



Plats och tid: Brisen/Grynnan, Strömsvik, 2023-04-19, kl. 08:15

Distansdeltagande

Det finns möjlighet för ledamöterna att delta digitalt. Länkinbjudan skickas ut till samtliga ledamöter.

- Upprop
- Val av protokollsjusterare

Sammanträdet inleds med följande föredragningar

Carina Magnusson, HR-chef kl. 8:20

- Personalfrågor (information KSAU)
- Vakansprovning 2023

Sarah Åkerblom, näringslivsutvecklare kl. 08:45

- Näringslivsfrågor (information KSAU)
- Sponsring av Grönsödagen
- Sponsring av Sommar i parken
- Finansiering av etableringsstrategi 2023

Therése Klingstedt, VA-och renhållningschef kl. 9:10

- Fastighetsnära insamling inför upphandling av avfallsinsamling
- Renhållningstaxa 2023

Kristina Hörnqvist, arbetsledare gatukontoret kl. 09:30

- Remissvar - Målbild 2030 för region Östergötlands engagemang i regional busstrafik

Mikael Jonsson, teknisk chef // Sven Stengard, ekonomichef kl. 10:00

- Ekonomisk uppföljning 2023

Sven Stengard, ekonomichef

- Investeringsbudget för VA och Renhållning 2023
- Mål och budget 2024-2026 - Planeringsramar 2024

Karl Öhländer, kommundirektör

- Kommundirektörens information (information KSAU)
- Ansökan om planbesked för revidering av gällande detaljplan för utveckling av Ringarums skola samt planläggning av gång- och cykelväg
- Återredovisning av uppdrag att identifiera versamheter lämpliga för konkurrensutsättning
- Redovisning av arbetet med uppdrag - Prioritera framtagandet av detaljplaner som möjliggör ny bostadsbyggnation, ta fram planeringsstrategin för att aktualisera kommunens översiktsplan (ÖP)

Nr	Dnr	Ärende	Anmärkning
1	KS-SA.2023.13	Vakansprovning 2023 - Dispens för återtillsättning av tjänster	
2	KS-SA.2023.52	Mål och budget 2024-2026 - Planeringsramar 2024	
3	KS-SA.2023.5	Ekonomisk uppföljning 2023	
4	KS-SA.2023.46	Investeringsbudget för VA och Renhållning 2023	



5	KS- TEK.2023.56	Fastighetsnära insamling inför upphandling av avfallsinsamling	
6	KS- TEK.2023.67	Renhållningstaxa 2023	Inget underlag
7	KS- TEK.2023.22	Remissvar - Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik	
8	KS- KcS.2023.17	Ansökan om sponsring Grönsödagen	
9	KS- KcS.2023.16	Ansökan om sponsring Sommar i parken 2023	
10	KS- KcS.2023.19	Finansiering etableringsstrategi 2023	
11	KS- KcS.2023.13	Samarbetsavtal Liedholms cup	
12	KS- TEK.2023.66	Ansökan om planbesked för revidering av gällande detaljplan för utveckling av Ringarums skola samt planläggning av gång- och cykelväg	
13	KS- KcS.2023.12	Återredovisning av uppdrag att identifiera verksamheter lämpliga för konkurrensutsättning	
14	KS-SA.2023.21	Redovisning av arbetet med uppdrag - Prioritera framtagandet av detaljplaner som möjliggör ny bostadsbyggnation, ta fram planeringsstrategin för att aktualisera kommunens översiktsplan (ÖP)	
15	Nämnd.2023.3	Information KS-AU	

Per Hollertz
Ordförande

Fredrik Sivula
Sekreterare



(1)

KS-SA.2023.13

Vakansprövning 2023 - Dispens för återtillsättning av tjänster

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Xxxxx

Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad
Sven Stengard
Ekonomichef
Tel: 0123-191 24
E-post: sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Mål & Budget 2024 – 2026, Planeringsramar

Förslag till beslut i Kommunfullmäktige

1. Föreslagna planeringsramar avseende driftbudgeten för perioden 2024 – 2026 och investeringsbudgeten för perioden 2024 – 2028 antas.
2. Kommunstyrelsen får i uppdrag att inom angivna ramar inkomma med förslag till Mål och Budget 2024 – 2026.
3. Kommunstyrelsen får även i uppdrag att aktualisera inriktningsmål och uppdrag.

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Under förutsättning av fullmäktiges beslut, anta planeringsramar för respektive sektor.

Ärendebeskrivning

I kommunens styrmodell antagen av KF 2020-05-25, § 51 anges det att kommunfullmäktige ska besluta om planeringsförutsättningar inför det kommande budgetarbetet under juni månad.

I bifogat dokument "Planeringsramar 2024 – 2026" redogörs för de ekonomiska förutsättningarna under planperioden. Till dokumentet finns en mer detaljerad beräkningsbilaga.

Planeringsramarna utgår från oförändrade ramar jämfört med Mål & Budget 2023 – 2025. När kommunfullmäktige antog budgeten 2022-11-21, §197 var åren 2024 och 2025 underbudgeterade med 22,5 respektive 33,5 mnkr. Detta skapar stora förändringsbehov över treårsperioden om god ekonomisk hushållning ska kunna uppnås över perioden. Detta inom ramen för de redovisade förutsättningarna. Ramarna bör minska med följande belopp respektive år för att nå ett nollresultat, mnkr:

2024	2025	2026
24,5	44,9	51,6

Därtill kommer prognostiserat underskott för innevarande år som per mars månad beräknas till 25,2 mnkr.



Beslutsunderlag

Planeringsramar 2024 - 2026

Beslutet skickas till

<Här skrivs till vilka som det slutliga beslutet ska skickas>
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

Sven Stengard
Ekonomichef



Planeringsramar 2024 – 2026

Kommunstyrelsen ska till kommunfullmäktige inkomma med budgetförslag 2024 och plan för perioden 2025 - 2026 inom givna ramar. Kommunstyrelsen har att fördela ramarna till respektive sektor inom sina verksamhetsområden.

Utgångsläge

Utgångspunkten är 2023 års Mål och Budget med Vision Valdemarsvik 2025 och kopplade inriktningsmål samt uppdrag. Övriga generella förutsättningar är:

- Oförändrad skattesats 22:48
- Befolkningsminskning med -40 invånare per år.
- Resultatmål omfattande 0,0% av skatteintäkterna och de generella statsbidragen.
- Anslaget för kommunstyrelsens oförutsedda behov sätts till 4,0 mnkr per år.
- Anslaget för löneökningar räknas upp med 4,0% per år.
- Inflationskompensationen på övriga externa kostnader uppgår till 3,0% 2024 och 2,0% 2025 samt 0% 2026.
- Ej fördelade besparingar för åren 2024 och 2025 uppgår i gällande Mål & budget till 22,5 respektive 33,5 mnkr.

Från finansieringen erhålls då följande belopp, mnkr

Verksamhetsrama, mnkr:

2023	2024	2025	2026
542,3	563,2	574,2	586,7

Med oförändrade ramar för styrelsen och nämnderna dock med kompensation för löneökningar på befintlig personal och ökade kapitalkostnader blir kostnaderna följande, mnkr:

Oförändrade ramar för verksamheterna, mnkr:

2023	2024	2025	2026
542,3	587,7	619,1	638,3

Detta ger ett underskott mot resultatmålet på -24,5 mnkr 2024 ett underskott mot målet 2025 på -44,9 mnkr och ett underskott 2026 på -51,6 mnkr.

För en tydligare bild de ekonomiska förutsättningarna bör följande adderas till ovanstående, mnkr:

Nuvarande kostnadsnivå och uppräknig, mnkr:

	2024	2025	2026
Prognos underskott 2023	-25,2	-25,2	-25,2

Skattesats



En förändring av skattesatsen med 1 krona (1%) ger 2024 17,3 mnkr.

Kända större händelser som bör beaktas

Verksamheten startar i nya Ringgården under 2024. Sektor stöd och omsorgs ram ökar därmed med 13,0 mnkr enligt beslut i samband med mål & budget 2022 -2025.

Extern genomlysning av sektorerna med början på sektor stöd och omsorg.

Ekonomiska ramar

Planeringsramarna fastställs till följande:

Respektive nämnd tilldelas ramar enligt följande, se vidare bilaga 1.

Mnkr	2023	2024	2025	2026
Summa	542,3	587,7	619,1	638,3
Kommunstyrelsen	532,1	577,3	608,8	627,7
Myndighetsnämnd	0,3	0,3	0,3	0,3
Social myndighetsnämnd	0,3	0,3	0,3	0,3
Valnämnd	0,1	0,2	0,0	0,2
Revision	0,8	0,8	0,8	0,8
Överförmyndaren	1,3	1,3	1,3	1,3
RTÖG	7,4	7,5	7,6	7,7

Internränta:

Internräntan föreslås av SKR att vara 2,5 procent. Detta är en höjning med 1,25 procentenheter jämfört med 2023. Internräntan 2,5% ska användas vid samtliga planeringsår. Detta kompenseras sektorerna för i det centrala anslaget för kapitalkostnadsökningar.

Arbetsgivaravgifter (PO-pålägg):

PO-pålägget för 2023 uppgår till 44,53 %. Samma pålägg används vid budget 2024-2026. Inför 2023 höjdes PO- pålägget med 5,28% till följd av det nya pensionsavtalet.

Investeringsramar:

Mnkr	2024	2025	2026	2027	2028
	68,9	74,0	82,7	51,0	25,0

Målet ska vara att uppnå en jämnare investeringsnivå över åren.

Egenfinansiering av investeringar



Med ovanstående resultatmål hamnar resultatet för 2024 på -24,5 mnkr. Detta plus avskrivningarna ca 21,0 mnkr utgör det kassaflöde som kommunen kan egenfinansiera investeringar med, totalt -3,5 mnkr. Skillnaden mellan investeringarna och egenfinansieringen är nyupplåningsbehovet.



Inriktningsmål

... den resurseffektiva kommunen



Inriktningsmål

Valdemarsviks kommun ska ha en god ekonomisk hushållning genom att kommunens resurser ska användas effektivt och där de gör störst nytta, invånarnas skattemedel skall hanteras med stor försiktighet. För att kommunen skall kunna möta framtiden så krävs att kommunens verksamheter har en kostnadsutveckling under kontroll och att kommunen kan finansiera så stor andel av kommunens investeringar som möjligt med egna medel.

Målet är att kommunens ekonomi skall vara så god att den ger möjlighet till en skattesänkning.

... den öppna kommunen



Inriktningsmål

Grunden för kommunens tillväxt är att det befintliga näringslivet, entreprenörer och invånare som redan finns i kommunen har goda förutsättningar. Därför har befintliga näringsens förutsättningar högsta prioritet när det kommer till kommunens arbete. Vidare ska Valdemarsvik även aktivt arbeta för nyföretagande och att attrahera nya företag och investerare som vill satsa långsiktigt i kommunen. Fokus på kommunal service, kompetensförsörjning, integration, platsattraktivitet samt infrastruktur och hållbar utveckling lägger grunden för att näringslivet i kommunen ska kunna utvecklas och därmed ge förutsättningar för en hållbar tillväxt. De senaste årens dåliga trend i näringslivsrankingen måste vändas.

Framgångsrik samhällsutveckling bygger på samarbete mellan kommun, företag, föreningsliv och medborgare. Kommunens processer ska därför vara öppna och kommunen ska inbjuda till dialog och delaktighet. Ledorden skall vara öppenhet och transparens.

... den hälsosamma kommunen



Inriktningsmål

God hälsa är en grundläggande förutsättning för människors möjlighet att nå sin fulla potential och att bidra till samhällets utveckling. Hälsan påverkas av en stor mängd faktorer, både individuellt och i samhället. Valdemarsviks kommuns prioritet är därför att arbeta med de faktorer som är möjliga för kommunen att påverka genom utveckling av folkhälsoarbete och av nära vård, såväl själva, som tillsammans med regionen. Målet för Valdemarsviks kommun är att det ska finnas bra och anpassade bostäder och ett bra utbud av sociala aktiviteter. Det lokala föreningslivet spelar här en stor roll. De insatser som kommunen ger till de människor som är i behov av samhällets stöd ska stödja den enskildes möjlighet till frihet, ansvarstagande och delaktighet.



... den miljökloka kommunen



Inriktningsmål

Miljö/klimatfrågan har under de senaste åren utkristalerats som en av vår tids stora ödesfrågor. Utsläppen av växthusgaser fortsätter att stiga och som följd riskerar vi att nå en global uppvärmning. Varje kommun och organisation måste bidra med det som är möjligt för att vända utvecklingen. Det innebär att Valdemarsviks kommun, både som organisation och som samhällsaktör ska bidra till minskat koldioxidutsläpp genom att ge förutsättningar för medarbetare och medborgare att göra kloka val.

En avgörande tillgång för kommunen är det varierande naturlandskapet med såväl skog, odlings- och beteslandskap samt sjöar och hav. Odling och beteslandskapets betydelse för bevarande av den biologiska mångfalden bör beaktas och värnas.

De gröna näringarna har en nyckelroll både för vår miljö, livsmedelsförsörjning och omställningen till ett hållbarare samhälle.

.

.

... den framgångsrika lärandekommunen



Inriktningsmål

En avgörande faktor för attraktiv kommun är tillgången till bra förskolor och skolor. Valdemarsvik ska vara en kommun med goda skolresultat som ger eleverna möjlighet till vidare utbildning och arbete. Insatser inom ramen för vuxenutbildningen med syfte att ge varje människa möjligheten till en meningsfull sysselsättning och friheten i egen försörjning.

Valdemarsviks kommun har historiskt tagit ett stort ansvar när det gäller mottagande av nyanlända. Här finns fortsatt stora utmaningar med integrationen och att få människor i egen försörjning. Därför behöver vi rikta fokus mot ett fortsatt integreringsarbete och med att hitta en matchning mot kommunens och näringslivets kompetensbehov. Valdemarsviks kommun skall ta ansvar för sin tilldelade andel av nyanlända men fokusera på arbetet att integrera de som redan finns här.

... den moderna kommunen



Inriktningsmål

Den viktigaste resursen för att kommunen ska hålla en god kvalitet i verksamheten är kommunens medarbetare. Valdemarsviks kommun ska vara en arbetsgivare där samtliga medarbetare kan trivas, känna att de blir lyssnade på och känna att de har meningsfulla arbetsuppgifter och bidrar till kommunens utveckling. Valdemarsviks kommun ska vara en jämställd arbetsgivare. I Valdemarsviks kommun ska det inte spela någon roll vilket kön du



har eller andra olikheter, alla skall behandlas lika. En avgörande fråga för detta är att kommunen präglas av ett gott chefs- och ledarskap. Det innebär både att de chefer som verkar i kommunen har rätt kompetens, men också rätt förutsättningar för att kunna utföra sitt uppdrag.

Prioriterade uppdrag

Utifrån de övergripande målen ovan gav kommunfullmäktige kommunstyrelsen, sociala myndighetsnämnden och miljö- och byggnämnden prioriterade uppdrag för år 2023. Dessa uppdrag är delvis sektorsövergripande.

Alla inriktningsmål är viktiga och skall arbetas mot i den ordinarie verksamheten.

Men särskild prioritet skall läggas på ett antal uppdrag per år. Uppdragen kan komma att gälla även kommande år beroende på uppfyllelsen.

För år 2023 skall särskild vikt läggas vid följande fyra områden samt tillhörande uppdrag:

Resultatmålen i skolan.

Inom skolområdet måste andelen som lämnar grundskolan med godkända betyg och behörighet till gymnasiet öka.

Uppdrag: Ta fram och implementera förslag för att förbättra skolresultaten.

Ökad inflyttning och möjlighet till byggnation

Ett viktigt fokusområde är kommunens befolkningsutveckling. De prognoser kommunen har tagit fram visar på en minskande befolkning de kommande åren. En stor del av kommunens intäkter kommer av skatteintäkter som genereras av våra invånare. Genom att ha en offensiv strategi för att få nya människor att flytta hit genom att bland annat erbjuda attraktiva tomter, anpassade boenden, mm så skapas incitament för människor att flytta in i kommunen.

Det nya läget att allt fler kommer att kunna jobba mer på distans ger möjligheten för fler att bo utanför städerna. Det finns nu också en tilltagande utflyttning från städerna.

Urbaniseringen har om inte stoppats så i alla fall bromsats upp.

Runt centralorten Valdemarsvik finns ett flertal attraktiva områden som snarast bör utredas för framtida exploatering. Även skärgårdsnära områden bör beredas för att möjliggöra framtida byggnation.

En annan viktig faktor för inflyttning är den planerade utbyggnaden av E22 förbi Söderköping som sannolikt kommer att leda till en ökad attraktivitet för bostäder i hela kommunen, men särskilt i kommunens norra delar. Det är av stor vikt att kommunen är förberedd på detta genom ett aktivt arbete att skapa möjligheter till byggnation.

Uppdrag: Prioritera framtagandet av detaljplaner som möjliggör ny bostadsbyggnation. Ta fram Planeringsstrategin för att aktualisera kommunens översiktsplan (ÖP)

Miljö och Klimatåtgärder

Miljö/klimatfrågan är en av vår tids stora ödesfrågor. Alla behöver bidra till att bromsa klimatförändringarna både enskilda och organisationer.

Uppdrag: Stimulera åtgärder som underlättar för kommuninvånarna att tänka och agera miljöklokt. Jobba med miljö/klimatåtgärder inom den kommunala organisationen.

Öppenhet och service

Valdemarsviks kommun ska erbjuda en god service för medborgare, föreningar och näringsliv. Kommunens tillgänglighet och service är även något näringslivet ofta nämner som



viktig utvecklingsfråga. Samtliga verksamheter skall aktivt arbeta med att utveckla tillgänglighet, service, information och dialog med kommunens medborgare och näringsliv. Det är av största vikt att företagare erbjuds förutsättningar att bedriva sin näring med minsta möjliga friktion. Kommunen skall vara ett stöd och finnas där för att hjälpa våra företagare att bedriva sin verksamhet och att utvecklas. Växande företag ger ytterligare näring till alla invånare.

Nya företagsetableringar skall uppmuntras och det skall ges förutsättningar till all form av näringsliv.

Uppdrag: aktivt arbeta med att utveckla tillgänglighet, bemötande, service, information till och dialog med kommunens invånare och näringsliv.



Budgetförutsättningar 2024
Ekonomiska beräkningar
Ramar 2024-2026 Mnr

Senaste prognos och 7630 invånare
och -40 per år

Bilaga 1

2023-04-13

	Bokslut 2022	Budget 2023	Prognos 2023	Ram 2024	Ram 2025	Ram 2026
Skatteintäkter C 23:07	-553,7	-555,9	-558,1	-574,2	-584,0	-597,5
Årets resultat 0,0% mål	10,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pensionsutbetalningar enligt äldre ordning	10,8	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4
Ökning semesterlöneskuld	-0,8					
Internränta	-4,2	-6,3	-6,3	-10,6	-12,6	-12,6
Finansnetto	0,9	5,0	5,0	6,5	8,0	9,0
Övrig finansiering	4,6	0,5	0,5	0,7		
Summa finansiering	-532,2	-542,3	-544,5	-563,2	-574,2	-586,7
Barn, Utbildning och Arbetsmarknad	182,2	189,8	189,8	193,1	195,4	195,4
Stöd och Omsorg	249,1	240,7	256,7	256,1	257,7	257,7
Service och samhällsbyggnad	81,4	79,1	88,3	81,2	82,6	82,6
Politiska org	3,3	3,1	3,1	3,2	3,2	3,2
Överförmyndare	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Valnämnd	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
Revisorerna	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Räddningstjänsten Östra Götaland	7,1	7,4	7,4	7,5	7,6	7,7
Kommunstyrelsens reserv		4,7	4,7	4,0	4,0	4,0
Summa verksamheterna	525,0	526,9	552,1	547,4	552,6	552,9
Ökade kapitalkostnader	0,0	4,5	4,5	9,8	20,3	22,8
Ökade kapitalkostnader -23				4,5	4,5	4,5
Löneökningsspott		10,9	10,9	15,1	30,8	47,2
Löneökningsspott -23				10,9	10,9	10,9
Summa driftram	525,0	542,3	567,5	587,7	619,1	638,3
Årets resultat	-17,4	0,0	23,0	24,5	44,9	51,6



(2)

KS-SA.2023.5

Ekonomisk uppföljning 2023

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad
Sven Stengard
Ekonomichef
Tel: 0123-191 24
E-post: sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Ekonomisk uppföljning 2023, Mars

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Månadsuppföljning per den 31/3 – 23 godkänns.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade om mål och budget 2023 – 2025, 2022-12-12, § 213. Årets resultat för 2023 budgeterades till 0. Detta innebär att utrymmet under året för tilläggsanslag och eller underskott på driftbudgeten är kraftigt begränsat om det inte möts av överskott på andra verksamheter. Föreliggande prognos pekar mot ett resultat på -23,0 (-18,3) mnkr. Försämringarna finns inom sektor Service & samhällsbyggnad och Stöd & omsorg. Kommunstyrelsen har under årets första månader beslutat om ett antal åtgärder för att hålla budgeten i balans. På längre sikt med blicken mot 2024 fordras ytterligare åtgärder.

Prognos driftbudget, Mnkr:

Tkr	Budget	Prognos	Avvikelse
Verksamheterna	-522,2	-547,4	-25,2
Finansiering	522,2	524,4	+2,2
Summa (årets resultat)	0,0	-23,0	-23,0

Prognos investeringsbudget, Mnkr:

Tkr	Budget	Prognos	Avvikelse
Investeringar	115,0	115,0	0,0

Inför mars månads uppföljning har ingen större genomgång skett av investeringsbudgeten. Anslagen förväntas förbrukas till sin helhet. Totalanslaget förväntas öka från 95,7 mnkr till 115,0 mnkr efter kommunstyrelsens förslag till ombudgeteringar och förslag till ökad budget för VA- och renhållningsverksamheten som behandlas på KSAU 2023-04-19.



Ärendebeskrivning

Driftbudgetens verksamheter

Mnkr, netto	Budget	Utfall 31/3	Prognos avvikelse
Service och samhällsbyggnad	79,1	17,1	-9,2
Stöd och omsorg	240,7	67,6	-16,0
Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur	189,8	47,0	0,0
Räddningstjänst Östra Götaland	7,4	2,4	0,0
Politisk organisation	5,2	1,6	0,0
Summa verksamheterna	522,2	135,7	-25,2

Service och Samhällsbyggnad

Inom de delar av sektorn som tidigare tillhörde Service och administration och staben prognostiseras ett noll resultat. Verksamheterna höll även budget under 2022.

Skolskjuts och färdtjänst beräknar ett underskott på 0,9 mnkr.

Inom gatukontoret beräknas underskottet till -3,6 mnkr, bland annat beroende på ökade kostnader för vinterväghållning.

Inom fastighetskontorets verksamhetsområde beräknas underskottet till -4,6 mnkr. Detta är till stora delar kopplat till underskott inom lokalbanken. Den del som avser Ringgården (1,6 mnkr) upphör efter 2023. Även Strömsvik genererar underskott då fastighetskontoret står för hyran som ej fördelas ut till verksamheterna i huset. Därtill kommer nya oförutsedda kostnader från Böta Kvarn på närmare 0,7 mnkr.

Stöd och omsorg

Året kommer att präglas av den ekonomiska situation sektorn befinner sig i. Detta kommer innebära begränsningar och utmaningar när det gäller resurser, kompetensutveckling, rekrytering mm. En del åtgärder är redan vidtagna.

Rekrytering av enhetschefer har inletts. Planeringen av semestrar och rekrytering av sommarvikarier är i full gång.

Arbetet med Ringgården fortsätter enligt plan. Planeringen för ny korttidsverksamhet fortgår.

Hälso-och sjukvård: Hysjuksköterskor var inhyrda under januari, februari och mars vilket genererar underskott i budgeten.

Äldreomsorg: Prognos för hemtjänst är att deras bemannade timmar kommer att hålla i sig på en lika hög nivå som föregående år. Detta gör tillsammans med ökad inflation och fortsatta höga resekostnader att budgeten överskrids. Äldreboendena har fortsatt hög bemanning dygnet runt



utifrån omvandling till demensplatser. Extra personal har fått sätta in i ett antal ärenden pga. ökade behov. Detta genererar underskott i budgeten. *Stöd vid funktionsnedsättning:* Antalet placeringar är konstant men det individuella behovet har ökat vilket genererar ökade kostnader och negativt resultat i budgeten.

IFO: Kostnaden för vissa placeringar har ökat och hyrpersonal har varit anlitade under jan-mars. Detta ger negativt utslag i budgeten.

Åtgärder med anledning av det ekonomiska läget:

För hela sektorn gäller:

Organisationsöversyn

Vakansprövning

Kraftigt prioritera utbildningsinsatser

För Äldreomsorgen gäller:

Se över bemanningen

Se över restiden inom hemtjänsten

Se över situationen kring vak vid livets slutskede

För hälso-och sjukvården gäller:

Minska hyrpersonal inom hälso- och sjukvården

För IFO gäller:

Fortsatt fokus på förebyggande arbete inom IFO

Se över möjlighet till ökad andel förenklad handläggning

Avveckla hyrpersonal

För SF gäller:

Fortsatt översyn LSS

Minska planeringstiden inom SF

Övrigt:

Lämnat plan för konkurrensutsättning, drift av Ringgården

Identifierat möjliga verksamheter att konkurrensutsätta.

Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur

Budgeten för hela sektorn ger ett utfall på 25% efter första tre månaderna. Utifrån genomförda uppföljningar så är prognosen att sektorn kommer att vara i balans.

Sektorns arbetar intensivt med att nå budget i balans.

Ett omfattande analysarbete gällande kostnader har inletts inom förskolan och grundskolan. Syftet med den genomlysningen är att se att medel finns för täcka grundbemanning men också för elever i behov av särskilt stöd. Ett arbete har också inletts med att konterade på rätt aktivitet för att bättre följa upp kostnadsutvecklingen inom verksamheten.



Förskola & Grundskola: Eventuella omjusteringar inom verksamhet förskola och grundskola kan komma att ske.

Gymnasieskola: Gymnasieskolan är svår att beräkna då den bygger på elevernas val av gymnasieutbildning till hösten 2023.

Övriga verksamheter: kommer prognostiserat ha en budget i balans.

Räddningstjänst, politisk organisation och valnämnd

Inom rubricerade verksamheter prognostiseras ett nollresultat.

Verksamheterna höll även budget 2022. Ett undantag fanns hon valnämnden men för innevarande år har denna nämnd ingen verksamhet.

Finansförvaltningen

Senaste skatteunderlagsprognosen baserad på SKR:s cirkulär 23:07, pekar på en svag ökning jämfört med budget på +2,2 mnkr. Övriga poster torde följa budget.

Kommunens likviditet har under det senaste året minskat kraftigt. Detta har varit medvetet för att begränsa kommunens kostnader för upplånat kapital.

Ett behov av nyupplåning på 15 mnkr uppstod därför den 24 mars.

Kommunens totala upplåning ökade då från 228,3 mnkr till 243,3 mkr.

Investeringar

Ingen detaljerad uppföljning har gjorts inför februari månads uppföljning.

Anslagen förväntas förbrukas i sin helhet. I samband med årsredovisningen kommer ärende om ombudgeteringar från 2022 till 2023. Detta kan innebära att innevarande års budget utökas med delar av beslutade projekt i 2022 års budget som av olika anledningar blivit försenade.

Övergripande åtgärder, genomlysningar

Resultatet och verksamhetsnivåerna påverkar förutsättningarna för framtiden och det kommande budgetarbetet. Därför påbörjas nu de prioriterade genomlysningarna av verksamheterna. I ett första steg genomlysas sektor Stöd och omsorg. Genomlysningarna genomförs av extern uppdragstagare.

Kommunstyrelsen beslutade 2023-01-16, § 13 om ett antal åtgärder för att nå ekonomi i balans:

- Anpassa verksamheten utefter givna ramar
- Ge förslag till strukturella åtgärder
- Anställningsstopp
- Vakansprövning

Vid sitt sammanträde 2023-02-12, § 22 beslutade kommunstyrelsen:

- Att en budgetprognos för 2023 redovisas 2023-03-13
- Fortsatt arbete med anpassning av verksamheterna med rapport 2023-03-13
- Till varje utskottssammanträde ska en skriftlig ekonomisk rapport med åtgärdsförslag vid befarat underskott.

Vid sitt sammanträden 2023-04-11 fick kommunstyrelsen information om:



- Konkurrensutsättning av lokalvårdsverksamheten
- Uppdrag att identifiera verksamheter lämpliga för konkurrensutsättning.

Prognosen pekar mot ett resultat på -23,0 mnkr för innevarande år. Detta är ett mycket svagt resultat. Det budgeterade resultatet uppgick till 0. Om inte resultatprognosen förbättras under året innebär detta att en större del av investeringarna måste finansieras via nyupplåning än planerat. Förvaltningen återkommer med prognoser för kassaflödet i samband med apriluppföljningen då den första större uppföljningen av investeringsbudgeten sker. I övrigt handlar det om att arbeta både på kort och lång sikt för att åter få en ekonomi i balans och god ekonomisk hushållning i kommunen.

I SKR:s senaste cirkulär kring budgetförutsättningarna pekar prognoserna för 2023 mot att det skulle kunna vara möjligt att disponera ur kommunens resultatutjämningsreserv under innevarande år. Detta skulle då innebära att det negativa resultatet inte i sin helhet eller till delar behöver återställas. I apriluppföljningen och delårsbokslutet får detta utvecklas vidare.

Beslutsunderlag

Rullande månadsuppföljning, mars 2023

Beslutet skickas till

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

Sven Stengard
Ekonomichef

Rullande månadsuppföljning, Mars 2023

TKR	Text	April-22 - Mars -23	April -21 - Mars -22	Diff
SLAG				
30	FÖRSÄLJNINGSENTÄKTER	-19 079	-18 338	741
31	TAXOR O AVGIFTER	-47 209	-51 463	-4 255
34	HYROR OCH ARRENDEN	-29 900	-31 352	-1 452
35	BIDRAG	-63 654	-73 734	-10 081
36	FÖRS AV VERKSAMH O ENTREP	-25 852	-24 726	1 126
38	FSG ANL.T-G. DIV PER.KTO	-60	-450	-390
39	ÖVRIGA INTÄKTER	-645	-462	183
40	INKÖP ANLTILLG, FIN. OMS.	818	731	-87
41	INKÖP ANL. O UNDERH.MAT.	444	-17	-461
43	OMKÖP AV EL, VA O GAS....	2	37	35
45	BIDRAG-TRANSFERERING	9 159	9 961	802
46	KÖP AV HUVUDVERKSAMHET	139 946	120 379	-19 567
50	LÖNER ARBETAD TID	231 324	223 416	-7 907
51	LÖNER EJ ARB TID	40 704	39 830	-874
53	ANDRA ERSÄTTNINGAR	0	11	11
55	KOSTNADERSÄTTNINGAR	2 361	1 960	-401
56	SOC AVG ENL LAG-AVTAL	86 652	82 611	-4 041
57	PENSIONS KOSTNADER	18 814	16 858	-1 956
60	LOKAL-MARKHYROR,FASTIGHS	31 674	31 328	-347
61	FAST.KOSTN. O FAST.ENTREP	10 472	11 145	673
62	BRÄNSLE,ENERGI O VATTEN	15 828	16 352	524
63	HYRA/LEASING ANL.TILLG.	4 055	5 121	1 066
64	FÖRBRUKNINGSSINV O MATER	19 556	18 924	-632
65	KONTORSMAT O TRYCKS	557	1 069	512
66	REP UNDERHÅLL MASKIN INVE	5 416	4 744	-671
68	TELE- DATAKOM POSTBEFORDR	2 736	2 546	-190
69	KOSTN.FÖR TRANSPORTMEDEL	5 440	6 094	654
70	TRANSPORTER O RESOR	10 181	13 881	3 700
71	REPRESENTATION	1 261	336	-925
72	ANNONSER, REKLAM, INFORM	609	578	-31
73	FÖRSÄKR.PREM.O RISKKOSTN.	4 181	5 052	871
74	ÖVRIGA FRÄMMANDE TJÄNSTER	52 299	44 245	-8 054
75	TILLF. INHYRD PERSONAL	6 931	6 199	-732
76	DIVERSE KOSTNADER	5 513	3 660	-1 854
78	REALISATIONSFÖRL./PER.KTO	0	1	1
79	AVSKRIVNINGAR	18 733	23 704	4 971
82	BIDR.UTJ.SYSTEM/G.STATSB.	-1 100	-5 573	-4 474
84	FINANSIELLA INTÄKTER	-39	-11	28
85	FINANSIELLA KOSTNADER	184	179	-5
Totaler		538 310	484 824	-53 486
	Intäkter	-186 399	-200 526	-14 128
	Personalkostnader	379 854	364 686	-15 168



Service & Samhällsbyggnad

Månadsuppföljning, Mars 2023



Sektor Service och Samhällsbyggnad

Sammanfattning

Service & Samhällsbyggnad är en relativt nyutformad sektor som leds av kommundirektören. Sektorn består av flera delar varav "gamla" service och administration samt staben utgör en mer central administrativ del. De övriga verksamheterna kommer från före detta sektor samhällsbyggnad och består av gatukontoret, fastighetskontoret, miljö och samhällsbyggnad. För de två sistnämnda har kommunen gemensamt kontor med Söderköpings kommun. Därutöver finns de två avgiftsfinansierade verksamheterna: Vatten och Avlopp samt Renhållning.

Ekonomi

Driftbudget

Verksamheterna som ryms inom "gamla" service & administration samt staben prognostiserar samtliga ett nollresultat. Inga oväntade kostnader eller kostnadsökningar har uppkommit under årets tre första månader och bemanningssituationen har varit stabil.

För skolskjutsar och färdtjänst prognostiseras ett underskott med -0,9 mnkr, gatukontoret -3,7 och fastighetskontoret -4,6 mnkr samt VA-verksamheten -1,6 mnkr.

Nedan följer en mer detaljerad beskrivning av avvikelserna.

- Gata prognos: 20 778 tkr:
 - Beräknad högre kostnad på vinterväghållning med ca 300 tkr,
 - Reparation/Service (värmepump) ishallen: ca 130 tkr
 - Trafikbelysning 2023: plus ca 150 tkr
 - Små poster: ca 80 tkr (Provia, överskott på Skogsvård, reparation av en brygga)
 - besparing på ca - 315 tkr (ÖstlundsEI) i 2023
 - högre avskrivningar på ca 750 tkr. Gata bör få ersättning i form av budgettillägg som täcker hela beloppet.
- Ledning och Administration (samma budget punkt med Gata) prognos: 3 400 tkr
 - Högre lönekostnader, ca 250 tkr jämförd med 2020. Det är säkert att en viss del av Annette Källmans lön ska bokas på olika projekt/verksamheter. Vet ej hur mycket av hennes lön ska vara kvar på Ledning och Administration. Vi räknar 100% av hennes lön i prognosen!
 - I år har vi inte timlöner som förra året hamnade på driften i form av en intäkt på ca 200 tkr.
- Fastighet prognos: 6 600 tkr (Ingen budget än. Vi utgår från resultat 2022 och plan 2023)
 - Lokalbanken hamnar på ca 4 230 tkr
 - Nya oförutsedda kostnader från Böta Kvarn som avser indexuppräknings även för 2020 och 2021. Den för 2022 har redan kommit. Den nya summan hamnar på ca 653 tkr.
 - Besparing jämförd med 2022: inga kostnader för OVK på ca - 289 tkr.
 - Vattenskada Ringarums skola: beräknad kostnad på ca 250 tkr
 - 93 tkr överskott på vattenskadorna 2022 som vi inte har i år.

- 159 högre kostnader på Lokalbanken jämförd med 2022

- Miljö: enligt budget
- Plan och Bygg: enligt budget
- Ledning och Administration:
- VA: beräknad underskott på ca 1 600 tkr.

- Upp till 1 900 tkr kan vi täcka med överskottet från tidigare år.

- Renhållning: enligt budget (vet inte om det blir en taxeförhöjning i år eller inte. Viktigt för prognosen)
- Skolskjuts och Färdtjänst prognos: 15,4 tkr (-0,9 tkr)

- enligt budget och prognos från Östgötatrafiken. Det är fortfarande för tidigt att beräkna en ny prognos.

Verksamhet	Budget	Utfall jan-	Prognos/avvikelse
Övergripande	0,9	0,0	0
Avgifter, bidrag och sporthallar	2,7	0,3	0
Kost och städ	0,5	0,2	0
Ekonomi, kansli	10,3	3,1	0
Personalenhet	8,8	2,1	0
IT-enhet	5,0	1,7	0
Näringsliv, kommunikation, turism	1,2	0,3	0
Skärgård, folkhälsa, säkerhet	3,2	1,5	0
Ledning	3,1	0,6	0
Skolskjutsar och färdtjänst	14,5	5,4	-0,9
Gator, parker och idrottsanläggningar	20,5	4,0	-3,7
Fastighet	2,0	-2,3	-4,6
Miljö	2,2	0,2	0
Samhällsplanering och tillsyn	4,2	1,0	0
Summa skattefinansierat	79,1	18,1	9,2
Vatten och avlopp	0,0	-0,9	-1,6
Renhållning	0,0	-0,8	0
Summa tkr	79,1	16,4	-10,8

Investeringsbudget

Investeringsbudgeten följs upp mer detaljerat i apriluppföljningen. En utökning av budgeten har äskats dels via ombudgeteringarna och dels via ett särskilt ärende kring VA- och Renhållningsverksamheten.spri

Avvikelser i mål och verksamhet samt större händelser

För verksamheterna som ryms inom "gamla" staben och service & administration ryms prognostiseras inga avvikelser i mål och verksamheterna. Några större händelser som påverkar mål eller ekonomi finns inte heller att redovisa för årets tre första månader

Åtgärder

I bilaga i presenteras en sammanställning över möjliga besparingar inom gata & fastighet.

Bilagor

Bilaga 1: Besparingar gata & fastighet Sammanställning 23-04-14

Bilaga 1

Gatu- & Fastighetskontoret

Sammanställning med förslag till besparingar

Nr	Beskrivning	Besparing per år		Besparing 2023	Besparing 2024	Kommentar
		Datum	Uppskattat	Belopp tkr	Belopp tkr	
1	Hyraesintäkter Kommunhuset Strömsvik	24-01-01	2000 tkr	0 kr	2000 tkr	Bashyra 2023: 1 926 989kr som fördelas ut på alla verksamheter i Strömsvik
2	AME: Sluta beställa arbeten av AME	23-06-30	600 tkr	300 tkr	600 tkr	Konsekvenser: Tätorstnära slyröjning, skogsvård, skötsel bänkar mm upphör.
3	HVO-bränsle enligt miljöledningssystem	24-01-01	100 tkr	40 tkr	100 tkr	Använda vanlig diesel. Miljökonsekvens. HVO-priset är väldigt rörligt. Dagspriser. Hyra container sägs upp från 2024 01 01
4	Extra resurser park	23-06-01	300 tkr	300 tkr	300 tkr	Redan infört. Konsekvens, försämrad städning samt parkskötsel.
5	Sommarblommor	24-01-01	300 tkr	0 kr	300 tkr	Redan inköpt för 2023, men kan upphöra från 2024.
6	Hamnvårdskap Fyrudden	23-06-01		0 kr	0 kr	Beror på anbud. Anbud från 0 kronor och uppåt förbättrar resultat med samma summa /år.
7	Vårdskap Ämtö	23-05-01	200 tkr	200 tkr	0 kr	Anbud från 0 kronor ger att besparingsresultat på minst 200 tkr. Inga anbud så stängs anläggningen. Besparing kvarstår.
8	Ta betalt av andra verksamheter	23-06-30	50 tkr	50 tkr	100 tkr	fastighetskontoret hjälper idag verksamheter med frågor mm, där kommunen hyr av privata hyresvärdar. Internfakturerering bör ske.
9	Försäljningsuppdrag fastigheter	05-07-15		0 kr	0 kr	Pågår. Försäljningsuppdrag för Ängvägen 3-5 samt 7 kommer för beslut inom kort
11	Hyressättning för nyttjande av Grännäs friluftsområde inkl. Idrottsplatsen.	24-01-01		0 tkr	0 kr	Ekonomisk konsekvens samt nyttjandegrad för föreningar ej utredd.
12	Genomgång av avtal, arrenden mm	23-01-01		30 tkr	0 kr	Pågår. Avtal/arrende mm sägs ev upp för villkorsändringar, höjning av intäkter mm. Löpande.
13					0 kr	
Summa			3550 tkr	920 tk	3400 tkr	
			Uppskattat	Godkänt	Fakturerat	



(3)

KS-SA.2023.46 040

Investeringsbudget för VA och Renhållning 2023

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Sven Stengard

Ekonomichef

Tel: 0123-191 24

E-post: sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Investeringar VA och Renhållning 2023

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

Investeringsbudgeten för 2023 utökas med 6,0 mnkr avseende VA-verksamheten och 1,2 mnkr avseende Renhållningsverksamheten.

Finansiering sker genom minskning av kommunens rörelsekapital.

Ärendebeskrivning

Under budgetprocessen inför 2023 års budget saknade kommunen tillfälligt kompetens att bedöma och analysera konsekvenserna av investeringar i VA-verksamheten och Renhållningsverksamheten. Investeringsbudgeten blev ovanligt låg för de båda verksamheterna innevarande år. För VA-verksamheten sattes den till 0 mnkr och för Renhållningsverksamheten till 0,3 mnkr.

Nu när ny ledning för verksamheten är på plats konstateras det att investeringsbudgeten för de båda verksamheterna bör utökas innevarande år.

För VA-verksamhetens del handlar det om 6,0 mnkr och för Renhållningen 1,2 mnkr.

Investeringsbehov VA-verksamheten 2023

Investeringar i VA-nät förnyelse *1,0 mnkr*
Enligt sanerings- och investeringsplan.

Skeppsgården *1,0 mnkr*
Utredning samt utökning av dricksvattenförsörjningen i Skeppsgården.

Reinvesteringar *4,0 mnkr*
Reinvesteringar i anläggningar och pumpstationer.

Investeringsbehov Renhållningsverksamheten 2023

Återbruk *0,5 mkr*
Byggnad av inlämningsstation.



Återvinningsstationer

0,7 mnkr

Övertagande av ÅVS'er avseende nio stycken stationer och inköp av containrar samt upphandlingar.

Ekonomiska konsekvenser

En utökning av investeringsbudgeten minskar kommunens rörelsekapital och belastar likviditeten. I samband med apriluppföljningen och delårsbokslutet när investeringsplanen för innevarande år följs upp görs nya likviditets- och upplåningsplaner.

Beslutet skickas till

<Här skrivs till vilka som det slutliga beslutet ska skickas>
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

Therese Klingstedt
Va- och renhållningschef

Sven Stengard
Ekonomichef



(4)

KS-TEK.2023.56

Fastighetsnära insamling inför upphandling av avfallsinsamling

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad
Therese Klingstedt
VA/Renhållningschef
Tel: 0123-12899
E-post: therese.klingstedt@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Fastighetsnära insamling inför upphandling av avfallsinsamling

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige beslutar att införa fastighetsnära insamling av förpackning med flerfackskärl från småhus.

Kommunfullmäktige delegerar till kommunstyrelsen att fatta beslut om vilket fastighetsnära insamlingsystem som ska införas.

Sammanfattning

Under 2021 blev regeringens utredning (M2021/02118) *En förbättrad förpackningsinsamling - Nya roller för kommuner och producenter* färdig. Utredningens förslag har förverkligats genom propositionen Ordning och reda på avfallet och ändringar i förordning om producentansvar för förpackningar. Som del de nya reglerna har regeringen givit Naturvårdsverket i uppdrag att följa utvecklingen av förordningen och dess tillämpning.

De nya bestämmelserna innebär att kommunerna tar över det operationella ansvaret för insamlingen av hushållens förpackningsavfall, och för information till hushållen om förebyggande och sortering av förpackningsavfall. I producentansvaret ligger att producenterna ska stå för kostnaderna för en effektiv insamling och behandling av förpackningsavfallet. I och med att kommunerna nu ges ansvar för insamlingen av hushållens förpackningsavfall regleras också att kommunerna ska få ersättning för sitt insamlingsarbete. Naturvårdsverket kommer att ta fram föreskrifter med beräkningsgrunderna.

Bestämmelserna innebär vidare att kommunerna senast år 2027 ska samla in hushållens förpackningar fastighetsnära. Idag sköts insamlingen av förpackningar inte av kommunerna utan av producenterna. Valdemarsvik kommuns renhållningskollektiv samlar in två fraktioner (restavfall och matavfall) fastighetsnära från småhus medan övriga fraktioner samlas in vid återvinningscentraler och återvinningsstationer

Ärendebeskrivning

Det fastighetsnära insamlingsystem som kommunen idag driver för insamling av restavfall och matavfall behöver bytas ut till ett system som möter kraven om fastighetsnära insamling för förpackningar. Det system som



förvaltningen ser mest lämpligt för insamling från småhus är insamling med flerfackkärl för både kommunalt avfall (tre fraktioner) och förpackningar (fem fraktioner). Ett byte av insamlingssystem innebär att nya kärl ska ställas ut och att de fordon som tömmer kärlen ska bytas ut.

Fordon till nya entreprenader bör normalt sett beställas ca ett år innan entreprenadstart. Till följd av pandemin och kriget i Ukraina är leveranstiderna för nya fordon idag närmare 18 månader.

Då upphandlingsförfarandet i sig tar ca 6 månader stängs fönstret för systembyte redan under 2024. Beslut under 2023 innebär systembyte 2025.

Att vänta tills nästa fönster för systembyte skulle innebära att kravet att kommunerna senast 2027 ska samla in hushållens förpackningar fastighetsnära inte skulle uppfyllas gällande småhus i Valdemarsvik. Att byta ut och implementera ett nytt insamlingssystem är en praktisk och ekonomisk utmaning liksom en stor möjlighet att på ett mycket konkret sätt höja den kommunala servicenivån. Minskat behov av återvinningsstationer underlättar fysisk planering och minskar nedskräpningen.

Att göra det lättare för hushållen att sortera ökar materialåtervinningen och minskar förbränningen av avfall vilket minskar avfallets negativa klimatpåverkan. Minskat behov av återvinningsstationer minskar nedskräpningen.

Ekonomiska konsekvenser

I och med att producentansvaret bibehålls och producenternas finansiella ansvar förstärks ska producenterna stå för kostnaderna för insamlingen och behandlingen av förpackningsavfallet. Kommunerna ska ersättas för sina kostnader av producenterna. Ersättningen kommer att bestämmas utifrån föreskrifter som Naturvårdsverket kommer att meddela. Den ersättning som en kommun får för hanteringen av förpackningsavfallet från producentansvarsorganisationerna ska räknas av från renhållningsavgiften.

Nedan beskrivs ekonomiska konsekvenser för olika verksamheter inom Valdemarsvik kommun. Konsekvenser avseende kommunikationsinsatser gäller för Valdemarsvik kommun.

- Kommunala verksamheter som verkar i småhus – Positiva konsekvenser. Lägre avfallshanteringskostnader i det fall att de har fastighetsnära insamling av förpackningar idag.
- Miljötillsyn – Positiva konsekvenser. Minskad nedskräpning och minskat behov av återvinningsstationer bör leda till lägre behov av tillsyn.
- Gaturenhållning – Positiva konsekvenser. Minskad nedskräpning bör leda till lägre kostnader. Snöröjning påverkas inte då småhusen redan har kärl, och därmed snöröjning av dessa, idag.



- Samhällsplanering – Positiva konsekvenser. Minskat behov av planering av återvinningsstationer bör underlätta planering och leda till förbättrad exploaterings ekonomi.
- Kommunikation – Negativa konsekvenser. Systembyte innebär behov av extra kommunikationsinsatser.
- Varumärke – Positiva konsekvenser. Bättre service och miljöprofil.

Försök undvika förkortningar så mycket som möjligt. Något som är vedertaget för dig och mig är inte det nödvändigtvis för alla.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor Service och Samhällsbyggnad 2023-03-29

Beslutet skickas till

Tekniska chefen
VA/Renhållningschefen
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

Therese Klingstedt
VA/Renhållningschef



(5)

KS-TEK.2023.67

Renhållningstaxa 2023

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



(6)

KS-TEK.2023.22

Remiss - Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad
Kristina Hörnqvist
Arbetsledare/projektledare
Tel: 0123-191 53
E-post: kristina.hornqvist@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Remiss - Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen lämnar följande yttrande till Region Östergötland.

Paragrafen justeras omedelbart.

Kommenterar

Valdemarsviks kommun ser mycket positivt på att en målbild för busstrafiken tagits fram. Dokumentet ger en tydlig bild av länets olika förutsättningar för en utveckling av busstrafiken.

Det pekar också tydligt på kommunernas roll i arbetet mot målbildens intentioner, att det är ett gemensamt arbete att utföra. Arbeta utifrån våra exploateringsplaner och andra planer som t ex ÖP är starkt bidragande till att nå intentionerna i målbilden.

Dokumentet ger en tydlig förklaring av nuläge, förutsättningar och målbild i den kategorisering som gjorts av resenärstyper och klassificering i planering och trafiksystem.

Att dokumentet särskilt också nämner gymnasiependlingen är mycket positivt för utvecklingen i en liten kommun. Tillsammans med länsöverskridande busstrafik mot söder för Valdemarsviks del, ser vi en möjlig förbättring av kompetensförsörjningen i kommunen. Men även en ökad pendlingsmöjlighet till exempelvis Åtvidaberg kan bidra till detta.

I dokumentet bedöms länsöverskridande busslinje, efter gjorda analyser, falla in under klass D. Det är dock bara en bedömning då det inte går att få fram potentiella arbetstagare och deras behov av arbetspendling mellan exempelvis Valdemarsvik-Västervik. Möjligheten att busspendla till arbete över länsgränsen är starkt bidragande till att vi kan rekrytera kompetenser utanför länet.

Målbilden tar sikte på 2030, då förbifart Söderköping finns färdigställd, samt standardhöjning av väg 35. Även om det är ganska nära i tid så förklaras tydligt hur mycket som händer fram till år 2030.



Sammanfattningsvis ser vi "Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik" som ett bra redskap för kommande trafikförsörjningsprogram och länstransportplaner.

Ärendebeskrivning

Region Östergötland gav i juni 2021 uppdrag till Östgötatrafiken att ta fram en målbild för regionens engagemang i regional busstrafik. Målbilden ska förtydliga busstrafikens roll och struktur i Östergötlands trafiksystem och utgår från den regionala utvecklingsstrategin (RUS), det regionala kollektivtrafikförsörjningsprogrammet (RTP), länstransportplanen (LTP) samt tågstrategisk målbild 2040.

Målbilden behandlar inte detalj, buss-/båt-trafik på linjenivå och inte busstrafik inom tätorter/städer. Inte heller tågtrafiken behandlas i denna målbild.

Beslutsunderlag

Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik.

Beslutet skickas till

Region Östergötland
Tekniska chefen
Arbetsledaren gatukontoret
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör



Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik

Remissversion

Handläggare: Fredrik Sunnergren
Verksamhet: Regionledningskontoret
Datum: 2023-02-01
Diarienummer: RÖ 2023–385

Innehållsförteckning

1 Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Målbildens syfte och fokus	5
1.3 Avgränsningar	6
1.4 Disposition och läshänvisningar	6
2 Strategiska inriktningar för kollektivtrafiken	7
2.1 Regionala utvecklingsstrategin	7
2.2 Regionala trafikförsörjningsprogrammet.....	8
2.2.1 Kollektivtrafikens koppling till de globala målen	8
2.2.2 Politiska mål för kollektivtrafiken	9
2.2.3 Kollektivtrafikens finansiering och samhällsnytta	9
2.2.4 Strategier för utveckling av attraktiv kollektivtrafik	10
2.3 Kommunala planer	10
3 Underlag och utgångspunkter	12
3.1 Analysunderlag i målbildsarbetet	12
3.1.1 Underlag - samhällsplanering.....	12
3.1.2 Underlag - kollektivtrafikplanering.....	19
3.2 Kundgrupper och medborgare.....	23
3.3 Yttäckande trafik kontra starka stråk	25
4 Målbild 2030 – Planeringsförutsättningar och trafiksystem	27
4.1 Planeringskartan – förutsättningar 2030.....	27
4.1.1 Förklaring per klass.....	29
4.2 Trafiksystemskartan – målbild 2030.....	30
4.2.1 Systemnivå.....	31
4.2.2 Trafiksystemskartans relation till planeringskartan	34
4.2.3 Förklaring per klass.....	36
4.2.4 Infrastruktur.....	39
4.3 Busstrafik genom andra aktörer.....	40
5 Samverkan och genomförande	41
5.1 Att gemensamt utveckla förutsättningarna	41
5.2 Att utveckla trafiken mot 2030	42
5.3 Frågor för 2030 och mot 2040.....	43
6 Källor och referenser	44

Ordlista

Avtalad kollektivtrafik	Kollektivtrafik som allmänheten erbjuds genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Trafiken omfattas av allmän trafikplikt och finansieras till viss del av skattemedel.
Beräknad samhällsnytta	Beräkning av den nytta som samhället har av kollektivtrafiken enligt Region Östergötlands beslutade modell. Modellen beskrivs i dokumentet "Modell för beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta". Eftersom det finns flera icke-beräkningsbara nyttor ingår denna aspekt som en av flera beslutsgrunder i olika processer.
Färdmedelsandel	Andel resor som görs med ett visst trafikslag av det totala antalet resor. Här räknas även icke-motorburen trafik med, såsom gång och cykel, i skillnad mot hur marknadsandel beräknas.
Kollektivtrafik	"Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering", enligt EU:s kollektivtrafikförordning.
Kommersiell kollektivtrafik	Kollektivtrafik som ett trafikföretag bedriver utifrån kommersiella villkor utan något avtal eller ekonomiskt stöd från regional kollektivtrafikmyndighet.
Kostnadstäckningsgrad	Hur stor del av de direkta kostnaderna för trafiken som täcks av biljettintäkter. Verksamhets- eller overheadkostnader ingår inte.
Marknadsandel	Andel av motorburna resor som görs med kollektivtrafik.
Närtrafik	Anropsstyrd trafik som finns utanför linjenätet. För att nyttja närtrafik behöver man bo minst 2 km från närmaste hållplats.
Planeringskarta	Sammanfattad geografisk bild över analyserade underlag. Ligger till grund för trafiksystemskartan.
Restidskvot	Kvoten mellan restid med kollektivtrafik och restid med bil. Kan även vara kvoten mellan restid för andra färdstätt.
Stomlinje	Prioriterad linje utpekad i regionalt trafikförsörjningsprogram, RTP. Linjen är extra viktig i planeringsprocesserna och utgör grunden i linjenätet. Den är kapacitetsstark och trafikerar starka stråk mellan områden med högt resandeunderlag.
Stråk	Ett geografiskt avgränsat område som på ett eller annat sätt är funktionellt sammankopplat av flera underliggande relationer, ofta samförlagt med en infrastruktur som binder ihop området. Exempelvis Åtvidaberg-Linköping.
Subventionsgrad	Andelen av den regionala kollektivtrafikens totala kostnad som finansieras genom skattemedel.
Särskild kollektivtrafik	Trafik som erbjuds en särskild grupp, till exempel skolskjuts, färdtjänst och riksfärdtjänst. Trafiken är inte öppen för allmänheten.
Trafikkvalitet	Ett sätt att beskriva faktorer som definierar en viss typ av trafik. Bidrar till styrning i trafikplanering och att sätta en förväntansnivå på trafiken som helhet och i delar.
Trafikplikt	Kollektivtrafik som samhället tar ansvar för och tecknar avtal om. Beslut om trafikplikt fattas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Alla trafikpliktsbeslut ska härledas ur RTP.
Trafiksystem	Olika trafiklösningar, linjer eller stråk som är sammansatta till en ordnad helhet. Trafiksystem har vissa nyttor som inte uppstår om varje del planeras separat, till exempel bytesmöjligheter.

Trafiksystemskarta	Utifrån planeringskartan en samlad systembild över regionala busslinjetrafikens struktur och roll i länet.
Upptagningsområde	Geografiskt avgränsat område utifrån en busslinje/hållplats där de som bor eller arbetar räknas in som underlag i beslut om trafikering.

1 Inledning

Östgötatrafiken bedriver kollektivtrafik i hela Östergötland, samt till viss del även över länsgränsen. Trafiken binder ihop områden och tätorter med varandra, landsbygd med huvudorter och den går inom och över kommungränser. Rätt planerad är kollektivtrafiken ett effektivt verktyg för att nå politiskt uppsatta mål och bidrar till ett mer hållbart samhälle.

De resor som görs i den regionala kollektivtrafiken räknas som en viktig del i omställningen för ett mer hållbart samhälle. Takten i omställningen behöver öka för att nå de globala klimatmålen och hållbara resor, som exempelvis kollektivtrafik, behöver få en framskjuten roll i trafik- och samhällsplaneringsprocesserna.

1.1 Bakgrund

I november 2020 beslutades om ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP) för perioden fram till 2030. I juni 2020 fattade trafik- och samhällsplaneringsnämnden (TSN) även beslut om regionens tågstrategiska målbild vilken syftar på att visa en samlad bild för hur Region Östergötland ska agera strategiskt för att tillgodose resandebehovet med tågtrafik fram till 2040. I samband med det arbetet identifierades behovet av att även ta fram en strategisk målbild för busstrafiken.

I juni 2021 gav Region Östergötlands trafik- och samhällsplaneringsnämnd i uppdrag till Östgötatrafiken att ta fram en regional busstrategisk målbild för Region Östergötlands engagemang i busstrafik.

1.2 Målbildens syfte och fokus

Den regionala busstrategiska målbilden ska förtydliga busstrafikens roll och struktur i trafiksystemet i Östergötland. Den ska vara en samlad strategisk bild som styr mot kollektivtrafikens beslutade politiska mål och visa en röd tråd från de politiska målen till hur den regionala busslinjetrafiken bedrivs. Den ska också vara ett verktyg för Östgötatrafikens uppdrag att, tillsammans med länets kommuner, utveckla ett sammanhållet och effektivt trafiksystem.

Målbilden är framtagen utifrån följande övergripande förutsättningar och fokus:

- Tar sikte på år 2030 och visar ett Östergötland innan Ostlänken är färdigställd. Den avser busstrafiken inom ramen för Östgötatrafikens uppdrag. Kommersiell trafik och andra regioners busstrafik i och genom länet redovisas i korthet men är inte del av målbilden.
- Funktionella samband utgör grunden för målbilden, inte administrativa gränser. Region Östergötland har som regional kollektivtrafikmyndighet ansvar för kollektivtrafiken inom Östergötlands län och har ett gemensamt ansvar för kollektivtrafik över länsgränsen tillsammans med motsvarande kollektivtrafikmyndigheter i grannlän.
- Regionalt betydelsefull infrastruktur har färdigställts exempelvis Förbifart Söderköping, standardhöjningen av riksväg 35 och även andra mindre objekt utpekade för genomförande i nationell plan och länstransportplan.
- Östergötland har en fortsatt tillväxt och det sker en ökning av befolkning, arbetsplatser och resande inom länet.

1.3 Avgränsningar

Följande förutsättning och avgränsningar har gjorts i framtagandet av målbilden

- Tågtrafiken i Östergötland påverkar busslinjetrafikens uppbyggnad, men behandlas separat i den tågstrategiska målbilden för 2040. Tågtrafiken ska ses som stommen i kollektivtrafiken och är en förutsättning för den busstrategiska målbilden.
- Busstrafiken behandlas inte på linjenivå även om linjer till viss del behandlas indirekt under den klassificering av stråk som gjorts.
- Busstrafikens uppbyggnad inom tätorter eller städer behandlas inte. Stadstrafikområdena kring Motala, Linköping och Norrköping är dock principiellt hanterade.

1.4 Disposition och läshänvisningar

Att läsa målbilden underlättas genom tidigare läsning av den regionala utvecklingsstrategin (RUS), det regionala kollektivtrafikförsörjningsprogrammet (RTP), länstransportplanen (LTP) och tågstrategisk målbild 2040.

Inledningsvis redovisas kort de styrande strategiska dokumenten, målsättningar för kollektivtrafiken, samt busstrafikens förutsättningar i länet. Därefter redovisas underlag som är centrala för busstrafikens utveckling. Syftet är att skapa en gemensam förståelse för förutsättningarna.

Efter detta kommer kärnan i målbilden; planeringskartan och en klassindeldad trafiksystemskarta.

Sista delen berör hur arbetet för att förverkliga intentionerna i målbilden är tänkta att genomföras, genom en beskrivning av de processer för kollektivtrafikutveckling som finns upprättade

2 Strategiska inriktningar för kollektivtrafiken

2.1 Regionala utvecklingsstrategin

Region Östergötland i sin roll som aktör inom samhällsplanering utgår från den regionala utvecklingsstrategin (RUS). I den finns visioner, mål och strategier för att utveckla Östergötland. Utifrån RUS kan principer uttolkas som är viktiga för målbildens styrning och inriktning.

Styrande principer från Utvecklingsstrategi för Östergötland (RUS)

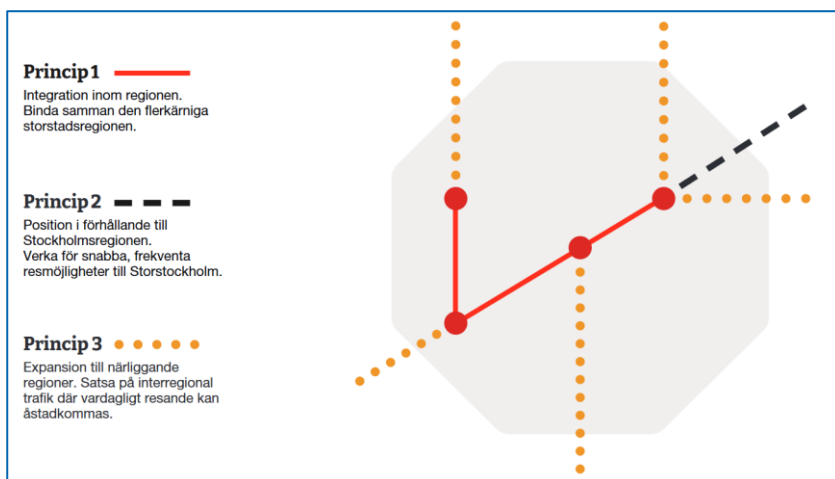
→ Knyt samman Östergötland och ta tillvara det goda läget	→ Prioritera bebyggelseutveckling på platser med goda förutsättningar till platsutveckling på landsbygder, i städer, tätorter och byar i syfte att stärka och utveckla attraktiva livsmiljöer där människor vill bo
→ Skapa sammanhållna bostads- och arbetsmarknader	→ Verka för en tät och sammanhållen bebyggelse med fokus på platser med goda förutsättningar till effektiv kollektivtrafik och god service och med hänsyn tagen till olika platsers förutsättningar på landsbygder i städer, tätorter och byar för att främja en hållbar struktur
→ Ett geografiskt helhetsperspektiv ska fullt ut ta tillvara landsbygders, städers, tätorters och byars förutsättningar inklusive mellankommunala samband över länsgränser	
→ Östergötland behöver ses som helhet där alla platser bidrar till utvecklingen av länet	
→ Samverka över administrativa gränser och över politikområden	

Figur 1 – Relevanta styrande principer för målbilden ur den regionala utvecklingsstrategin

Region Östergötland är regional kollektivtrafikmyndighet och kollektivtrafiken är ett medel för att nå Regionens mål. Kollektivtrafik kan bidra till att skapa mer sammanhållna bostads-, studie-, och arbetsmarknader. Kortare restider ökar trafikens attraktivitet, möjliggör längre resor (arbetsmarknadsförstoring), och förbättrar trafikens effektivitet - ambitionen att knyta samman Östergötland stärks.

Den regionala utvecklingsstrategins två huvudprinciper för kollektivtrafiknära planering är att prioritera bebyggelseutveckling på vissa utpekade platser och att verka för tät och sammanhållen bebyggelse. Att planera enligt dessa innebär att både fler personer i antal och i andel som bor nära kollektivtrafiken kan öka, vilket ger en ökad hållbar tillgänglighet. När målbilden pekar ut olika geografiers förutsättningar stärks möjligheten till planering i önskad riktning. Målbilden stärker regionala utvecklingsstrategins prioriteringar av bebyggelseutveckling och verkar för tät sammanhållen bebyggelse med fokus på kollektivtrafikens förutsättningar.

Medan tågtrafiken har en stark roll både inom Östergötland, för Östergötlands kopplingar till omkringliggande regioner och i ett nationellt sammanhang, styr den regionala busstrafiken primärt mot att förstärka integreringen inom länet där vi har vår huvudsakliga arbetsmarknad. Tågtrafik är lämpad för höga resandevolymer och längre resor, medan busstrafik bättre bidrar till en mer bred geografisk tillgänglighet i länets samtliga kommuner. Den regionala busstrafiken ska dessutom komplettera tågtrafiken i regionalt starka stråk där järnväg saknas.



Figur 2 – Rumsliga styrande principer från tågstrategisk målbild 2040

2.2 Regionala trafikförsörjningsprogrammet

Vid utveckling av kollektivtrafiken är det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP) primärt styrande. Målen i RTP har en koppling mot en större kontext och kopplat till de globala hållbarhetsmålen finns en relation mellan varje enskild resa med kollektivtrafiken och det stora långsiktiga hållbarhetsarbetet. Kollektivtrafiken varken kan eller ska ersätta andra färdmedel helt, utan är ett viktigt komplement till biltrafiken. Den regionala busslinjetrafiken är ett viktigt medel för att bidra till ökad andel hållbara resor, och därigenom till omställningen mot de globala målen.

2.2.1 Kollektivtrafikens koppling till de globala målen

Figuren nedan illustrerar hur kollektivtrafiken förhåller sig till de globala målen utifrån ett Varför-Hur-Effekt tänk. Vad är det som ska uppnås? - hållbara städer och samhällen. Hur bidrar vi till det inom kollektivtrafikområdet? - genom exempelvis hållbar infrastruktur och erbjudande om hållbart resande, genom nytänkande och innovation och genom samverkan med andra aktörer. Effekterna vi får ut om detta sker framgångsrikt är förbättrad hälsa och välbefinnande, ökad ekonomisk tillväxt, god utbildningsnivå, minskad ojämlikhet och minskade klimatnegativa förändringar.



Figur 3 – Kollektivtrafikens koppling mot globala målen

2.2.2 Politiska mål för kollektivtrafiken

I arbetet med den busstrategiska målbilden har vissa mål i RTP varit särskilt viktiga eftersom de tydligare berör kollektivtrafiksystemets uppbyggnad och struktur. Viktiga mål handlar om vilken marknadsandel av resandet kollektivtrafiken ska ha och hur hög kundnöjdheten i kollektivtrafiken ska vara, samt hur stor andel av befolkningen i Östergötland som ska ha tillgång till kollektivtrafik av olika kvaliteter. Mål om hur stor andel av orter som ska ha tillgång till den bästa trafiken och hur snabbt resorna ska gå i den trafiken samt hur hållplatsinfrastruktur bör utformas när resandet är stort, är också viktiga för den busstrategiska målbilden.

Det mål som ligger längst från måluppfyllelse i nuläget är kollektivtrafikens marknadsandel, vilket samtidigt är det mål som är mest övergripande av målen i RTP. Målet innebär i praktiken ungefär en fördubbling av antalet resande i kollektivtrafiken jämfört med nuläget. Marknadsandelen behöver, i både nuläge och mål, vara differentierat för olika geografier. Där bäst förutsättningar finns, i starka stråk och i städerna, behöver kollektivtrafikens marknadsandel vara högre medan marknadsandelen i andra geografier kommer att vara lägre. Att arbeta för ökad marknadsandel innebär framförallt att utveckla attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik där goda förutsättningar för kollektivt resande finns, och där är målbilden en grund.

2.2.3 Kollektivtrafikens finansiering och samhällsnytta

Kollektivtrafikens mål är inte att lösa en enskild persons resebehov, utan att bidra med samhällsnytta såsom minskad klimatpåverkan, ökad regional tillväxt och bättre närmiljö. Den samhällsnytta som kollektivtrafiken bidrar med är till nytta för alla som bor i länet och inte endast den som nyttjar kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens samhällsnytta beräknas enligt en upprädd modell¹ och mäts på systemet som helhet.

All kollektivtrafik som Region Östergötland bedriver finansieras till delar av skattemedel. Den politiska ambitionen är att kollektivtrafikens intäkter, det vill säga biljettintäkterna, ska täcka hälften av kostnaderna. För målbilden betyder det att när goda förutsättningar och ekonomiska aspekter diskuteras är det i relation till samhällsnyttan och kostnadstäckningsgrad.

Kriteriet som berör kostnadstäckningsgrad är kopplat mot ekonomisk hållbarhet och att säkerställa att de skattemedel som används ger så stor samhällsnytta som möjligt. För att balansera detta finns även kriterier om att en hög andel av Östergötlands befolkning ska ha tillgång till effektiv kollektivtrafik, vilket uttolkas som busslinjetrafik eller regional tågtrafik i närheten av sin bostad. En hög kostnadstäckningsgrad, det vill säga höga biljettintäkter i förhållande till trafik kostnader genererar mer ekonomiska resurser att omsätta i mer trafik. Det finns inga linjer i länet som går med vinst eller ens bär sig själva. Men att utveckla den starka trafiken med högt resande och höga intäkter är helt avgörande för att ha ekonomiska resurser att även kunna erbjuda kollektivtrafik i glesare stråk.

¹ Se "Region Östergötlands modell för beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta".

2.2.4 Strategier för utveckling av attraktiv kollektivtrafik

I RTP finns flera strategier vilka ska följas för att utveckla trafiken. De med störst bärighet på den busstrategiska målbilden listas nedan.

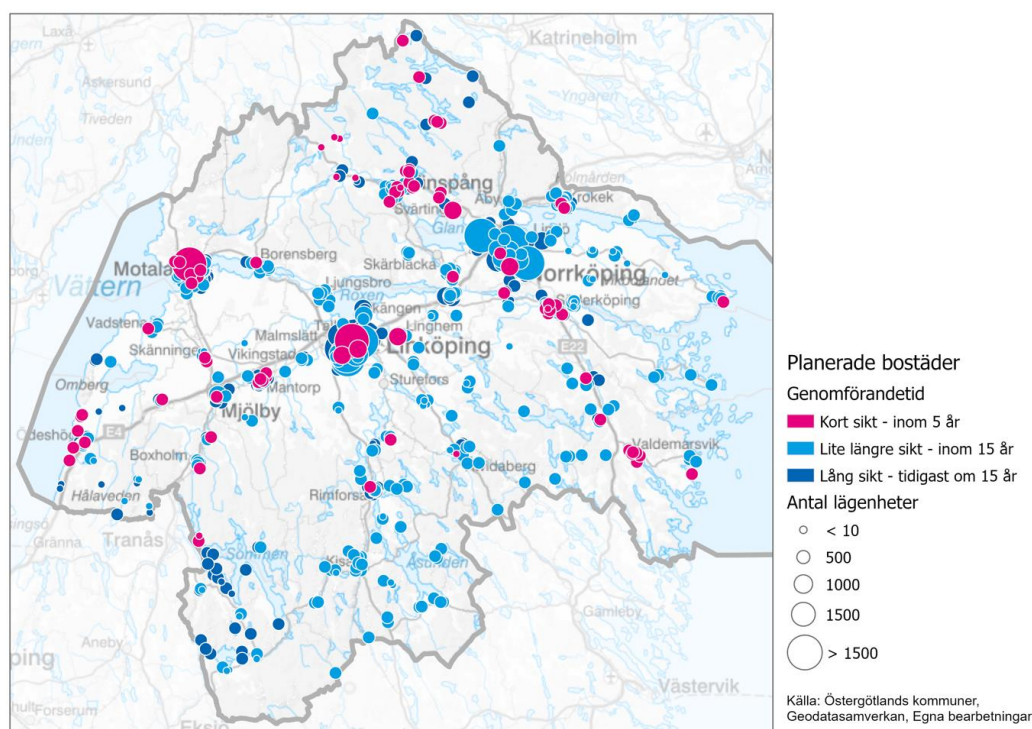
- Öka integreringen mellan kollektivtrafik och samhällsplanering.
- Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan.
- Minska den faktiska restiden.
- Öka möjligheten till kombinerade färdstätt.
- Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur.

Strategierna pekar på behovet av att tydligare integrera kollektivtrafikplaneringen, och inte minst planeringen för den regionala busslinjetrafiken, med annan samhällsplanering. För att målen om kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen ska kunna uppfyllas är det viktigt att många olika aktörer deltar i arbetet mot måluppfyllelse. För att en samplanering mellan olika parter ska fungera effektivt är transparens i planeringssystemet viktigt.

2.3 Kommunala planer

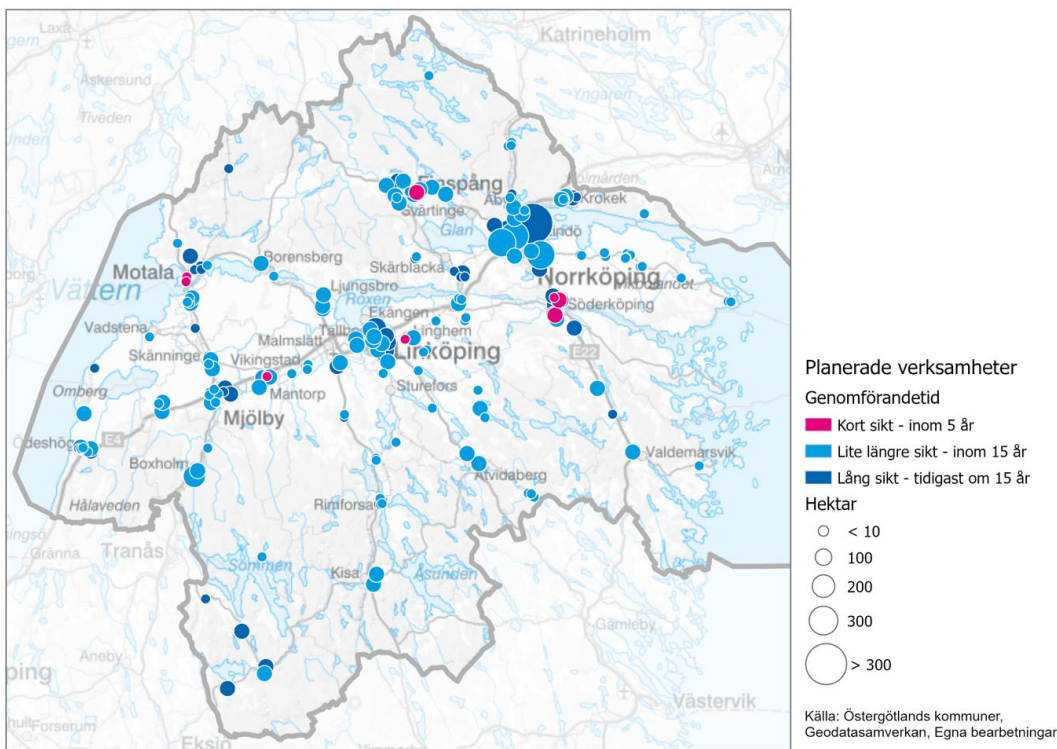
Ansvar för kollektivtrafiken regionaliserades 2012. Samtidigt finns fortfarande mål uppsatta för kollektivtrafikens utveckling i flera av länets kommuner. De kommunala kopplingarna till den regionala kollektivtrafiken är också många: fysisk planering, trafik- och infrastrukturplanering, kompetensförsörjning, utbildning samt besöksnäring.

Region Östergötlands kartläggning av de kommunala översiktsplanerna är ett viktigt underlag som påverkar målbilden. Kommunernas översikts- och utbyggnadsplaner samt mål med kollektivtrafiken har kartlagts (figur 4 och 5). Det finns en gemensam ambition att andelen hållbara resor ska öka.



Figur 4 – Sammanställning av kommunala översiktsplaner – bostäder

Källa: Planeringsunderlag, Region Östergötland



Figur 5 – Sammanställning av kommunala översiktsplaner - verksamheter

Källa: Planeringsunderlag, Region Östergötland

I målbilden har antagits att en stor del av de östgötska strukturerna är likartade 2030 som 2022. År 2040 när Ostlänken förväntas finnas på plats kan dessa ha ändrats till viss del, men även tiden fram till 2040 är en för kort tid för att vi ska förvänta oss stora förändringar. I vissa delar kan dagens strukturer bli förstärkta, exempelvis att den största tillväxten förväntas ske på vissa platser i länet, ofta i etablerat starka stråk eller i tätorter.

Eftersom flera kommuner har stärkt och förbättrad kollektivtrafik som mål finns ett gemensamt behov, ansvar och intresse av att arbeta mot målbildens intentioner tillsammans. Kollektivtrafikens utveckling behöver anpassas till kommunala planer och de kommunala planerna behöver anpassas till kollektivtrafikens förutsättningar att utvecklas.

3 Underlag och utgångspunkter

Målbilden bygger på fakta och forskning. Nedan presenteras ett urval av de mest centrala underlag som påverkat arbetet, se även förteckningen av källor och referenser i slutet av dokumentet. Fokus i detta kapitel är inte att beskriva sådant som återfinns i andra underlag utan att öka förståelsen för målbildens beslutsgrunder.

De utvalda underlagen visar på basfakta så som befolkningstäthet, men också vilka behov eller problem som busstrafiken kan bidra till att lösa, exempelvis arbetspendling. Senare delar är kopplade till vad som utgör målstyrd kollektivtrafik. För nästan all statistik finns en historisk utveckling tillgänglig. För annan statistik, exempelvis befolkningsutveckling, har etablerade prognoser använts. Underlagen baseras på följande:

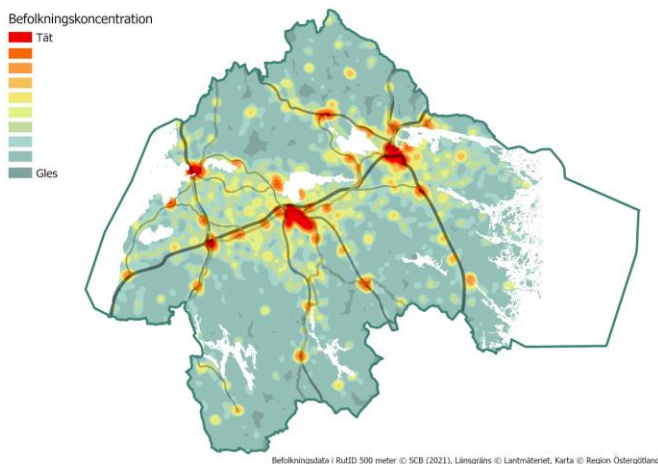
- Befolkning och arbetsplatser
- Pendling från SCB (trafiklagsoberoende) relativ och absolut
- Årsmedeldygnstrafik (NVDB)
- Infrastruktur
- Gymnasieresande
- Statistik från Region Östergötland och Östgötatraffiken
- Målpunkter som handelsområden, turistpunkter, vårdcentraler
- Resandedata från Kollektivtrafikbarometern, Nationell plan med flera

3.1 Analysunderlag i målbildsarbetet

3.1.1 Underlag - samhällsplanering

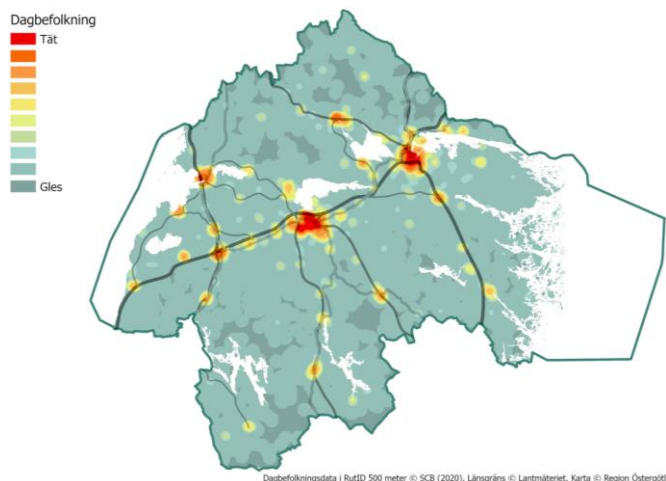
Huvuduppgiften för den regionala kollektivtraffiken är enligt lag att erbjuda ett hållbart resealternativ för arbets- och studiependling. Först redovisas därför strukturen över hur östgötarna bor och arbetar och resandet mellan bostad och arbete beskrivs i form av pendlingsstatistik.

Nästan halva Östergötlands befolkning, 45 procent, bor i Linköping eller Norrköping. Ungefär lika många, 47 procent, bor i någon av de andra tätorterna i länet. I det tätbefolkade centrala slättlandskapet dominerar de stora städerna, sammanknutna av strukturerad infrastruktur, såsom Södra stambanan och E4:an. Befolkningstätheten avtar sedan längs med andra starka stråk ut mot de glesbefolkade skogslandskapen i norr och söder. Befolkningstillväxten har under de senaste årtiondena stärkt urbaniseringen och centraliseringen i Östergötland.



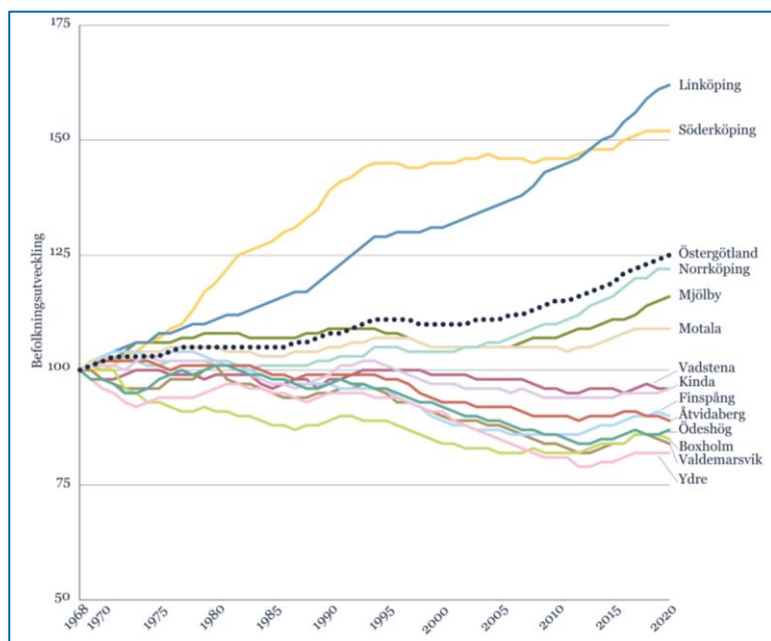
Figur 6 – Befolkningstäthet i Östergötland

Arbetsplatser och skolor är mer koncentrerade till de större tätorterna än befolkningen, vilket är en viktig faktor för hur pendlingsmönstret ser ut.



Figur 7 – Arbetsplatstäthet i Östergötland

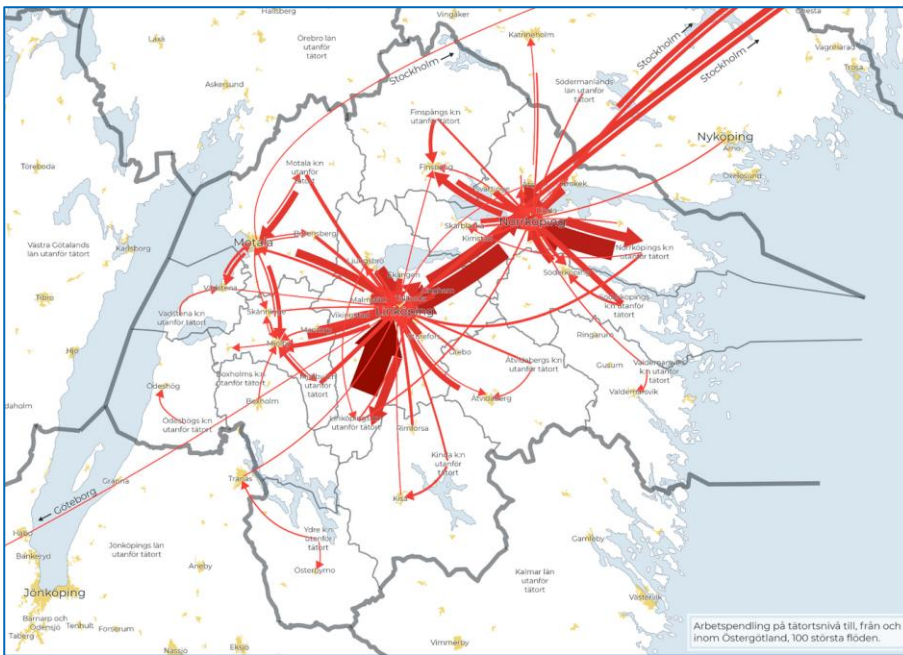
Östergötland är en region i tillväxt, dock är tillväxten inte jämnt fördelad. I ett historiskt perspektiv kan man se hur stora kommuner och orter vuxit, medan mindre legat stabilt eller minskat. Denna trend antas fortsätta och förstärkas.



Figur8 – Historisk befolkningsutveckling per kommun 1968–2020

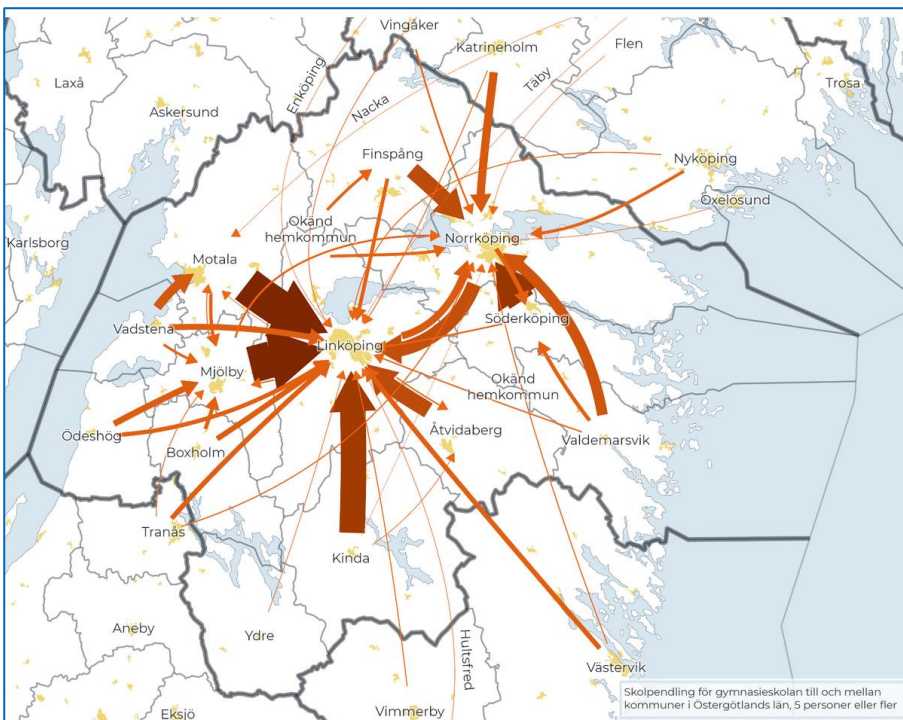
Källa: *Det funktionella Östergötland, Region Östergötland*

Bostädernas och arbetsplatsernas geografi bildar grund för pendlingsanalyser. Arbetspendling är en stor del av resandet och präglas av koncentrerade resandeflöden. Även om det regionala resandet är stort så är det många som bor och arbetar inom sin hemkommun. Både gällande absolut pendling (antal) och relativ pendling (andel) så framträder nodstäderna Linköping och Norrköping. Samma regionalisering gäller gymnasiependling.



Figur 9 – Arbetspendlingskarta inklusive Norrköping och Linköping

Källa: Det funktionella Östergötland, Region Östergötland

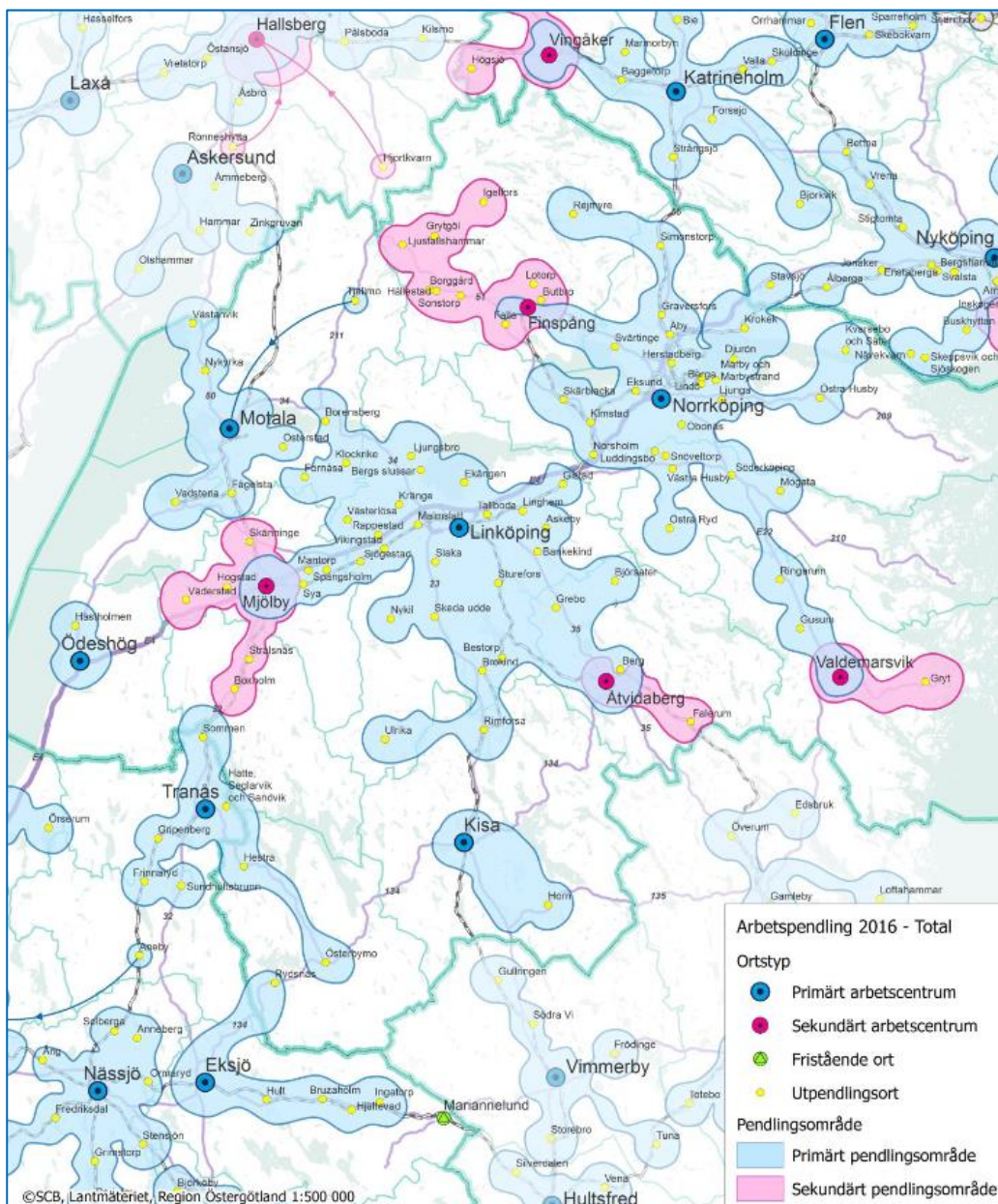


Figur 10 – Inomregional gymnasiependling i Östergötland på kommunnivå

Källa: Det funktionella Östergötland, Region Östergötland

En analys utifrån relativ pendling (figur 11) visar hur orter förhåller sig till varandra och hur lokala arbetsmarknader är uppbyggda. Genom att analysera både absolut och relativ pendling kan man se

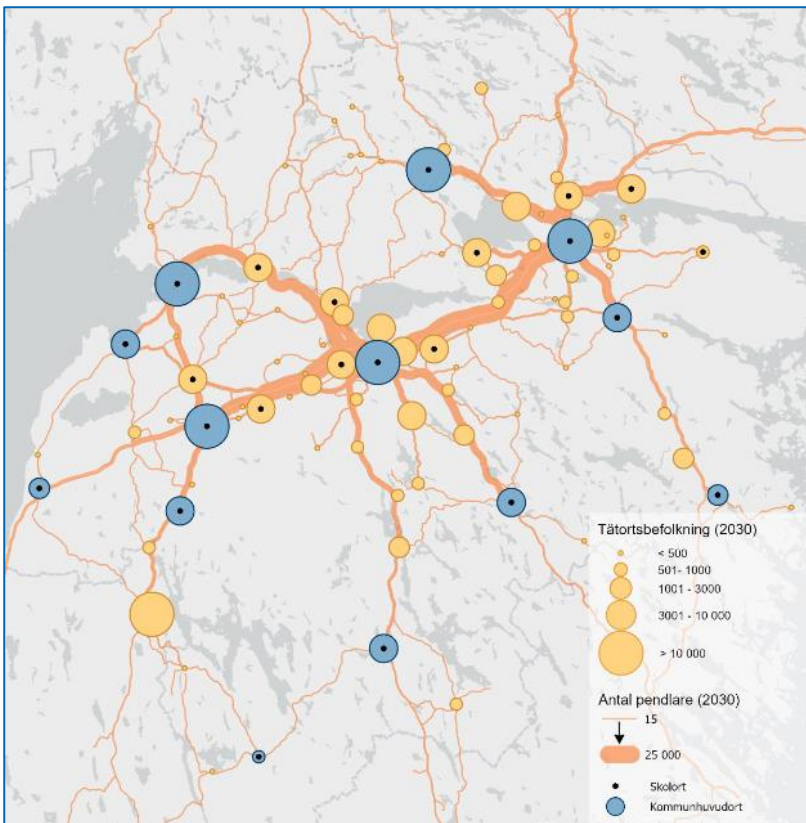
vilka relationer som är störst i regionen, och samtidigt gå ner i perspektiv och se vilka relationer som är viktiga för en given ort.



Figur 11 – Relativ arbetspendling på ortsnivå

Källa. Kartläggning pendlning ortsnivå, Region Östergötland

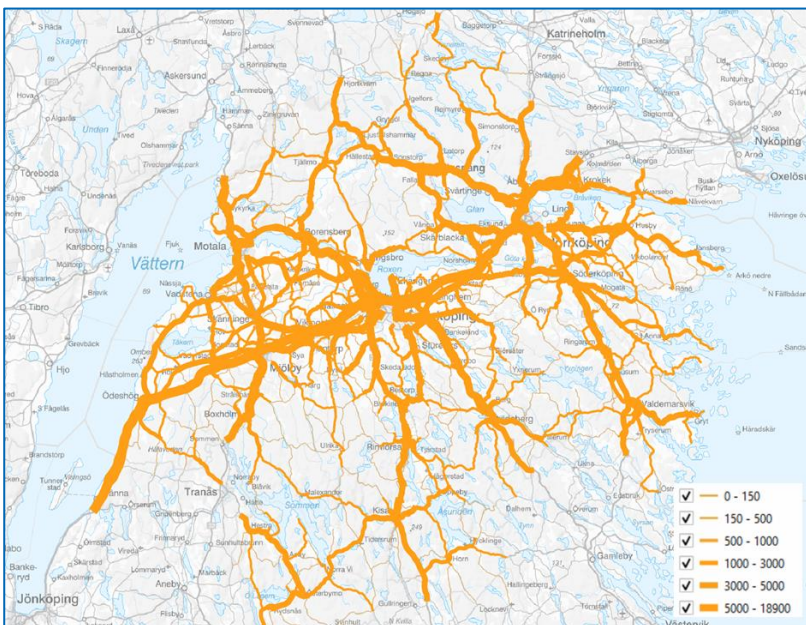
Kartan nedan visar pendlingsstatistik framskriven till år 2030, där alla som pendlar mellan tätorter tar kortast bilväg. Tätorterna visar beräknad befolkningsmängd år 2030. De svarta punkterna visar orter med en skola - viktiga målpunkter som genererar bussresor. I relationerna Motala-Mjölby-Linköping-Norrköping framträder de tydligaste och största sambanden. Starka regionala samband finns bland annat för Finspång-Norrköping och Åtvidaberg-Linköping. Relationerna över länsgräns är relativt svaga.



Figur 12 – Pendlingsstatistik framskriven till 2030 fördelad längs vägar

Med skolorort avses i figuren ort med högstadieskola eller gymnasium.

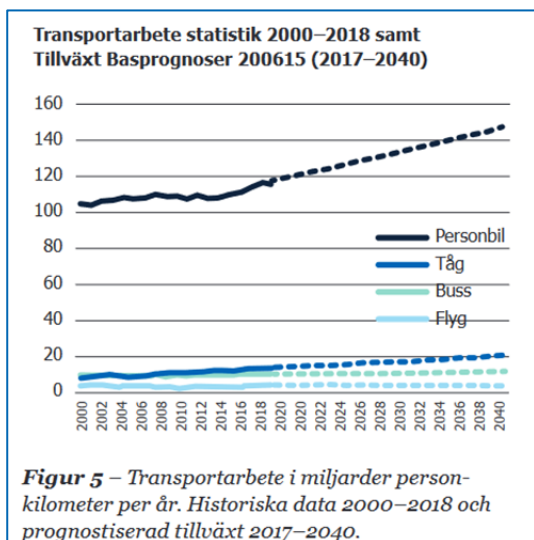
Utifrån hur strukturen över personbilsresandet ser ut i den östgötska geografin så framträder dels starka regionala stråk, dels att Östergötland har stora nationella stråk. Det statliga vägnätet bär en stor del av resandet, även om mycket är genomresande.



Figur 13 – Personbilsresande i östgötska vägnätet

Källa: Nationella vägdatabasen, egen bearbetning

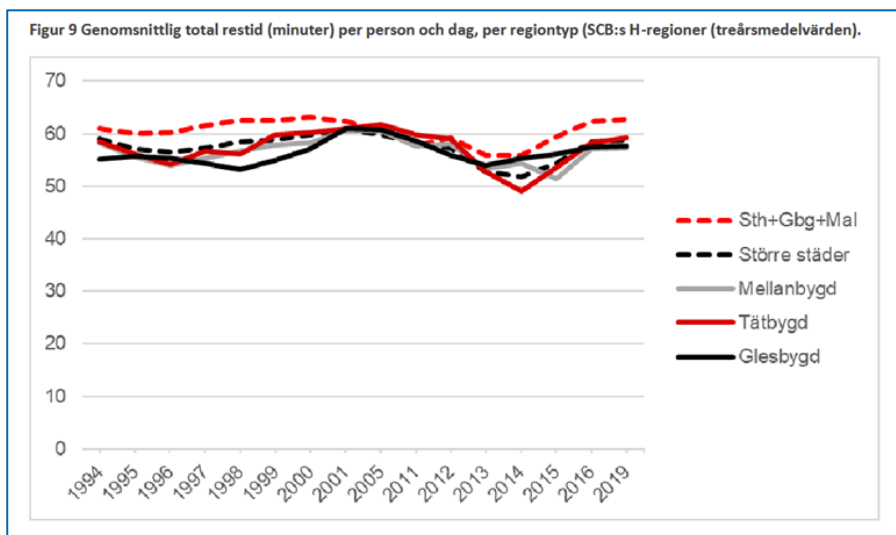
Resandet med kollektivtrafiken har ökat över tid. Detsamma gäller även för resandet med bilen. Så även om fler valt att resa med kollektivtrafiken har inte alltid marknadsandelen ökat. Det bästa ur ett hållbarhetsperspektiv är om det samtidigt både sker mindre mängd transportarbete, och att fler väljer hållbara resealternativ. Prognostiserat trafikarbete visar dock att antalet persontransporter kommer öka, mest med biltrafik. Det innebär att resandet med kollektivtrafiken måste öka kraftigt för att nå fastställda marknadsandelsmål.



Figur 14 – Transportarbete per trafikslag 2000–2040

Källa: Basprognos 2040, Trafikverket

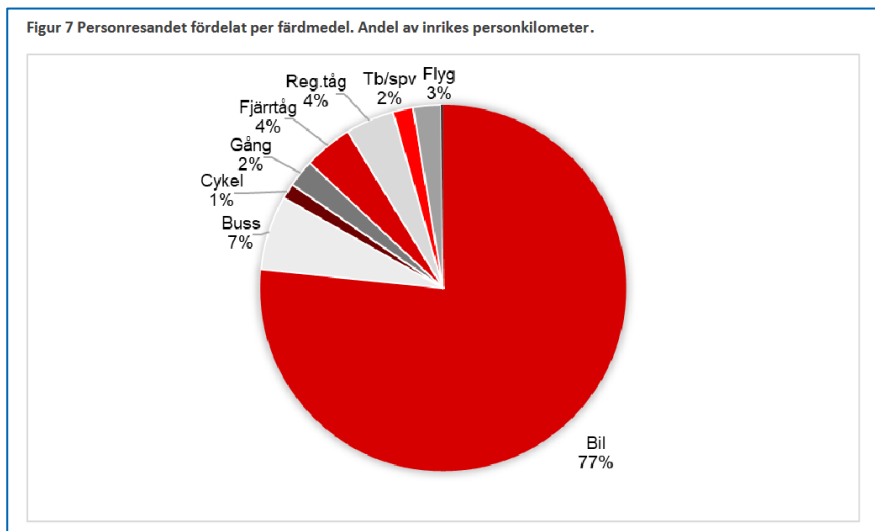
Även om transportarbetet och pendlingen har ökat så har den genomsnittliga restiden varit stabil över tid², snabbare resor (kortare restider) har inneburit resor över större geografier. Detta syns i att lokala arbetsmarknader har blivit större och färre över tid, vilket betyder att en regionförstoring skett. Detta kopplar mot viljan att resa och hur mycket tid man vill lägga i pendlingstid per dag, vilket ger ramar för busstrafikens upptagningsområden och uppdrag utifrån restid.



Figur 15 – Genomsnittlig restid totalt per person och dag

Källa: Förslag till nationell plan 2022-2033, Trafikverket

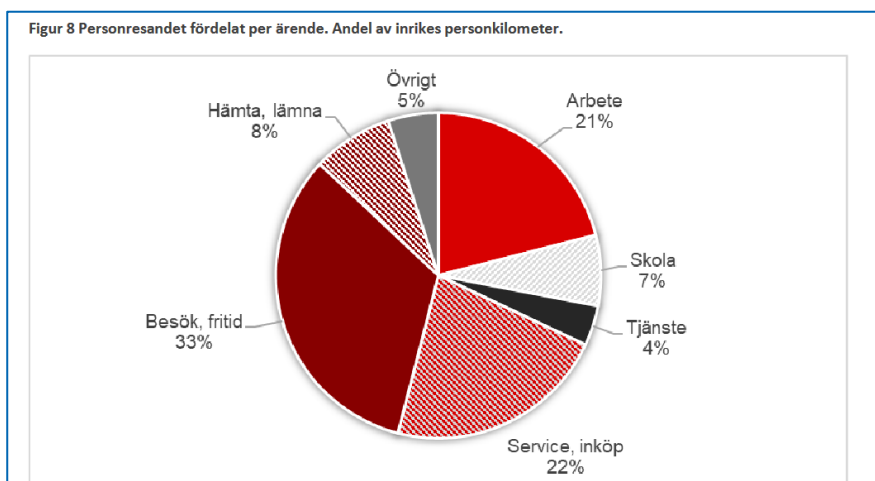
² Se även teorin om Marchettis konstant



Figur 16 – Personresande fördelat per färdmedel

Källa: Förslag till nationell plan 2022-2033, Trafikverket

Utvecklingen av kollektivtrafiken bör inte styras av synsättet att man antingen är bilist eller kollektivtrafikresenär, utan att kollektivtrafiken kan vara ett attraktivt alternativ för många människor för vissa resor vid vissa tillfällen. Regional busslinjetrafik utgår från resebehoven för arbets- och studiependling, men behöver även vara relevant för andra typer av resor. Fritidsresandet står för en stor del av bilresandet men har ett varierat och spritt resmönster, vilket är en utmaning att möta med busslinjetrafik.

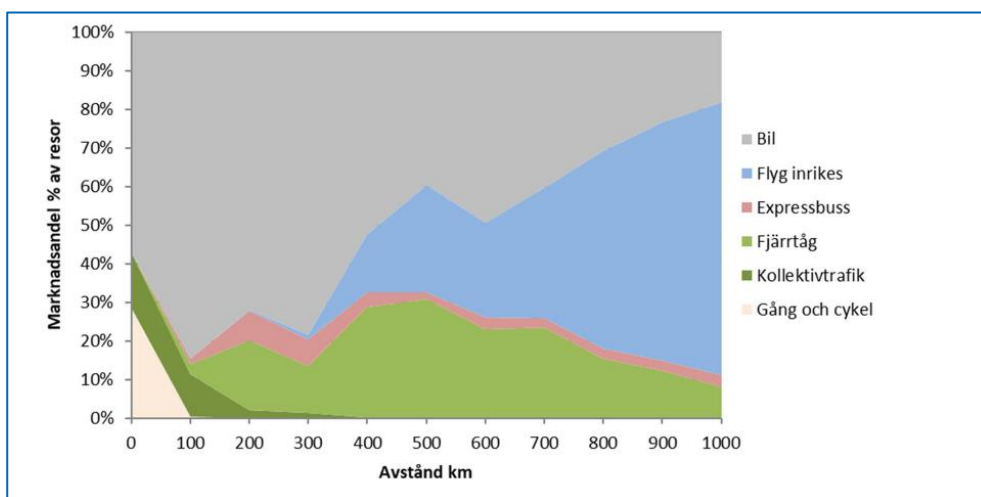


Figur 17 – Personresande fördelat per ärende

Källa: Förslag till nationell plan 2022-2033, Trafikverket

Bilen är det dominerande färdmedlet nästan oberoende av resans längd. Den regionala busslinjetrafiken har förenklats en relevant roll för resor mellan fem och femtio kilometer i Östergötland. Det görs resor med kollektivtrafiken i Östergötland som är längre än 50 km men då sker dessa oftast med tåg eller med en kombination av tåg och buss. Kortare resor rör stads- och

tätortstrafik. I figuren nedan utgör den regionala busslinjetrafiken en del av det mörkgröna fältet, samtidigt som även regional tågtrafik och tätortstrafik finns med däri.



Figur 18 – Färdmedelsfördelning per trafikslag och avstånd

Källa: Förslag till nationell plan 2022-2033, Trafikverket

3.1.2 Underlag - kollektivtrafikplanering

Under ett normalår gör varje östgöte i genomsnitt cirka 2,1 resor vardag och cirka 1,5 resor/dygn under helger³. Vardagar är det främst resor till arbete och studier medan på helger är det främst i andra ärenden, som fritidsaktiviteter, inköp och besök hos släkt och vänner. 44 procent av alla resor är korta, mellan en och fem kilometer. För att planera trafik för ökad marknadsandel behövs en analys av vad som utgör marknaden, alltså vilka resor där kollektivtrafiken är ett faktiskt alternativ, samt när busslinjetrafiken är tillräckligt attraktiv.

Kollektivtrafiken i Östergötland har under en längre period haft en marknadsandel runt 20 procent och en kostnadstäckningsgrad runt 45 procent. Resandet har ökat stadigt och låg runt 30 miljoner resor per år under slutet av 2010-talet. Under åren med Covid-19-pandemin minskade dock resandet och därmed kostnadstäckningsgraden avsevärt, men under andra halvan av 2022 har resandet kommit upp till nästan samma nivåer som innan pandemin.

Trafiken som målbilden främst berör står för cirka 20 procent (3,5 miljoner resor/år) av resandet i den kollektivtrafik som Region Östergötland ansvarar för. Det är cirka 30 procent av trafik kostnaderna (350 miljoner kronor/år) och cirka 30 procent av intäkterna (105 miljoner kronor/år).

³ Kollektivtrafikbarometern 2021

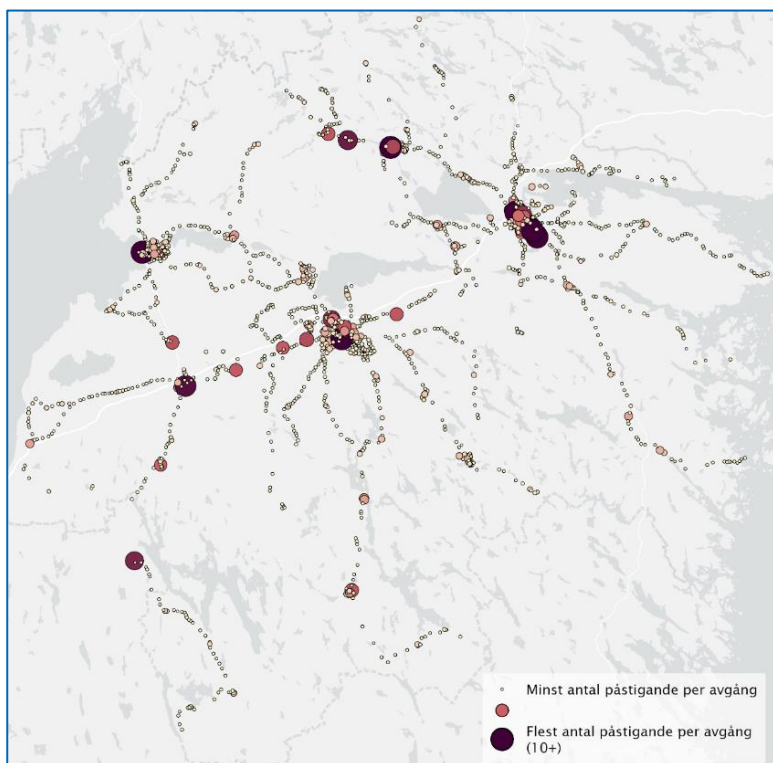
	2017	2018	2019	2020	2021
Antal linjer	160	151	149	138	138
Påstigande	30 430 000	31 480 000	31 100 000	21 800 000	19 100 000
Kilometerproduktion	26 100 000	26 600 000	26 500 000	26 700 000	28 500 000
Trafikkostnader	1 004 000 000 kr	1 038 000 000 kr	1 074 000 000 kr	1 050 000 000 kr	1 122 000 000 kr
Trafikintäkter	453 000 000 kr	465 000 000 kr	505 000 000 kr	370 000 000 kr	358 000 000 kr
Kostnadstäckningsgrad	45%	45%	47%	35%	32%
Skärgårdstrafiken kostn	11 600 000 kr	12 100 000 kr	12 800 000 kr	13 100 000 kr	13 600 000 kr
Kustpilen, MÅLAB kostn	51 000 000 kr	54 000 000 kr	55 000 000 kr	59 000 000 kr	67 000 000 kr
Samhällsnytta	304 000 000 kr	344 000 000 kr	334 000 000 kr	Ej framtaget 2020	341 000 000 kr
Antal lågeffektiva linjer	115	97	92	Ej framtaget 2020	106

Tabell 1 – Redovisning över all busslinjetrafik 2017–2021

Källa: Trafikbokslut 2021, Region Östergötland

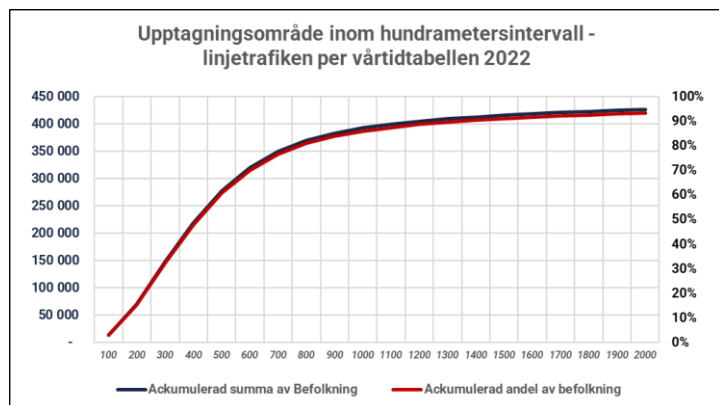
Att kollektivtrafiken är delvis intäktsfinansierad gör det möjligt att styra verksamheten med fler parametrar än endast kostnadssidan. Trafikkostnaden kan styras uppåt eller nedåt, primärt genom att matcha utbud mot efterfrågan och biljettpriser går att höja eller sänka. När resandet/intäkterna ökar går det att återinvestera intäkterna i mer trafik.

En stor del av resandet sker på relativt få antal linjer eller hållplatser. Detsamma gäller i princip alla parametrar: resande, samhällsnytta, kostnader och intäkter med mera. Dessa linjer återfinns också primärt där det finns bäst förutsättningar för kollektivtrafik, vilket visar på sambandet mellan dessa två perspektiv. Östgotapendeln, stommen i kollektivtrafiken i Östergötland, är både den enskilt största linjen och den som genererar störst samhällsnytta. Många lokala landsbygdslinjer ligger i undre skiktet sett till samhällsnytta. Det stora resandet existerar i eller mellan tätorter och hållplatserna längs linjesträckningarna bidrar i tydligt mindre omfattning med resenärer.



Figur 19 – Påstigande per hållplats i Östgötatrafikens linjetrafik

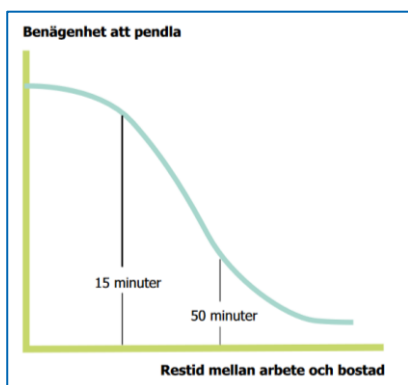
Målet i RTP säger att 100 procent av östgötarna ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik, vilket uppnås genom tågtrafik, busslinjer eller närtrafik. Många bor dessutom nära en hållplats som trafikeras av stark, attraktiv trafik. 60 procent av befolkningen bor inom 500 meter från en hållplats, 85 procent inom 1 km. Och vid gränsen för närtrafik (2 km) täcks drygt 93 procent av befolkningen in.



Figur 20 – Tillgång till linjetrafiken per hundrametersintervall

Källa. Statistiska centralbyrån, Egen bearbetning

Benägenheten att pendla är starkt avtagande i intervallet 15–50 minuter. Detta har betydelse för busslinjetrafikens konkurrenskraft mot bilen och för linjetrafikens utveckling. Att korta ner restiderna innebär ökad kundnytta och chans att nå nya kunder. En stor del av restiden i den regionala busslinjetrafiken läggs i centrala delarna av Linköping och Norrköping. Att öka framkomligheten i Linköping och Norrköping skulle därför vara en kraftfull investering som påverkar en stor del av resenärerna i länet.

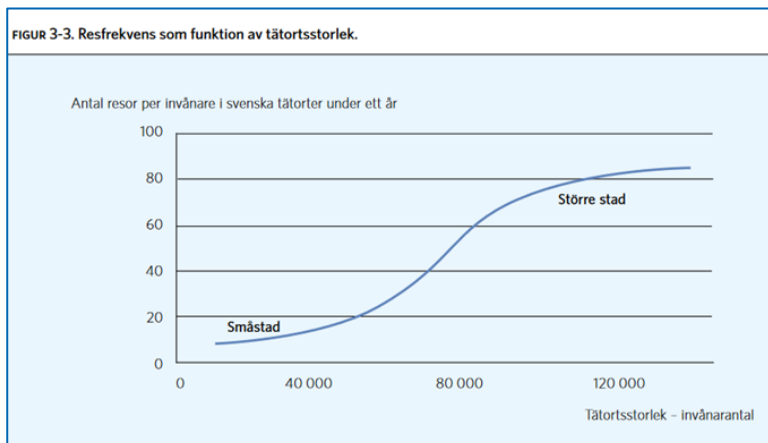


Figur 21 – Förhållandet mellan benägenheten att pendla och restid

Källa: Strukturbild 2016, Region Östergötland

Kollektivtrafikens olika trafikslag har olika möjligheter att fungera effektivt – interregional tågtrafik har sina förutsättningar och möjligheter, regional busslinjetrafik har sina och närtrafik har sina och så vidare. Olika trafikslag har olika behov av specifik infrastruktur, förutsägbarhet i resandemönster, samt behov av flexibilitet i trafikeringen. Om trafikeringen möter de förutsättningar som finns i ett givet stråk blir också generellt sett trafiken mer välfungerande.

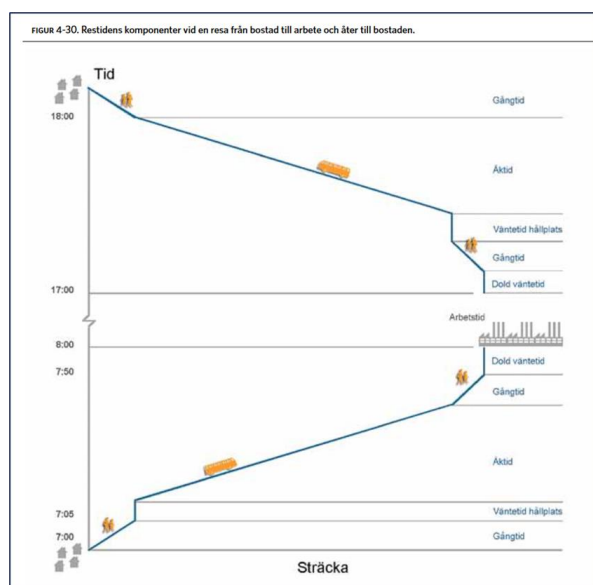
Detta innebär också att med glesare underlag och större avstånd blir resandet lägre och kostnaden per resa högre. Det betyder inte att linjetrafik inte bör eller kan finnas i dessa miljöer, men visar på sambandet mellan trafikens förutsättningar och resultat.



Figur 22 – Resefrekvens i kollektivtrafiken utifrån tätortsstorlek

Källa: Kol-TRAST, Trafikverket, SKR, Trivector

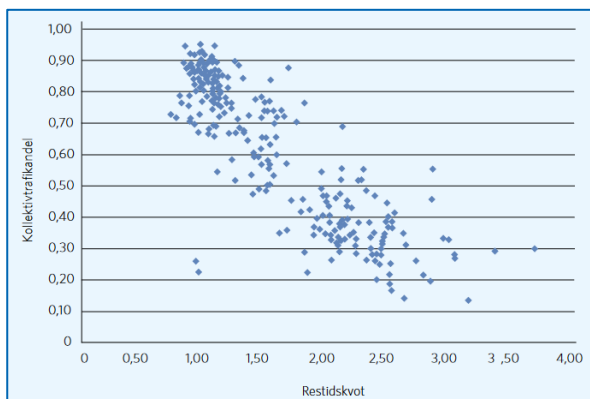
En kollektivtrafikresa innebär inte bara en viss tid i bussen (eller tåget), den innehåller också en transport till busshållplatsen, ofta en väntetid på busshållplatsen, en eventuell väntetid vid en byteshållplats, en tid för att transportera sig från hållplatsen till målpunkten, med mera. Om kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen ska öka måste den totala restiden relativt bilen minska. För att en marknadsandelsökning ska lyckas kan inte bara kollektivtrafikens ansvar såsom sänkta restider, antalet byten och biljettpriser vägas in, utan även det ansvar för exempelvis infrastruktur och parkeringsavgifter som andra aktörer har måste vägas in. Alla behöver samverka för att skapa en attraktiv helhet i resan. Dessutom behöver bekvämligheten i hela kollektivtrafikresan jämfört med bilresan tas i beaktande. Säkra gångvägar till och från busshållplatser, bekväma väderskydd, lugn atmosfär på bussar och tåg med mera är saker som gör kollektivtrafikresan behagligare och avsaknaden av desamma gör kollektivtrafiken mindre attraktiv.



Figur 23 – Restid fördelat per olika delmoment

Källa: Kol-TRAST, Trafikverket, SKR, Trivector

Det är genom de olika perspektiven som restiden ofta är i fokus. Att korta ner restiden är viktigt oavsett vilket uppdrag trafiken har och både ur ett individperspektiv (attraktiv resa) och trafikperspektiv (restidskvot). Lägre restidskvot leder till högre attraktivitet och därmed ökad marknadsandel.



Figur 24 – Förhållandet mellan låg restidskvot och hög marknadsandel

Källa: Kol-TRAST, Trafikverket, SKR, Trivector

Regional busslinjetrafik omfattar en stor geografi och relativt långa avstånd. Men på samma sätt som trafiken i städerna blir den attraktiv och effektiv om den är genomgående⁴. Det betyder att det är gynnsamt att bygga linjetrafik utifrån funktionella stråk, bygga ihop olika relationer som bildar en större effektiv helhet. Det ger en effektivare trafik där kunden enklare och snabbare når fler målpunkter.

3.2 Kundgrupper och medborgare

Kollektivtrafiken ska bidra till samhällsnytta. Det betyder att alla tjänar på att den finns, även om man inte nyttjar kollektivtrafiken. Ju fler som reser, desto större nytta, vilket är grunden för att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Faktorer med störst påverkan på ett ökat resande är användbar trafik för de flesta resebehov, att man vet hur man gör för att resa samt att trafiken är tidsbesparande⁵. Faktorerna är kopplade till utbud och restider, samt till att kollektivtrafiken är enkel att förstå.

För att medborgare ska välja att resa måste trafiken fungera för deras resebehov. Utbudet behöver vara högt, både över dygnet och året för att på så sätt täcka flera olika resebehov. Trafiken behöver också bedrivas med hög operativ kvalitet. Den behöver vara punktlig, ha hög regularitet, köras med rena och bekväma fordon, upplevas trygg med mera. Kraven på kollektivtrafiken antas vara högre hos de, som inte använder kollektivtrafiken idag än hos dem som gör det, och därför måste kvaliteten och utbudet bli bättre för att nå de som väljer bort kollektivtrafiken idag.

Kunder kan segmenteras, analyseras ur olika perspektiv, för att få bättre förståelse för deras behov och i slutändan leverera en bättre kollektivtrafikprodukt. En nyckelfaktor för att nå ökad marknadsandel är att inte dela in kunderna binärt som Kollektivtrafikresenärer eller Bilister. I

⁴ Från Kol-TRAST figur 4–9, Trafikverket, SKR, Trivector

⁵ Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik

stället måste varje resa värderas och räknas. Många reser kollektivt ibland, när det passar dem, och varje gång de väljer kollektivtrafiken är det positivt. Denna grupp kallas ”Växlare”.

Resenärstyper	15-29 år			30-44 år			45-64 år			65-85 år		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Bilister	37%	32%	29%	66%	59%	55%	74%	67%	62%	73%	66%	59%
Växlare	39%	45%	48%	18%	25%	33%	13%	22%	26%	13%	18%	26%
Kollektivtrafikresenärer	15%	16%	17%	10%	10%	8%	7%	6%	8%	7%	8%	11%
Sällanresenärer	9%	8%	6%	6%	5%	4%	6%	5%	4%	7%	8%	4%

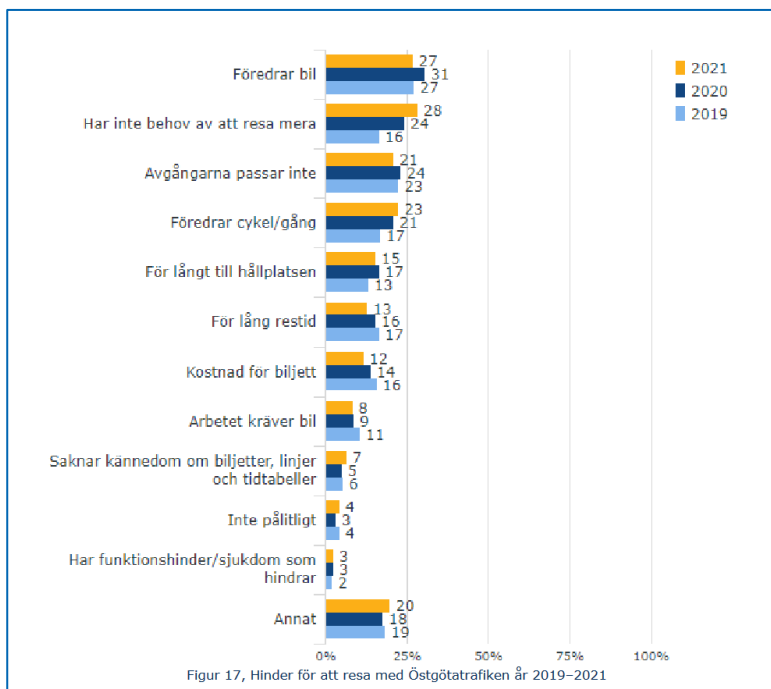
Figur 10, Resenärstyper fördelat på åldersgrupper år 2019–2021

Tabell 2 – Resenärstyper och åldersgrupper i kollektivtrafiken

Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik

En stor kundgrupp är *skolbarn*. Både de som åker skolskjuts med linjetrafiken och de som reser på sin fritid. De är viktiga eftersom de utgör en stabil grupp som reser mycket och därigenom utgör ett bra underlag för trafiken. Skolbarn är framför allt ett viktigt fundament för landsbygdstrafiken, där de utgör störst andel.

Gymnasieungdomar är också en viktig målgrupp och en stor kundgrupp i trafiken. Att erbjuda dem skolskjuts ingår idag inte i vare sig det kommunala skolskjutsuppdraget eller det regionala ansvaret. Det krävs samverkan mellan parter för att, utifrån respektive organisations uppdrag, bidra till att lösa deras resandebehov. Gymnasiependlingen har regionaliserats alltmer och där har både tågtrafiken och den regionala busslinjetrafiken spelat en stor roll.



Figur 25 – Hinder för ökat resande med kollektivtrafiken

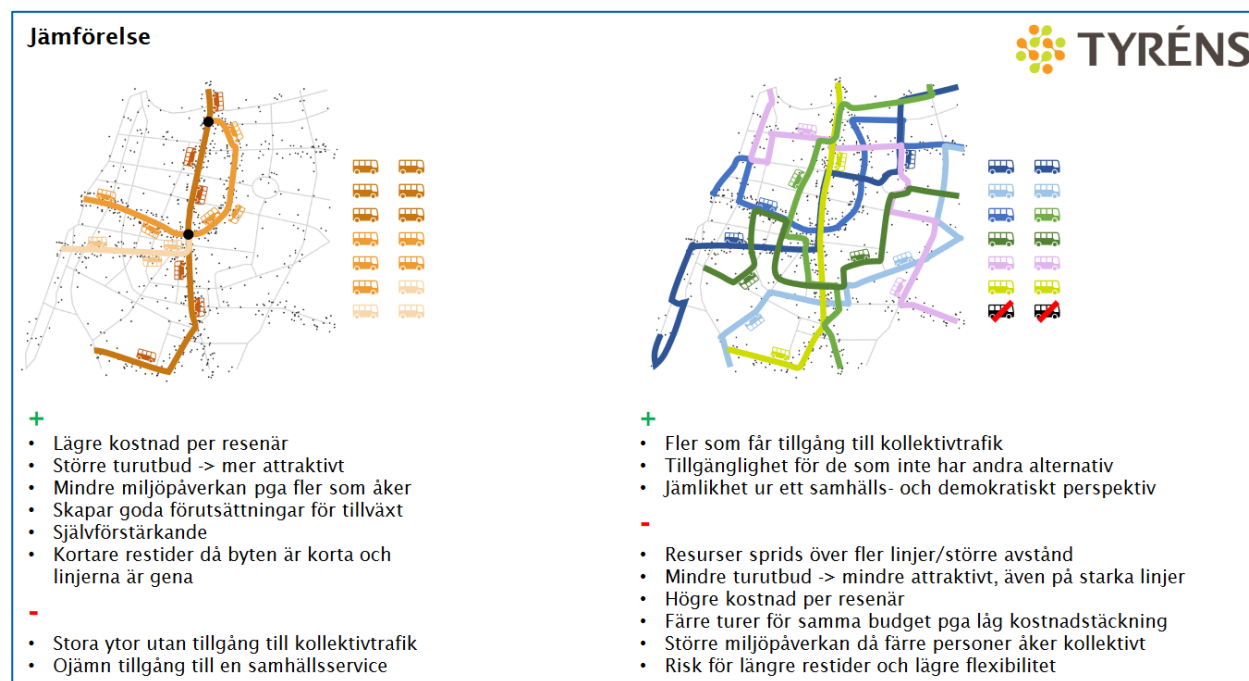
Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik

Ett viktigt verktyg när kollektivtrafiken ska nå nya kunder är att jobba med ”hårda faktorer” såsom utbud och restider. Men även ”mjuka faktorer” kan ha minst lika stor påverkan, till exempel kundkännedom, information och marknadsföring, priser och produkter samt beteendepåverkande insatser (ofta kallat Mobility Management). Utan arbete med samtliga perspektiv kommer resultaten bli lägre än önskat, eller i värsta fall utebli. Exempelvis är trafikens attraktivitet inte bara restid utan även priset på resan och möjligheten att köpa biljett.

3.3 Yttäckande trafik kontra starka stråk

Beroende på vilka mål man ställer upp för kollektivtrafiken generellt och för busstrafiken specifikt styr man busstrafikens upplägg och trafikering i olika riktningar. Det kanske viktigaste avvägningen finns mellan en yttäckande trafik och en trafik med en hög marknadsandel. Man kan välja att styra trafiken mot en mer yttäckande trafik och därmed uppnå att större delar av geografien och befolkningen får närhet till linjelagd kollektivtrafik. Alternativt kan man välja att styra trafiken mot att ta större marknadsandelar och koncentrera busslinjetrafiken till de mer befolkningstäta stråken med ett högt resande och pendlare och där ge ett större och mer attraktivt utbud. Oftast ligger de mål man vill uppnå någonstans mellan dessa två extremer. Ett ensidigt fokus på yttäckning skulle till exempel inte klara av att matcha resandeefterfrågan i starka stråk, och enbart fokus på starka stråk missar perspektivet av kollektivtrafikens helhetsroll som ett system.

Det handlar inte om antingen eller utan om att balansera och välja utifrån ibland motstridiga perspektiv. Att på en och samma gång erbjuda ökat utbud och sänkta trafikknaster, kortare restid och stopp vid fler hållplatser är inte möjligt. Tillgängliga medel är alltid begränsade, vilket ställer krav på prioriteringar. Syftet med perspektiven är att diskutera hur mycket målstyrningseffekt man får ut av tillförda och begränsade skattemedel.



Figur 26 – Jämförelse mellan strategiskt vägval, linjeplanering

Det går inte att sätta ett optimalt sammanvägt linjenät enligt perspektiven om starka stråk och yttäckning eftersom utgångspunkterna skiljer sig åt. Det finns alltid ett inslag av samhälleligt åtagande som bör eller måste upprätthållas, inte för att det är ”lönsamt” utan för att det ingår i

Region Östergötlands uppdrag. Tvärt emot vad man intuitivt kanske tänker sig ger dock en större yttäckning i princip alltid ett lägre resande än om samma resurser koncentreras i få och starka stråk.

Det finns även andra motstridiga perspektiv inom busslinjetrafiken. Trafikplaneringen balanserar olika perspektiv mellan varandra inom givna ramar för att uppnå en så bra helhetslösning som möjligt. Hur mycket yttäckning kan en linje ha utan att restiden blir för lång? Hur gles kan hållplatsbilden vara utan att för stora områden lämnas utanför? I kollektivtrafiksystemet behövs ett tydligt fokus men också en balans mellan olika målsättningar

4 Målbild 2030 – Planeringsförutsättningar och trafiksystem

Detta kapitel innehåller de mest centrala delarna av målbilden. Det inleds med att redovisa den planeringskarta som tagits fram utifrån redovisade styrande principer och underlag.

Nästa del berör trafiksystemsperspektiven i målbilden. Här redovisas trafikskvaliteter, en beskrivning av trafikens uppbyggnad och olika roller. Utifrån samma metodik av klassificering har en trafiksystemskarta tagits fram för 2030. Här visas de olika klasserna med sina respektive trafikskvaliteter i sin regionala struktur.

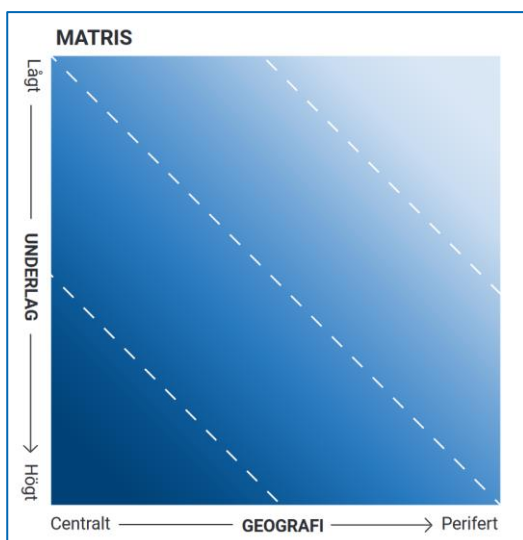
Nästa del kopplar trafiksystemet till infrastrukturutveckling. I sista delen redovisas busstrafik som bedrivs av andra aktörer.

4.1 Planeringskartan – förutsättningar 2030

Planeringskartan visar på ett sammanfattat sätt en övergripande och samlad bild över förutsättningarna i Östergötland för att bedriva regional busstrafik. Kartan fungerar som ett stöd för att utveckla och planera framtida trafiksystem och som ett stöd i trafikutvecklingsarbetet i förhållande till exempelvis kommunal fysisk planering.

Det finns tre geografiska dimensioner som har särskild vikt för framtagandet av målbilden: närhet/centralitet, täthet samt stråk. Dessa principiella strukturer ”fylls” sedan med olika underlag såsom befolkning, arbetsplatser, resmönster.

För att tydliggöra att underlag (hur många bor i ort x) inte kan särskiljas från (var ligger ort x) finns en matris framtagen (figur 27). Den kan exemplifiera att lika stora orter, olika placerade i geografien, ger olika förutsättningar för regional busslinjetrafik. Likaså kan matrisen påvisa att likartat placerade orter med olika storlekar leder till olika förutsättningar och därmed olika trafiklösningar.



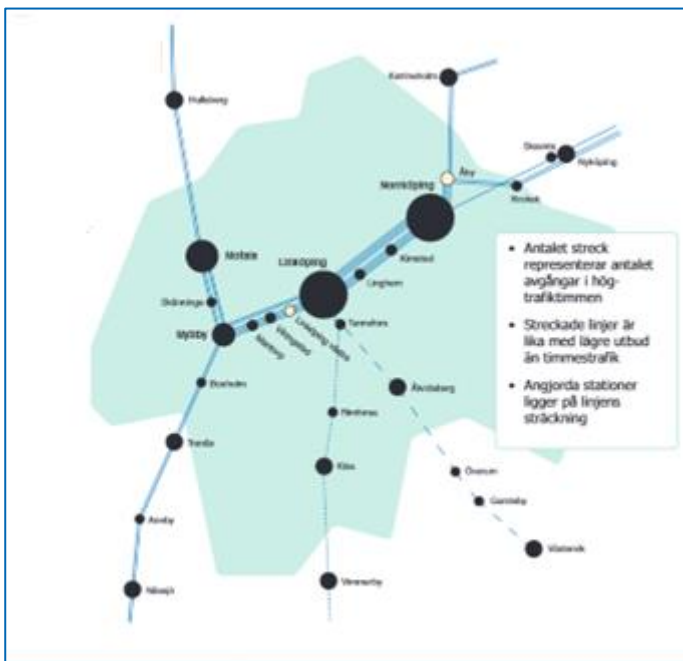
Figur 27 – Matris över rumsliga förhållandet av underlag-geografi

Utifrån resonemanget ovan skapas fyra olika klasser som används i planeringskartan. Dessa visar på ett förenklat sätt vilka förutsättningar som finns för busslinjetrafik i olika stråk och områden i Östergötland. Samma metodik med fyra klasser har även använts i trafiksystemkartan.

Utpekade stråk visas utan skarpa kanter för att åskådliggöra hur gränserna flyter ut utifrån attraktiviteten i upptagningsområdet (högre och därmed mörkare närmre linjen/hållplatsen). Klassernas gränsdragningar uppfattas definitiva när de ritas in i en karta - i verkligheten är gränserna mer flytande.

Planeringskartan och trafiksystemkartan kan med fördel läsas sida vid sida. Ingen av dem är dock att betrakta som en linjekarta. Ett utpekat stråk betyder inte heller att trafik automatiskt kommer att införas utan det kräver en trafikutredning enligt fastställda processer.

När man läser planeringskartan är det viktigt att ha målbildens avgränsningar i åtanke. Speciellt att målbilden inte behandlar tågtrafiken. I planeringskartan har den inomregionala tågtrafiken "använt upp" en del av underlaget som inte finns tillgängligt för busstrafiken, och därför saknas områden med ett starkt totalt underlag, särskilt längsmed Södra stambanan. Samma gäller för starka mellanregionala samband som mot orterna Nyköping, Katrineholm och Tranås.



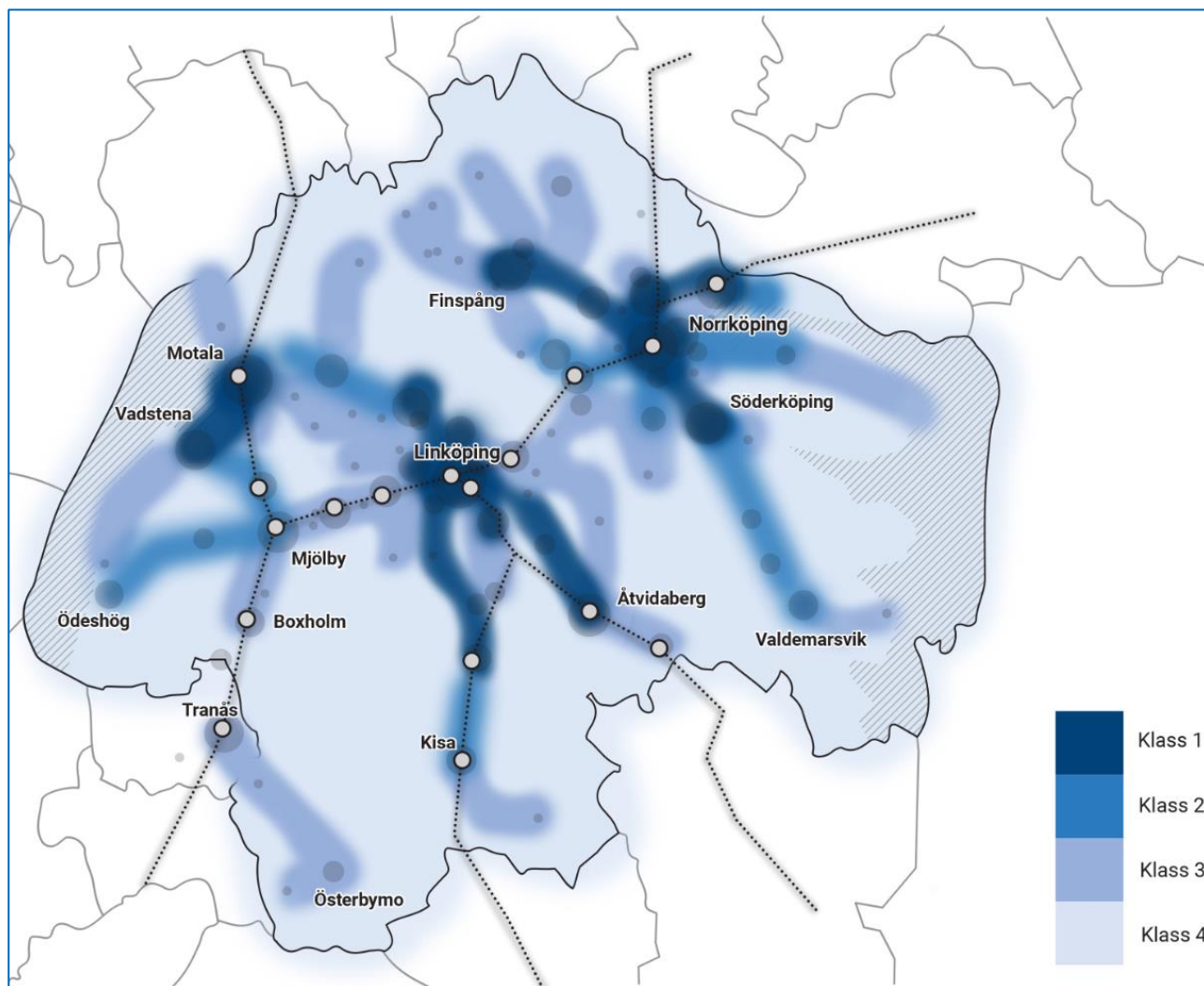
Figur 28 – Framtida planerat tågsystem och stationsorter i Östergötland

Källa. Tågstrategisk målbild, Region Östergötland

I arbetet med målbilden har länsöverskridande resor analyserats på samma sätt som inomregionala, men några starka samband för den regionala busslinjetrafiken över länsgräns har inte hittats. Ett undantag är Österbymos koppling till Tranås.

Busslinjetrafik kan spela en roll i alla geografier men endast på ett fåtal platser kan den hålla en sådan hög kvalitet att den blir strukturpåverkande. Klass 1-områden har störst potential medan klass 4 i stället pekar mot behov av andra trafiklösningar. Förutsättningarna i geografiska områden i klass 4 gör det svårt att bedriva målstyrd regional busslinjetrafik där. Busslinjetrafik återfinns i idag även i klass 4 men bäst målpuffyllelse för trafiken uppnås i andra områden.

Samhällsutveckling kan ske på alla platser i Östergötland och stärka kollektivtrafiken. Likaså kan kollektivtrafiken på dessa platser, på olika sätt, bidra till samhällsutvecklingen. Detta samspel finns överallt, om än olika starkt. Planeringskartan är därför inte en låst bild utan ska användas för att stärka sambandet mellan samhällsplanering och busslinjetrafikens utveckling samt för att peka på vilka förutsättningar för en samplanering av busslinjetrafik och bebyggelseutveckling som finns i olika delar av länet.



Figur 29 – Planeringskartan 2030 (kommunhuvudorter och järnvägsstationer)

4.1.1 Förklaring per klass

Klass 1

I dessa stråk finns bäst förutsättningar och störst potential för attraktiv och effektiv regional busslinjetrafik, och här bor även en stor andel av befolkningen. Det är relativt få stråk men de täcker in starka relationer. Östergötlands tre största tätortsområden – Motala, Linköping och Norrköping med omkringliggande orter – ingår i klass 1. Fysisk planering här stärker förutsättningar för ännu bättre kollektivtrafik även om dessa stråk redan har bäst förutsättningar.

Utifrån den regionala utvecklingsstrategin är det här bäst områden för att prioritera bebyggelseutveckling som ska eller önskas kopplas mot busslinjetrafiken. Region Östergötland ska

tillsammans med kommunerna arbeta för att sådan exploatering blir tät och sammanhållen. Här finns också bäst förutsättningar för att bidra till sammanhållna bostads- och arbetsmarknader.

Klass 2

Detta är också starka stråk, geografier där det finns goda förutsättningar för busstrafik. Det som skiljer klass 2 från klass 1 är antingen att klass 2 ligger mer perifert (oftast i relation till Linköping eller Norrköping) eller att underlaget är lägre (exempelvis antal pendlare).

Klass 3

Stråken här är mer kopplade till en basnivå gällande förutsättningar för busslinjetrafik. Ofta är detta mer lokala inomkommunala miljöer eller korta regionala relationer. Stråken kan vara viktiga för vissa platsers speciella förutsättningar och behov. Många ligger i närheten till en kommunhuvudort eller i relationen mellan stora orter, fastän i glesare geografier än klass 2 eller 1.

Eftersom förutsättningarna är sämre här, blir möjligheterna till en högkvalitativ kollektivtrafik lägre. Förbättrade förutsättningar och förbättrad trafikering behöver utvecklas samtidigt för att stärka varandra.

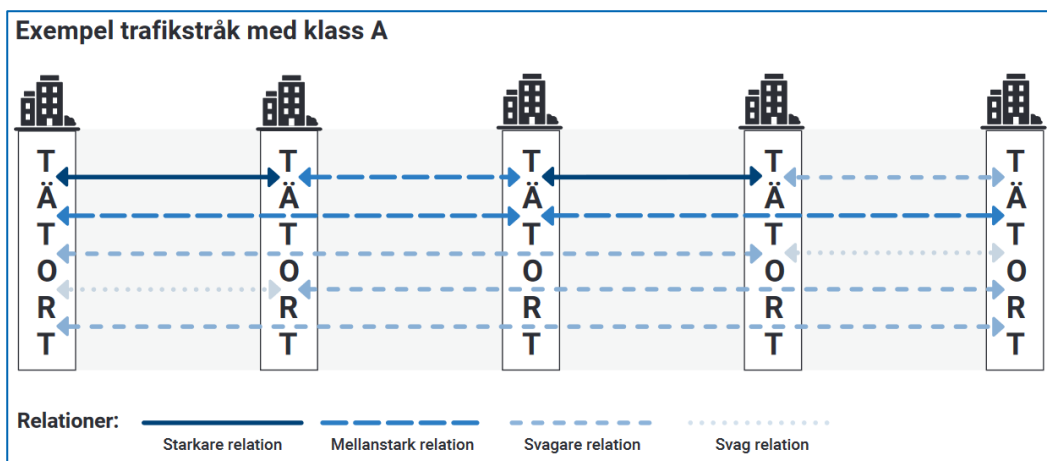
Klass 4

Genom klass 4 täcks hela Östergötland in, även stora, glesa miljöer som saknar tätorter. Utifrån det lägre och glesa befolknings- och resandeunderlag som finns här är förutsättningarna för linjelagd regional busstrafik sämre. Resmönster i denna geografi är relativt spritt vilket också påverkar underlaget för busslinjetrafik negativt.

Busslinjetrafik har svårt att vara effektiv här och linjetrafiken fungerar dåligt som verktyg. Andra former av kollektivtrafik utgör grunden här. I klass 4-områden behöver en tydlig koppling ske mot de lokala förutsättningarna, även om trafiken fortfarande ska bidra till regionala mål. Även här kan Region Östergötland aktivt arbeta enligt önskvärda samhällsbyggnadsprinciper. Om den tillkommande bebyggelsen ska påverka busslinjetrafikens förutsättningar måste den ske väldigt strategiskt placerat och samlat.

4.2 Trafiksystemskartan – målbild 2030

På motsvarande sätt som planeringakartan är trafiksystemkartan indelad i fyra klasser. När det gäller metoden för trafiksystemskartan är nyckelbegreppet ”stråk”. Flera olika relationer, starkare och svagare, längs en tydlig infrastruktursträckning har analyserats för att se hur de kan slås samman till en helhet. Exemplifierat så skulle resandet i busstrafiken mellan Norrköping-Valdemarsvik vara lågt om trafiken varit uppbruten i fyra delar med byten mellan (delsträckor Söderköping-Ringarum-Gusum) i stället för att vara samplanerat. Därför blir Valdemarsvik-Norrköping ett sammanhållet stråk, även om det innehåller delsträckor.



Figur 30 – Stråkbyggande och interna relationer kopplat till klassificeringen

4.2.1 Systemnivå

De fyra klasserna ska inte ses som isolerade från varandra. Starka stråk är en förutsättning för yttäckande trafik, och den yttäckande trafiken ger förutsättningar för trafiken i starka stråk. Ur ett målstyrningsperspektiv kan olika trafikslag ha olika stark påverkan, men det åsidosätter inte systembehovet. Detta gäller även inom ett utpekade stråk som ofta bygger på starkare och svagare delsträckor som tillsammans bildar en helhet.

Alla utpekade klasser bidrar på olika sätt till ökad måluppfyllelse (tabell 3). Utifrån målen i RTP är inte busslinjetrafikens uppdrag att finnas på samma sätt överallt i Östergötland, eller vara det enda trafikslag som bidrar till måluppfyllelse. Uppdelningen i olika klasser kommer ur denna måldifferentiering och utifrån var busslinjetrafiken kan fungera som bäst. Klass A är där regional busslinjetrafik kan bidra till störst måluppfyllelse. Trafiklösningarna som finns i klass D är dock helt centrala för att nå målet om kollektivtrafikens tillgänglighet till samtliga delar i Östergötland.

Bidrag till mål och nyttor per trafikklass							
Klass	Ökad marknadsandel	Hela befolkning ska ha tillgång till kollektivtrafik	Minst 90 % ska ha tillgång till effektiv linjetrafik	Minst 70 % av de större orterna ska ha stamtrafik med låg restidskvot till nodstäderna	Bidrag till samhällsnytta	Bidrag till regional tillväxt	Bidrag till klimatnytta
A	●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●
B	●●	●●	●●	●●	●●	●●	●●
C	●●	●●	●●	●	●●	●●	●●
D	●	●●	●	●	●	●	●

Tabell 3 – Övergripande samband mellan klasserna och måluppfyllelse

Det finns flera principer för planering av den regionala busslinjetrafiken som påverkar alla eller de flesta av klasserna. Pendeltågssystemet är stommen i kollektivtrafiksystemet i Östergötland och ska

vara styrande för planeringen av busslinjesystemet där så är tillämpligt. Busslinjesystemet ska planeras som ett sammanhållet system som primärt sammankopplas vid järnvägsstationer och större knutpunkter. På så sätt skapas ett system som tillåter byten mellan olika linjer och där trafiken kan planeras för att minimera bytestiden. Busslinjetrafiken ska planeras så att linjer har renodlade, enhetliga och tydliga uppdrag, och linjer ska komplettera varandra och inte vara anpassade endast till en enskild målgrupp. Genom att använda dessa principer i planeringen av busslinjetrafiken höjs kvaliteten på trafiken i sin helhet även om anpassningar sker i respektive klass.

Satsningar har skett i Östergötland på både tågtrafik och regional busstrafik för att uppnå regionalpolitiska mål. Östgötapendeln har hög status i trafiksystemet men inte endast på grund av att det är tågtrafik utan lika mycket på grund av Östgötapendelns uppbyggnad och kvalitet med täta avgångar, rak linjesträkning och få stopp. Östgötapendeln bör fungera som typmodell för den busslinjetrafik som ska ha liknande uppdrag.

Det är viktigt att buss- och tågtrafiken ses som komplement till varandra. Även om tågtrafiken är stommen i Östergötlands kollektivtrafiksystem så krävs välfungerande busstrafik som matar till och från samt som komplement i starka stråk där järnväg saknas för ett ”hela-resan, hela regionen-perspektiv”. Viss trafik knyts på strategiska platser till tågstationer i trafiksystemet. Exempel på detta är hur Österbymo knyts till Tranås eller Ödeshög till Mjölby.

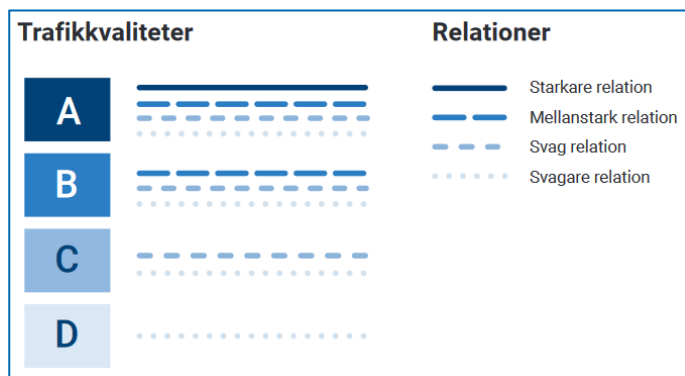
Varje trafikklass ger utrymme för en viss högsta nivå på trafikskvaliteter, men klass A kan även innehålla trafikskvaliteter för klass B, C och D. Klass B kan även innehålla trafikskvaliteter för klass C och D och så vidare. Trafikskvaliteterna bygger på funktion och roll för respektive klass. Det vill säga vilka kvaliteter som bör finnas i den typen av stråk för att trafiken ska vara effektivt utformad.

Tabell 4 visar schematiskt att ett klass A-stråk kan ha en trafik med viss kvalitet, klass D en annan. Kvalitet ska inte tolkas som en enkel skala om ”bra/dålig”. Alla klasser och trafiklösningar har sin roll och ska balansera varandra för att skapa ett så bra trafiksystem som möjligt.

Trafikskvaliteter per trafikklass – trafikutveckling och planering								
Klass	Utbud i trafiken	Övergripande uppehållsbild	Restidskvot	Genhet i linjeföringen	Taktfasthet i planeringen	Infrastrukturens kvalitet	Kostnads-täckningsgrad	Anropsstyrd trafiklösning
A	Stort utbud över dygn och år	Färre stopp – få hållplatser, glesare och strategiskt utvalda	Lägsta, mest attraktiva	Hög eftersträvas, prioriterat mellan stora målpunkter – snabbast, kortast väg	Prioriterad parameter	Hög standard i framkomlighet, hållplatser, anslutningar etc, stomlinjekrav	Högre grad ska kunna uppnås, god trafikekonomi	Aldrig
B	Trafik hela dygnet och året men mer anpassat	En blandning av tätare uppehållsbild och genhet	Låg men mer anpassad	Viktigt men möjlighet till viss anpassning	Viktig parameter	God standard men mer anpassad efter punktvisa behov	Normal/medelnivå	I undantagsfall
C	Basutbud för linjetrafik, låg utbudsnivå	Tätare uppehållsbild – fler hållplatser angörs	Högre kvot tillåts	Genhet önskvärt men högre yttäckning del av uppgiften	Inte styrande	Lägre standard tillåts	Låg men uppsatta kriterier	Möjligt i del eller helhet
D	Lägre än basutbud, speciallösningar	Anpassningsbart utifrån trafikens syfte	Inte styrande	Inte styrande	Inte styrande	Anpassningsbart utifrån trafikens syfte	Nivå under uppsatta riktlinjer väntas	Primärt anropsstyrd

Tabell 4 – Trafikskvaliteter för planering per klass

I de starkare klasserna finns ofta många olika resrelationer och dessa kan ställa krav på olika trafik kvaliteter. Det kan exempelvis finnas tillräcklig efterfrågan både på snabba direktbussar och mer yttäckande trafik med många stopp längs vägen. I de andra klasserna finns oftast bara underlag för en enstaka eller få trafik kvaliteter.



Figur 31 – Kopplingen mellan trafikklasserna, trafik kvaliteter och stråkens interna relationer

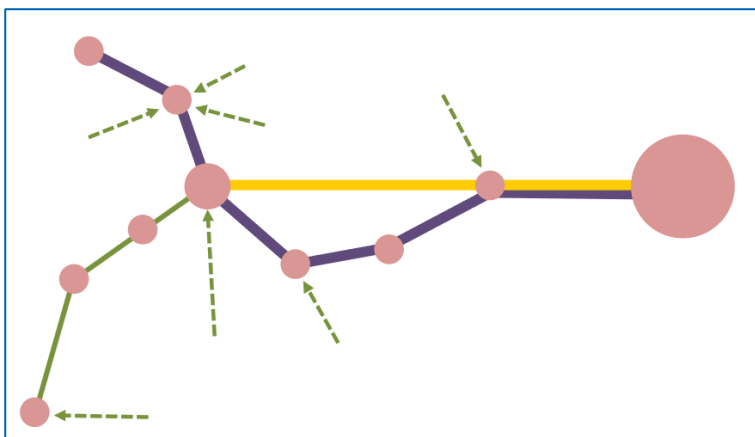
I slutändan kommer beskrivningen av trafik kvaliteter endast att utgöra en del i styrningen av kollektivtrafiken. Det faktiska nyttjandet av kollektivtrafiken, resandet, är en av de största påverkansfaktorerna för trafikens utveckling. Det bästa underlaget för ökade investeringar i kollektivtrafiken kommer alltid vara att fler reser i trafiken.

I de starkaste stråken finns underlag för en trafik med få stopp, så kallade expresslinjer. Detta för att möta efterfrågan på korta restider mellan stora målpunkter. Expressbusstrafiken kan kompletteras med annan linjetrafik för ökad yttäckning. För trafik i klass A-stråk, som ofta är strukturerande i trafiksystemet, värderas taktfasthet⁶. Taktfasthet underlättar systembyggande mellan busslinjer och mellan busslinjer och tågtrafiken vilket ger en bättre kollektivtrafik, med kortare bytestider, för fler.

Ur ett hela-resan-perspektiv för en enskild individ kan det verka motiverat med en avvikelse, exempelvis att en linje gör en avvikning från huvudlinjen för att nå en hållplats en bit från huvudvägen. Det är dock sällan bra för den stora kundgruppen. Därmed påverkas både kund- och samhällsnytta av en sådan avvikelse. I klass C och klass D-trafik kan det dock mer ofta vara motiverat eftersom trafiken där har mer koppling mot yttäckning.

I nedanstående bild (figur 32) tydliggörs klassernas koppling till ett schematiskt uppbyggt linjesystem utifrån principer för linjetrafikens utformning. Gul linje motsvarar klass A, lila klass B, heldragen grön klass C samt streckad grön (och vita "omlandet") klass D.

⁶ Med taktfasthet menas en trafik som går med en viss periodicitet, exempelvis en gång i timmen på samma minuttal.



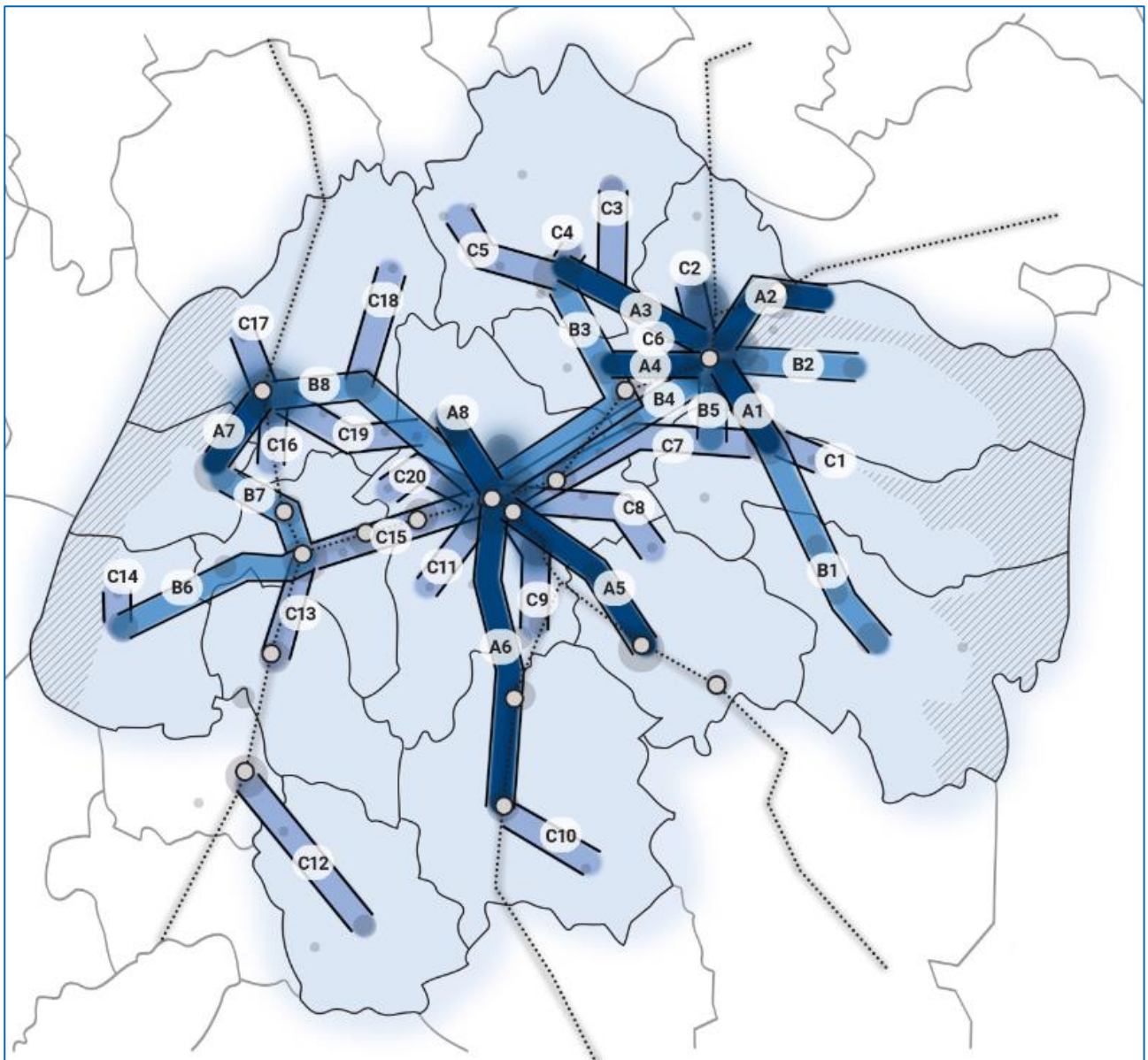
Figur 32 – Schematisk bild över en systemuppbyggnad av linjetrafiken

4.2.2 Trafiksystemskartans relation till planeringskartan

Planeringskartan visar en potential som kan finnas för regional busslinjetrafik i olika geografier i Östergötland. Att ett visst område har en potential för busslinjetrafik betyder inte nödvändigtvis att det finns med som ett utpekat stråk i trafiksystemkartan. Inte heller betyder det att om en ort ligger i ett klass 1-stråk i planeringskartan ska den nödvändigtvis finnas med i ett klass A-stråk i trafiksystemkartan. Trafiksystemskartan bygger på de underlag och principer som sammanställts i form av planeringskartan samt önskad roll och struktur för den regionala busslinjetrafiken år 2030.

Om de antaganden och underlag som utgör grunden för planeringskartan förändras kommer det påverka trafiksystemskartan. Sambandet mellan de två kartorna kan gå åt båda hållen. Om utvecklingen är bättre än väntat i ett stråk/område kommer det påverka trafiksystemet positivt, och omvänt utfall ett stråk/område inte utvecklas som väntat till år 2030.

Nedan redovisas målbildens trafiksystemskarta. Den är uppdelad i 36 stråk samt området som utgör klass D (figur 33). Varje stråk har fått namn (tabell 5). Där visas också vilka orter som ingår i respektive stråk och hur de med olika tyngd bidrar till stråk. Tabellen visar också hur regionala busslinjetrafiken bidrar till att knyta ihop Östergötland, exemplifierat genom en ordsindelning per stråk.



Ankom: 2023-02-06 Ärende: KS-TEK.2023.22 Handling: 415530

Figur 33 – Trafiksystemskartan med namnsatta stråk

STRÅK			ORTER		
Nummer	Klass	Stråk	Stora orter	Mellanstora orter	Mindre orter
A1	A	Söderköping–Norrköping	Söderköping; Norrköping		
A2	A	Kolmården–Norrköping	Norrköping; Krokek		Strömsfors
A3	A	Finspång–Norrköping	Norrköping; Finspång	Svärtinge	
A4	A	Skärblacksa–Norrköping	Norrköping	Skärblacksa	Kimstad
A5	A	Åtvidaberg–Linköping	Linköping; Åtvidaberg	Grebo	Bankekind
A6	A	Kisa–Linköping	Linköping	Kisa; Rimforsa	Brokind, Skeda udde, Slaka
A7	A	Vadstena–Motala	Motala; Vadstena		
A8	A	Ljungsbro–Linköping	Linköping; Ljungsbro	Bergs slussar	
B1	B	Valdemarsvik–Norrköping	Norrköping; Söderköping	Valdemarsvik	Ringarum; Gusum
B2	B	Östra Husby–Norrköping	Norrköping		Östra Husby; Ljunga
B3	B	Finspång–Linköping	Linköping; Finspång	Skärblacksa; Kimstad; Lingham	Norsholm; Falla; Gistad
B4	B	Norrköping–Linköping	Linköping; Norrköping		
B5	B	Västra Husby–Norrköping	Norrköping		Västra Husby; Luddingsbo/Snöveltorp; Kårtoorp; Öbonäs
B6	B	Ödeshög–Mjölby	Mjölby	Ödeshög, Väderstad	Hogstad
B7	B	Vadstena–Mjölby	Mjölby; Vadstena		
B8	B	Borensberg–Motala/Linköping	Linköping; Motala	Borensberg	
C1	C	Mogata–Söderköping	Söderköping		Mogata
C2	C	Graversfors–Norrköping	Norrköping		Graversfors
C3	C	Rejmyre–Finspång/Norrköping			Rejmyre
C4	C	Lotorp–Finspång	Finspång		Lotorp; Butbro
C5	C	Grytgöl–Finspång	Finspång		Grytgöl, Ljusfallshammar; Hällestad; Borggård; Sonstorp
C6	C	Eksund–Norrköping	Norrköping		Eksund/Strandhugget
C7	C	Söderköping–Linköping	Linköping; Söderköping	Lingham	Västra Husby; Gistad
C8	C	Björnsäter–Linköping	Linköping		Björnsäter; Askeby
C9	C	Brokind–Linköping	Linköping	Sturefors	Brokind; Bestorp
C10	C	Horn–Kisa		Kisa	Horn; Hycklinge
C11	C	Nykil–Linköping	Linköping		Nykil; Slaka
C12	C	Österbymo–Tranås	Tranås		Österbymo; Hestra
C13	C	Boxholm–Mjölby	Mjölby	Boxholm	Strålsnäs
C14	C	Hästholmen–Ödeshög		Ödeshög	Hästholmen
C15	C	Mjölby–Linköping	Linköping; Mjölby	Mantorp; Vikingstad	Sya; Sjöggestead
C16	C	Fågelsta–Motala	Motala		Fågelsta
C17	C	Nykyrka–Motala	Motala		Nykyrka
C18	C	Tjällmo–Borensberg		Borensberg	Tjällmo
C19	C	Motala–Klockrike–Linköping	Linköping; Motala		Österstad, Fornåsa, Klockrike
C20	C	Västerlösa–Linköping	Linköping		Västerlösa; Kränge

Tabell 5 – Målbildens namnsatta trafikstråk och ortshierarki per stråk

4.2.3 Förklaring per klass

Klass A

Klass A-stråken är de stråk som i störst grad bidrar till målpuffyllelse för målen i den regionala utvecklingsstrategin och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Stråken är relativt få till antalet. Klass A-stråken, tillsammans med Östgötapendeln, utgör tyngdpunkten i kollektivtrafiksystemet.

Det är i klass A-stråken som de utpekade stomlinjerna generellt finns eller kan komma att finnas. Här krävs det, enligt RTP, att utbudet i högtrafik är minst halvtimmestrafik, för att den ska vara ett alternativ för arbets- och studiependling. Denna utbudsnivå i trafiken återfinns i klass A och B.

Trafiken i dessa stråk bygger på att det finns flera kompletterande lösningar för korta restider mellan stora målpunkter samt för yttäckning. Till exempel genom att expressbusslösningar i högtrafik kompletteras av andra linjer med fler stopp längs vägen.

I klass A finns inget egentligt maxutbud, om bara efterfrågan finns. Men vid en viss gräns avtar kundnyttan av att öka utbudet ytterligare. I stället bör fokus skiftas till andra trafiklösningar som kan höja kapaciteten.

I A-stråken har kollektivtrafiken bäst förutsättningar att konkurrera med biltrafiken och då ska kollektivtrafiken vara ett alternativ för många resetillfällen, syften och målpunkter. Utbudet är högt

under hela dygnet och hela året, då flexibilitet i resmöjligheterna är en viktig del i en attraktiv trafik.

De tunga, prioriterade och ofta välfungerade kollektivtrafikstråken diskuteras inte så mycket som de platser där kollektivtrafiken har ett längre utbud. Fokus på klass A-stråk bör ökas, för även med ett högt resande och trafik av hög kvalitet finns en stor potential att öka resandet ytterligare. Att öka resandet i ett klass A-stråk med några få procent motsvarar resandeökningar på många tiotals procent eller mer i klass C-stråk.

Målbildens klassindelning kan nyttjas som underlag i strategiska ställningstaganden både under bättre och sämre ekonomiska förutsättningar. Att tillföra resurser för att förbättra trafiken i klass A-stråk är det som leder till högst måluppfyllelse på flest av målen. Här finns oftast de bästa trafikekonomiska förutsättningarna, här är resandet och intäkterna störst vilket kan motivera ytterligare investeringar. Omvänt innebär det att besparingar i denna trafik behöver vara större i antal indragna turer eftersom det finns stora biljettintäkter. Det måste ske jämförelsevis stora neddragningar för att få en besparing, jämfört med trafik där intäkterna är låga. Neddragningar i denna trafik leder sannolikt till trängselproblematik, vilket ger en mindre attraktiv trafik där färre väljer att resa, samt i många fall även att resenärer riskerar att lämnas på hållplatsen då bussarna blir fulla.

Klass B

Klass B är stråk som håller god kvalitet men inte med samma tyngd som klass A. Underlaget är mindre och geografien glesare vilket påverkar förutsättningarna för trafiken. I vissa stråk är det kopplat till att trafiken är parallell med tågtrafiken.

Utbudet på trafiken i klass B-stråk är ofta att betrakta som en basnivå för strukturbildande kollektivtrafik som har reell möjlighet att konkurrera med bilen för flera resenärsgupper och för flera typer av resor, exempelvis genom att utbudet följer ett riktvärde om minst halvtimmestrafik i högttrafik.

Den mest effektiva strategin för att nå fler och nöjdare kunder – i slutändan ökad marknadsandel – är att ha fokus på A- och B-stråk. En sådan strategi innebär dock inte att resurser uteblir från trafik i andra klasser.

Klass C

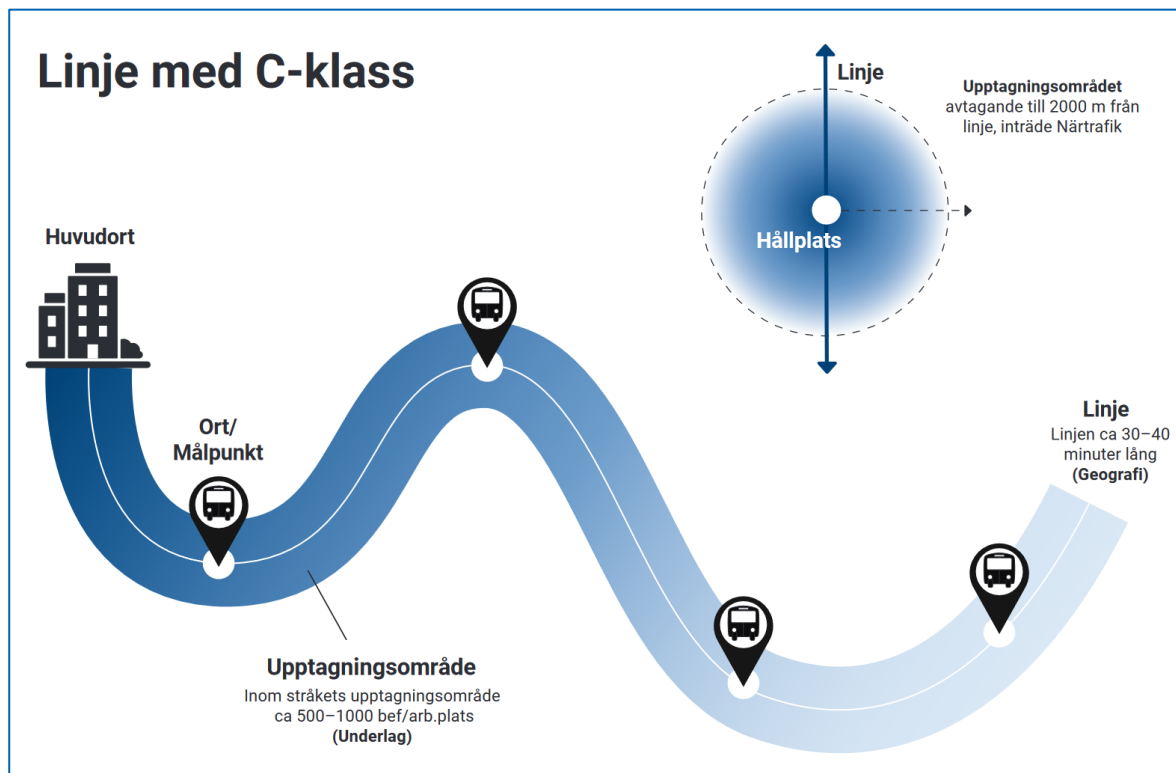
Trafik i klass C-stråk är viktig för att bidra till flera mål i RTP. Marknadsandelsmålet är även här relevant och tillämpligt men i en lägre omfattning. Ju fler som reser med trafiken desto mer kan den utvecklas, vilket är positivt och önskvärt. Men ofta är förutsättningarna inte så goda och därmed blir trafikens kvalitet lägre. Eftersom trafiken framförallt är lokal så är platsspecifika lösningar vanliga.

Klass C-stråk är ofta en relation mellan en landsbygdsort och en huvudort. Trafiken i dessa stråk är mer av lokal karaktär, ofta inomkommunal. Den matar i regel resenärer från mindre landsbygdsorter till en större service- eller kommunhuvudort. Utifrån såväl resandeunderlag som geografi är detta utmanande miljöer för busslinjetrafik. I dessa områden är det både lågt resande och spridda resmönster. Dessa förutsättningar påverkar busslinjetrafikens utformning.

I klass C-stråk krävs ett aktivt arbete från flera aktörer för att busslinjetrafiken ska fungera väl och kunna utvecklas. På en mindre ort med potential där det sker ett aktivt arbete i samhällsplaneringen kan utvecklad busslinjetrafik bli aktuell, genom ett gemensamt utredningsarbete och gemensamma satsningar.

För att fördjupa och förtydliga ”var kan linjetrafik finnas?” har ett riktvärde tagits fram. Det bygger på en modell, likt den i tågstrategiska målbilden om stationsorter, som väger in flera perspektiv för att säkerställa att ett tillräckligt underlag finns för att kunna bedriva ett busutbud av regional busslinjetrafik. Sammanvägningen utgår ifrån olika underlag och parametrar; restider, underlag, geografi, trafikekonomi med mera.

Inriktningvärdet, dock ingen exakt gräns, är att det inom 30 minuter från en huvudort behöver finnas 500–1 000 boende eller arbetsplatser, inom ett relevant upptagningsområde (figur 35). Där förutsättningarna finns är ett riktvärde att det kan finnas upp till 10 dubbelturer per vardag samt någon form av heltrafik. Att ett stråk eller ett område uppfyller riktvärdena innebär ingen garanti för att det ska finnas trafik där. Inte heller det omvända gäller, områden som inte exakt uppfyller riktvärdena kan fortfarande få busslinjetrafik.



Ankom: 2023-02-06 Ärende: KS-TEK,2023.22 Handling: 416530

Figur 34 – Illustration över kriterier för linjetrafik

Klass D

Klass D är ett område där, såsom visat i planeringskartan, miljön är utmanande för busslinjetrafiken och där andra typer av trafiklösningar oftast passar bättre.

Yttäckande trafik på landsbygden är viktigt ur flera perspektiv. Trafiken i klass D är kopplat mot målsättningar såsom grundläggande samhällsservice, fördelningspolitiska skäl med mera. Målet om att 100 procent av östgötarna ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik nås genom investeringar i trafik här.

Trafiken i dessa områden är viktig av flera skäl. Dels för att bidra till grundläggande resandemöjligheter (genom exempelvis närtrafik), dels för att möta vissa målgrupper och platsspecifika resbehov. Trafiken fyller samordnande uppdrag och sociala funktioner snarare än att bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Eftersom busslinjetrafik inte kommer till sin rätt i dessa miljöer krävs andra lösningar och trafiklösningar. Dessa skulle bättre kunna balansera ett regionalt engagemang mot att effektivt hantera det lägre och mer spridda resmönstret. Kopplingen mellan ”fritidsresande/grön turism” och trafikutveckling är ett sådant exempel.

Generellt är trafiken anropsstyrd och områdesbaserad eftersom geografin är stor och underlaget lågt. Det är viktigt att poängtera att klass D inte utesluter linjetrafik för dessa miljöer, dock krävs ett mer aktivt arbete och riktade insatser för att det ska finnas linjetrafik. Sådan linjetrafik bygger på att uppdrag kan samordnas, mellan regional kollektivtrafik och kommunal skolskjuts.

Anropsstyrd trafik har sina fördelar jämfört med linjetrafik. Den är mer flexibel i sin utformning och uppbär bara kostnader när någon reser, samt har ofta en lägre totalkostnad. Fortfarande är kostnaden, det vill säga skattesubventionen per resa, hög även om totalkostnaden är relativt låg. Om resandet ökar kommer man nå en teoretisk brytpunkt när det är bättre att köra linjelagd trafik än anropsstyrd trafik.

Utifrån en ökad målstyrning har trafikresurser under den senaste tioårsperioden omfördelats från vissa områden i klass D till trafik med högre potential för måluppfyllelse, men samtidigt har också den anropsstyrda trafiken utvecklats så att kollektivtrafik erbjuds där det överhuvudtaget inte har funnits tidigare. Strategin har inte varit kopplad till besparingskrav utan till att omprioritera resurser dit de kan göra större nytta.

Bedömningen är att inga länsöverskridande relationer uppfyller sådant behov att det motiverar linjetrafik enligt kriterierna i klass A-C, utom stråket Österbymo – Tranås. Övrig trafik som är mellankommunal och länsöverskridande faller in under klass D.

4.2.4 Infrastruktur

I de utpekade stråken i trafiksystemkartan finns ett underlag och stöd för planering och prioritering för Region Östergötland, länets kommuner och Trafikverket. För Region Östergötlands del är det främst genom avsatta medel i LTP som infrastrukturutveckling bedrivs.

För att en resa med kollektivtrafiken ska anses attraktiv, trygg, säker och tillgänglig måste resans alla delar passa ihop. Infrastrukturens kvalitet måste därför på sikt matcha trafikens kvalitet. Oavsett utpekad klass i målbilden behöver varje klass funktionell och välfungerande infrastruktur, anpassad utifrån sina syften. En hållplats med flera hundra påstigande per dag har vissa krav, medan en linje i klass D-område har andra behov. Det finns även en regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser, som dock inte behandlas närmare här.

Utifrån busslinjetrafikens upptagningsområde och resenärernas behov av att ta sig till en hållplats krävs investeringar och samverkan mellan region, stat och kommun för att öka tillgängligheten och tillgången till busstrafiken. Ju bättre kollektivtrafiken är, desto längre är människor beredda att ta sig till en hållplats. Det ställer krav på både trafikering och på infrastruktur. Enligt dagens regelverk för närtrafik räknas tillgänglighet som områden inom två kilometer från en hållplats. Det har dock liten betydelse om man bor 50 meter från en hållplats i de fall man fortfarande inte kan ta sig till den på ett säkert sätt. Hållplatser är, eller får inte vara, som infrastruktur-öar utan det krävs att man snabbt, tryggt och säkert kan nå dem.

Framkomlighetsåtgärder i de största städerna gagnar all regional kollektivtrafik som trafikerar staden. De är inte viktigt endast för de som pendlar in till städerna, de är också viktiga för Norrköping och Linköping eftersom ökad kollektivtrafik minskar bilismens negativa effekter i städerna, såsom trängsel och utsläpp.

En attraktiv regional busstrafik har alltså betydelse både för de som bor i och utanför Linköping och Norrköping. Ska ambitionerna om dessa städer som regionala noder uppnås måste de möta de

krav och förväntningar som finns på dem. Kommunerna måste bidra till att hantera stora trafikmängder på ett hållbart sätt i relation till sin status i regionen.

Utifrån strategiskt placerade noder på landsbygden, mindre bytespunkter, uppnås en slags variant av kollektivtrafiknära planering fast utan krav på övrig bebyggelse. Detta är en modell som går att utveckla i hela länet. För klass D (landsbygd, småorter och mindre tätorter) är det ofta en bra strategi att prioritera möjlighet till mindre bytespunkter för kombinerade resor med kollektivtrafik och bil eller cykel.

4.3 Busstrafik genom andra aktörer

I Östergötland finns andra aktörer som bedriver busstrafik, antingen kommersiellt eller på uppdrag av annan regional kollektivtrafikmyndighet. Den kommersiella trafiken är oftast beställningsbar turisttrafik eller långväga expressbusstrafik. Andra kollektivtrafikmyndigheter bedriver framför allt trafik som utför lokala, ofta skolskjutsrelaterade, uppdrag.

Den kommersiella trafiken bidrar positivt till regionens utveckling genom sitt kompletterande fokus på långdistansresor. Exempelvis genom att komplettera den tågtrafik som finns, knyta ihop nodstäder eller angöra Arlanda. Målgruppen för denna trafik är primärt fritids- eller sällanresenärer.

Busstrafiken som utförs av andra aktörer är viktig för regionens utveckling och är en del av det hållbara transportsystemet. Eftersom den inte är under Region Östergötlands styrning har den inte behandlats i detalj i målbilden. Trafiken bedöms inte heller vara strukturerande på det sätt som Region Östergötlands egen busslinjetrafik är. En ökad samverkan med kommersiella aktörer skulle dock kunna erbjuda nya möjligheter att nå uppsatta mål men kräver särskild utredning.

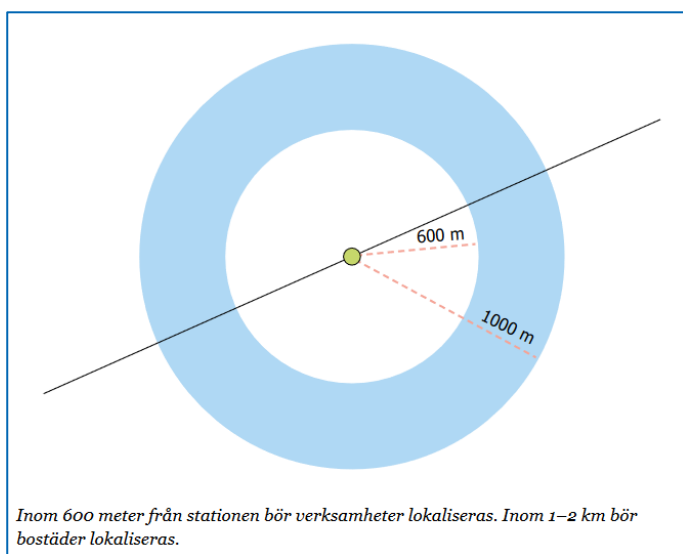
5 Samverkan och genomförande

5.1 Att gemensamt utveckla förutsättningarna

I Östergötland är kollektivtrafiken regionaliserad sedan 2012. Region Östergötland har planeringsansvar och finansierar trafiken men utvecklingen är beroende av kommunernas och statens uppdrag och roller. Den kommunala processen för fysisk planering är en nyckel för hållbar samhällsutveckling. Att samverka ska vara gynnsam för alla tydliggörs i det avtal som reglerar ansvar mellan parter på kollektivtrafikområdet⁷. En långsiktigt hållbar samhällsplanering är viktig för att öka de hållbara transporterna och för att skapa ett mer tillgängligt samhälle.

Målbilden visar Region Östergötlands engagemang i regional busslinjetrafik som utgångspunkt för samverkan. Andra aktörer har egna mål och ambitioner. Det kommer uppstå målkonflikter när olika perspektiv leder till olika önskade lösningar. Kvaliteten på samverkan handlar inte om att undvika detta utan beror på hur väl alla parter gemensamt kan hantera dessa situationer och förstå varandras olika uppdrag.

Redovisad planeringskarta och trafiksystemkarta kan sägas vara en slags potentialkartor för 2030. För att nå potentialen måste samverkan börja i att påverka förutsättningarna för kollektivtrafiken. Att påverka underliggande strukturer är inte endast en fråga om *att* bidra, utan också om *hur* och *var*. För att förbättra förutsättningarna för regional busslinjetrafik kan olika saker ske med olika effekt. Planer kan genomdrivas för ökat underlag av befolkning eller arbetsplatser på strategiska platser, infrastrukturen kan förbättras absolut sett eller relativt bilen, resandeefterfrågan kan stimuleras (Mobility Management).



Figur 35 – Kollektivtrafikhänsyn vid planering och avstånd från station eller hållplats

Källa: *Strukturbild 2016, Region Östergötland*

Exploateringen behöver ske i ett gynnsamt läge och med viss täthet. Utifrån det driver Region Östergötland samhällsplaneringsprincipen om kollektivtrafikhänsyn vid planering (stationsnärhetsprincipen när det gäller tåg). Att arbeta utifrån den innebär ett tillgängligare samhälle och bättre förutsättningar för befolkningen att få tillgång till kollektivtrafik som är

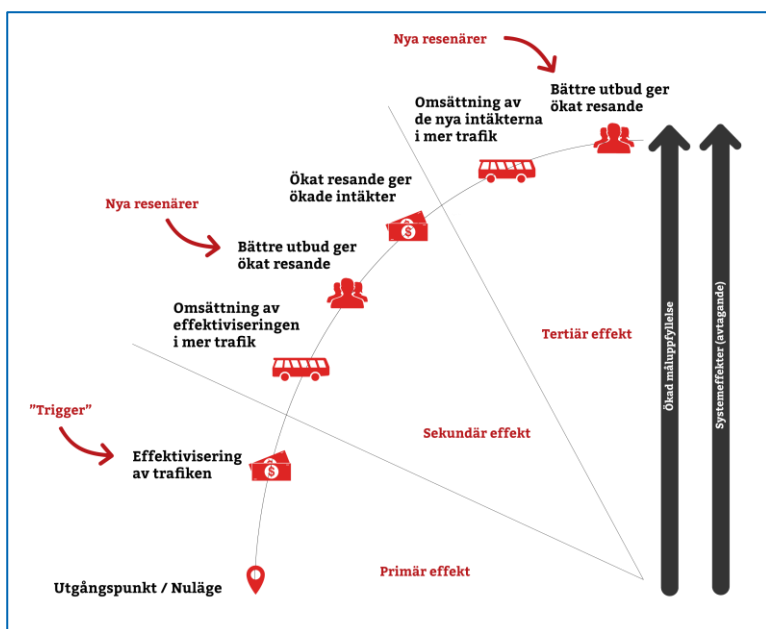
⁷ Se "Avtal om kollektivtrafik i Östergötlands län"

attraktiv och effektiv. Det gäller för alla parter att dra nytta av rådande förutsättningar för att uppnå de nyttor som finns. Det omvända är lika viktigt, att inte investeringar sker som försämrar förutsättningarna.

5.2 Att utveckla trafiken mot 2030

Att förvalta och utveckla kollektivtrafiken har varit Östgötatrafikens huvuduppdrag sedan bolaget grundades i början på 1980-talet, även om det var annorlunda utformat innan 2012 då kommunerna mer direkt beställde trafik genom sitt delägarande av Östgötatrafiken. På uppdrag av Region Östergötland upphandlar, organiserar och samordnar idag Östgötatrafiken den regionala kollektivtrafiken i Östergötland, samt verkar för att främja en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i hela länet och till angränsande län.

Idag sker utveckling av trafiken löpande och genom interna uppdrag enligt en etablerad process⁸. Det är alltså genom denna process för kontinuerlig utveckling av kollektivtrafiken som målbildens intentioner i största delen kommer konkretiseras. Processens tre huvudsakliga steg är uppföljning, trafikutredning samt genomförande.



Figur 36 – Trafikutveckling som start på positiv trend för fler resenärer

Uppföljning görs för Östgötatrafikens och Region Östergötlands interna behov samt för att erbjuda kommunerna insyn i den verksamhet som kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för. De mest centrala dokumenten ur trafikutvecklingsperspektiv är Trafikbokslutet respektive Infrastrukturbokslutet. De tas årligen fram och distribueras till politik och tjänstemän i berörda kommuner, samt redovisas i trafik- och samhällsplaneringsnämnden.

Trafik och samhällsplaneringsnämnden i Region Östergötland (TSN) fastställer årligen en trafik- och verksamhetsbeställning för Östgötatrafiken. I denna fattar nämnden beslut kring trafikens utveckling. Genomförda trafikutredningar är en del i denna beställning.

⁸ Se ”Process för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtrafiken” för utförligare beskrivning

Efter beslut om trafik- och verksamhetsbeställningen ska Östgötatrafiken tillsammans med berörda kommuner, Trafikverket och enskilda väghållare gemensamt planera för och säkra kvaliteten i genomförandet av beslutade trafikförändring.

5.3 Frågor för 2030 och mot 2040

Mycket kommer ske innan 2030 som påverkar samhällets och trafikens utveckling. Målbilden som strategiskt framåtsyftande dokument beslutas i en ständigt föränderlig tid. Det betyder att det kommer finnas många tillfällen att genomföra trafikutvecklingsprojekt. Tre gånger om året skiftar kollektivtrafiken i Sverige tidtabeller - juni, augusti och december. Även om 2030 är relativt nära i tid är det ändå drygt 20 tidtabellsskiften bort. Perioden fram till 2030 innehåller också 7–8 trafik- och verksamhetsbeställningar och budgetar. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet kommer komma att revideras åtminstone två gånger. Nya statliga nationella planer för transportinfrastruktur och nya kommunala översiktsplaner kan antas.

Vid 2030 kommer också många exploateringsplaner vara realiserade och nya teknologier ha implementerats. Den grundläggande ambitionen är ändå att kollektivtrafiken står stadigt som en ryggrad även i det framtida, hållbara resandet. Inte minst där förutsättningarna är goda. Den bästa kollektivtrafiken är den som år efter år är stabil, strukturerande i sin omgivning, och som upplevs pålitlig och trygg. 2030 är därför ett år som för busstrafiken både är långt borta och nära.

Covid 19-pandemin har kraftigt påverkat kollektivtrafikbranschen genom lägre resande och marknadsandel, större underskott och förändrade resebeteenden. Under pandemin sjönk kollektivtrafikens marknadsandel i Östergötland från cirka 20 till 13 procent och kostnadstäckningsgraden från ungefär 45 till 35 procent. De offentliga anslagen har ökat för att kunna vidmakthålla trafiksystemet. Externa stora händelser kan påverka kollektivtrafiken och dess utveckling starkt.

I Östergötland kan en klart positiv trend skönjas efter pandemin med ökat resande och förbättrade resultat. Detta är goda nyheter för både kort och lång sikt. En återhämtning efter pandemin är det första viktiga steget mot målbildens 2030-perspektiv. Den bästa metoden för att attrahera tillbaka kunder är att fortsatt erbjuda en attraktiv, effektiv trafik.

Det är i målbildens användning som dess stora nytta uppstår. Med målbilden som ett stöd i olika genomförandeprocesser – för kollektivtrafiken eller i fysisk planering – kan såväl processerna som trafiken utvecklas.

6 Källor och referenser

Här redovisas ett urval av källor och referenser som använts i rapporten. Vissa dokument kan även ses som ”läslista”, till exempel om kollektivtrafikens organisering i Östergötland.

Region Östergötland/Östgötatraffiken

- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2030
- Trafik- och verksamhetsbeställningar
- Utvecklingsstrategi för Östergötland
- Länstransportplan, remissversion 2022
- Funktionella Östergötland - storymap
- Regionala kunskapsunderlag, exempelvis sammanställning kommunala översiktsplaner
- Hållbara transporter i Östergötland
- Regional cykelstrategi för Östergötland
- Regional strukturbild - för Östergötland 2016
- Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik
- Avtal mellan Region Östergötland och kommunerna i Östergötland
- Kommunala tillköp av högre servicegrad i kollektivtrafiksystemet
- Process för kontinuerlig utveckling av den allmänna kollektivtraffiken
- Modell för beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta
- Riktlinjer för prissystem och färdbevis
- Ägaravtal och uppdragsdirektiv till AB Östgötatraffiken
- Regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser i Östergötland
- Affärsplan AB Östgötatraffiken 2023–2025
- Resvaneundersökning 2014
- Trafikbokslut 2017–2021
- Infrastrukturbokslut 2017–2021
- Trafikutredningar Östgötatraffiken

Kommunalt och nationellt

- Kommunala översiktsplaner i Östergötland
- Trafikverket – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, med underlag
- Trafikverket – Basprognos 2040
- Trafikverket – Trender i transportsystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2022
- Trafikverket – Information och råd vid kommunal detaljplanering
- Trafikverket – Våra kunder – de är vi till för
- Kol-TRAST - planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik
- Sveriges kommuner och regioner – Samordnad bebyggelse- och transportplanering
- Sveriges kommuner och regioner – Täthetsmått för effektiv kollektivtrafik
- Trafikanalys – Resvanor i Sverige
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande NTF – Ung mobilitet (2021)
- Linköpings kommun – Linköpings omland och landsbygd i siffror
- Nationella vägdatabasen (NVDB)
- Sveriges riksdag – Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
- Sveriges riksdag – Mobilitet på landsbygder - forskningsöversikt och nulägesbeskrivning
- Statistiska centralbyrån SCB – primär datakälla för befolkning, dagbefolkning och pendling

Bransch och akademi

- K2 – Guidelines för attraktiv regional busstrafik - regional BRT
- K2 – Effekter av kollektivtrafiksatsningar
- K2 – Kollektivtrafik - Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter
- K2 – Att styra mot ökad kollektivtrafikandel
- K2 – Kommunerna och kollektivtrafiken
- K2 – Kollektivtrafiken och klimatutmaningen
- K2 – Public transport funding under pressure
- K2 – Kollektivtrafikens organisering och finansiering
- K2 – Odefinierad roll för kollektivtrafiken
- K2 – Sju perspektiv på kollektivtrafikens finansiering
- Svensk kollektivtrafik – Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktivitet och tillväxten
- Svensk kollektivtrafik – Kollektivtrafikens ekonomiska återhämtning efter coronapandemin
- Svensk Kollektivtrafik – Kollektivtrafiken skapar nytta för kommunerna och regionerna
- Svensk Kollektivtrafik – Kollektivtrafikbarometern
- WSP – Stora mobilitetsstudien 2021
- Regionplan Skåne 2022–2040
- Trivector – Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt
- Jönköpings länstrafik – Bytespunkter i Jönköpings län
- Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län
- Centrum för kommunstrategiska studier – Snart tio år med regionala kollektivtrafikmyndigheter
- SLL RiPlan (Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län)

Hemsidor

- <https://www.regionostergotland.se/Regional-utveckling/regional-planering/>
- <https://dokument.regionostergotland.se/Politiska%20dokument/>
- <https://www.ostgotatrafiken.se/info/vi-och-vart-uppdrag/styrelsen/styrdokument/>
- <https://www.svenskkollektivtrafik.se/kollektivtrafiken/>
- <https://www.k2centrum.se/>
- <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur.50001.html/>
- <https://www.trafa.se/>

Enligt sändlista

Remiss: Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik

Remissen av förslaget till Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik översändes härmed.

Bakgrund och uppdrag

I november 2020 beslutade regionfullmäktige om ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för perioden fram till 2030. Där fastställs mål och strategier för kollektivtrafiken i Östergötland. Grunden för trafiksystemet är Östgötapendeln och stomlinjerna med buss som ska kompletteras med annan linjetrafik och en mer yttäckande när- och servicetrafik.

För att förtydliga busstrafikens roll i det sammanhållande trafiksystemet har ett behov identifierats hos såväl Region Östergötland och Östgötatrafikerna som hos länets kommuner. Behovet är att förtydliga busslinjetrafikens struktur och roll i regionen för utvecklingen samt att sätta en målbild som såväl interna som externa parter aktivt kan arbeta mot. Beslutet om uppdrag att ta fram en regional busstrategisk målbild fattades av trafik- och samhällsplaneringsnämnden vid sammanträdet i september 2021.

Innehåll

Målbilden innehåller i sig inga nya strategiska ställningstaganden utan bygger på tidigare fattade beslut och inriktningar kring länets och kollektivtrafikens utveckling.

De inledande delarna beskriver bakgrund, syfte och styrande mål men även de ingående antaganden som målbilden bygger på. Därefter följer en del vari förutsättningar för regional busstrafik i Östergötland beskrivs både ur ett geografiskt och samhälleligt perspektiv och ur ett trafikperspektiv.

I målbildens huvudsakliga del redovisas principer för hur regional busstrafik kan bedrivas och hur regional busstrafik kan samspela med utveckling av olika delar av länet. Detta redovisas i dels en planeringskarta och i en trafiksystemkarta.

Målbilden avslutas med hur busstrafiken kan utvecklas genom ett gemensamt utvecklingsarbete av flera parter tillsammans.

Regionledningskontoret
Fredrik Sunnergren

2023-02-03

RÖ 2023-385

Frågeställningar

Region Östergötland önskar att ni särskilt beaktar nedanstående två punkter när ni besvarar remissen.

- I målbilden redovisas en planeringskarta och en trafiksystemkarta. Ser ni att dessa är ett stöd för den utvecklingsplanering som bedrivs i er organisation? Om de är det: På vilket sätt? Finns det delar i resonemanget kring de två kartorna som ni saknar, dvs skulle målbilden kunna bli bättre som underlag för er utvecklingsplanering?
- Om er organisation har synpunkter på klassningen av enskilda stråk i planeringskartan eller i trafiksystemkartan skulle det uppskattas om ni i remissvaret pekar på de vad det är för underlag som skulle ge en annan klassning än den som är gjord i målbilden.

Remisstid

Remisstiden pågår till 12 maj 2023. Sänd synpunkterna till Region Östergötland, RKTU, 581 91 Linköping – eller till e-post: registrator@regionostergotland.se.

Har ni frågor, kontakta Fredrik Sunnergren, fredrik.sunnergren@ostgotatrafiken.se eller på telefon 010-434 01 88.

Remisseminarier

Under remisstiden kommer tre remisseminarier hållas på tre olika orter där målbilden kommer presenteras och där det kommer finnas möjlighet att ställa frågor. Dessa mötestillfällen vänder sig till politiker så väl som tjänstemän hos remissinstanserna. Från Region Östergötland deltar politiker från trafik- och samhällsplaneringsnämnden och tjänstemän från Östgotatrafiken.

Remisseminarierna hålls:

Torsdag 2/3 kl 13.00-14.30 i Linköping, Regionhuset, S:t Larsgatan 49 B

Tisdag 28/3 kl 10.00-11.30 i Norrköping, Kammarforum, Dalsgatan 13

Tisdag 4/4 kl 13.00-14.30 i Mjölby, Östgotatrafiken, Stora Torget 1

Er anmälan vill vi ha senast en vecka före respektive seminarium. Anmälan sker till Carina Åsvärd, carina.asvard@ostgotatrafiken.se eller på telefon 010-434 00 03.

Regionledningskontoret
Fredrik Sunnergren

2023-02-03

RÖ 2023-385

Tidplan för beslut

Regionens ambition är att skriva en sammanställning av inkomna synpunkter och delge remissinstanserna. Inkomna synpunkter kommer att tas i beaktande i arbetet med färdigställande av beslutsversionen.

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden beräknar att ta beslut om slutlig version av Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik under hösten 2023.

Jan Owe-Larsson
Ordförande i trafik- och
samhällsplaneringsnämnden

Regionledningskontoret
Fredrik Sunnergren

2023-02-03

RÖ 2023-385

Sändlista

Östergötlands kommuner	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
Kommuner som gränsar till Östergötland	Jönköpings kommun Tranås kommun Aneby kommun Eksjö kommun Vimmerby kommun Västerviks kommun Nyköpings kommun Katrineholms kommun Vingåkers kommun Hallsbergs kommun Askersunds kommun
Regionala kollektivtrafikmyndigheter	Region Jönköpings län Region Kalmar län Region Sörmland Region Örebro län
Övriga remissinstanser	Trafikverket

Från: Rktm <Rktm@regionostergotland.se>

Skickat: den 6 februari 2023 13:10

Ämne: Remiss Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik, dnr RÖ 2023-385

Varning: Det här e-postmeddelandet har sitt ursprung utanför organisationen. Klicka inte på länkar eller öppna bilagor om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

Hej!

Region Östergötland sänder härmed ut *Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik* på remiss.

Skriftliga synpunkter på rapporten önskas **senast den 12 maj 2023** och skickas till:

Registrator@regionostergotland.se med hänvisning till dnr: RÖ 2023-385.

Med vänlig hälsning

Carina Åsvärd

Ledningskoordinator

Region Östergötland

Direkt: 010-434 00 03

rktm@regionostergotland.se

www.regionostergotland.se

All e-post som skickas till Valdemarsviks kommun är allmän handling. Valdemarsviks kommun hanterar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR). För mer information se <https://www.valdemarsvik.se/kommun/kommun-politik/personuppgiftshantering/>



(7)

KS-KcS.2023.17

Ansökan om sponsring Grönsödagen

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Xxxxx

Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Sarah Åkerblom
Näringslivsutvecklare
Tel: 012319155
E-post: sarah.akerblom@valdemarsvik.se

Mottagare

(nämnd etc)

Ansökan om sponsring Grönsödagen 2023

Förslag till beslut i Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar att sponsra Fredrik Gräslund via enskilda firman FeztoForce ljusdesign med 20.000kr från kommunstyrelsens oförutsedda för arrangemang av Grönsödagen 2023.

Ärendebeskrivning

Företaget söker sponsring från kommunen på 20 000 kr för Grönsödagen 2023. En dag i juli 2023 för att lyfta fram Gryts skärgårdskultur och visa upp en av de kultur-och odlingskapsmässigt välbevarade öarna i skärgården, Grönsö.

Evenemanget ska inspirera till hur man kan arbeta med ängsvård, allmogebåtar, byggnadsvård, gärsgårdsbygge osv. Ordna en samling och regatta för allmogebåtar. Ge andra skärgårdsföreningar möjlighet visa upp sig. Ha musikuppträdanden, gärna åt folkmusikhållet och med lokala musiker. Guidad tur på ön. Tipspromenad. Barnaktiviteter.

Målet är att skapa ett arrangemang som kan vara återkommande och som framhäver historien och kulturvården. Kan förhoppningsvis inspirera andra öar att öppna upp och visa upp sig.

Beslutsunderlag

Projektplan för evenemanget
Avtalsförslag

Beslutet skickas till

FeztoForce ljusdesign
Näringslivsutvecklaren
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör



Sarah Åkerblom
Näringslivsutvecklare

Projektplan - ansökan om stöd lokalt ledd utveckling

Övergripande

Uppgifter om sökanden

Namn: Fredrik Gräslund

Org.nr: 600723-7198

Adress: Grönsö 1

Telefonnummer: 0123-430 36

Mobilnummer: 073-656 23 68

E-postadress: info@feztoforce.se

Kontaktpersoner: Fredrik Gräslund

Generella uppgifter om ansökan

Projektnamn: Grönsödagen 2023

Ge en tydlig beskrivning av projektet

(Berätta om projektidén och bakgrunden till den, skapa förståelse för varför insatsen behövs)

En dag i juli 2023 för att lyfta fram Gryts skärgårdskultur och visa upp en av de kultur- och odlingskapsmässigt välbevarade öarna i skärgården, Grönsö. Inspirera till hur man kan arbeta med ängsvård, allmogeåtar, byggnadsvård, gärsgårdsbygge osv. Ordna en samling och regatta för allmogeåtar. Ge andra skärgårdsföreningar möjlighet visa upp sig. Ha musikuppträdanden, gärna åt folkmusikhållet och med lokala musiker. Guidad tur på ön. Tipspromenad. Barnaktiviteter

Om projektet

Vilken målgrupp har projektet?

Alla vinter- och sommarboende runtikring, båtfolk, folk som ej har egen båt som ges möjlighet komma via skärgårdens taxi- och turbåtar

Hur mycket stöd planerar ni att söka till projektet? 59200:-

Projektets syfte och vilket behov det finns av det

Vad är syftet med projektet? Se ovan

Vilket behov finns det av projektet? Skapa ett arrangemang som kan vara återkommande och som framhäver historien och kulturvården. Kan förhoppningsvis inspirera andra öar att öppna upp och visa upp sig

Kommer projektet endast att vara till nytta för företag? nej

Kompetens och samarbete

Vilken erfarenhet och kompetens finns i projektet? Jag har erfarenhet av olika delar av eventbranschen(band/show/ljusdesign/pr/mässa/fest/DJ). Väl insatt i skärgårdens historia. Ön ägs av en släktförening där det finns flera medlemmar som är praktiska och organisatoriska och också insatta i historik och skärgårdsvård

Vilka andra samarbetar projektet med? Taxibåtsfirmor, catering, ljudfirma, eventfirma, facebookgrupper, lokala föreningar, andra skärgårdsbor

Genomförande och aktiviteter

Hur ska ni genomföra projektet och vilka aktiviteter ska ingå?

(berätta så detaljerat som möjligt vilka aktiviteter som ingår, gärna kronologiskt med en beskrivning om vilka delmoment som ingår i aktiviteten)

- Regatta för allmogebåtar
- Musikuppträdande, lokala förmågor och inhyrt band
- Kaffeservering
- Guidning på ön, med fokus på ängsvård
- Instruktion i bygge av trögärsgård och lagning av stengärsgård
- Uppmärkta vandringsstigar
- Ev. lasta och åka hölass
- Andra skärgårds- och träbåtsföreningar kan exponera sig

Nytänkande och andras erfarenheter

Är projektet nytänkande och i så fall hur? Finns numera inget liknande i gryts norra skärgård

Känner ni till något liknande projekt? Rågödagen

Geografiskt område

Vilket geografiskt område kommer ha nytta av projektet? Småland, Östergötland

Mål

Vilka mål ska ni ha nått vid projektets slut? Genomfört en välorganiserad och välbesökt dag

Vilka mål ska ni nå på lång sikt? Återkommande årligen, inspirera kring natur och kulturvård. Titta på möjligheten att ha sommarcafé kombinerat med guidningar

Indikatorer

Kommer projektet att leda till att nya företag skapas?

Kommer projektet att leda till nyskapade arbetstillfällena?

Kommer invånare få tillgång till förbättrad service eller infrastruktur genom projektet?

Vad händer med resultatet?

Vem kan vara intresserad av projektet och resultatet utöver er själva? Förstärker kommunen som turistmål, jobb åt transportörer, andra skärgårdsföreningar kan exponera sig, Kunskaps-spridning om kulturvård i skärgården

Hur kommer ni att sprida projektets resultat? Kontakta medier, lokala hemsidor osv

Hur ska verksamheten se ut efter projektets slut? Målsättningen är att detta skall bli årligen återkommande

Er vanliga verksamhet

Hur är projektet avgränsat från er vanliga verksamhet? Jag är huvudsakligen elektriker

Ideellt arbete och övriga ideella resurser

Kommer ni att ha med ideella resurser i projektet? ja

Beskriv det ideella arbetet

Gör en uppskattning på hur många timmar ideellt arbete som ni bidrar med i projektet. Det ideella arbetet värderas till 220 kr i timmen

Jag som förplanerar , marknadsför och organiserar, räknar med 80 tim. Medlemmar i föreningen som arbetar med detta veckan innan, minst 60 tim

Utgifter

Beskriv utgift	Belopp (kr)
Web, hemsida	3500
Annonsering gratistidningar, produktion annons	18500
Transporter utrustning	4400
Musiker	16500
Scenbygge, bänkar, grillplats. Materialkostnad	2500
Ljudhyra och tillbehör	3500
Persontransporter	5000
Toalett-lösning	2000

Tälthyra	5500
Trycksaker, vepor, flygblad, affisher	9800
Projektledning/eventproduktion	38000
Summa:	109200

Finansiering

Projektstöd	59200
Offentlig medfinansiering, Valdemarsviks kommun	20000
Privat medfinansiering, Valdemarsviks sparbank, privata sponsorer	20000
Gryts skärvårdsförening	10000
Insats med egen scen/ljusutrustning	
Summa:	109200



Avtal om sponsring

1 Parter

Valdemarsviks kommun, (org.nr: 212000-0431)

615 80 Valdemarsvik

Nedan kallad Sponsorn.

Sponsorsmottagare Fredrik Gräslund (FeztoForce ljusdesign), (org.nr: 600723-7198)

Grönsö 1

615 96 Gryt

Nedan kallad Företaget

2 Bakgrund

Företaget söker sponsring från kommunen på 20 000 kr för Grönsödagen 2023.

En dag i juli 2023 för att lyfta fram Gryts skärgårdskultur och visa upp en av de kultur- och odlingskapsmässigt välbevarade öarna i skärgården, Grönsö.

Evenemanget ska inspirera till hur man kan arbeta med ängsvård, allmogebåtar, byggnadsvård, gårsgårdsbygge osv. Ordna en samling och regatta för allmogebåtar. Ge andra skärgårdsföreningar möjlighet visa upp sig. Ha musikuppträdanden, gärna åt folkmusikhållet och med lokala musiker. Guidad tur på ön. Tipspromenad. Barnaktiviteter.

Målet är att skapa ett arrangemang som kan vara återkommande och som framhäver historien och kulturvården. Kan förhoppningsvis inspirera andra öar att öppna upp och visa upp sig.

3 Avtalsperiod

Detta avtal gäller från och med att det undertecknas av behöriga från båda parter till och med 2023-12-31. Avtalet upphör att gälla utan föregående uppsägning.

4 Sponsorns åtagande



Valdemarsviks kommun åtar sig att

- Sponsra evenemanget med 20 000 kr utbetalt på företagets konto.

5 Företagets åtagande

Företaget åtar sig att

- exponera kommunens namn och logga i allt tryckt material, på arrangemangets webbplats och på arrangemangets sociala medier som huvudsponsor

Observera att mottagaren inte har rätt att använda kommunens logotyp eller igenkänningsmärken på annat sätt än vad kommunen har godkänt.

6 Övriga villkor

Företaget försäkrar att dess verksamhet är förenlig med kommunens övergripande mål. Företaget försäkrar att denne bedriver en ekonomiskt seriös verksamhet och inte innehar skatteskulder. Företaget försäkrar att denne inte är ett politiskt parti eller en religiös organisation.

Kommunen kan inte åta sig betalningsansvar för fakturor som avser sponsring, men som är utställda på en annan mottagare. Det vill säga; kommunen kan inte som sponsring betala fakturor som är ställda på en annan fysisk eller juridisk person.

7 Försäkringar

Företaget ska, före åtagandet, teckna en företagsförsäkring för olyckshändelser som ska gälla under hela samarbetets tid.

8 Sekretess

Företaget får aldrig röja eller utnyttja uppgift som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Denna skyldighet gäller även efter avtalets upphörande.

9 Parternas upplysningsplikt

Parterna ska så snart som möjligt informera varandra när det finns en risk för försening av respektive Parts åtagande. Parten ska samtidigt informera om orsaken till förseningen och om en ny tidpunkt då åtagandet kan ske.

10 Ansvar



Företaget ansvarar för de fel eller försummelser som de orsakar under sponsorsamarbetets tid. Företaget ska ersätta Kommunen för de direkta skador som Kommunen får.

Företagets ansvar omfattar inte indirekt skada om inte Företaget gjort sig skyldig till grov vårdslöshet.

11 Hävning av avtalet

Part har rätt att säga upp avtalet så att det upphör omedelbart om motparten åsidosätter villkor i avtalet som är av väsentlig betydelse för parten.

Kommunen har även rätt att säga upp avtalet så att det upphör omedelbart om:

- Företaget är i dröjsmål med betalning av skatter eller avgifter till staten, försätts i konkurs, inleder ackordsförhandlingar, träder i likvidation eller på annat sätt kan antas ha kommit på obestånd, eller
- Det på grund av Företagets agerande finns en risk att Kommunens anseende skadas.

12 Uppföljning

Företaget ska senast 2023-12-31 lämna in till Kommunen en redovisning hur sponsringsmedlen har använts.

Kommunen ska följa upp att avtal om sponsring har efterlevts och om sponsringen uppfyllt uppsatta mål inom avtalets period. Uppföljningen ska utgöra underlag för kommande sponsringsärenden. Uppföljning av sponsringen ska alltid ske innan en eventuell förlängning.

13 Avtalshandlingar

Detta avsnitt behövs endast om det finns flera avtalshandlingar.

I detta avtalet ingår följande handlingar:

- Detta avtal
- Bilaga (Ansökan om sponsring)

Avtalshandlingarna ska i första hand tolkas så att de överensstämmer med varandra. Om det trots sådan tolkning finns villkor i avtalshandlingarna som strider mot varandra gäller de i ovan nämnd rangordning.

14 Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska göras skriftligen och ska gälla undertecknas av båda parter.



15 Tvist

Parterna är överens om att frågor som rör detta avtal i första hand ska försöka lösas i samförstånd. Om det inte är möjligt föreligger en tvist.

Tvist angående tillämpningen eller tolkningen av detta avtal och därmed sammanhängande rättsförhållanden, ska prövas och slutligt avgöras av svensk allmän domstol med Norrköpings tingsrätt som första instans.

16 Kontaktpersoner

Kontaktperson för det här avtalet är:

- för Valdemarsviks kommun:
- för Företaget:

Kontaktpersonen är den som ska kontaktas vid frågor med anledning av avtalet. Part ska underrättas skriftligen om ny kontaktperson utses.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit varsitt.

(Ort och datum)

(Ort och datum)

Valdemarsviks kommun

Fredrik Gräslund (FeztoForce
ljusdesign)

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Hollertz, Per
Skickat: den 8 mars 2023 15:25
Till: Reg <reg@valdemarsvik.se>
Ämne: VB: Ansökan om sponsring

För registrering.

Med vänlig hälsning
Per Hollertz
Kommunstyrelsens ordförande
Valdemarsviks kommun

E-post: per.hollertz@valdemarsvik.se
Tel: 070 601 45 16

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: info@feztoforce.se <info@feztoforce.se>
Skickat: den 8 mars 2023 14:30
Till: Hollertz, Per <Per.Hollertz@valdemarsvik.se>; Kemle, Stefan
<Stefan.Kemle@valdemarsvik.se>
Ämne: Ansökan om sponsring

Varning: Det här e-postmeddelandet har sitt ursprung utanför organisationen. Klicka inte på länkar eller öppna bilagor om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

Hej

Jag tänkte starta upp eventet Grönsödagen i år, vilket vid gott utfall förhoppningsvis kan bli årlig tradition. Jag tycker att vår skärgård saknar ett sådant arrangemang, jämför exempelvis med Rågö dagen nere i Tjust. Min förhoppning är att kommunen vill sponsra detta med 20.000:- i år

Bifogar min ansökan till Kustlandet som jag hoppas också vill stötta detta projekt

mvh
Fredrik Gräslund
Grönsö

All e-post som skickas till Valdemarsviks kommun är allmän handling. Valdemarsviks kommun hanterar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR). För mer information se <https://www.valdemarsvik.se/kommun/kommunpolitik/personuppgiftshantering/>



(8)

KS-KcS.2023.16

Ansökan om sponsring Sommar i parken 2023

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Xxxxx

Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Sarah Åkerblom
Näringslivsutvecklare
Tel: 012319155
E-post: sarah.akerblom@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Ansökan om sponsring Sommar i parken 2023

Förslag till beslut i Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar att sponsra Nöjeskarusellen med 75.000kr från kommunstyrelsens oförutsedda för arrangemang av Sommar i Parken 2023.

Ärendebeskrivning

Nöjeskarusellen ansöker om bidrag med 75 000 kronor för genomförandet av "Sommar i Parken" den 12 augusti 2023.

Evenemanget syftar till att föra traditionen vidare vårt evenemang Sommar i Parken i augusti på Folkets Park Grännäs. Det är i linje med föreningen Nöjeskarusellens syfte att skapa underhållning för kommunens invånare. Vår övertygelse är att arrangemanget även kommer att locka tillresta besökare och därmed skapa intäkter för besöksnäringen och ett positivt mervärde för Valdemarsvik.

Arrangemangets kostnader uppgår till ca 300 000 kronor. Bidragsansökan ska i första hand användas till den teknik som krävs för att Valdemarsviks Folkets Park ska bli funktionell för arrangemanget

- Teknik enligt kalkyl uppgår till 90 000 kronor. Övriga kostnader utgörs av gager, marknadsföring, vakter tillstånd och hyra.

Allt arbete före, under och efter arrangemanget genomförs av föreningens ideella krafter. Intäkter utgörs av entréavgifter, vår kalkyl bygger på 750–800 besökare.

Förköp

100 biljetter Early bird á 295: -

600 biljetterförköp efter 100 biljetter 395: -

Luckan

75 biljetter 12/8 450: -

Vid eventuell vinst återförs denna till föreningens kassa för skapande av ytterligare arrangemang för att skapa underhållning för kommunens invånare i enlighet med föreningens syfte.

Beslutsunderlag

Ansökan om sponsring
Avtalsförslag



Beslutet skickas till
Nöjeskarusellen
Näringslivsutvecklare
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

Sarah Åkerblom
Näringslivsutvecklare



Valdemarsvik 2023-03-18

Nöjeskarusellen ansöker om bidrag med 75 000 kronor för genomförandet av "Sommar i Parken" den 12 augusti 2023.

Evenemanget syftar till att föra traditionen vidare vårt evenemang Sommar i Parken i augusti på Folkets Park Grännäs.

Det är i linje med föreningen Nöjeskarusellens syfte att skapa underhållning för kommunens invånare. Vår övertygelse är att arrangemanget även kommer att locka tillresta besökare och därmed skapa intäkter för besöksnäringen och ett positivt mervärde för Valdemarsvik.

Arrangemangets kostnader uppgår till ca 300 000 kronor.

Bidragsansökan ska i första hand användas till den teknik som krävs för att Valdemarsviks Folkets Park ska bli funktionell för arrangemanget

- Teknik enligt kalkyl uppgår till 90 000 kronor. Övriga kostnader utgörs av gager, marknadsföring, vakter tillstånd och hyra.

Allt arbete före, under och efter arrangemanget genomförs av föreningens ideella krafter.

Intäkter utgörs av entréavgifter, vår kalkyl bygger på 750–800 besökare.

Förköp

100 biljetter Early bird á 295: -

600 biljetterförköp efter 100 biljetter 395: -

Luckan

75 biljetter 12/8 450: -

Vid eventuell vinst återförs denna till föreningens kassa för skapande av ytterligare arrangemang för att skapa underhållning för kommunens invånare i enlighet med föreningens syfte.

En vänlig hälsning

Nöjeskarusellen genom

kassör

Mimmi Trysberg



Avtal om sponsring

1 Parter

Valdemarsviks kommun, org.nr: 212000-0431

615 80 Valdemarsvik

Nedan kallad Sponsorn.

Sponsorsmottagare, Nöjeskarusellen org.nr: 825001-8119

Box 52

615 22 Valdemarsvik

Nedan kallad Föreningen.

2 Bakgrund

Nöjeskarusellen ansöker om bidrag med 75 000 kronor för genomförandet av "Sommar i Parken" den 12 augusti 2023.

Evenemanget syftar till att föra traditionen vidare vårt evenemang Sommar i Parken i augusti på Folkets Park Grännäs.

Det är i linje med föreningen Nöjeskarusellens syfte att skapa underhållning för kommunens invånare.

Vår övertygelse är att arrangemanget även kommer att locka tillresta besökare och därmed skapa intäkter för besöksnäringen och ett positivt mervärde för Valdemarsvik.

Arrangemangets kostnader uppgår till ca 300 000 kronor.

Bidragsansökan ska i första hand användas till den teknik som krävs för att Valdemarsviks Folkets Park ska bli funktionell för arrangemanget

- Teknik enligt kalkyl uppgår till 90 000 kronor. Övriga kostnader utgörs av gager, marknadsföring, vakter tillstånd och hyra.

Allt arbete före, under och efter arrangemanget genomförs av föreningens ideella krafter.



Intäkter utgörs av entréavgifter, vår kalkyl bygger på 750–800 besökare.

Förköp

100 biljetter Early bird á 295: -

600 biljetterförköp efter 100 biljetter 395: -

Luckan

75 biljetter 12/8 450: -

Vid eventuell vinst återförs denna till föreningens kassa för skapande av ytterligare arrangemang för att skapa underhållning för kommunens invånare i enlighet med föreningens syfte.

3 Avtalsperiod

Detta avtal gäller från och med att det undertecknas av behöriga från båda parter till och med 2023-12-31 Avtalet upphör att gälla utan föregående uppsägning.

4 Sponsorns åtagande

Valdemarsviks kommun åtar sig att

- Sponsra evenemanget med 75 000kr genom utbetalning till Föreningens bankkonto.

5 Föreningens åtagande

Föreningen åtar sig att marknadsföra Sponsorn på affischer, i sociala medier och i programblad.

Observera att mottagaren inte har rätt att använda kommunens logotyp eller igenkänningsmärken på annat sätt än vad kommunen har godkänt.

6 Övriga villkor

Föreningen försäkrar att dess verksamhet är förenlig med kommunens övergripande mål. Föreningen försäkrar att denne bedriver en ekonomiskt seriös verksamhet och inte innehar skatteskulder. Företaget försäkrar att denne inte är ett politiskt parti eller en religiös organisation.

Kommunen kan inte åta sig betalningsansvar för fakturor som avser sponsring, men som är utställda på en annan mottagare. Det vill säga; kommunen kan inte som sponsring betala fakturor som är ställda på en annan fysisk eller juridisk person.

7 Försäkringar



Föreningen ska, före åtagandet börjar teckna en företagsförsäkring för olyckshändelser som ska gälla under hela samarbetets tid.

8 Sekretess

Föreningen får aldrig röja eller utnyttja uppgift som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Denna skyldighet gäller även efter avtalets upphörande.

9 Parternas upplysningsplikt

Parterna ska så snart som möjligt informera varandra när det finns en risk för försening av respektive Parts åtagande. Parten ska samtidigt informera om orsaken till förseningen och om en ny tidpunkt då åtagandet kan ske.

10 Ansvar

Föreningen ansvarar för de fel eller försummelser som de orsakar under sponsorsamarbetets tid. Föreningen ska ersätta Kommunen för de direkta skador som Kommunen får.

Föreningens ansvar omfattar inte indirekt skada om inte Föreningen gjort sig skyldig till grov vårdslöshet.

11 Hävning av avtalet

Part har rätt att säga upp avtalet så att det upphör omedelbart om motparten åsidosätter villkor i avtalet som är av väsentlig betydelse för parten.

Kommunen har även rätt att säga upp avtalet så att det upphör omedelbart om:

- Föreningen är i dröjsmål med betalning av skatter eller avgifter till staten, försätts i konkurs, inleder ackordsförhandlingar, träder i likvidation eller på annat sätt kan antas ha kommit på obestånd, eller
- Det på grund av Föreningens agerande finns en risk att Kommunens anseende skadas.

12 Uppföljning

Föreningen ska senast 2023-12-31 lämna in till Kommunen en redovisning hur sponsringsmedlen har använts.

Kommunen ska följa upp att avtal om sponsring har efterlevts och om sponsringen uppfyllt uppsatta mål inom avtalets period. Uppföljningen ska utgöra underlag för kommande sponsringsärenden. Uppföljning av sponsringen ska alltid ske innan en eventuell förlängning.



13 Avtalshandlingar

Detta avsnitt behövs endast om det finns flera avtalshandlingar.

I detta avtalet ingår följande handlingar:

- Detta avtal
- Ansökan om sponsring
- Besöksdata från tidigare år

Avtalshandlingarna ska i första hand tolkas så att de överensstämmer med varandra. Om det trots sådan tolkning finns villkor i avtalshandlingarna som strider mot varandra gäller de i ovan nämnd rangordning.

14 Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till detta avtal ska göras skriftligen och ska gälla undertecknas av båda parter.

15 Tvist

Parterna är överens om att frågor som rör detta avtal i första hand ska försöka lösas i samförstånd. Om det inte är möjligt föreligger en tvist.

Tvist angående tillämpningen eller tolkningen av detta avtal och därmed sammanhängande rättsförhållanden, ska prövas och slutligt avgöras av svensk allmän domstol med Norrköpings tingsrätt som första instans.

16 Kontaktpersoner

Kontaktperson för det här avtalet är:

- för Valdemarsviks kommun:
- för Föreningen:

Kontaktpersonen är den som ska kontaktas vid frågor med anledning av avtalet. Part ska underrättas skriftligen om ny kontaktperson utses.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit varsitt.

(Ort och datum)

(Ort och datum)

Valdemarsviks kommun

Nöjeskarusellen



(9)

KS-KcS.2023.19

Finansiering etableringsstrategi 2023

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Sarah Åkerblom
Näringslivsutvecklare
Tel: 012319155
E-post: sarah.akerblom@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Finansiering etableringsstrategi 2023

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Region Östergötlands etablerings- och investeringsfrämjande arbetsgrupp TEAM Östergötland har godkänt medfinansiering på 300 000 kronor för framtagandet av en etableringsstrategi för Valdemarsviks kommun.

Kommunstyrelsen godkänner medfinansiering för framtagandet av etableringsstrategin på 100 000 kronor från ordinarie budget för näringslivsbefrämjande åtgärder.

Ärendebeskrivning

Projektets övergripande syfte är att säkerställa en långsiktig etableringsstrategi med effektiv markanvändning inom Valdemarsviks kommun. Målet är att utveckla och öka Valdemarsviks attraktionskraft för investeringar och etableringar. Projektet ska resultera i en antagen etableringsstrategi som innehåller arbetsprocessen för etableringar såväl internt som externt.

Projektet ska bidra till en långsiktig hållbar utveckling genom att skapa underlag för välgrundade strategiska ställningstaganden gällande markanvändning för etableringar och investeringar i Valdemarsviks kommun i framtiden.

Projekt mål:

1. Inventering av befintliga strukturer
2. Inventering befintlig marknad
3. Ange inriktningar framtida marknad
4. Ge en konsekvensanalys på befintlig och framtida marknad
5. Påvisa effektivare exploatering och samordnad markplanering
6. Potentiellt byggbara ytor på ett kort, mellan och långt perspektiv
7. Beskriva tidplan och arbetsprocess internt och externt
8. Vara realistisk, utmanande och förankringsbart

Arbetet ska ta hänsyn till befintliga strukturer och förutsättningar i enlighet med kommunens strategiska dokument samt ha ett öppet förhållningssätt till olika aktörers förslag. Projektet ska eftersträva en effektiv arbetsprocess med samordnad planering.



Tidsram (projektperiod): Q2-Q4 2023. Målet är att strategin är färdigställd och antas politiskt Q4 2023 eller Q1 2024.

Region Östergötland föreslås avsätta totalt 300 000 kr
Valdemarsviks kommun föreslås avsätta totalt 100 000 kr.

Kostnaden består främst i en omfattande analys från av Region Östergötland upphandlad aktör som förväntas svara på projektmål 1-6.

Beslutsunderlag

Projektplan

Beslutet skickas till

Näringslivsutvecklaren
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

Sarah Åkerblom
Näringslivsutvecklare

Projektplan

Framtagande av etableringsstrategi för Valdemarsviks kommun

Projektnamn	Etableringsstrategi
Beställare/finansiär	Kommundirektörens stab / Näringslivsutveckling
Projektledare	Sarah Åkerblom
Datum	den 3 mars 2023

1. Sammanfattning

Projektets övergripande syfte är att säkerställa en långsiktig etableringsstrategi med effektiv markanvändning inom Valdemarsviks kommun. Målet är att utveckla och öka Valdemarsviks attraktionskraft för investeringar och etableringar. Projektet ska resultera i en antagen etableringsstrategi som innehåller arbetsprocessen för etableringar såväl internt som externt.

Projektet ska bidra till en långsiktig hållbar utveckling genom att skapa underlag för välgrundade strategiska ställningstaganden gällande markanvändning för etableringar och investeringar i Valdemarsviks kommun i framtiden.

Projekt mål:

- Inventering av befintliga strukturer
- Inventering befintlig marknad
- Ange inriktningar framtida marknad
- Ge en konsekvensanalys på befintlig och framtida marknad
- Påvisa effektivare exploatering och samordnad markplanering
- Potentiellt byggbara ytor på ett kort, mellan och långt perspektiv
- Beskriva tidplan och arbetsprocess internt och externt
- Vara realistisk, utmanande och förankringsbart

Arbetet ska ta hänsyn till befintliga strukturer och förutsättningar i enlighet med kommunens strategiska dokument samt ha ett öppet förhållningssätt till olika aktörers förslag. Projektet ska eftersträva en effektiv arbetsprocess med samordnad planering.

2. Bakgrund

Valdemarsviks kommun är en utpräglad skärgårds- och landsbygdskommun med en centralort som endast har cirka 2700 personer, resterande 4900 invånare bor på landsbygden eller i någon av de mindre servicenoderna Ringarum, Gusum eller Gryt/Fyrudden. Det är viktigt för Valdemarsviks kommun att bibehålla tillgången till kommersiell service på alla dessa orter utifrån Region Östergötlands serviceprogram. Det är också viktigt att möjliggöra för grundläggande kommersiell service i kommunens södra delar med Kaggebo/Skeppsgården som nod.

Under sommarmånaderna ökar befolkningen i flera delar av kommunen med deltid-/fritidsboenden i synnerhet i skärgården, Gryt/Fyrudden och Kaggebo. På grund av det stora antalet besökare finns utrymme för ytterligare etableringar inom besöksnäringen (hushållstjänster) enligt Region Östergötlands och WSPs analys - Valdemarsviks funktionalitet i Östergötland, 2022. Övriga näringslivet har viss övervägande prägel av tillverkning och annan produktion samt areella näringar.

Valdemarsviks kommun har under flera år haft en negativ befolkningsutveckling och prognoser visar på en fortsatt minskning. Det innebär ett minskat underlag för att finansiera kommunens huvuduppdrag på ett välfungerande sätt, säkerställa god offentlig service för kommunens befolkning. Som följd har också flera branscher svårt att rekrytera rätt kompetens, varför stärkta band till kringliggande universitet och övrig utbildning i de större städerna är betydelsefull.

Närheten till Söderköping och Norrköping och den planerade utbyggnaden av E22 förbi Söderköping kommer minska pendlings- och transporttiden till Norrköping och Linköping och kan göra Valdemarsvik till en mer attraktiv boendeort med goda livsmiljöer och närhet till naturen. Det kan också göra kommunen mer funktionell för transporter och logistik och knyta samman Östergötland ytterligare. Något som projektet bör öka kunskapen om.

Även det planerade bygget av Ostlänken kan komma att påverka efterfrågan på byggbar mark i Valdemarsviks kommun när konkurrensen om byggbar mark runt Linköping och Norrköping ökar, vilket också är ett perspektiv att ta med i arbetet och öka kunskapen kring.

Det finns en önskan från Valdemarsviks kommun att även stärka banden söderut mot Västerviks kommun och västerut mot Åtvidabergs kommun för starkare arbetsmarknad och konkurrenskraft.

3. Syfte

Kommunen behöver arbeta strategiskt för att främja investeringar och etableringar, bland annat genom effektiv och långsiktig hantering av markresurser utifrån ett kunskapsbaserat underlag och förståelse för aktuell och framtida marknad men även strukturer och flöden inom Östergötlands- och norra Kalmar län. Projektets övergripande syfte är därför att säkerställa en långsiktig etableringsstrategi med effektiv markanvändning inom Valdemarsviks kommun.

4. Målgrupp

Projektets målgrupper är primärt interna intressenter inom kommunens förvaltning och politiska organisation, men består också av markägare i kommunen som bör involveras i projektet.

I förlängningen berör projektet kommunens invånare och skattekollektiv, därtill även befintliga företag. Även om de är en sekundär intressent behöver dialog och öppenhet prägla projektet genomgående.

5. Resultatmål

Projektets mål är att säkerställa en långsiktig antagen etableringsstrategi som innehåller arbetsprocessen för etableringar såväl internt som externt med effektiv markanvändning inom Valdemarsviks kommun. Strategin ska vara ett kommunövergripande dokument som sätter riktningen för kommunens nämnder/ förvaltningar när det gäller arbetet med att främja en god geografisk struktur för Valdemarsviks näringsliv. Långsiktigt strategiskt etableringsarbete ökar kommunens attraktionskraft för nyetableringar, expansioner och investeringar. Strategin ska vara realistisk, utmanande och förankringsbar

6. Effektmål

Målet är att utveckla och öka Valdemarsviks attraktionskraft för investeringar och etableringar. Projektet ska bidra till en långsiktig hållbar utveckling genom att skapa underlag för välgrundade strategiska ställningstaganden gällande markanvändning för etableringar och investeringar i Valdemarsviks kommun i framtiden. Projektet förväntas även bidra till ett konkretiserande av den framtida marknaden, inklusive potentiella byggtomter, samt visa på effektivare exploatering och samordnad markplanering genom tydligare arbetsprocess för etableringar. Långsiktigt strategiskt etableringsarbete ökar kommunens attraktionskraft för nyetableringar, expansioner och investeringar vilket ger fler arbetstillfällen och därmed bidrar till en långsiktigt ökad skattekraft..

7. Projektorganisation

Valdemarsviks kommun ansvarar för projektgenomförandet. För arbetet finns projektledare, projektgrupp och styrgrupp tillsatt inom kommunen. En referensgrupp kommer att stödja projektet med kunskap och råd utifrån egen kompetens och arbetsområden, med ansvar för informationsspridning mellan egen organisation och projektet. Kvalitetssäkrare kommer att följa analysprocessen, genomföra projektuppföljning och skapa rutin för granskning och inspel från referensgrupper och styrgrupp.

Projektledare	Sarah Åkerblom, näringslivsutvecklare (kommundirektörens stab)
Genomförande	Q2-Q4 2023, införande Q2 2023
Mottagare av projektet	Sektor samhällsbyggnad och service, kommundirektörens stab, politik
Styrgrupp	Karl Öhlander, kommundirektör Aline Eriksson, Plan- och byggchef Pär Ljungqvist, Miljöchef Mikael Jonsson, Teknisk chef
Projektgrupp	Sarah Åkerblom, näringslivsutvecklare Johanna Knutsson, översiktsplanerare/planarkitekt Michaela Thomsson, MEX/fastighetsjuridik/samhällsplanering Magdalena Holström, miljö- och hälsa
Referensgrupper	Stödjer projektet med kunskap och råd utifrån egen kompetens och arbetsområden. Ansvarar för informationsspridning mellan egen organisation och projektet. Granskar och lämnar förslag på justeringar och antagande.
Kvalitetssäkrare	- Följa framarbetad process för analysen - Framtagande av projektplan och månatlig uppföljning av den. - Rutin för granskning och inspel från referensgrupper och styrgrupp

8. Avgränsningar

Projektet ska endast avse Valdemarsviks kommun geografiskt. Aktiviteterna och arbetet med framtagandet av strategin är tidsmässigt avgränsat för att vid projektets slut bli en politiskt antagen strategi och ett arbetsdokument för berörda sektorer i ordinarie verksamhet.

9. Hållbarhetsaspekterna

Projektet syftar till att bidra med långsiktighet och kunskapsbaserade överväganden om lämplig mark för investeringar och etableringar inom Valdemarsviks kommun och därmed säkerställa hållbar utveckling Valdemarsviks natur och miljö är helt avgörande för att förbli attraktivt att bo och leva i samt besöka, därför behövs en strategi för var exploateringar är lämpliga och därmed också var de inte är det.

Längs med projektets gång är dialog och öppenhet med olika referensgrupper viktigt. Det vill säga att en mångfald av intressenter från hela kommunen får sin röst hörd och att hänsyn tas till dessa intressen i strategin. I synnerhet behöver yngre generationers intressen tas tillvara på då de kommer att ärva platsen och de förutsättningar den bäddats med.

10. Finansiering och projektperiod

Tidsram (projektperiod): Q2-Q4 2023.

Region Östergötland föreslås avsätta totalt 300 000 kr

Valdemarsviks kommun föreslås avsätta totalt 100 000 kr.



(10)

KS-KcS.2023.13

Samarbetsavtal Liedholms cup

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Karl Öhlander
Kommundirektör
Tel: 0123-192 29
E-post: karl.ohlander@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Samarbetsavtal Liedholms cup

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen godkänner förslag till samarbetsavtal med Waldemarsviks idrottsförening (WIF).

Kommundirektören uppdras att underteckna samarbetsavtalet.

Ärendebeskrivning

Nils Liedholms Cup är en återkommande fotbollsturnering i Valdemarsvik. Cupen genomförs 2023 på Grännäs idrottsplats den 29 juni – 2 juli.

Kommunen har tidigare år lämnat bidrag för inköp av matchbollar till cupen. Förvaltningen föreslår att detta även sker 2023, men nu i form av sponsring enligt sponsringspolicyn. Det ansökta beloppet är 10 tkr.

Motprestationen från cuppen handlar främst om exponering i samband med cupen i form av att kommunen logotyp finns med i material och annonser där cupen marknadsförs.

Cupen har även sedan tidigare utnyttjat skollokaler, skolkök och anläggningar för att kunna genomföra evenemanget. Dessa frågor hanteras inte i detta avtal eller ärende.

Återremiss från arbetsutskottet 2023-03-22 § 45

Ett förslag till samarbetsavtal hanterades av kommunstyrelsens arbetsutskott 2023-03-22 § 45 där kommunen skulle sponsra cupen med matchbollar för 10 tkr. Arbetsutskottet återremitterade 2023-03-22 ärendet med motiveringen att ta fram ett nytt förslag till samarbetsavtal. Enligt återremissen skulle det nya avtalet innehålla de åtaganden som kommunen har i samband med Nils Liedholm cup gällande bland annat fotbollplansskötsel, sovutrymmen med mera. Det nya förslaget ska inte innehålla en kostnad för matchbollar.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från kommundirektör och stab 2023-03-14
Förslag till avtal

Beslutet skickas till

WIF



Kommundirektören
Tekniska chefen
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör

AVTAL

Mellan **Valdemarsviks kommun**, nedan kallad kommunen och **Waldemarsviks Idrottsförening** (Nils Liedholm Cup) nedan kallad föreningen har följande avtal träffats.

- § 1 Avtalet omfattar kostnadsfri tillgång till del av kommunens lokaler, skollokaler på Vammarskolan, del av Folkets Hus (inklusive kök och biograf) , Sörbyskolans kök, Grännäsparken, Grännäs IP samt friluftsområde och dess faciliteter. Lokalerna ska med kommunen överenskommas varje enskilt år, då verksamhet, renoveringar eller dylikt kan ändra förutsättningarna för lokaler. Kommunen ska hållas skadefri mot föreningen vid störningar/ändringar som till exempel renoveringar, ombyggnationer, strömavbrott eller liknande.
Område Grännäs IP: se bilaga 1
- § 2 Avtalet gäller fr.o.m. 2023-06-01 till och med 2025-06-30. Avtalet förlängs sedan med 1 år i taget om uppsägning ej gjorts. Uppsägning av detta avtal ska ske senast 12 månader innan avtalets utgång.
- § 3 Vad gäller **övergripande** frågor om avtalet angående drift och verksamhet i lokaler eller på Grännäs IP och friluftsområde, är kommunens tekniske chef samt föreningens ordförande representanter. Vid **operativa** frågor inför cupen är gatukontorets arbetsledare kontaktperson.
- § 4 Kommunens skyldigheter gentemot föreningen:
- Att ge föreningen kostnadsfri tillgång till lokaler och anläggningar enligt §1.
 - Kommunen ska senast till onsdagen före start av cupen, iordningsställt 3 st spelbara fotbollsplaner, städade omklädningsrum samt övriga ytor som ska ge ett städat, välvårdat och välkomnande intryck för deltagare, anhöriga, turister och övriga besökare.
 - Anläggningen ska hållas tillgänglig för föreningen från och med måndag under cupveckan.
 - Kommunen håller med 1 st planskötare veckan innan och under cupen för att säkerställa gräsklippning, målning av linjer, bevattning samt övrig planskötsel. Arrangören har rätt att uppföra erforderliga tävlingsanordningar som sekretariats-, sjukvårds-, marketenteri-, press- och sponsortält, toaletter, högtalarmaster, samt diverse avspärningar inom området under arrangemanget.
 - Parkeringsytan (saneringsmassorna) iordningsställd (klippt) innan NLC påbörjas.
 - Arrangören har rätt till reklamplatser inom området i samråd med samarbetspartner.
 - Kommunen står för samtliga kostnader för el och vattenförbrukning.
- § 5 Föreningens skyldigheter gentemot Kommunen
Kommunen ska:
- ha möjlighet till ett kortare inlägg/tal i samband med invigning och/eller avslutningsceremoni.
 - få ha fritt antal vepor/banderoller som placeras på cupområdet och på boenden.
 - få exponering i färg med logotyp på 50x70 skylt vid samtliga fotbollsplaners entréer.

- få annons i NT inför cupen.
- tackannons i NT efter cupen.
- exponeras med logotype på Nils Liedholm Cup's hemsida med Länk (www.waldemarsviksif.se/nlc)
- ha tillgång till iordningsställda lokaler senast nästkommande vecka direkt efter cupen.
- få hjälp med minst 1 st person att bistå kommunens planskötare vid behov.
- förbehålla sig rätten att i egen text och bild använda arrangemanget i kommunens marknadsföring
- Föreningen ansvarar för att anläggningarna låses efter egen användning.

§6 Föreningen är ersättningsskyldig för skadegörelse som sker under tid då föreningen bedriver verksamhet på anläggningen.

§7 Föreningen svarar för att teckna ansvarsförsäkring för egen verksamhet och egna arrangemang.

§8 Part äger rätt att med omedelbar verkan säga upp avtalet om motparten i väsentlig mån bryter mot sina förpliktelser enligt avtalet.

§9 Tvist i anledning av detta avtalsförhållande skall prövas och avgöras i allmän domstol.

Avtalet är tecknat i två exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Detta avtal är för kommunen giltigt först efter att det godkänts av Kommunstyrelsen genom beslut, som vunnit laga kraft.

Valdemarsvik 2023-x-x

Valdemarsviks Kommun

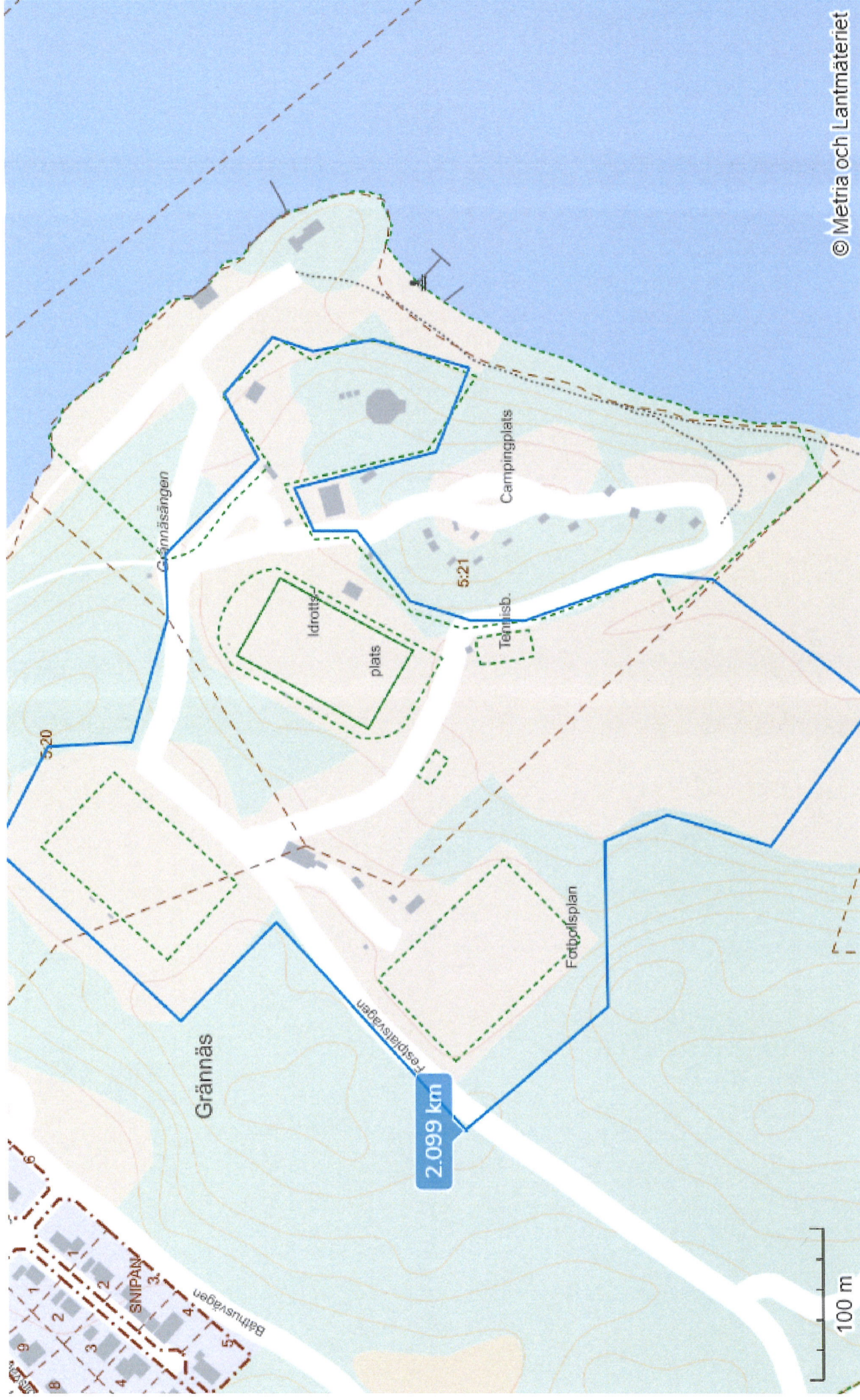
Valdemarsviks IF

Karl Öhlander, Kommundirektör

Tomas Pettersson, ordförande

BILAGA 1

2023-04-10



Fastighetsgränserna är ej juridiskt bindande

1:3 326





(11)

KS-TEK.2023.66

Ansökan om planbesked för revidering av gällande detaljplan för utveckling av Ringarums skola samt planläggning av gc-väg

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab

Karl Öhlander

Kommundirektör

Tel: 0123-192 29

E-post: karl.ohlander@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Ansökan om planbesked för revidering av gällande detaljplan för utveckling av Ringarums skola samt planläggning av gång- och cykelväg

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen ger kommundirektören i uppdrag att ansöka om planbesked för revidering av gällande detaljplan för utveckling av Ringarums skola samt planläggning av gång- och cykelväg i området.

Ärendebeskrivning

Ringarum är ett av kommunens utvecklingsområden. Planer finns för framtida bostadsetableringar och även anläggande av en ny hållplats vid E22. För att möta framtida utvecklingsbehov behöver därför ett planarbete inledas. Planarbetet inleds med att ansökan om planbesked lämnas till miljö- och byggnämnden.

De områden som omfattas av denna ansökan är området kring Ringarums skola där befintlig detaljplan behöver revideras inför framtida utveckling och området mellan skolan och värdshuset där detaljplan behöver tillkomma för att kunna etablera en gång- och cykelväg.

Gällande detaljplan för Ringarums skola innehåller mycket mark som är belagd med byggnadsförbud (så kallad prickmark), vilket innebär att möjligheterna att bygga ut i anslutning till befintlig skola blir klart begränsade. Dessutom finns tomten för den före detta lärarbostaden i anslutning till skola. Denna byggnad totalförstördes i en brand, och gällande detaljplan för den tomten behöver ändras om denna ska kunna nyttjas för skoländamål. Det finns även ett behov av att planlägga den nya gång- och cykelvägen från Ringarums värdshus in till centrala Ringarum. Alla dessa ytor ligger i anslutning till varandra, och skulle vara möjliga att planlägga i samma detaljplan.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaderna för framtagandet av detaljplanen kommer att belasta kommunstyrelsens verksamhet. Kostnadsuppskattning för en ny detaljplan bedöms landa på plantaxenivå 3. Således blir kostnaden för ett planbesked 16 905 kr och för detaljplanen 217 350 kr. Kostnaden är beräknad på milliprisbasbeloppet för år 2022 och kan komma att ändras beroende vilket år plankostnadsavtal tecknas. Utöver detta tillkommer kostnader för eventuella



utredningar, grundkarta och fastighetsförteckning. Vilka utredningar som antas krävas i detaljplaneprocessen besvaras vid handläggning av planbeskedsansökan. Kostnadsuppskattningen kan således komma att ändras vid genomfört planbesked då platsens förutsättningar är mer kända.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteskrivelse den 11 april 2023

Beslutet skickas till

Plan- och byggkontoret
Akten

Bilagor

Kartor

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör



(12)

KS-KcS.2023.12

Återredovisning av uppdrag att identifiera verksamheter lämpliga för konkurrensutsättning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Karl Öhlander
Kommundirektör
Tel: 0123-192 29
E-post: karl.ohlander@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Uppdrag att identifiera verksamheter lämpliga för konkurrensutsättning

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen lägger redovisningen till handlingarna.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen gav den 11 april 2023 kommundirektören i uppdrag att identifiera verksamheter som är lämpliga att konkurrensutsätta. Uppdraget ska återredovisas på kommunstyrelsens sammanträde den 8 maj 2023.

Förvaltningen har identifierat flera verksamheter som är lämpliga att konkurrensutsätta, såsom kostverksamheten och delar av tekniska verksamheten. Vissa verksamheter inom sektor barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur bedöms som inte lämpliga att konkurrensutsätta, såsom förskola, skola, fritidshem och bibliotek. Inom sektor stöd och omsorg är det mer komplicerat att konkurrensutsätta, då privata eller idéburna verksamheter måste ha tillstånd från IVO och uppfylla specifika krav.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen gav den 11 april 2023 kommundirektören i uppdrag att identifiera verksamheter som är lämpliga att konkurrensutsätta. Uppdraget ska återredovisas på kommunstyrelsens sammanträde den 8 maj 2023.

Förvaltningen har genomfört en genomgång av verksamheter som är möjliga att konkurrensutsätta och därefter sammanställt bedömningar över lämpliga verksamheter för konkurrensutsättning i Valdemarsviks kommun.

I sektor service och samhällsbyggnad bedöms kostverksamheten, delar av gatukontoret, renhållningen, fastighetskontoret och VA-enheten vara lämpliga att konkurrensutsätta i olika grad.

I sektor barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur är förskola, skola, fritidshem och 10–12-årsverksamhet lagstadgade verksamheter som kommunen måste bedriva som huvudman. Dock finns möjligheter till friskoleetableringar. Kulturskolan och biblioteket bedöms inte vara lämpliga att konkurrensutsätta enligt kommunallagen. Vuxenutbildningen och integration och arbetsmarknad är redan konkurrensutsatta.



Inom sektor stöd och omsorg bedöms generellt att privata eller idéburna verksamheter som vill bedriva verksamhet inom området måste ha tillstånd från Inspektionen för vård och omsorg (IVO), vilket ställer krav på bland annat lokaler, bemanning och kvalitet. Det nämns också att det kan vara svårt att konkurransutsätta vissa verksamheter inom sektorn på grund av dessa krav.

Avslutningsvis nämns att simhallen i Gusum och fritidsgården på Funkishuset kan eventuellt konkurransutsättas, men det kan finnas svårigheter med att sälja simhallen på grund av dess låga livslängd och kvalitet. En genomlysning ska också genomföras av vissa verksamheter inom sektor integration och arbetsmarknad.

Nedan följer detaljerad beskrivning av respektive sektors genomlysning av verksamheter lämpliga för konkurransutsättning.

Sektor service och samhällsbyggnad

Kostverksamheten

Flera kommuner har valt att upphandla kostverksamhet. Förvaltningen bedömer att det finns möjligheter att konkurransutsätta.

Gatukontoret

På gatukontoret är gatubelysning fullt ut privatiserad. Del av vinterväghållning på gatukontoret upphandlas. Gusum, Ringarum, Gryt sköts i sin helhet av lokala leverantörer vintertid. Även en mindre del i Valdemarsviks tätort sköts av lokala leverantörer vintertid. Även toppbeläggning av asfalt är upphandlat.

Renhållningen

På renhållningsavdelningen är den traditionella sophämtningen samt slamtömning m.m. redan fullt upphandlad av privata företag. Den enda del som sköts i egen regi är kommunens återvinningscentral (ÅVC).

Fastighetskontoret

Drift och skötsel av kommuners fastigheter efter upphandling är en vanligt förekommande företeelse i olika kommuner. Fastighetskontoret är den avdelning som använder ramavtal i mest frekvent grad via ramavtal med hantverkare.

VA-enheten

Mindre vanligt att konkurransutsätta, men ofta finns denna verksamhet i bolagsform. Här är en del av verksamheten drift, skötsel och provtagningar av vattenverk och reningsverk samt pumpstationer. En viktig del är rapportering av vattenkvalitet samt utsläpp från reningsverk till våra myndigheter, Länsstyrelsen samt Miljö & Hälsa.



Sektor barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur

Förskola, skola, fritidshem, 10–12 årsverksamhet

Förskola, skola och fritidshem är lagstadgad verksamhet som kommunen måste bedriva som huvudman. Men möjlighet finns till friskoleetableringar och då blir de huvudman för skolans verksamhet.

Kultur och bibliotek

Kulturskolan

Inte lagstadgad. Bedömningen är att den i dag är väldigt kostnadseffektiv och har hög kvalitet. Kommunen "köper" också en del tjänster dvs har inte alla medarbetare anställda. Minskade statsbidrag gör att den är svår att få ihop ekonomiskt. Inte lämplig att konkurrensutsätta.

Biblioteket

Lagstadgad verksamhet enligt kommunallagen. Inte lämplig att konkurrensutsätta.

Arena arbetsmarknad

Vuxenutbildningen är lagstadgad och där köper kommunen platser i regionen och av ett fristående "vuxföretag". Är idag konkurrensutsatt.

Integration och arbetsmarknad

Bedöms vara svårt att kunna konkurrensutsätta. En genomlysning ska också genomföras i dessa verksamheter.

Fritid, ej lagstadgad

Simhallen i Gusum skulle kunna drivas av annan än kommunen. Dock så är livslängden och kvalitén på fastigheten låg och därför svårsåld, men kan konkurrensutsättas.

Fritidsgården på Funkishuset (inte 10–12-års verksamheten)

Inte lagstadgad verksamhet. Liten verksamhet som är svår att bli ännu mer resurseffektiv. Kan eventuellt konkurrensutsättas.

Sektor stöd och omsorg

Generell bedömning

Privata eller idéburna verksamheter som vill bedriva verksamhet inom sektorns område måste för varje verksamhet ha tillstånd från Inspektionen för vård och omsorg, IVO. Dessa tillstånd ställer krav på en ordning vad gäller lokaler, bemanning, kvalitet etc som inte alls på samma sätt prövas i offentlig bedriven verksamhet. Offentlig bedriven verksamhet är skyldiga att anmäla att verksamhet bedrivs men behöver inte ansöka och bedömas på det sätt som andra aktörer görs.

Detta innebär att de verksamheter inom sektor stöd och omsorg som Valdemarsviks kommun väljer att konkurrensutsätta behöver vara på en viss



standard för att göra det möjligt för externa parter att överta verksamhet. Detta gäller förstås endast i den mån som kommunen väljer att konkurrensutsätta just befintlig verksamhet och inte väljer att upphandla insatserna (utan befintliga lokaler). Om endast en konkret insats t ex insatsen daglig verksamhet LSS 9.10 upphandlas så innebär det att anbudsgivaren själv beskriver hur den ska tillhandahålla lämpliga lokaler.

Flera verksamheter är små och det skulle troligen inte vara gynnsamma att lägga ut enligt LOV då det i så fall skulle kunna uppkomma flera men väldigt små leverantörer av tjänsterna och därmed innebär en stor sårbarhet. Variationen av flera olika aktörer inom sektorn begränsar möjligheten att medarbetare och chefer kan arbeta i flera områden, vilket bland annat är en förutsättning för att kunna erbjuda heltidstjänster. Därav anges som tveksamt i listan nedan.

Det finns olika förutsättning som behöver ses över för att kunna konkurrensutsätta verksamheter. I t ex hemtjänst skulle ersättningsnivåerna behöva förändras genom att gå från nivåer till timpris.

Verksamhet	LOU	LOV	Kommentar
Hemtjänst	Ja	Tveksamt	Behöver i så fall vara all hemtjänst, annars finns risk att utförare skulle välja bort de uppdrag som geografiskt ligger långt bort.
Boendestöd	Ja	Tveksamt	Som ovan
Hälso- och sjukvård	Ja	Tveksamt	Som ovan
LSS Daglig verksamhet	Tveksamt	Tveksamt	Oklart om befintliga lokaler skulle godkännas för tillstånd från IVO
Dagverksamhet för personer med demenssjukdom	Tveksamt	Tveksamt	Verksamheten är väldigt liten och är troligen inte så intressant för marknaden
Vård- och omsorgsboende	Ja Ringgården	Nej	Övriga vård- och omsorgsboenden har inte den standard som krävs för att få tillstånd från IVO. Åldersro och Gusums äldreboende är dessutom svåra att bedriva med lönsamhet.
LSS Korttidsverksamhet	Tveksamt	Nej	Inte i nuvarande form, möjligen när det nya står klart.



			Dock är det en liten verksamhet som sektorn tänker att den ska nyttjas till för fler områden.
LSS övriga insatser: <ul style="list-style-type: none">• Ledsagning• Avlösarservice• Korttidsvistelse• Bostad med särskild service/familjehem för barn och unga• Kontaktperson• Personlig assistans	Tveksamt	Tveksamt	Samtliga "övriga insatser" enligt LSS är i Valdemarsvik väldigt små och är troligen inte intressant eller lönsamt för annan aktör. Personlig assistans och kontaktperson är insatser som inte går att upphandla.
Öppenvården (IFO)	Tveksamt	Nej	I denna verksamhet pågår ett utvecklingsarbete som vore synd att avbryta. Verksamheten är dessutom i liten skala och innebär troligen ingen lönsamhet för annan utförare.
LSS Bostad med särskild service	Nej	Nej	Kommunens LSS-boenden har inte den standard som krävs för att få tillstånd från IVO.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteskrivelse den 11 april 2023.

Beslutet skickas till

Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör



(13)

KS-SA.2023.21 041

Redovisning av arbetet med uppdrag - Prioritera framtagandet av detaljplaner som möjliggör ny bostadsbyggnation, ta fram planeringsstrategin för att aktualisera kommunens översiktsplan (ÖP)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(13)

KS-SA.2023.21 041

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Karl Öhlander
Kommundirektör
Tel: 0123-192 29
E-post: karl.ohlander@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Uppföljning av uppdrag Prioritera framtagandet av detaljplaner som möjliggör ny bostads- byggnation, ta fram planeringsstrategin för att aktualisera kommunens översiktsplan

Förslag till beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott

Kommunstyrelsens arbetsutskott lägger redovisningen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Enligt planen för uppföljning av verksamhet och ekonomi 2023 ska arbetet med uppdraget om att prioritera framtagandet av detaljplaner som möjliggör ny bostadsbyggnation samt att ta fram planeringsstrategin för att aktualisera kommunens översiktsplan, redovisas till kommunstyrelsens arbetsutskott i april.

Planprioritering

Förvaltningen har tillsammans med en politisk referensgrupp sett över prioriteringen av pågående och tillkommande detaljplanearbeten. Prioriteringen syftar till att bäst kunna använda förvaltningens resurser för att fokusera på de detaljplaner som följer uppdraget om att möjliggöra ny bostadsbyggnation.

Markanvisningar

Kommunen är för tillfället inne i tre olika markanvisningsprocesser, där samtliga handlar om planering för bostadsbyggande. Processerna befinner sig i olika skeendet och komplexiteten skiljer sig mellan de olika områdena.

Planeringsstrategin

En politisk beredningsgrupp har utsetts för att ta fram underlag för planeringsstrategin och för att bereda frågan kring om översiktsplanen behöver revideras. Gruppen tillträdde under början av 2023 och kommer senare under året att lämna sina synpunkter inför den fortsatta beredningen.

Målsättningen är att kunna fatta beslut kring planeringsstrategin under 2023.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteskrivelse den 11 april 2023.



Beslutet skickas till
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Karl Öhlander
Kommundirektör



(14)

Nämnd.2023.3

Information KS-AU

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....