom placeras i familjehem eller HVB. Barnets och ungdomens behov ska alltid vara utgångspunkten för de insatser som ges av parterna.

Det samverkansdokument som enligt nu gällande överenskommelse skulle tas fram för att tydliggöra medicinska insatser och prioriteringar har integrerats i denna uppdaterade och utvecklade överenskommelse. Överenskommelsen är en del i "Överenskommelse om samverkan kring barn och unga i Östergötland". Giltighetstiden är 2020-06-01 till och med 2022-12-31.

Justerare

NBA
.....
Stam
.....



KS-SOU §37

KS-SO.2020.35

Beslutsunderlag

Beslutsunderlag från Region Östergötland daterad 2020-05-05
Överenskommelse mellan Region Östergötland och Östergötlands
kommuner om samverkan kring trygg och säker vård för barn och
unga 0-20 år, som vårdas utanför det egna hemmet

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Akten

Justerare

M.A.
Hem



KS-SOU §38

KS-SO.2020.36

Förlängning av Ramavtal för ungdomshälsor i Östergötland

Kommunstyrelsens stöd- och omsorgsutskotts förslag

1. Kommunstyrelsen beslutar att förlänga ramavtal för ungdomshälsort i Östergötland till och med 2020-12-31.

Ärendebeskrivning

Sedan juli 2015 finns ett ramavtal för ungdomshälsor i Östergötland (HSN 2015-226). Målsättningen med ramavtalet är att utifrån en helhetssyn erbjuda tidiga, multidisciplinära insatser satta i ett hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande perspektiv.

Ett förslag till nytt ramavtal har tagits fram med en ändrad åldersgräns från 13-21 år. Den förändrade åldersgränsen innebär ett omhändertagande för åldersgruppen 22-25 år behöver säkras. Detta i kombination med rådande Coronapandemi gör att en förlängning av nu gällande ramavtal föreslås.

Beslutsunderlag

Beslutsunderlag från Region Östergötland daterad 2020-05-05
Ramavtal för ungdomshälsor i Östergötland

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Akten



KS-SOU §39

KS-SA.2020.54

Uppdrag för besparingsåtgärder - förslag till uppdrag från Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna.

Kommunstyrelsens stöd- och omsorgsutskotts beslut

1. **Utskottet beslutar att inte koppla Moderaternas, Kristdemokraterna och Sverigedemokraternas förslag om uppdrag till åtgärdsplanen.**

Yrkanden

Hans Andersson (M) yrkar att stöd- och omsorgsutskottet ställer sig bakom uppdragen och kopplar dem till åtgärdsplanen (dnr KS-SA.2020.24).

Nhela Ali (S) yrkar att utskottet beslutar att inte koppla Moderaternas, Kristdemokraterna och Sverigedemokraternas förslag om uppdrag till åtgärdsplanen.

Beslutsgång

Stöd- och omsorgsutskottet godkänner att Hans Anderssons (M) yrkande och Nhela Alis (S) yrkande ställs under proposition. Efter ställda propositioner finner ordföranden att utskottet beslutar enligt Nhela Alis (S) yrkande.

Ärendebeskrivning

Under Kommunstyrelsens möte 2020-06-01, § 127 överlämnade Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna förslag på besparingsåtgärder. Kommunstyrelsen överlämnade åtgärderna till respektive utskott för ställningstagande.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsen protokoll 2020-06-01, §127.

Ekonomi - uppdrag, förslag från M, KD, SD inkommen 2020-06-01.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Akten

Justerare



KS-SOU §40

Nämnd.2020.10

Frågor

Följande frågor ställs under dagens sammanträde.

Stefan Kemle (LpO):

- Finns ett nationellt samarbete om ledsagare?

Svar: Det finns inget nationellt samarbete avseende ledsagarfunktionen. Regionerna har ett samordningsansvar.

Hans Andersson (M):

- Kostnaderna för SÄBO har från 2017 till 2019 ökat med cirka 68%.

Vad beror det på? Ett utförligare svar önskas till nästkommande sammanträde.

Svar: Utökade krav från IVO har ställts på nattbemanning och antalet demensplatser har ökat. Ytterligare analys krävs för utförligare svar. Frågan ska ses över.



KS-SOU §41

Nämnd.2020.11




Avslutning av sammanträdet

Ordföranden avslutar sammanträdet och önskar en glad sommar.

Justerare

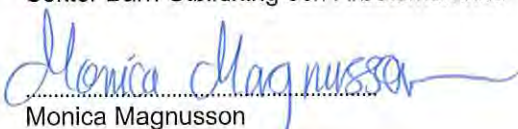
NHA
Flan



Plats och tid	Sammanträdesrum Stora Studion, 2020-06-08, 08:15-12:00	
Beslutande	Jenny Elander Ek (C), ordf Malin Andersson (S), Maud Carlsson (S), Anders Sjölander (M) Hans Andersson (M)	Närvarande ersättare Inga närvarande
Övriga närvarande	Caroline Hedvall, sektorchef Nadezda Kartushina, ekonom Ann-Catrin Stening, intendent	Monica Magnusson, sekreterare Maria Feltborn, centrala elevhälsan Fredrik Törnborg, trygghetssamordnare/enhetschef Maria Skarin, kvalitets- och utvecklingsledare
Utses att justera	Anders Sjölander (M)	
Justeringens plats och tid	Avdelning Service och Administration, Strömsvik 2020-06-12 kl 10:00	
Underskrift	Sekreterare	Paragrafer 35 - 40
	 Monica Magnusson	
	Ordförande	
	 Jenny Elander Ek (C)	
	Justerande	
	 Anders Sjölander (M)	

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Kommunstyrelsens Barn och Utbildningsutskott		
Sammanträdesdatum	2020-06-08		
Datum för anslagsuppsättande	2020-06-12	Datum för anslags nedtagande	2020-07-03
Förvaringsplats för protokollet	Sektor Barn Utbildning och Arbetsmarknad		
Underskrift	 Monica Magnusson		



KS-BUU §35

Nämnd.2020.7

Öppnande av sammanträdet

Kommunstyrelsens barn- och utbildningsutskotts beslut

1. Ordförande öppnar sammanträdet.

Justerare



KS-BUU §36

Nämnd.2020.8

Godkännande av dagordningen

Kommunstyrelsens barn- och utbildningsutskotts beslut

1. Dagordningen kompletteras med beslutsärende gällande uppdraget för besparingsåtgärder, samt följande punkter under information:
 - Överklagat beslut gällande dagbarnvårdare.
 - Avtal med Söderköping.
 - Förskoleorganisation.
2. Dagordningen godkänns i övrigt.



KS-BUU §37

Nämnd.2020.1

Kommunstyrelsens barn- och utbildningsutskotts beslut

1. Informationen godkänns.
2. Sektorchef ges i uppdrag att ta fram åtgärder för att reducera underskottet 2020 och en plan för kommande år med åiterrapportering till utskottets möte i augusti.

Ärendebeskrivning

A. Besök från verksamheten.

Centrala elevhälsans verksamhet beskrivs av sektorchef Caroline Hedvall samt Maria Feltborn, som har ett övergripande ansvar på delegation. De redogör för målområden samt genomförande av dessa under 2020/2021.

Målområden 2020/2021

- Fortsätta utveckla det förebyggande och hälsofrämjande arbetet på skolorna på övergripande nivå.
- Utveckla en rutin för frånvaro och tidiga insatser för att minimera skolfrånvaro.
- Trygghetsarbete ska vara ständigt pågående och ska även fokusera på skillnader mellan skolor och skillnader mellan kön.
- Utveckla ensamverkansmodell tillsammans med IFO.
- Likvärdig orosanmälan och kompetensutveckla personalen.
- Utbilda BUA:s personal i "Stöd och hjälp till psykisk hälsa", cirka 1½ timmes utbildning.
- Fördjupad utbildning i MHFA. Första hjälpen till psykisk hälsa. 1-2 medarbetare per enhet.
- Kartlägga verksamhetens olika professioners arbetsuppgifter och hitta dess flöde.

B. Ekonomi

Ekonom Nadezda Kartushina redogör för det ekonomiska läget för Sektor Barn, Utbildning och Arbetsmarknad. Prognosen är ett befarat underskott med 6,2 mnkr. Många åtgärder har vidtagits men ger effekt under 2021. Det är en försiktig prognos och underskottets väntas minska. Detta blir enklare att se när halvårsprognosens resultat inkommit samt under september. I beräkningen saknas bidrag från

**KS-BUU §37**

Nämnd.2020.1

migrationsverket vilket inte inkommit ännu. Kostnader som är knutna till den pågående pandemin bokförs på separat konto. Detta kan exempelvis vara vikariekostnader. Kontots saldo är för tillfället uppe i 88.800 kr.

C. Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM)

Intendent Ann-Catrin Stening redogör för det systematiska arbetsmiljöarbetet som följs upp i maj varje år.

D. Närvarostatistik

Närvarostatistik med jämförelsetal från föregående år efterfrågades vid förra utskottet. Intendent Ann-Catrin Stening har arbetat med frågan. Det har visat sig vara svårt att få fram jämförelser då statistiken inte följer med när man byter skola. Dock så går det att koppla en höjd frånvaro till den pågående pandemin. Ann-Catrin ger också återkoppling på ärendet med 4 barn som är skrivna i kommunen och har skolplikt. Det är fortfarande inte klarlagt vart barnen befinner sig. Ärendet är överlämnat till Skatteverket för utredning men det är långa handläggningstider. Jenny Elander Ek (C) ber att få en återkoppling under hösten då vi får ett resultat av en sådan utredning.

E. Genomlysning

Ett beslutsförslag gällande öppna förskolan skrivs fram till första utskottet i augusti. Sektorchef Caroline Hedvall utreder möjligheterna till en centraliserad administration gällande förskola/skola. Sektorn fortsätter bevaka möjligheterna att söka EU-medel. Fortsatt utredning runt tekniska lösningar gällande modersmålsundervisning.

F. Inkomna handlingar från Vammarskolans elever

Utskottets deltagare har tagit del av inkomna handlingar. Sektorchef Caroline Hedvall samt Jenny Elander Ek (C) berättade också om demonstrationen utanför Strömsvik. Den var välorganiserad och eleverna skötte det bra.

G. Skadegörelse vid Gusums skola.

Trygghetssamordnare/enhetschef Fredrik Törnberg berättar om pågående arbete runt skadegörelse i och runt Gusums skola.

H. Lässtrategier

Utifrån att Valdemarsviks kommuns skolor redovisar sjunkande kunskapsresultat, så ville Jenny Elander Ek (C) ha en redovisning av hur man arbetar med lässtrategier. Intendent Ann-Catrin Stening berättade om innehållet i kommunens handlingsplan som tillkommit för att kvalitetssäkra hur man arbetar med läsinlärning i stort. Stötningen i lärandet bygger på aktuell forskning och beprövad erfarenhet.



KS-BUU §37

Nämnd.2020.1

I) Skolverksprojektet "Nyanländas lärande"

Kvalitets- och utvecklingsledare Maria Skarin informerar om en fortsättning av projektet "Nyanländas lärande". Valdemarsviks kommun blev utvalda att delta då man hade en stor del nyanlända som tagits emot. Skolverket har bidragit med ett processtöd till analysgruppen, som arbetat med att belysa vad som behöver utvecklas. Nu kommer en fortsättning på detta projekt som kommer sträcka sig över tre år. Det kommer beröra alla verksamheter i utbildningssektorn. Allt bygger på vilka åtgärder som behöver göras i vår kommun. Det fortsatta arbetet kommer ta vid efter det som är gjort i det föregående projektet.

J) Kontaktpolitiker

En ny uppdaterad lista över kontaktpolitiker delas ut. Det blir beslutsunderlag till augusti månads utskott. Då lyfts frågan om hur verksamhetsbesöken ska genomföras fortsatt.

K) Överklagat beslut gällande dagbarnvårdare

KS beslut gällande att ta bort dagbarnvårdarverksamhet (2020-04-06 §80) överklagades till Förvaltningsrätten i Linköping. Överklagan avslogs.

L) Avtal Söderköping

Sektorchef Caroline Hedvall informerar om det fortlöpande arbetet med att utveckla samarbetet mellan kommunerna. Avtalet gällande SFI som är slutet med Norrköpings kommun löper ut till nyår. Då återgår SFI-utbildningen till Söderköping igen.

M) Förskoleorganisation

Arbetet fortlöper med att organisera personal. Då övertalighetsprocessen är pågående så finns inget att rapportera runt sammansättning av personalgrupper. Förskolorna i kommunen har ett gemensamt tänk i hur man organiserar. Ett förskoleteam är ihopsatt för att kunna åka runt och avlösa ordinarie personal, så man får en sammanhållen och gemensam planeringstid på respektive avdelning. Prognosen tyder på att det inkommer många ansökningar till hösten och att det kommer vara stora barngrupper. Alternativ finns att organisera sig på annat sätt.

N) Övrig information

Ingen övrig information lämnas.



KS-BUU §37

Nämnd.2020.1

Beslutet skickas till

Sektorchef, akten

Justerare



KS-BUU §39

Nämnd.2020.10

Frågor

Kommunstyrelsens barn- och utbildningsutskotts beslut

1. Inga övriga frågor ställs vid dagens sammanträde.



KS-BUU §38

KS-SA.2020.54

Uppdrag för besparingsåtgärder

Kommunstyrelsens barn- och utbildningsutskotts beslut

1. Utskottet beslutar att koppla förslag till uppdrag om översyn av tjänstemannaorganisationen inom sektor Barn, Utbildning och Arbetsmarknad till åtgärdsplanen.
2. Utskottet beslutar att inte koppla förslag till uppdrag om översyn av skolstrukturen till åtgärdsplanen.

Yrkanden

Hans Andersson (M) yrkar att förslag till uppdragen att se över tjänstemannaorganisationen och skolstrukturen kopplas till åtgärdsplanen.

Jenny Elander Ek (C) yrkar att förslag till uppdrag att se över tjänstemannaorganisationen kopplas till åtgärdsplanen. Skolstrukturen kopplas inte till åtgärdsplanen.

Beslutsgång

Barn och Utbildningsutskottet godkänner att Hans Andersson (M) yrkande och Jenny Elander Eks (C) yrkande ställs under proposition. Efter ställda propositioner finner ordföranden att utskottet beslutar enligt Jenny Elander Eks (C) yrkande.

Ärendebeskrivning

Under Kommunstyrelsens möte 2020-06-01, §127 överlämnade Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna förslag på besparingsåtgärder. Kommunstyrelsen överlämnade åtgärderna till respektive utskott för ställningstagande.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsen protokoll 2020-06-01, §127.

Ekonomi - uppdrag, förslag från M, KD, SD inkommen 2020-06-01.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen, sektorchef, ekonomichef, akten

Justerare



KS-BUU §40

Nämnd.2020.11

Avslutning av sammanträdet

Kommunstyrelsens barn- och utbildningsutskotts beslut

1. Ordförande avslutar sammanträdet med ett tack för gott samarbetsklimat, samt en tillönskan om en trevlig sommar.

Justerare

J.E.
.....
.....



(17)

Nämnd.2020.5

Delegationsbeslut

Kommunstyrelsens beslut

1. De anmälda delegationsbesluten läggs till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Följande delegationsbeslut anmäls till kommunstyrelsen:

— — —

....

Beslutet skickas till
Akten

Justerare

.....

.....



Kommunstyrelsen

Victoria Ackemo
TF. Sektorchef

Mottagare

Delegationsbeslut – Begäran om allmän handling

Vi har mottagit din begäran att få ta del av information från samtal mellan skolkurator och en enskild elev fram till 2020-02-27.

Kommunstyrelsens beslut

Begäran avslås.

Skäl till beslut

Det finns inga handlingar upprättade från samtalen mellan skolkuratorn och eleven. Därför kan ingenting lämnas ut.

Beslutet fattat med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning för Barn, utbildning och Arbetsmarknad.

Victoria Ackemo

Tillförordnad Sektorchef Barn, Utbildning och Arbetsmarknad
Valdemarsviks kommun

Hur man överklagar

Om du är missnöjd med beslutet kan du överklaga det skriftligt till Kammarrätten i Jönköping. Du ska dock ge in skrivelsen till:

Valdemarsviks kommun
Storgatan 37
615 80 Valdemarsvik

Skrivelsen måste ha inkommit till Valdemarsviks kommun inom tre veckor från den dag då du fick del av beslutet. Om överklagandet kommer in senare kan det inte prövas.

I skrivelsen med överklagandet ska du ange vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som du begär. Skrivelsen ska vara egenhändigt undertecknad.



Kommunstyrelsen

Delegationsbeslut – Eldningsförbud i Valdemarsviks kommun med stöd av Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor 2 kap 7 §

Kommunstyrelsens beslut

- 1. Förbud mot eldning i skog och mark utanför sammanhållen bebyggelse. Förbudet omfattar aktiviteter som eldning, grillning och annan bränning med fasta bränslen (ved, kol, briketter, gräs, ris, grenar etcetera). Förbudet omfattar inte grillning och matlagning vid iordningställda platser utformade så att faran för antändning och spridning är låg.**
- 2. Förbudet gäller från onsdagen den 24 juni 2020 klockan 14:00 fram till beslut om föreskriftens upphävande.**
- 3. Undantag från förbudet kan i särskilda fall medges.**

Ärendebeskrivning

I samverkan med och på inrådan av Räddningstjänsten Östra Götaland fattas beslut om eldningsförbud i Valdemarsviks kommun.

Brandrisken bedöms vara betydligt högre än i flera andra av länets kommuner och att beslutet inte kan avvakta Länsstyrelsens beslut om ett regionalt eldningsförbud.

Beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning inom arbetsutskottets verksamhetsområde.

Marie Schmid
TF. Kommunchef
Valdemarsviks kommun

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen för delegationsanmälan
Räddningstjänsten Östra Götaland
Säkerhetssamordnaren
Akten



Kommunstyrelsen

Delegationsbeslut – Upphävande av eldningsförbud i Valdemarsviks kommun med stöd av Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor 2 kap 7 §

Kommunstyrelsens beslut

- 1. Eldningsförbudet enligt förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor 2 kap 7 §, som påbörjade 24 juni 2020 kl. 14, upphävs.**

Ärendebeskrivning

I samverkan med och på inrådan av Räddningstjänsten Östra Götaland fattas beslut om att upphäva eldningsförbudet i Valdemarsviks kommun. Utifrån nuvarande och kommande brandriskvärden ser räddningstjänsten inget behov att fortsatt eldningsförbud.

Beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning inom arbetsutskottets verksamhetsområde.

2020-07-06

Marie Schmid
TF. Kommunchef
Valdemarsviks kommun

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen för delegationsanmälan
Räddningstjänsten Östra Götaland
Länsstyrelsen Östergötland
Säkerhetssamordnaren
Akten



Kommunstyrelsen

Delegationsbeslut – Upphävande av tidigare fattat beslut om att inte verkställa insatser enligt Socialtjänstlagen 2 a kap 6 §.

Kommunstyrelsens beslut

- 1. Tidigare fattat beslut 2020-04-16 om att inte verkställa beställningar enligt Socialtjänstlagen 2 a kap 6 § upphävs.**

Ärendebeskrivning

I samband med smittspridningen av Covid-19 beslutade kommunstyrelsen 2020-04-16 att inte verkställa beställningar enligt Socialtjänstlagen 2 a kap 6 §. Bedömningen gjordes att verkställandet inte var förenligt med att följa Folkhälsomyndighetens rekommendationer om att minska smittspridningen.

Frågan om att inte verkställa beslut om insatser enligt Socialtjänstlagen 2 a kap 6 § fattades av ett flertal kommuner i landet. JO (dnr 3063-2020) har uttalat sig att det inte finns något stöd i lag för en kommun att själv välja om den ska följande lagstiftningen eller ej.

Ted Starkås
Kommunstyrelsens ordförande
Valdemarsviks kommun

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen för delegationsanmälan
Sektorchef Stöd- och Omsorg
Akten



Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Stöd och Omsorg KS-SO
Anna-Lena Udenius

0123-19100

anna-lena.udenius@valdemarsvik.se

Mottagare

Socialstyrelsen
Katrin Westlund

REMISS - Förslag på nya allmänna råd om tillämpningen av förordningen (2020:163) om tillfälligt förbud mot besök i särskilda boendeformer för äldre för att förhindra spridningen av covid 19

Sammanfattning

Valdemarsviks kommun avstyrker förslaget till förändrade allmänna råd rörande besöksförbud.

Synpunkter

Det finns en motsättning mellan att skydda mot smitta och att möjliggöra besök för att minska ensamhet och isolering. Båda delar är viktiga för äldre som bor på vård- och omsorgsboende. Genom att utöka möjligheten till undantag försvåras troligen förutsättningarna att upprätthålla besöksförbud och därmed förhindra smittspridning.

Erfarenheten av besöksförbudet är att det respekteras och hanteras på ett ansvarsfullt sätt av de flesta besökare och anhöriga. Det uppkommer dock situationer där det är svårt för besökare att respektera och hantera reglerna om besöksförbud. Det vore därför lämpligt om de allmänna råden gav stöd till hur dessa situationer ska hanteras. I detta vore det värdefullt om Socialstyrelsen kan ta fram goda exempel.

Utifrån de rekommendationer som nu finns kring personer med konstaterade antikroppar mot covid-19 bör det klargöras hur detta ska förhålla sig till eventuell möjlighet för besök på äldreboende samt i så fall, hur detta ska hanteras.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Ted Starkås
Kommunstyrelsens ordförande



Tjänsteställe/Handläggare
Avdelning Service och Administration
Sven Stengard
0123-191 24
sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare
Kommunstyrelsen

Delegationsbeslut nyupplåning 20 mnkr

Delegationsbeslut

1. Valdemarsviks kommun nyupplånar 20 mnkr 2020-06-04 hos Kommuninvest.

Ärendebeskrivning

På grund av minskande likviditet, nyupplånar Valdemarsviks kommun 20 mnkr, 2020-06-04 hos Kommuninvest till en fast ränta på 0,43% och en löptid på 4,3 år.

Kommunens nyupplåningsram för 2020 uppgår till totalt 55 mnkr. Tidigare har 15,0 mnkr upplånats under året. Detta innebär att 20,0 mnkr finns kvar av ramen.

Beslut om upplåning har fattats med stöd av nedanstående beslut:

- KF §121, 2019-12-16, "Mål och Budget 2020 – 2022"
- KS § 5, 2020-01-07, "Kommunens låneramar 2020"
- KF § 4, 2020-01-27, "Kommunens låneramar 2020"
- KS § 100, 2020-05-06, "Delegationsordning"
- KF § 5, 2005-02-28, "Finanspolicy"

Efter att denna upplåning är genomförd har Valdemarsviks kommun en extern upplåning hos Kommuninvest på 227,8 mnkr.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Sven Stengard
Ekonomichef

Beslutet skickas till
<Här skrivs till vem beslutet ska skickas>



(18)

Nämnd.2020.6

Meddelanden

Kommunstyrelsens beslut

1. Meddelandena läggs till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Nedanstående handlingar har stämplats in och förvaras hos sekreteraren:

- Dom laglighetsprövning dagbarnvårdare.
 - Dom laglighetsprövning avgift småbåtshamn.
 - SKR cirkulär 20:29.
 - Plan övertagande kommunal räddningstjänst.
-

Justerare

.....

.....



(19)

Nämnd.2020.13

Svar på frågor

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx

KS § 146

Nämnd.2020.10

Frågor

Följande frågor ställs under dagens sammanträde.

Jonas Andersson (V):

- Efterfrågar hur frågan om de extra "välfärdsmiljonerna" ska hanteras av kommunstyrelsen.

- En motion om biogasstationen har besvarats av kommunfullmäktige. Frågan ställs om något ytterligare har skett i ärendet.

Svar: Kommunen arbetar inte aktivt med frågan men ser positivt om privata aktörer vill etablera sig.

- Önskar information om skogsbruksplanen, att en genomgång sker i kommunstyrelsen.

- Önskar information i kommunstyrelsen angående tvisten i Projekt Valdemarsviken.

Hans Andersson (M)

- Efterfrågar status om försäljning av Gryts skola.

Svar: Processen är pågående.

- Efterfrågar status om försäljning av Sjöhuset.

Svar: Dialog pågår med köparen. Enligt avtalet behöver köparen ha bygglov beviljat senast juni 2021.

- Status om Garvarehuset.

Svar: Processen är pågående.

Beslutet skickas till

Akten



(20)

Nämnd.2020.10

Frågor

Kommunstyrelsens beslut

1. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx



(21)

Nämnd.2020.11

Avslutning av sammanträdet

Ordföranden avslutar sammanträdet.

Justerare

.....

.....