

Plats och tid: Stora Studion, Funkishuset, 2024-09-02, 08:15:00

OBS sammanträdet fortsätter efter lunch!

Distansdeltagande

För att delta på distans ska den enskilda anmäla detta till ordföranden och sekreteraren. Kommunstyrelsens ordförande avgör om distansdeltagande får ske. Anmälan ska senast ske fredagen 30 augusti klockan 12.

- Upprop
- Val av protokollsjusterare

Besök från Region Östergötland- Annette Ohlsson, ordförande i trafik- och samhällsplaneringsnämndens beredning för kollektiv trafik och Johan Kindén trafikdirektör/VD Östgötatrafiken informerar om trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040 kl 10:00-10:45.

Utbildningschef Carina Hall (kl 13) och ekonom Jonas Persson (kl 09:15) presenterar sig för kommunstyrelsen under sammanträdet.

Sammanträdet inleds med följande föredragningar;

Kristina Lohman, kommundirektör kl 08:15

- Godkännande av organisationsförändring
- Revidering av kommunstyrelsens reglemente
- Revidering av delegationsordning för kommunstyrelsen
- Kommundirektörens information

Sven Stengard, ekonomichef kl 09:15

- Presentation av ny medarbetare
- Fördelning av anslag för ökade kapitalkostnader och löneökningsspott
- Ekonomisk uppföljning
- Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)
- Uppföljning om beslut för inköpsstopp och ekonomisk återhållsamhet
- Aktieägartillskott CVAB

Aline Eriksson, samhällsbyggnadschef kl 11:00

- Renhållningstaxa
- VA-taxa
- Försäljningsuppdrag Holmtebo Kvarn
- Spånskivedeponin
- Ansökan om planbesked Mossebo
- Omlastningsstation Mossebo



Nr	Dnr	Ärende	Ev. kommentar
1	Nämnd.2024.1	Information till kommunstyrelsen	
2	TRAF.2024.13	Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040	OBS! Endast information. Kommer hanteras på KSAU 11 september och KS 30 september.
3	KS-KcS.2024.18	Godkännande av organisationsförändring	Omedelbar justering
4	KS-SA.2024.70	Revidering av reglemente för kommunstyrelsen	
5	KS-SA.2024.43	Delegationsordning för kommunstyrelsen	
6	KS-SA.2023.52	Fördelning av anslag för ökade kapitalkostnader och löneökningsspott	
7	KS-SA.2024.3	Ekonomisk uppföljning 2024	Handlingar kommer senare
8	KS-SA.2024.78	Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)	
9	KS-SA.2024.39	Uppföljning om beslut för inköpsstopp och ekonomisk återhållsamhet	
10	KS-SA.2024.76	Aktieägartillskott Centrumhuset i Valdemarsvik AB	
11	KS-SA.2024.72	Fråga om ansvarsfrihet gällande verksamhetsåret 2023 för Gusums bruksmuseum	
12	KS-TEK.2024.99	Renhållningstaxa	
13	KS-TEK.2024.136	VA-taxa 2025	
14	KS-TEK.2024.110	Försäljningsuppdrag Holmtebo kvarn 1:1	
15	KS-TEK.2024.63	Swedspans avfallsupplag / Spånskivedeponin ansvarsutredning och ansökan	Omedelbar justering



		(Swedspans avfallsupplag (id 142311))	
16	KS-TEK.2024.137	Ansökan om planbesked för Mossebo	
17	KS-TEK.2024.45	Omlastningsstation för förpackningar Toverum	
18	KS-TEK.2024.121	Yttrande gällande revidering av länets förvaltningsplan för rovdjur	
19	Nämnd.2024.2	Anmälan till kommunstyrelsen	
20	Nämnd.2024.3	Frågor	

Per Hollertz
Ordförande

Dennis Gidlund
Sekreterare



(1)

Nämnd.2024.1

Information till kommunstyrelsen och utskotten

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(1)

Nämnd.2024.1

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



(2)

TRAF.2024.13

Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(2)

TRAF.2024.13

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Ankom: 2024-06-06 Avende: TRAF-2024.13 Handling: 425334

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2040

Remissversion

www.regionostergotland.se

Region Östergötland, 581 91 Linköping

Telefon: 010-103 00 00

E-post: rktm@regionostergotland.se

www.regionostergotland.se

Förord

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK	4
NYTT REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR ÖSTERGÖTLAND	4
ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH KOMMERSIELL TRAFIK	7
RESANDEBEHOV I ÖSTERGÖTLAND	8
NULÄGE	8
RESANDE I FRAMTIDEN	14
KOLLEKTIVTRAFIK I ÖSTERGÖTLAND	20
ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK	20
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK	26
KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN	27
ÖSTERGÖTLANDS FRAMTIDA BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK	29
KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR ÖSTERGÖTLANDS UTVECKLING	29
KOLLEKTIVTRAFIKENS RUMSLIGA FUNKTION OCH STYRNING	30
KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET OCH DESS UTVECKLING	33
MÅL	39
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	40
FLER NÖJDA RESENÄRER	41
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	42
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET	44
KLIMATNEUTRALT RESANDE	45
ÖKAD TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	46
STRATEGIER FÖR UTVECKLING AV KOLLEKTIVTRAFIKEN	47
ÖKA KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL	47
FLER NÖJDA RESENÄRER	48
GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET	49
ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED GOD FRAMKOMLIGHET	51
KLIMATNEUTRALT RESANDE	52
ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING	53
KOLLEKTIVTRAFIKENS EKONOMI	54
TRAFIKEKONOMI	54
SAMHÄLLSNYTTAN	55
BEGREPPSFÖRKLARING	56
REFERENSER	58
BILAGA 1 – STRÅKINDELNING	60
BILAGA 2, SAMRÅDSPROCESSENS OMFATTNING	61

Sammanfattning

Att arbeta strategiskt med kollektivtrafiken är av stor betydelse för den regionala utvecklingen i Östergötland. Kollektivtrafiken är inte bara ett transportmedel som tar människor från en punkt till en annan, det är också ett verktyg för samhällsutveckling.

Kollektivtrafiken i Östergötland ska bidra till ett hållbart transportsystem och vara en del av det hållbara samhället. I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i Östergötland. Programmet är, tillsammans med budgeten, det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i att stärka den fysiska tillgängligheten och därigenom binda samman Östergötland.

Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån sex målområden:

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

För att nå uppsatta mål krävs systematiskt arbete, där varje beslut, projekt och genomförande verkar i riktning

mot målen. För att uppnå målen behöver kollektivtrafiken vara ett självklart inslag i samhällsplaneringen. En bred och djup samverkan med kommuner, staten och andra aktörer är en förutsättning.

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

Resenärerna ska uppfatta kollektivtrafiken som enkel, tydlig och pålitlig. Det är också viktigt att kollektivtrafiken är ett miljömässigt bra sätt att resa med låg klimatpåverkan. Kollektivtrafik som tar hänsyn till geografisk yttäckning är av vikt för att tillföra landsbygder med en form av samhällsservice. Genom att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, skapas förutsättningar för att så många som möjligt ska kunna resa med kollektivtrafiken.

Förutsättningar och ramverk

Nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland

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

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland är ett långsiktigt och strategiskt dokument som omfattar perioden fram till år 2040. Programmet ska ge en helhetsbild av behovet av regional kollektivtrafik i regionen för såväl samhällsfinansierad som kommersiell trafik. Programmet som fastställs av regionfullmäktige revideras varje mandatperiod. Uppföljning av programmets mål kommer göras årligen.

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

För att säkerställa långsiktighet för kollektivtrafikens utveckling har utgångspunkten i arbetet varit att aktualisera och revidera det regionala trafikförsörjningsprogrammet med avseende på målvärden och medborgarnytta, i synnerhet när det gäller landsbygdernas trafikförsörjning.

Utvecklingsstrategi för Östergötland (RUS) beskriver önskad inriktning för länets utveckling till år 2040 och är styrande vid revidering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Utvecklingsstrategi för Östergötland innefattar flera delar bland annat Rumslig Strategi för Östergötland (RUM). Dokumentet har ett östgötskt perspektiv, men med utblick över administrativa gränser för att tillvarata de funktionella samband som finns idag och som kommer kunna utvecklas i framtiden till år 2040.

Kollektivtrafiklagen

Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens huvudansvar är arbets- och studiependling.

Region Östergötland har efter överenskommelse med länets samtliga kommuner påtagit sig rollen som regional kollektivtrafikmyndighet sedan 2012. Ansvarsfördelning mellan kommuner och Region Östergötland regleras enligt särskilt avtal.

Som kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Östergötland för att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål och strategisk inriktning för all regional kollektivtrafik. Med trafikförsörjningsprogrammet som grund har Region Östergötland även i uppgift att besluta om allmän trafikplikt för det behov av kollektivtrafik som kommersiella aktörer inte bedöms ha något intresse av att svara för. Region Östergötland har genom ägardirektivet gett det helägda bolaget AB Östgötatrafiken i uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet att upphandla, organisera och samordna den regionala kollektivtrafiken. Uppdraget innebär också att främja en attraktiv och effektiv kollektivtrafik i Östergötland och till angränsande regioner.

Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet. Den trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt, men även trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund.
- Åtgärder för att skydda miljön.
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst, lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt lagen har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Regionala styrdokument

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

Utvecklingsstrategi för Östergötland är en gemensam målbild för hur livet i Östergötland ska vara år 2040. Det övergripande målet goda livsvillkor i Östergötland består av tre delmål som speglar de tre hållbarhetsdimensionerna; ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv, som integreras och balanseras med varandra. För att uppnå utvecklingsstrategins målbild har tre delmål satts upp:

- Ett inkluderande Östergötland
- Ett innovativt och attraktivt Östergötland
- Ett grönare Östergötland

En av strategierna i RUS är att knyta samman Östergötland och ta tillvara det goda läget. Det innebär bland annat att verka för en tät och sammanhållen bebyggelse med fokus på platser med goda förutsättningar till effektiv kollektivtrafik. I gleset befolkande miljöer kommer bilen fortsatt spela en viktig roll. För kortare resor behöver gång och cykel vara det naturliga valet.

Utvecklingsstrategi för Östergötland konkretiseras inom olika delområden. För kollektivtrafikfrågorna sker detta i det regionala trafikförsörjningsprogrammet medan andra frågor hanteras inom andra dokument, till exempel Rumslig strategi.

I den Rumsliga Strategin presenterats en väl avvägd inriktning för Östergötland och visar en tydlig

prioritering av olika platser funktioner och relationer med målar 2040. Rumslig strategi består av tre strukturbilder i olika skalnivåer samt ett antal principer och prioriteringar. Den rumsliga strategin beräknas antas i oktober 2024 av regionfullmäktige.

Den storregionala nivån visar Östergötlands sammanhang. Den ger en bild av hur det goda läget tas tillvara. Det vill säga hur Östergötland är ihopkopplat storregionalt, nationellt samt internationellt år 2040 och med utblick mot år 2050. Fokus är stärkt storregional integrering och funktionalitet, men även de större sammanhangen, som kopplingen mot de tre storstadsområdena i Sverige och den europeiska kontinenten.

Den regionala nivån har fokus på ett sammanhållet Östergötland och samband över länsgräns med centralorter i grannkommuner som har en regional betydelse för länet år 2040.

I närgeografien är fokus på Östergötlands utveckling och var den bör ske, inklusive närgeografiska samband över länsgräns.

Vidare finns det ett antal principer, dels på storregional nivå, dels på regional och närgeografisk nivå. Dessa principer är:

- Knyta samman och skapa ett nära Östergötland
- Vidga det funktionella Östergötland genom att stärka kopplingar till närliggande noder
- Stärk Linköping - Norrköping som storregionala noder
- Stärk Östergötlands kopplingar till Stockholm, Örebro, Hallsberg, Jönköping, Öresund, Göteborg, Eskilstuna, Västerås och Kalmar
- Stärk Motala för att nyttja potentialen att på sikt bli en storregional nod
- Stärk Mjölby som storregional knutpunkt

I Länstransportplanen sker en konkretisering av behovet av infrastrukturinvesteringar utifrån de mål och utvecklingsbehov som beskrivs i den Rumsliga strategin. Kollektivtrafikens mål och anspråk på förbättrad infrastruktur i form av hållplatser, framkomlighet med mera är centrala inspel i framtagandet av Länstransportplanen.

På regional nivå har Länsstyrelsen i Östergötland och Region Östergötland beslutat om en regional Energi-

och klimatstrategi där ett av sex insatsområden är hållbara och effektiva transporter. I strategin står bland annat att Östergötland ska vara klimatneutralt till år 2045.

Kollektivtrafikens bidrag till hållbara samhällen

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

Kollektivtrafiken har en tydlig påverkan inom miljöområdet framför allt genom att resande flyttas över från resor med egen bil till kollektiva resor med fordon som drivs energieffektivt med fossilfria drivmedel. Tillgång till kollektivtrafik skapar förutsättningar för fler att göra ett aktivt val av att helt avstå användning av bil. Det är viktigt eftersom tillgången till bil är hög och ett minskat beroende av bil är en förutsättning för att ställa om till ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken bidrar aktivt till att skapa mer attraktiva stadsmiljöer genom att frigöra stora ytor som annars hade krävts för biltrafiken.

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

socioekonomisk status. Genom att prioritera satsningar på kollektivtrafik skapas också förutsättningar för ett mer jämställt transportsystem då fler kvinnor än män reser i kollektivtrafiken.

Inom det ekonomiska området bidrar kollektivtrafiken till en långsiktigt hållbar utveckling främst genom att den ökar tillgängligheten till arbetsplatser, bostäder och arbetskraft i samhället. Kollektivtrafiken ska planeras så samhällsekonomiskt effektivt som möjligt.

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

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



Allmän trafikplikt och kommersiell trafik

Öppet marknadstillträde

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att den svenska marknaden för regional kollektivtrafik sedan år 2012 är öppen för kommersiella aktörer. Trafikföretag får med stöd av kollektivtrafiklagen fritt etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Region Östergötland ställer sig positiv till ett ökat inslag av kommersiell kollektivtrafik och ser sådana initiativ som möjligheter att utveckla och bredda trafikutbudet.

Region Östergötland ser även behov av nära samverkan mellan olika regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella aktörer för utveckling av trafiken. Genom en kundfokuserad samverkan mellan den samhällsfinansierade och den kommersiella kollektivtrafiken kan en bredd av resmöjligheter erbjudas, vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

Tillträde till terminaler och hållplatser

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

Allmän trafikplikt

Trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland beskriver behovet av regional kollektivtrafik i regionen och formulerar mål för den regionala kollektivtrafikens utveckling. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska

Region Östergötland i sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet även besluta om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser ta ansvar för och teckna avtal om. Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas säkerställa sådan kollektivtrafik som myndigheten anser nödvändig för regionens utveckling och som inte bedöms drivas av kommersiella aktörer i önskvärd omfattning.

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs en utredning om trafikplikt avseende kollektivtrafiken i aktuellt område. Syftet med en utredning om trafikplikt är att i detalj beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten anser erfordras för att uppfylla målen och intentionerna i trafikförsörjningsprogrammet. Utredningen om trafikplikt ska också svara på hur marknadens intresse av att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor ser ut.

En utredning om trafikplikt genomförs i god tid innan avtalstiden för det trafikavtal som reglerar utförandet av aktuell kollektivtrafik upphör. Innan beslut om trafikplikt fattas genomförs alltid ett allmänt samråd med trafikföretagen. Om något trafikföretag visar intresse av att, utan ekonomiska subventioner från samhället, bedriva någon del av den aktuella trafiken kan Region Östergötland välja att helt eller delvis avstå från trafikplikt för just den trafiken.

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

Resandebehov i Östergötland

Nuläge

Befolkningen

Vid årsskiftet 2023/2024 var Östergötlands invånarantal 472 300. Invånarna i länets 13 kommuner varierar stort från Linköping med 167 400 invånare till Ydre med drygt 3 600 invånare.

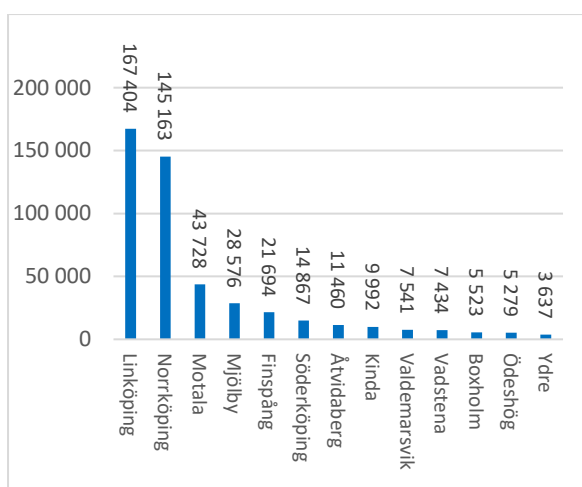


Bild 1: Östergötlands befolkning fördelat per kommun, 2023. (SCB)

Under 2003 till 2023 har befolkningen ökat i nästan alla åldersintervaller. Särskilt stor är ökningen för åldersgrupperna 60 år och uppåt. Åldersgruppen 10-19 är den enda gruppen som har en neutral utveckling i förhållande till år 2003.

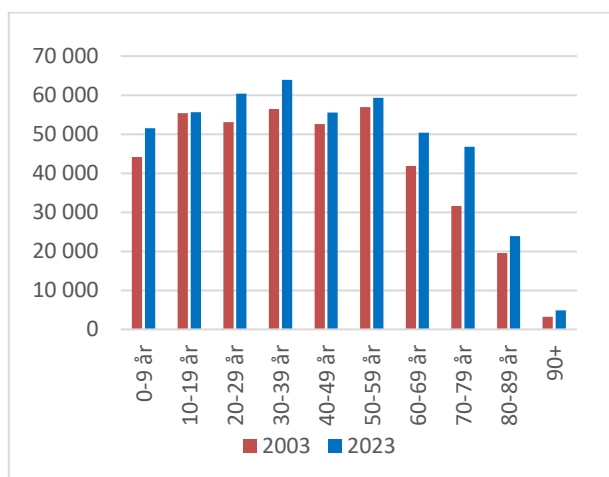


Bild 2: Östergötlands befolkning fördelat efter ålder. (SCB)

Östergötland är en växande region och invånarantalet förväntas fortsätta att öka. Framför allt är det invandringsöverskott, följt av födelseöverskott som bidrar till att antalet östgötar blir allt fler. Sedan år 2003 har befolkningen ökat med i genomsnitt 2 900 invånare per år.

Efter de tre storstadsområdena är Östergötland en av de regioner som har den starkaste befolkningsutvecklingen i Sverige. Befolkningstillväxten har dock en ojämn geografisk fördelning i regionen. Av kartorna i bild 3 och 4 framgår att den största befolkningsökningen sker i Linköpings och Norrköpings kommuner. Under perioden 2010–2022 har befolkningen ökat i en betydligt större del av Östergötland jämfört med åren 1990–2010. I kartorna visas varje kommuns landsbygder som en homogen yta.

En mer detaljerad geografisk indelning av landsbygderna visar att befolkningsförändringen varierar även inom landsbygderna. Generellt sett har landsbygdernas befolkning ökat i de delar som ligger i närheten av en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena.

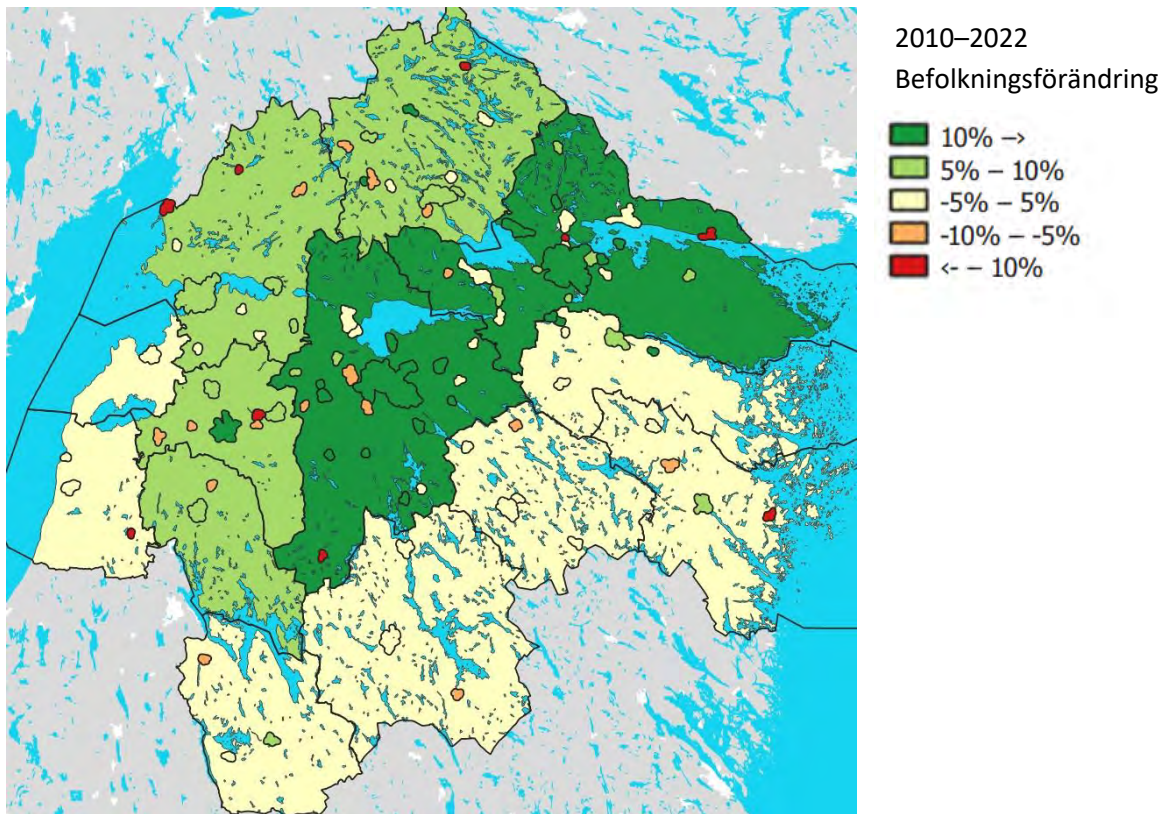


Bild 3: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygder mellan år 2010 och 2022. (SCB)

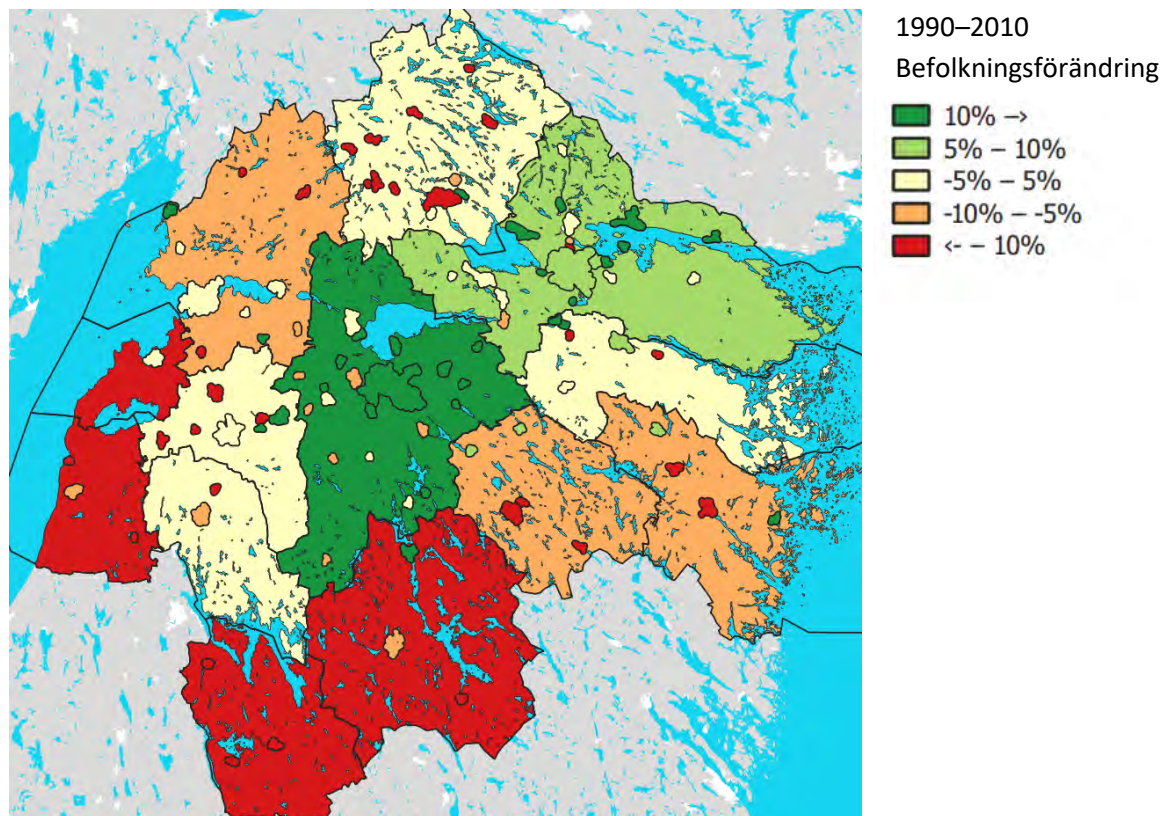


Bild 4: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygder mellan år 1990–2010. (SCB)

Arbetsmarknaden

Branschstrukturen för regionens arbetsmarknad har förändrats under de senaste åren, enligt statistik från SCB. I tillverkningsindustrin, som historiskt sett varit Östergötlands dominerande bransch, har arbetstillfällena minskat kraftigt, medan en ökning har skett inom den tjänstebaserade verksamheten. Det totala antalet sysselsatta har ökat med cirka sex procent mellan åren 2014 och 2023.

Östergötlands arbetsmarknad blir genom en ökad arbetspendling mer geografiskt integrerad, framförallt inom regionen, men också med andra regioner. Mellan Linköping och Norrköping går de största pendlingsströmmarna och städerna står för majoriteten av regionens arbetsmarknad.

Antalet personer som pendlar till Stockholm ökar snabbt. Även inpendlingen till Östergötland från Stockholm ökar, men från lägre nivåer.

Så reser östgötarna

Resmönster i regionen

År 2023 genomförde Region Östergötland en resvaneundersökning för Östergötland.

Undersökningen visar att varje östgöte i genomsnitt gör totalt 2,7 resor per vardag och 2,5 resor per dygn under helger. Pensionärer gör i genomsnitt något färre resor jämfört med yngre. Personer i hushåll med barn gör i genomsnitt fler resor per dygn jämfört med personer i hushåll utan barn eller unga vuxna.

På vardagar utgör resor till arbetet den vanligaste anledningen till att resa. På helger är ärenden som

fritidsaktiviteter, inköp och besök hos släkt/vänner vanligare. Det är en tydlig spridning mellan reslängd och restid för olika ärenden.

Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den årliga nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern vilket är en nationell kvalitets-, attityd- och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen. I Kollektivtrafikbarometern sammanställs resandet för olika färdmedel och det är stora skillnader i resandet över dygnet. För vardagsresorna finns en tydlig koncentration under ett par timmar tidigt på morgonen samt under eftermiddagen, vilket sammanträffar med resa till och från arbete samt studier. På helgen är resandet jämnare utspritt under mitten på dagen, med en topp under sen eftermiddag.

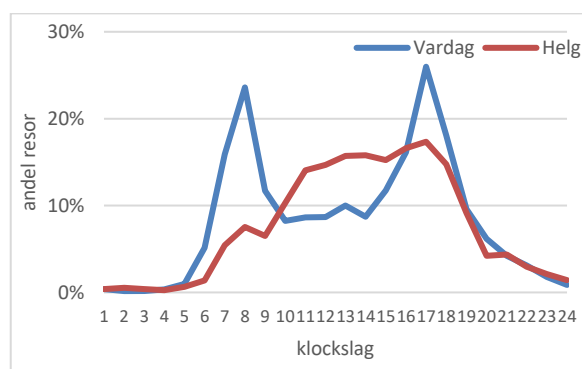


Bild 5: Andel resor per timme fördelat över dygnet under vardag och helg. (Kollektivtrafikbarometern, 2023)

Bilen är det vanligaste färdmedlet och står för drygt 60 procent av vardagsresorna. Kollektivtrafikens andel av samtliga resor (gång, cykel, kollektivtrafik, bil och övrigt) i regionen uppgår till 15 procent. Gång och cykel står tillsammans för lite över en femtedel av alla resor, och är överrepresenterat i stadsområden för sträckor kortare än fem kilometer.

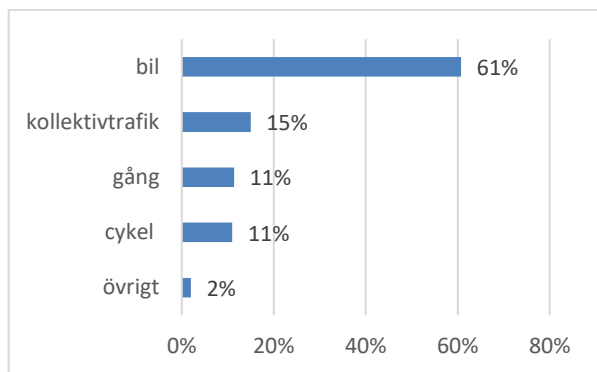


Bild 6: Fördelning mellan färdställen på vardagar.
(Kollektivtrafikbarometern, 2023)

Enligt Kollektivtrafikbarometern var marknadsandelen av motoriserat resande för kollektivtrafiken år 2023 20 procent, vilket är 3 procentenheter lägre än år 2017, men en procentenhet högre än år 2019. Resandet har återhämtat sig väl efter restriktionerna som infördes i samband med covid-19 pandemin och är nästan uppe på samma nivåer som innan år 2020. Distansarbete har minskat efterfrågan på arbetsrelaterade resor med kollektivtrafiken. Samma effekt syns även i resandet med bil, vilket gör att kollektivtrafikens marknadsandel år 2023 var något över 2019 års nivå. Kollektivtrafiken har sin högsta marknadsandel för resor till studier, följt av resor till arbete och lägst för övrigt resande.

Resvaneundersökningen från 2023 samt Kollektivtrafikbarometern visar på tydliga skillnader mellan män och kvinnors resvanor. Män reser något mer än kvinnor. Män färdas oftare som bilförare, medan

kvinnor i högre utsträckning reser som passagerare i bil. Kvinnorna står för en högre andel kollektivtrafikresande än vad männen gör, och detsamma gäller för förflyttningar till fots eller med cykel. Männen reser består i något högre grad av resor som är längre än 40 kilometer. Kvinnor gör i stället fler resor som är kortare än fem kilometer. Yngre personer, 16-24 år, cyklar och åker kollektivtrafik i högre utsträckning än andra åldersgrupper.

Styrkan hos kollektivtrafiken är att erbjuda trafiklösningar som bygger på resor med hög regelbundenhet, med arbets- och studiependling som tydligast exempel. Genom det är kollektivtrafiken en integrerad del i trafikinfrastrukturen som stödjer den regionala utvecklingen.

Resvaneundersökningarna visar att fritidsresandet ökar. Resa för fritidsaktivitet som ärende är vanligt även vid ungdomars resor.

Även när det gäller var i länet de flesta resor sker finns det stora skillnader. Det mesta resandet sker i de två största kommunerna, Linköping och Norrköping. Av samtliga resor sker drygt två tredjedelar inom någon av de två kommunerna. Resandet över kommungräns är förhållandevis litet. Vanligaste resan över kommungräns sker mellan Linköping och Norrköping. Totalt utgör kommunöverskridande resor endast några procent av östgötarnas totala resande i länet.

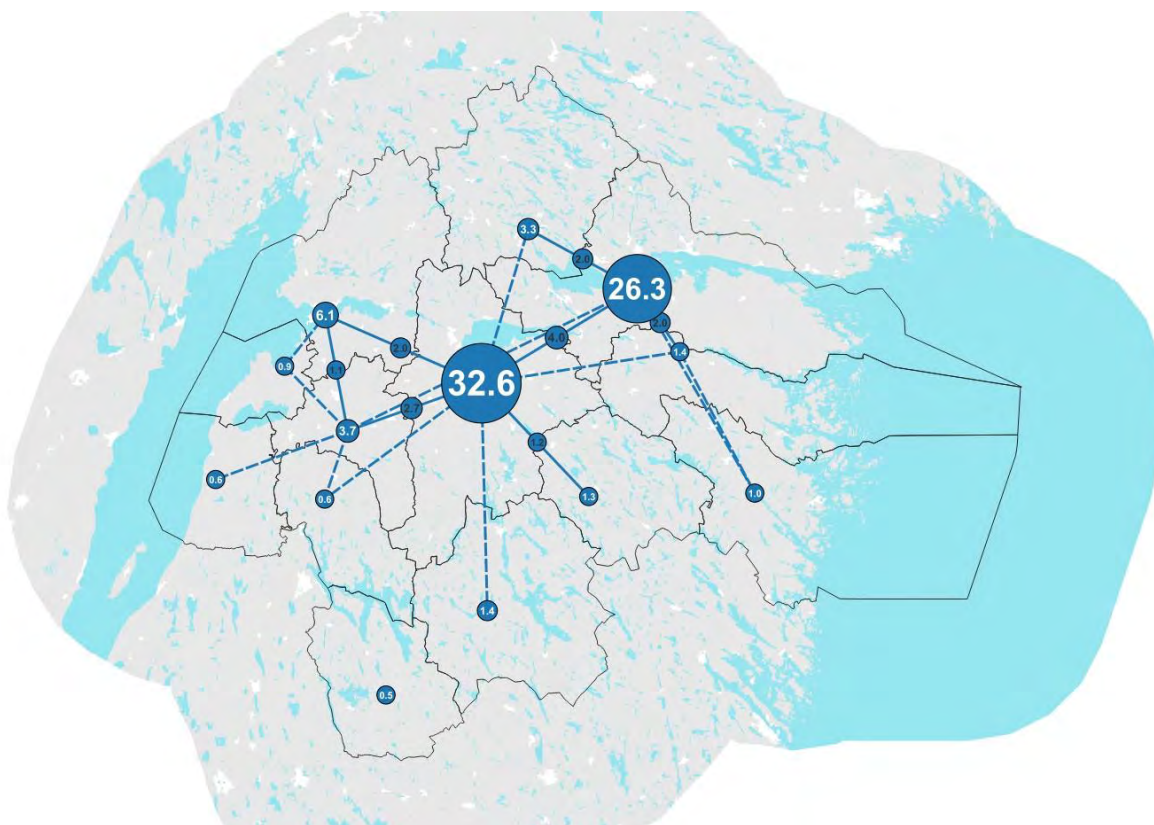


Bild 7: Fördelning av det totala resandet på kommunnivå. Vita siffror visar inomkommunalt resande och svarta siffror resande över kommungräns. Heldragna linjer är inomkommunala resor och streckade linjer är resor över kommungräns. (RVU Östergötland 2023)

Bilansvändning och körkort

Under 2019 minskade den totala körsträckan för första gången sedan 2013. Minskningen är en kombination av att antalet personbilar i trafik inte ökar med samma hastighet som tidigare samtidigt som den genomsnittliga körsträckan fortsatt sjunker.

Enligt Kollektivtrafikbarometern har 85 procent av östgötarna körkort och 83 procent tillgång till bil. Andelen med körkort har ökat med nästan två procentenheter de senaste tre åren medan tillgången till bil per hushåll är oförändrad. Både körkort och tillgång till bil ökar med stigande ålder.

Arbets- och studiependling

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda

samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik leder till goda resmöjligheter, såväl inom som till och från Östergötland. Det bidrar till en större och mer sammanhängande arbetsmarknad, med ökad sysselsättning som följd.

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

Resandet med kollektivtrafik

Antal resor

I den upphandlade allmänna kollektivtrafiken i Östergötland görs det för närvarande cirka 29 miljoner resor under ett år. En vanlig vardag görs cirka 130 000 resor med regionens tåg, bussar, spårvagnar och båtar. Stadstrafiken, det vill säga kollektivtrafiken inom Linköping, Norrköping och Motala stad, står för två tredjedelar av resorna. Drygt var femte resa görs i region- och landsbygdstrafiken, resterande del görs med pendeltåget. Östgötapendeln samt stadstrafiken i Linköping och Norrköping har haft starkast resandeutveckling de senaste åren.

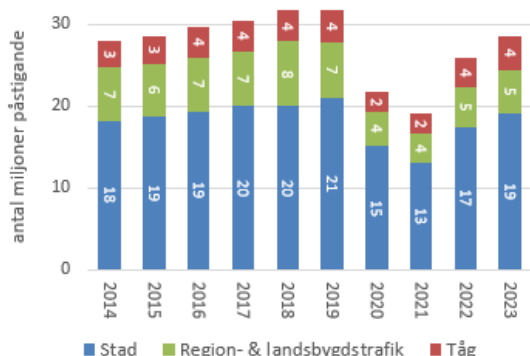


Bild 9: Antal miljoner påstigande i kollektivtrafiken, år 2014–2023. (Östgötatrafikens)

Kundens upplevelse

Sedan 2017 deltar Östgötatrafikens i den nationella årliga undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Östgötatrafikens hade ett Nöjd Kund Index (NKI) på 71 procent år 2023. Under de sex åren som NKI uppmätts enligt denna metod har NKI ökat från 67 till 71 procent. Mellan 2011 och 2016 användes en annan undersökningsmetod, men även under den perioden uppvisade NKI en positiv trend. Det nationella snittet för NKI är 57 procent och Östgötatrafikens är en av de regionala kollektivtrafikmyndigheter som har högst NKI.

Resultatet från 2023 års undersökning visar att nöjdheten skiljer mellan olika resenärgrupper. Resande i stadstrafiken är i högre grad nöjda med Östgötatrafikens än resande i den övriga trafiken.

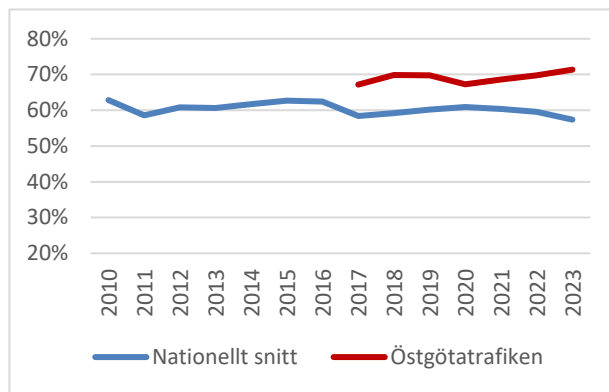


Bild 10: Östgötatrafikens NKI (Nöjd Kund Index) i jämförelse med det nationella genomsnittet. (Kollektivtrafikbarometern)

Trygghet

Upplevelsen av kollektivtrafiken som ett tryggt sätt att resa är väsentligt för att man ska välja att resa med den. Otryggheten förklaras i högst utsträckning av en oro att komma fram för sent. Hög punktlighet är centralt för att förbättra den upplevda tryggheten för kollektivtrafikens resenärer. Upplevd trygghet har även ett starkt positivt samband med NKI. Det är även viktigt att resenärer upplever en hög trygghet på väg till och från hållplats, vid hållplatsen likväl som ombord på fordonen.

Kollektivtrafikbarometern visar att yngre människor upplever en lägre grad av trygghet jämfört med äldre, i synnerhet de i den yngsta åldersgruppen 15–19 år. Kvinnor upplever i högre utsträckning än män att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken. Högst trygghetsbedömning ger resenärer som reser med stads- och tätortsbuss och tätt därefter återfinns landsbygdsbuss, pendeltåg och expressbuss. Av färdmedelslagen fördelade på områdesnivå har spårvagnen lägst trygghetsvärden.

Resande i framtiden

Trender i samhället

Megatrender är stora, globala förändringar som sker på ett övergripande samhällsplan och som kommer att påverka östgötarna och resandet de kommande decennierna.

Förändrat klimat

De mänskliga utsläppen av växthusgaser påverkar klimatet kraftigt med en ökning av jordens medeltemperatur som följd.

Att bryta trenden och minska de negativa utsläppen i tillräcklig skala innebär en stor utmaning. Inte minst för den fysiska miljön och för vårt beteende, där transporterna står för en stor del av de utsläpp som ger en negativ effekt på klimatet.

Globalisering

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

Urbanisering

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

Digitalisering

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

Ökad individualisering

Människors livsstilar förändras ständigt. En trend är att människor efterfrågar ett samhälle med ökad grad av individualisering där information och tjänster ska vara valbara, snabba, enkla och dynamiska.

Geopolitik och säkerhet

Det alltmer osäkra geopolitiska läget i Europa och i övriga omvärlden ställer högre krav på länder och verksamheter inom flera områden. Kollektivtrafiken är,

som en del i regionens trafikinfrastruktur, en samhällskritisk funktion. Högre krav kommer därmed ställas inom säkerhet för att skydda sig mot diverse attacker. Det proaktiva arbetet kommer att vara viktigt för att säkerställa en kontinuerlig, robust och pålitlig drift av kollektivtrafiken i regionen.

Möjligheter och utmaningar ur ett kollektivtrafikperspektiv

Klimat och miljö

Påverkan på klimatet är vår tids största utmaning inom miljöområdet. I Sverige står vägtrafiken för cirka 30 procent av de klimatpåverkande utsläppen. Att åstadkomma ett hållbart transportsystem är en av de största utmaningarna för att minska klimatpåverkan.

Regionalt finns ett stort stöd för att minska klimatpåverkan från transporter. Regionala mål är att till 2045 ska Östergötland som region vara klimatneutralt och att utsläppen från transporter i Östergötland ska minskat med 70 procent år 2030.

De större städernas miljöutmaningar som buller och trängsel har de senaste decennierna påverkats av urbanisering och ökad efterfrågan på olika typer av transporter. Kollektivtrafiken anges som en av lösningarna för att minska för att minska såväl den negativa påverkan på klimatet som buller och trängsel.

Stadsmiljön och trivseln i städerna har mycket att vinna på att kollektivtrafiken ökar sin marknadsandel i förhållande till bilen. Kollektivtrafik förbättrar nämligen framkomligheten genom färre fordon, minskad trängsel på gator samt minskat parkeringsbehov. Det ger också mer plats till gående och cyklister som, tillsammans med kollektivtrafiken, bidrar till ett levande stadsliv.

För att klara en omställning till ett hållbart transportsystem krävs nya resvanor och ett nytt sätt att se på resandet. Den trend som finns i samhället, att i högre grad prioritera hälsa och ekologisk konsumtion bedöms gynna kollektivtrafiken som ett smart livsstilsval.

Befolkningstillväxt och urbanisering

Enligt SCB:s befolkningsprognos kommer befolkningen i Sverige att öka från cirka 10,6 miljoner invånare år 2023 till 11,4 miljoner år 2029, och 12 miljoner år 2040. På 2010-talet har befolkningsökningen i genomsnitt ökat med 100 000, drivet av ett högt invandringsöverskott.

De senaste åren har befolkningsökningen dock minskat markant, för att år 2023 vara nere på drygt 30 000. Ett lägre invandringsöverskott samt lågt barnafödande förklarar nedgången.

Invandringen har de senaste decennierna varit den huvudsakliga förklaringen till Sveriges befolkningsökning. Ett högre födelseöverskott har varit den andra förklaringsvariabeln. Tillsammans har de motverkat en befolkningspyramid som bestått av en allt större andel äldre.

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

Östergötland har en stor befolkning på en relativt koncentrerad yta. Enligt SCB:s befolkningsprognos förväntas antalet invånare i länet öka från cirka 472 000 år 2023 till 506 000 år 2040. Den största ökningen förväntas ske i Linköping och Norrköping, följt av Mjölby, Motala och Söderköping. I regionen står nettoinvandringen för merparten av 2000-talets befolkningsökning. Migrationen bidrar till en högre andel av befolkningen som är i arbetsför ålder och en yngre befolkning. Det är i åldersgruppen 20 - 64 år som både antalet och andelen utrikes födda är högst. I Östergötland har andelen utrikes födda ökat från knappt 10 procent år 2003 till cirka 17 procent år 2023.

För 200 år sedan bodde 90 procent av Sveriges befolkning på landsbygder. År 2020 var det nästan tvärtom, med 86 procent som bor i tätorter, vilket även är i linje med fördelningen på nationell nivå. I Sverige innebär urbaniseringen att folkmängden ökar mest i tätorterna eller på landsbygder i nära anslutning till större orter. I de 32 tätorter i Östergötland som har mer än 1 000 invånare bor nästan 80 procent av östgötarna.

Bostadsbyggandet i Sverige har det senaste decenniet gradvis ökat för att sedan plana ut något under det bedömda behovet. Enligt Boverket råder det just nu bostadsbrist i 180 av Sveriges 290 kommuner. Bostadsbristen är mest omfattande i storstadsregioner

och högskoleorter, men även många mindre kommuner rapporterar att de har för få bostäder. Inträdesbarriärer som hög priser och krav om kontantinsats har skapat utmaningar för ungdomar och nyanlända att ta sig in på delar av bostadsmarknaden. Äldre som vill flytta från villan till en mindre bostad har utmaningar med att hitta det de söker. Det finns därmed även en matchningsproblematik på bostadsmarknaden.

I Östergötland bedömer 11 av 13 kommuner att man har ett underskott på bostäder. Bedömningen från Boverket är att bristen förväntas bestå under lång tid framöver. Uppskattningsvis behöver det byggas 2 300 nya bostäder i länet per år fram till 2030 för att uppnå balans mellan utbud och efterfrågan på bostadsmarknaden.

Trender i resandet

Enligt den senaste nationella resvaneundersökningen 2023 har antalet resor ökat med drygt två procent jämfört med föregående år. Kollektivtrafiken är det färd sätt som haft starkast återhämtning, drivet av borttagna covid-19 restriktioner. Totala antalet resor har minskat med 12 procent jämfört med 2019. Resvaneundersökningen visar att samtliga typer av resor har minskat, med störst nedgång för arbets- och skolrelaterade resor. Förväntningarna är en fortsatt återhämtning under kommande år, men det totala resandebehovet beräknas fortsatt vara lägre jämfört med 2019 på grund av ökat hemarbete. Ökat hemarbete kan förväntas leda till längre avstånd mellan bostadsort och arbetsplats, med ökad reslängd som följd. Ytterligare en faktor är den alltmer specialiserade arbetsmarknaden, vilket innebär arbetsmarknader med större geografisk yta som i sin tur bidrar till längre pendling till arbetet.

Lägst procentuellt tapp sedan 2019 återfinns service- och inköpsrelaterade resor, tätt följt av fritidsresandet. Fritidsresor utgör drygt 23 procent av alla resor. En analys av färdmedelsfördelningen för fritidsresandet visar att bilen är det dominerande färdmedlet. Fritidsresandet förväntas fortsätta öka, bland annat med hänsyn till att andelen äldre personer kommer att öka.

Äldre personer blir alltmer friska och aktiva, vilket innebär ett ökat resebehov. Detta ställer krav på en kollektivtrafik som kan erbjuda resmöjlighet mitt på dagen och sen eftermiddag.

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

Enligt Trafikanalys visar statistik från den nationella resvaneundersökningen att det är små skillnader mellan män och kvinnors resvanor, undantaget flyg där män står för en större andel av antalet resor. Män spenderar något längre tid på resor till och från arbetsplats, medan kvinnor i högre grad gör service- och inköpsrelaterade resor. Kvinnor står för merparten av det totala resandet med kollektivtrafiken.

Den ökande individualiseringen innebär högre förväntningar och större krav. Varje person är unik och kraven på såväl kollektivtrafiken som kringliggande tjänster ökar. Det finns ett ökat behov för branschen att förstå individens och befolkningens behov och förväntningar.



Förändring av bilresandet

Enligt Trafikverkets Omvärldsanalys 2022 – trender i transportsystemet, förväntas en fortsatt ökning av transporter inom alla typer av transportmedel, men från en ny lägre basnivå. Följdefekter av Covid-19 genom förändrade resvanor, kommer sannolikt innebära att distansarbete blir en permanent del i många anställdas vardag. En större andel av sysselsättningen beräknas även komma ifrån tjänstesektorn och bör även det bidra till att en större andel av befolkningen i arbetsför ålder har möjlighet till att arbeta hemifrån. Högre krav på flexibilitet, tillgänglighet och förväntan om längre resor

är även de trender som kommer sätta nya krav på transportsystemet.

För att begränsa ökningen av biltrafiken kommer det att krävas kraftfulla styrmedel och åtgärder som ökar konkurrenskraften för mer hållbara transportmedel. De hittills genomförda åtgärderna har inte haft någon större effekt på resandet med bil. Biltrafiken har stadigt ökat sedan dess genombrott i mitten av 1900-talet. Ökningen har skett i takt med att människor fått det bättre ekonomiskt och samhället har byggts och organiserats utifrån bilen som norm. Trenden mot ett ökande fritidsresande riskerar också att öka resandet med bil. Faktorer som talar för en minskad bilanvändning är de ambitioner som finns, särskilt i de större städerna, att i högre utsträckning planera samhället och ge incitament till invånarna för att öka andel resor med hållbara transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik.

Genom att minska bilanvändningen kan ytor frigöras så att förutsättningar för byggande av fler bostäder och ett mer effektivt transportsystem i städerna skapas. Även förbättrad kollektivtrafik, ökad trängsel, trängselskatt, sämre tillgång till parkering, högre parkeringsavgifter samt ett ökat bränslepris är faktorer som påverkar en utveckling i den riktningen.

Bilägande

2022 var första året på tre decennier med färre antal registrerade bilar i trafik i Sverige. Enligt Trafikanalys har dock bilägandet totalt sett ökat sedan 1980-talet, drivet av ökat välstånd och befolkningstillväxt.

Antalet bilar per 1 000 invånare nådde en toppnotering 2017 och därefter har nivån planat ut. Bakomliggande orsaker är urbaniseringen och i synnerhet nettoinflyttningen till de största städerna i Sverige, där biltätheten är lägre.

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

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

Körkort

I Trafikverkets rapport från 2022 Trender i transportsystemet, beskrivs att bilens roll kan komma att förändras, i synnerhet i högtrafik. I framtiden förväntas vägsystemets kapacitet begränsa möjligheten till fortsatt tillväxt av biltrafik i rusningstrafik. För att möta den förväntade ökningen av resande behöver mer yteffektiva transportslag såsom cykel, gång och kollektivtrafik användas i större utsträckning. Attitydförändring kan även vara en avgörande faktor för att uppnå en sådan förändring.

De senaste årtiondena har attityderna till att ta körkort och äga bil förändrats. Många unga väljer att ta körkort senare i livet eller att avstå helt. Andelen unga (18-24 år) som har körkort har sjunkit från cirka 73 procent år 1980 till 64 procent år 2023. Det kan dock antydans en uppgång under de senaste åren, delvis drivet av en förändring i regelverket gällande A-traktorer.

Andelen av befolkningen som har körkortsinnehav skiljer sig åt på regional nivå, med en lägre andel i storstadsregionerna jämfört med regioner som har större andel glesbygd. Samtidigt är det allt fler äldre som kör bil och har körkort. För de i åldern 65+ har andelen med körkort ökat för personbil från drygt 30 procent år 1980 till 90 procent år 2019.



Innovation och drivmedel

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

För att minska klimatpåverkan från transportsystemet i den omfattning som krävs ur ett klimatperspektiv kommer det att krävas flera olika fossilfria drivmedel och tekniker som ersätter fossila drivmedel. Ur ett såväl nationellt som regionalt perspektiv behöver det säkerställas att en robust och resilient tillgång till energi och drivmedel för såväl produktion som distribution av drivmedel till transportsektorn. Samverkan mellan olika regionala aktörer är betydelsefullt för att bidra till utvecklingen inom fossilfria drivmedel.

Sverige har varit tidigt ute med olika satsningar för att öka andelen fordon som drivs med fossilfria drivmedel. Biogas som fordonsbränsle är ett exempel där Sverige drivit på utvecklingen. I Linköping finns det nationella kompetenscentret Biogas Solutions Research Center, där Region Östergötland deltar som part. Biogas har flera fördelar och tillför fler nyttor för samhället utöver minskad klimatpåverkan. Utvecklingen av flytande biogas innebär förutsättningar för biogas som drivmedel på nya marknader.

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

Såväl i Sverige som runt om i världen pågår stora satsningar på utveckling av elektrifierade fordon. Försäljningen av elbilar har haft en snabb utveckling som dock saktat in det senaste året. Inom kollektivtrafiken pågår i snabb takt en omställning mot eldrivna bussar. De tre senaste åren har antalet elbussar i Sverige fördubblats. Antalet elbussar i kollektivtrafiken i Sverige uppgick 2023 till cirka 1 200. Hittills är det främst i stadstrafiken som satsningen på eldrivna bussar skett. De kommande åren bedöms även utvecklingen av eldrivna bussar i regiontrafiken att öka stort.

Förutom de drivmedelsalternativ som redan nu finns fullt tillgängliga på den kommersiella marknaden pågår projekt med vätgasdrift både för personbilar och på senaste tid även för bussar och tåg. Bränslecellen omvandlar vätet och luftens syre till lagringsbar elektricitet och ur avgasröret kommer endast vatten.

Ökningen av antalet bränslecellsbusar i Sverige sker långsamt, mest beroende på att det är en kostsam teknik både att utveckla och att bygga infrastruktur kring.

Teknikutvecklingen inom fordonsindustrin och kollektivtrafiken innefattar även forskning och försök i mindre skala för förarlösa fordon, så kallade autonoma fordon. Redan idag har många fordonstillverkare bilmodeller med någon form av semi-automatiska system som kan ta över körningen i köer, på landsväg eller vid parkering.

Det pågår tester idag där helt autonoma busar trafikerar vissa utvalda linjer. Bland annat i Berlin finns

en linje där en buss kör helt autonomt. I dagsläget måste dessa busar ändå ha en förare med som kan ta över kontrollen ifall något skulle hända något med den autonoma tekniken i bussen.

De flesta forskare menar att fullt autonoma fordon skulle kunna introduceras inom en snar framtid, men att det förmodligen dröjer till år 2025 - 2030 innan vi ser helt autonoma fordon utan en förare vid ratten. Det har även gjorts studier som visar på att det går att spara upp till 10 % av drivmedlet om bussen kör autonomt kontra med en förare.

Kollektivtrafik i Östergötland

Allmän kollektivtrafik

Ett system för Östergötlands utveckling

Kollektivtrafiken i Östergötland bedrivs främst av Region Östergötland, men kompletteras av kommersiella aktörer samt andra regioners trafikhuvudmän. Tillsammans kompletterar de olika trafiklösningarna varandra så att möjligheten att resa hållbart och kollektivt i Östergötland generellt sett är mycket god.

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

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

Den av Region Östergötland offentligt organiserade och finansierade trafiken återfinns över hela Östergötland. Den särskilda kollektivtrafiken bedrivs av Östgötatrafiken efter överenskommelse med Region Östergötland och respektive kommun. Den har andra målgrupper och med ett starkare individfokus än den allmänna trafiken.

Genom det helägda bolaget Östgötatrafiken erbjuder Region Östergötland olika typer av trafiklösningar. Aktuell information om linjer, tidtabeller och sträckningar går att hitta på Östgötatrafikens webbplats och i de olika bokslut och redovisningar som årligen publiceras finns på Region Östergötlands webbplats.

Kollektivtrafiksystemet är under ständig utveckling, och behöver så vara, för att uppnå de högt satta målen som beskrivs i det här programmet.

I Östergötland finns ett stort utbud av interregional trafik. Trafiken utförs med såväl buss som tåg och drivs till övervägande del av kommersiella trafikföretag.

Kommersiell trafik

Av den interregionala trafiken i Östergötland är en stor del kommersiell och består av både fjärrtåg och långdistansbussar. För resor till och från de tre storstadsregionerna Stockholm, Malmö och Göteborg består utbudet huvudsakligen av kommersiell trafik.

Fjärrtågen skapar förbindelse mellan Östergötland och Stockholm, via Nyköping under stora delar av dygnet. Via Katrineholm eller Hallsberg kan byte även ske till tåg mot Örebro, Värmland och orter i Västra Götaland. Även söderut, mot Skåne och Öresundsregionen finns ett stort utbud av resmöjligheter.

Kollektivtrafik av interregional karaktär finns även i form av busstrafik genom länet längs såväl E4 som E22. Trafiken körs ibland på samma sträckor eller stråk som fjärrtågtrafiken, men det finns även busstrafik som har andra målpunkter.

Utbudet av kommersiell trafik redovisas årligen av Region Östergötland i rapporten Trafikbokslut och allmän trafikplikt i Östergötland.

Taxi

Även taxi omfattas av programmet då taxibolag ges möjlighet att enligt kollektivtrafiklagen bedriva linjetrafik eller anropsstyrd trafik.

Den särskilda kollektivtrafiken utförs i stor omfattning av taxiklassificerade fordon. Trafiken utgör en ekonomisk förutsättning för taxiverksamheten i länet. Genom att utforma upphandlingar så att även mindre aktörer kan lägga anbud ges möjlighet till en bredd av taxiverksamheter i länet. Genom att ställa sociala krav vid upphandling skapas förutsättningar för goda arbetsvillkor i branschen.

Den samhällsfinansierade interregionala trafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar trafik över länsgränserna, antingen enskilt eller genom samarbetsorganisationer.

Region Östergötland är delägare i Mälardalstrafik AB och medfinansierar länsöverskridande tågtrafik på sträckorna Linköping – Norrköping – Västerås – Uppsala och Norrköping – Nyköping – Stockholm. För Östergötlands del motiveras deltagandet främst av ett intresse att stärka relationen Linköping – Norrköping, säkra resmöjligheterna mellan Östergötland och Storstockholm samt Katrineholm/Nyköping.

Interregional tågtrafik finns även på sträckan Mjölby – Motala – Örebro – Borlänge – Gävle. Huvudman för trafiken är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna Örebro, Västmanland, Gävleborg och Dalarna som gemensamt äger Tåg i Bergslagen. Genom upphandlad operatör trafikeras sträckan inom Östergötland. Trafiken erhåller statligt stöd som syftar till att knyta Bergslagen till Mjölby och utgör knutpunkt för vidare resa med fjärrtågtrafiken till/från södra Sverige.

På Tjustbanan (Linköping – Västervik) och Stångådalsbanan (Linköping – Kalmar) bedriver Kalmar Länstrafik, genom upphandlad operatör, tågtrafik. Trafiken kompletterar busslinjetrafiken till Kisa och Åtvidaberg och är i första hand anpassad för interregionala resor som i Linköping ansluter till tågtrafik. Tågtrafiken medfinansieras av Region Östergötland.

Även andra regionala kollektivtrafikmyndigheter bedriver trafik in i Östergötland. Ofta gäller det enskilda busslinjer som har målpunkt i någon av Östergötlands gränskommuner. En komplett lista redovisas årligen i rapporten Trafikbokslut och allmän trafikplikt i Östergötland.

Trafiken inom Östergötland

Östgötatrafikens system

I dagsläget finns cirka 130 linjer i Östgötatrafikens system, som angör ungefär 1 650 hållplatser. Systemet innefattar tågtrafik, spårvagnstrafik, busstrafik samt anropsstyrda lösningar för landsbygder och skärgård. Sammantaget utgör Östgötatrafikens system ett av de största i Sverige. Främst sker resandet i de starka

stråken, där bland annat Östgötapendeln trafikerar samt i städernas centrala delar. Trafiken bedrivs fossilfritt och allt större del av fordonsflottan går mot att vara elektrifierad.

Utgångspunkt vid indelning av trafiken är Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik vilken delar in busstrafiken i fyra olika klasser, A, B, C respektive D. Östgötapendeln är exkluderad i bild 12 men själva stråket ingår i Klass A. Indelningen beskriver potentialen för utveckling av kollektivtrafiken, samt även vilken kollektivtrafik som bedöms lämplig ställd mot möjligt resandeunderlag. Trafikens indelning kopplar ihop länets större och mindre orter med Norrköping och Linköping, samt andra viktiga orter med varandra.

Klassificeringen innehåller strukturer som kan nyttjas som underlag i strategiska ställningstaganden vid stadsplanering och trafikutveckling. Klassificeringen och dess betydelse presenteras nedan, regional stråkindelning finns i bilaga 1.

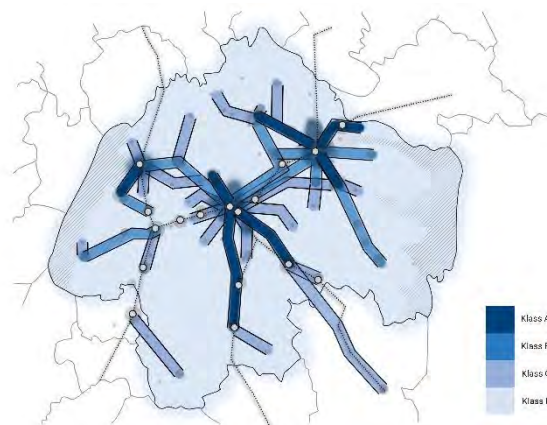


Bild 11: Reserelationer från klass A till D, exklusive Östgötapendeln. (Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik)

Klass A-stråk

A-stråken är de stråk som i störst grad bidrar till att uppfylla målen i den regionala utvecklingsstrategin och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

För att vara ett attraktivt alternativ till arbets- och studiependling erbjuds ett utbud om minst halvtimmestrafik i högtrafik. I klass A finns inget egentligt maxutbud utan det är efterfrågan som styr. Vid en viss gräns avtar kundnyttan av ett ökat utbud och då bör i stället fokus skiftas till andra trafiklösningar som höjer kapaciteten.

Klass A-stråken är relativt få, men täcker in starka relationer. Tillsammans med Östgötapendeln utgör klass A-stråken tyngdpunkten i kollektivtrafiksystemet, är strukturbärande och vägledande för de lägre trafikklasserna.

I A-stråken har kollektivtrafiken bäst förutsättningar att konkurrera med biltrafiken genom hög turtäthet, låg restidskvot, få stopp och gena linjedragningar. Den A-klassade kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för många resetillfällen, syften och målpunkter.

Som komplement till den snabba trafiken körs i förekommande fall även en mer långsamgående busstrafik med tätare uppehållsbild. Restiden har i den här typen av trafik lägre prioritet och syftet är i stället att bidra till ökad yttäckning i stråken. Den kompletterande trafiken är inte styrande gentemot den övriga trafiken.

A-stråken är utgångspunkten vid prioritering av områdenas utveckling kopplade mot busstrafiken. Region Östergötland ska tillsammans med kommunerna i den fysiska planeringen, arbeta för att sådan exploatering blir tät och sammanhållen. Här finns också bäst förutsättningar för att bidra till sammanhållna bostads- och arbetsmarknader.

Primär stadstrafik

I länets största tätorter, Linköping, Norrköping och Motala finns en väl utbyggd primär stadstrafik. Den primära stadstrafiken byggs likt den regionala trafiken upp i stråk som kopplar stadsdelar med målpunkter och med andra omstigningsplatser. Tillsammans formar de den bärande delen av stadstrafiken.

Trafiken ska ha en låg restidskvot vilket bland annat uppfylls genom bussprioritering i korsningspunkter, utformning av och avstånd mellan hållplatser samt separerade körfält för kollektivtrafik. I stadstrafiken ska A-stråken vara anpassade för att klara ett högt turutbud per timme.

Kontinuerlig utveckling av A-klassad stadstrafik ställer ofta höga krav på Region Östergötland och kommunen. Det krävs ofta stora investeringar i infrastruktur för att bidra till god framkomlighet vilket förutsätter långa planeringshorisonter.

Östgötapendeln

Den regionala pendeltågstrafiken, Östgötapendeln, utgör ryggraden i kollektivtrafiksystemet och stråket tillhör Klass A. Östgötapendeln är styrande vid planeringen av busstrafiken där så är tillämpligt. Östgötapendeln trafikerar sträckorna Norrköping – Motala och Mjölby – Tranås med stopp i Kimstad, Lingham, Linköping, Vikingstad, Mantorp, Mjölby, Skänninge samt Boxholm.

Region Östergötlands tågstrategiska målbild för 2040, beskriver inriktningen för hur regionen ska möta östgötarnas framtida resandebehov med tågtrafik till, från och inom regionen.

Klass B-stråk

B-stråken håller god kvalitet, men har inte samma tyngd som klass A. Underlaget är mindre och geografiskt glesare, vilket påverkar förutsättningarna för trafiken.

Utbudet av trafik i klass B-stråk är ofta att betrakta som basnivå för strukturbildande kollektivtrafik med möjlighet att konkurrera med bilen, exempelvis genom att utbudet följer ett riktvärde om minst halvtimmestrafik i högtrafik.

Sekundär stadstrafik

Den sekundära stadstrafiken utgår ifrån den A-klassade trafiken och har syfte att komplettera den primära stadstrafiken via bland annat omstigningsplatser.

I kommunhuvudorter där resandeunderlaget motiverar en trafikering, men inte motiverar omfattande stadstrafik, kan en mer begränsad form av tätortstrafik köras. Tätortstrafikens primära syfte är arbets- och studiependling och tillhör klass B.

Klass C-stråk

Klass C-stråk trafikeras av linjer med primärt syfte att ha en hög yttäckning. I klass C återfinns servicelinjer i tätorter.

C-stråk omfattas ofta av relationer mellan orter på landsbygder och en service- eller kommunhuvudort. Trafiken i stråken är mer av lokal karaktär, ofta inomkommunal. I klass C-stråk krävs ett aktivt arbete från flera aktörer för att linjetrafiken ska kunna utvecklas.

Klass D-stråk

Genom klass D täcks resterande delar av Östergötland in, även glesbebyggda miljöer som saknar tätorter. Utifrån det lägre befolknings- och resandeunderlag är förutsättningarna för linjelagd busstrafik utmanande.

Yttäckande trafik på landsbygder är viktigt ur flera perspektiv. Trafiken i klass D är kopplad mot målsättningar såsom grundläggande samhällsservice och bidrar till grundläggande resmöjligheter (genom exempelvis närtrafik), eller möta vissa målgrupper och platsspecifika resbehov. Trafiken uppfyller samordnande uppdrag och sociala funktioner, snarare än att bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Närtrafik och anropsstyrd linjelagd kollektivtrafik

Generellt är trafiken anropsstyrd och områdesbaserad eftersom geografin är stor och resandeunderlaget lågt. Det är viktigt att poängtera att klass D inte utesluter linjetrafik, dock krävs ett mer aktivt arbete och riktade insatser för att det ska kunna 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 kostar bara när någon reser och har ofta en lägre total kostnad. Om resandet ökar kan en teoretisk brytpunkt nås när det är bättre att köra linjelagd trafik än anropsstyrd trafik.

Den vanligaste typen av anropsstyrd trafik är närtrafiken. Den finns för resor utanför linjetrafikens upptagningsområde och resorna sker mellan adresser och till vissa utvalda orter eller platser. Närtrafiken möjliggör kollektivt resande för serviceresor och är inte primärt anpassad för arbets- eller studiependling. Närtrafiken finns tillgänglig vardagar mitt på dagen samt på kvällar och på helger.

Skärgårdstrafik

I den östgötska skärgården körs skärgårdstrafik med båt eller sväware, trafiken förbinder öarna i skärgården med fastlandet. Skärgårdstrafiken är anropsstyrd och ingår i regionens allmänna kollektivtrafiksystem. Under perioder med besvärliga isförhållanden som omöjliggör trafik med båt, utförs skärgårdstrafiken med sväware. Skärgårdstrafiken är till för alla, men på grund av trafikens begränsade kapacitet har folkbokförda på öarna förtur vid resebeställningar.

Geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik

Geografisk tillgänglighet för kollektivtrafiken kan ses som en beskrivning av resenärers enkelhet att nå arbetsplatser, service, rekreation etcetera. En hög geografisk tillgänglighet är avgörande för att bibehålla en hög konkurrenskraft gentemot bilen. Den går att mäta genom exempelvis gångavstånd till hållplats, restid, turtäthet, generaliserad reskostnad eller restidskvot.

Kartan i bild 12 visar reslängden till resecentrum i Linköping eller Norrköping för bil respektive kollektivtrafik, givet olika avstånd. För kollektivtrafiken används restiden till hållplatserna i nuvarande linjenät, medan bilen har hela vägnätet att tillgå.

Varje punkt i kartan motsvarar en hållplats i kollektivtrafiknätet. De färgade fälten visar restiden till resecentrum i Linköping eller Norrköping med bil. Som exempel visar de gröna fälten reslängden med bil på en halvtimmes körning.

Som framgår av kartan nås närområdet till respektive stad med en restid upp till en halvtimme. Bilden visar även Östgötapendelns konkurrenskraft gentemot bilen, med en lägre restidskvot för de flesta reserelationerna. Exempel på det är Tranås eller Mantorps stationer.

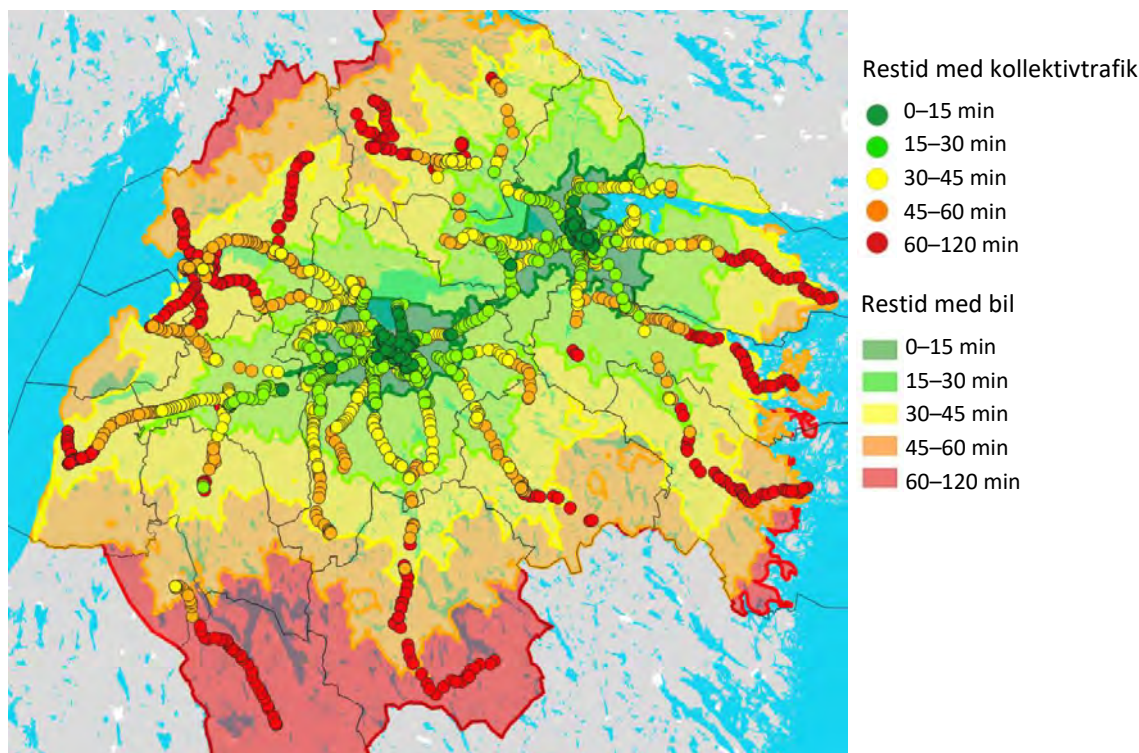


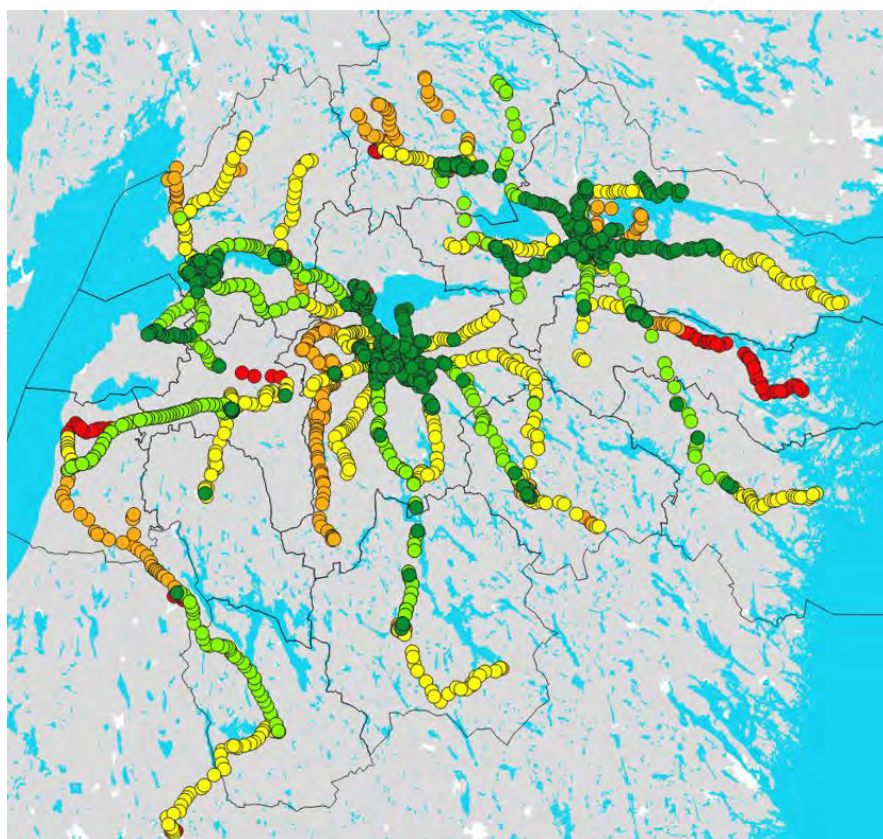
Bild 12: Räckvidden för resor med kollektivtrafik respektive bil med målpunkt resecentra i Linköping eller Norrköping under en vardagsmorgon med ankomst mellan 07:15-08:15. (Östgotatrafiken april 2024, Trafikverket april 2024)

Ett annat mått på kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är restidskvot. Med restidskvot avses restidens förhållande mellan kollektivtrafiken och bilen. En restidskvot som är lika med 1,0 innebär att resan med kollektivtrafik tar lika lång tid som med bil. Restidskvoter över 1,0 innebär således att resan med kollektivtrafik tar längre tid än motsvarande resa med bil. En allt för hög restidskvot innebär att kollektivtrafiken inte är ett attraktivt alternativ till bilen.

I Östergötland varierar restidskvoten stort mellan olika reserelationer. I de regionala stråken har reserelationer som trafikeras av Östgotapendeln den mest konkurrenskraftiga restidskvoten, med en variation mellan 0,4 och 1,0. I de övriga regionala stråken som

trafikeras med buss, varierar restidskvoten mellan 1,0 och 1,9.

Undersökningar visar att turtätheten är en av de viktigaste faktorerna för att öka konkurrenskraften och locka nya resenärer. En hög turtäthet minskar väntetiden i samband med byten och därmed den totala restiden, samtidigt som kollektivtrafiken upplevs mer flexibel. En förutsättning för hög turtäthet är ett stort resandeunderlag. I bild 13 nedan utgör de mörkgröna sådana områden. Tätortsområden med högst turutbud omfattar främst Linköping, Norrköping och Motala. Turutbudet speglar befolkningstätheten och därmed också resandeunderlaget. Hållplatser med få turer medför en lägre tillgänglighet och utgör röda punkter i bilden.



Antal enkelturer våren 2024

Turantal

- 50+
- 24–49
- 12–23
- 6–11
- 1–5

Bild 13: Antal enkelturer per vardagsdygn för respektive hållplats. (Östgötatrafiken januari 2024)

Tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

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

Fordonsflottan i den allmänna kollektivtrafiken i Östergötland håller hög nivå avseende anpassning för personer med funktionsnedsättningar. I takt med att fordonsflottan förnyas sker kontinuerliga förbättringar inom flera områden, inte minst inom den tekniska utvecklingen. Audiovisuella hållplatsutrop i fordonen är ett område som fortsatt har hög prioritet. Utvecklingen av digitala tjänster som exempelvis digital ledsagning är också ett fokusområde som ett led i att nå en ökad tillgänglighet till den allmänna kollektivtrafiken.

Arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser sker löpande. Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser som har 20 påstigande eller fler per vardag uppgick 2023 till 68 procent.

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

I Östergötland finns en etablerad samverkan med funktionshinderrörelsen för att öka kunskapsöverföring och medverkan i utvecklingsarbeten kring en ökad tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken. En regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser i Östergötland har tagits fram av Region Östergötland i nära samarbete med Funktionsrätt. Sedan 2022 ligger den till grund för tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Särskild kollektivtrafik

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

Ansvar för den särskilda kollektivtrafiken och särskilt upphandlade skolskjutsar ligger enligt lagstiftningen på kommunerna. Kollektivtrafiklagen ger dock kommun som så önskar möjlighet att lämna över detta ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

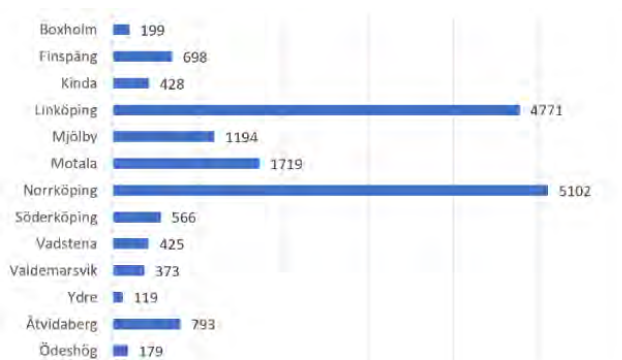


Bild 14: Antalet personer med färdtjänsttillstånd i Östergötlands kommuner mars 2024. (Källa: Östgötatrafiken)

Färdtjänst och skolskjuts

Gäller från 1 juli 2025



Bild 15: Kommuner som lämnat över ansvaret för särskild kollektivtrafik. (Östgötatrafiken 2024)

Färdtjänst

Färdtjänst beviljas efter individuell prövning enligt lag om färdtjänst och riksfärdtjänst med anledning av en funktionsnedsättning som bedöms varaktig. Beslut om färdtjänst fattas av den kommun man är folkbokförd i.

I Östergötland finns även kommunöverskridande färdtjänst, som passerar minst en kommungräns. Den kommunöverskridande färdtjänsten omfattar även vissa resor som går in i grannlänen.

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

I Östergötland har Boxholm, Linköping, Mjölby, Motala, Norrköping, Söderköping, Vadstena, Valdemarsvik, Åtvidaberg och Ödeshögs kommuner valt att låta Region Östergötland ta hand om färdtjänsten. Dessutom har Ydre fattat beslut om överlämning av färdtjänsten, vilket verkställs den 1 juli 2025. Det ansvar som kommunerna överlämnat avser planering, upphandling, drift och uppföljning. Samtliga kommuner har valt att även fortsättningsvis behålla ansvaret för tillståndsgivningen.

Färdtjänstberättigade personer inom de kommuner som har lämnat över färdtjänsten till regionen har möjlighet att resa under dag- och kvällstid, alla veckans dagar.

De kommuner som har kvar den inomkommunala färdtjänsten i egen regi har ett eget regelverk avseende till exempel prissättning och tider. Prissättningen sker i varje kommun, även för de som lämnat över färdtjänsten till Region Östergötland.

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

Sådan samplanering görs genom att färdtjänst både inom och mellan kommunerna samplaneras med andra typer av resor som sjukresor, närtrafik eller skolskjuts. En sådan samplanering blir möjlig när utförandet av trafiken upphandlas gemensamt mellan kommun och region samt att resorna beställs genom Östgötatrafikens beställningscentral.

Sjukresor

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

Skolskjuts

För de kommuner som lämnat över sin skolskjuts ansvarar Östgötatrafiken på samma sätt som för färdtjänsten. För skolskjuts kan dock inte tillståndsgivningen överlämnas till annan part utan ligger alltid hos kommunerna.

Man kan välja att lämna över all skolskjuts eller delar av den. Sex av länets kommuner har lämnat över ansvaret för all skolskjutstrafik. Medan Linköping, Norrköping och Kinda har valt att lämna över enbart skolskjuts som körs med taxifordon, i första hand för elever med särskilda behov.

Samhällsnytta

För att åstadkomma ett effektivt resursutnyttjande är målsättningen att en resa i den särskilda kollektivtrafiken så långt det är möjligt, med hänsyn till särskilda villkor i resenärernas legitimering, samordnas med andra resor.

Kollektivtrafikens miljöpåverkan

Utsläpp

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

Den högst prioriterade miljöfrågan är klimatförändringarna som är en av vår tids största utmaningar. Inte minst gäller det inom transportområdet eftersom transporterna står för en stor del av utsläppen av de klimatpåverkande gaserna. I EU pågår ett omfattande arbete med att minska klimatpåverkan från transporter. Kommande lagar och styrmedel har stor påverkan på hur fordons- och drivmedelsmarknaden utvecklas. Inom EU är inriktning till stor del fokuserad på utsläppsfria fordon.

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

Östgötapendeln, som utgör ryggraden för kollektivtrafiken i regionen, drivs med fossilfri el. Även spår-vagnarna i Norrköping drivs med fossilfri el. Spårbunden trafik är därmed ett av de mest miljövänliga sätten att resa på. I juni 2020 introducerades de första eldrivna bussarna i länet, vilka trafikerar stadstrafiken i Linköping och Norrköping. Med start 2024 kommer stads- och regiontrafiken i Motala att utföras med eldrivna bussar. Även regiontrafik i länets västra delar kommer från 2024 att trafikerar av eldrivna bussar.

I Östergötland har stora investeringar och framgångar gjorts inom biogasdrift, och Region Östergötland ligger i

framkant när det gäller transporter som körs på biogas. Idag körs stadstrafiken i Linköping och Norrköping på antingen biogas eller el. Utanför de stora tätorterna har utvecklingen inriktats på användande av flytande fossilfria drivmedel. Regiontrafiken körs på förnybar diesel i form av RME eller HVO.

Såväl biogas, RME, HVO samt eldrivna fordon som drivs av fossilfri el har mycket god klimatnytta och minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser med mellan 60–90 procent.

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

Energieffektivitet

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

Energieffektiviteteten i fordon varierar med olika typer av motorteknik. De biogasdrivna bussarna har generellt sett en högre energiförbrukning än motsvarande dieseldrivna bussar men har en viktig roll för den

cirkulära ekonomin. Även om det under senare år kommit gasdrivna bussar med lägre drivmedelsförbrukning, är energiförbrukningen fortfarande relativt hög.

Eldrivna bussar har en betydligt högre energieffektivitet än bussar som drivs med förbränningsmotorer. En eldriven buss kan med samma mängd energi köra motsvarande tre gånger så långt som en buss med dieselmotorteknik.

Inte bara typ av fordon påverkar energiåtgången, den varierar också med typ av trafik, liksom körsätt och fordonsmodell.

Buller

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

Utvecklingen mot eldrivna bussar innebär att bullerproblemen från kollektivtrafiken reduceras betydligt. Detta är särskilt värdefullt i städer och i andra tätbebyggda områden. För att minimera bullerstörningarna från kollektivtrafiken bör ett nära samarbete med kommuner ske vid planering av nya bostäder och skolor.

Genom att ställa krav på service och underhåll av fordonen kan ökade bullernivåer i takt med fordonens stigande ålder undvikas. För att ytterligare minska bullret från kollektivtrafiken är det viktigt att prioritera underhåll och utveckling av trafikinfrastruktur.

Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik

Kollektivtrafikens roll för Östergötlands utveckling

För att uppnå en hållbar samhällsutveckling i Östergötland är kollektivtrafiken ett viktigt verktyg. Utvecklingen i samhället innebär förändrade resmönster och resandebehov. Ökade förväntningar från samhället i form av krav på flexibilitet, tillgänglighet och allt längre resor är även de trender som kommer sätta nya krav på transportsystemet.

Strukturbildande i samhällsplanering

Kollektivtrafiken har beröringspunkter med samhällets övriga delar på flera håll, inte minst i bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. Stadsplaneringens fokus har förändrats under de senaste decennierna. Tidigare byggdes städer och andra samhällen för biltrafik medan det idag finns en högre medvetenhet om nyttor för gång, cykel, och kollektivtrafik. Samtidigt finns motverkande krafter som fortsätter den bilcentrerade planeringen i form av exempelvis externa handelsetableringar.

Kollektivtrafiken ska uppfattas som långsiktig och stabil. Det ska vara möjligt för invånare att planera var man vill bo och arbeta/studera utifrån ett givet trafikutbud. En förutsättning för det är att kollektivtrafiken ges en strukturerande roll i samhällsplaneringen. Genom att kollektivtrafiken, liksom de övriga trafikslagen, samplaneras med bebyggelseutvecklingen skapas en fungerande helhet.

En utbyggnad av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice som koncentreras till platser som är tillgängliga med kollektivtrafik främjar en energieffektiv och resurssnål utveckling i Östergötland. Med en sammanhållen bebyggelse skapas goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik och därmed en högre andel hållbara resor.

För att en samhällsutveckling med kollektivtrafiken som central del i en bebyggelseplanering och attraktiva

livsmiljöer ska kunna ske, måste den regionala utvecklingsplaneringen och den kommunala fysiska planeringen ske i samklang. Det gäller även för den kortsiktiga och långsiktiga trafikplaneringen. Kollektivtrafiken behöver tidigt vara en del i längre planprocesser så som framtagande av översikts- samt detaljplaner.

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

För att kollektivtrafiken ska utgöra en strukturbildande roll i samhällsutvecklingen behöver trafiken ha god framkomlighet. Även om framkomlighetsproblemen framför allt finns i de stora städerna drabbas ofta hela regionen när kollektivtrafiken inte kommer fram. En situation där framkomlighetsproblem medför att en alltför stor del av regiontrafikens tidtabellstid förbrukas inne i de stora städerna gör trafiken mindre attraktiv för pendlingsresor. Ett trafiksystem som däremot byggs upp med prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet förbättrar trafikens restid och därmed dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Grundläggande för en god framkomlighet är att vägnätet är anpassat och ändamålsenligt för den kollektivtrafik som ska trafikera det. Vägbredderna måste vara tillräckligt stora, kollektivtrafiken bör ha hög prioritet och vägens utformning bör inte motverka en god framkomlighet. Detta gäller överallt där kollektivtrafiken trafikerar.

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

Samverkan för måluppfyllelse

Olika organisationer har olika mål även om de ofta är snarlika och går i samma riktning. För att säkerställa en gemensamt önskad samhällsutveckling krävs en djupgående samverkan. Det krävs många parter gemensamma resurser för att skapa ett attraktivt hållbart kollektivtrafiksystem.

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

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik krävs ofta insatser från flera samverkansparter, liksom forum för samverkan och samarbete där kollektivtrafiken tidigt kommer in som en del i bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. Region Östergötland och länets kommuner är överens om att, även om det formella ansvaret för stora delar av infrastrukturplaneringen ligger på kommunerna, har Region Östergötland ett behov av information och möjlighet till tidig påverkan. Kommunernas roll för att utveckla så väl hållplatsinfrastrukturen som andra kollektivtrafikfrämjande åtgärder är central och reglerad i avtal om varje parts finansiering. Region Östergötland har som ansvarig planuppställare för den regionala transportplanen (länstransportplanen) för statlig väginfrastruktur rådighet över hur medel för investeringar i infrastruktur fördelas. Region Östergötland har genom länstransportplanen också

möjlighet att medfinansiera kommunal kollektivtrafikinfrastruktur.

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

Ett område som kräver samverkan från flera aktörer rör Östgötapendelns stationsorter som behöver utvecklas till tydligare noder i kollektivtrafiksystemet. En ort där resandet stagnerar till följd av utebliven ortsutveckling, skulle på sikt kunna medföra svårigheter att försvara pendeltågstrafikering av orten. En förbättrad samordning mellan Region Östergötlands kollektivtrafik- och infrastrukturplanering, kommunernas planering av bostadsförsörjningen samt övrig fysisk planering i kommunerna är här ett verktyg för att säkerställa en positiv utveckling och därmed även fortsatt trafikering. Östgötapendelns utveckling och utpekandet av stationsorter har tagits fram inom ramen för arbetet med den tågstrategiska målbilden.

Kollektivtrafikens rumsliga funktion och styrning

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

Flerkärnig region

Det finns tydliga samband mellan funktionella regioners storlek och deras utvecklingskraft. Stora funktionella

regioner har en större marknad, vilket gynnar tillväxten. Östergötland är en relativt rund region med en hög befolkningstäthet i de centrala delarna och då främst i regionens tvåkärniga centrum Linköping-Norrköping. Regionens täta struktur och variation av tätorter med jämn spridning över regionens yta, där reseavstånden mellan orterna är relativt korta, ger invånarna stora möjligheter att välja bostadsort och arbetsplats oberoende av varandra. Tillsammans ger det regionen goda förutsättningar till fortsatt utveckling i riktningen mot en sammanflätad flerkärnig stadsregion.

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

Både ur ett resenärsperspektiv och ur ett samhällsperspektiv prioriteras åtgärder som syftar till att stärka integrationen mellan de större orterna i regionen samt mellan de större orterna och de mindre orterna i deras omland. En målsättning är prioritering av kollektivtrafik med bättre restider och ökad turtäthet, för att skapa en tydligare sammanknytning mellan tätorter. Kollektivtrafiken bör byggas ut i samklang med efterfrågan.

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

Regionens stora städer

Även i ett framtida utvecklat flerkärnigt Östergötland kommer Linköping och Norrköping att vara starka regionala centrum för arbete, verksamheter, högre utbildning och viktiga knutpunkter för kommunikationssystemen.

I takt med att befolkningen i regionens stora städer växer ökar även kraven på att kollektivtrafiksystemet utvecklas så att det klarar av att tillfredsställa den växande befolkningens resandebehov. Målsättningen är att öka kollektivtrafikens marknadsandel samt det

planerade byggandet av nya resecentrum, är andra faktorer som medför krav på omfattande åtgärder i syfte att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i städerna.

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

För att nå de regionala målen behöver kollektivtrafiken prioriteras vid utveckling av städer. Kollektivtrafiken inne i städerna ska därför utvecklas utifrån resandeströmmar, befolkningstäthet och kapacitet i infrastrukturen. Utanför dessa områden går kollektivtrafiken i blandad trafikmiljö där de olika trafikslagen samspelar och samsas om transportinfrastrukturen. Kollektivtrafikstråk med god framkomlighet och tydlig prioritet som garanterar tillgänglighet till målpunkterna inom staden måste finnas för att uppfylla trafikförsörjningsprogrammets mål.

Utöver Östgötapendeln, som är den enskilt största linjen, sker idag mest resor i stadstrafiken. En betydande del av kollektivtrafikresorna är delresor i en längre resekedja där det sker byten mellan olika delar av kollektivtrafiken, eller mellan olika trafikslag. Sådana kombinationsresor kan i en framtid komma att öka, med hänsyn till förändrade resmönster som bland annat innebär ökad reslängd. Städernas kollektivtrafiksystem behöver därför i högre grad innehålla utvecklade omstigningsplatser där byte kan ske mellan olika linjer i kollektivtrafiken, eller mellan kollektivtrafik och cykel. Vidare behöver utveckling ske av så kallade bytespunkter med syfte att skapa ett starkare trafiknät primärt mellan bil och kollektivtrafik, i synnerhet på landsbygd. Infrastrukturen behöver vara anpassad för

att skapa förutsättningar för kombinerat resande bland annat genom goda förbindelser till aktuella omstigningsplatser och bytespunkter.

Storregionalt sammanhang

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

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

Region Östergötlands framtida engagemang i tågtrafiken redovisas i den tågstrategiska målbilden för 2040 där argument, frågeställningar och lösningar presenteras. På totalen kommer Regionen öka sitt engagemang i tågtrafik inom samt till och från regionen för att nå uppsatta mål. Det kommer behövas mer och bättre tågtrafik för att möta det ökande behovet av resmöjligheter. Region Östergötland behöver därför aktivt engagera sig i arbetet med att säkerställa möjligheterna till snabba, säkra resor med hög frekvens. Den framtida nya stambanan, Ostlänken, kommer spela en avgörande roll för att nå uppsatta mål. Den kommer erbjuda en kapacitetsförstärkning för mer snabbgående tågtrafik mellan Östergötland och Stockholm. I första hand bör säkerställandet av sådana resmöjligheter kunna ske via kommersiella aktörer.

Dock har även Region Östergötland framtida anspråk på Ostlänken i form av snabb offentligt organiserad regional tågtrafik. Denna snabba prioriterade trafiken mot Stockholm får inte äventyras genom att mer långsamgående tågtrafik som idag trafikeras andra sträckningar på samma relation, eller delar av

relationen, flyttas över till Ostlänken. Region Östergötland menar att inriktningen för trafikering av Ostlänken måste vara att kommersiella aktörer snarast efter färdigställandet börjar trafikera den nya järnvägssträckningen.

Region Östergötland ska erbjuda en regional och lokal trafik som med hög frekvens angör de nya resecentrum som till följd av Ostlänkens tillkomst kommer att byggas i Norrköping och Linköping. Vid skapandet av dessa resecentrum är tillgänglighet och kapacitet som motsvarar behoven samt säkerställande av korta övergångstider mellan trafikslagen viktiga utgångspunkter. I såväl nuvarande som kommande länstransportplaner ska åtgärder som garanterar kollektivtrafikens tillgänglighet till de nya resecentrumen ges hög prioritet. Detsamma gäller även den linjetrafik som omfattas av A-stråk och är central för bibehållandet av kollektivtrafikens konkurrenskraft.

En förstora region

Även om samarbetet kring åtgärder som förbättrar kommunikationerna mot Storstockholm ges högre prioritet finns också ett behov av samarbete med andra till Östergötland angränsande regioner. Regionförstoring innebär inte bara att pendlingen ökar generellt, utan också att pendlingen sker över ökade avstånd, i varje fall om detta kan ske utan alltför stor uppoffring i restid. Pendlingstiderna kan därför sägas ha en avgörande förutsättning för en fungerande regionförstoring.

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

För orter med lägre pendling till angränsande region kan kollektivtrafiklösningar med busstrafik vara aktuell. På samma sätt som för kollektivtrafiken inom regionen

ställs krav på sådan trafik avseende såväl kostnadstäckning som samhällsnytta.

Kollektivtrafiksystemet och dess utveckling

Ett system under utveckling

För att nå uppsatta mål måste kollektivtrafiksystemet vara under ständig utveckling. Behovet av förändring drivs av en ökad befolkning, ökat resande med kollektivtrafiken, ökad marknadsandel, samt utveckling av teknik och infrastruktur. Utmaningarna reflekteras bland annat av att kollektivtrafiken endast har 20 procents marknadsandel idag vilket innebär att kollektivtrafiksystemet måste attrahera en betydande mängd av regionens invånare som idag inte reser i systemet för att uppnå målet om ökad marknadsandel.

Kollektivtrafikens utveckling kan ses genom olika samverkande perspektiv. Inte skilda från varandra men ibland olika i hur man arbetar med dem. Ur ett samhällsperspektiv är det primära målet att öka kollektivtrafikens samhällsnytta, eftersom dess legitimitet bygger på att den till stor del är samhällsfinansierad. Resenärsperspektivet fokuserar på att öka trafikens kvalitet. Grunden är att själva trafikprodukten måste hålla hög kvalitet, men många olika faktorer bidrar till kollektivtrafikens hela kvalitet och attraktivitet. Trafikperspektivet behandlar Östgötatrafikens processer för att optimera trafiken utefter de uppsatta målen, vilket i sin tur bidrar till ökad kundnöjdhet och samhällsnytta.

Som beskrivet i kapitlet om nuläget finns olika klassindelningar av trafik fördelat över olika stråk i inom länet. Trafiken måste i sina olika delar och funktioner anpassas olika utifrån sitt syfte och uppdrag, mot olika målnivåer, målgeografier och målgrupper.

Storregional trafik

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

Ostlänken

Ostlänken omfattar en helt ny dubbelspårig stambana på den 16 mil långa sträckan mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen planeras för persontåg med hastigheter upp mot 250 km/h med beräknad trafikstart år 2035. Ostlänken byggs ut i flera etapper, och har påbörjats norrifrån där planeringen kommit längst.

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

Tillkomsten av Ostlänken beräknas innebära en kraftig ökning av antalet resenärer som kommer till eller reser från Linköping och Norrköping med tåg. Som en del av projektet ingår därför byggandet av nya resecentrum i båda städerna. Jämfört med idag kommer dessa nya resecentrum att få en något förändrad placering.

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

Kollektivtrafiken är av central betydelse för att hantera de markant ökande resandeströmmar som Ostlänken, med närliggande stadsutvecklingsplaner med tillkommande nya bostäder och arbetsplatser beräknas medföra. Det kommer ställa höga krav på en välplanerad och utvecklad infrastruktur. Därför är det av vikt att kollektivtrafiken har en hög prioritet vid stadsplaneringen för att säkerställa god framkomlighet och tillgänglighet i anslutning till de nya järnvägsstationerna.

Ostlänken kommer påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. Tillsammans med Trafikverket och kommunerna kommer tillfälliga och resenärsvänliga trafiklösningar behöva skapas, samtidigt som den långsiktiga trafikplaneringen av Ostlänken pågår och de nya stationerna är på plats.

I takt med att befolkningen reser allt längre sträckor för att komma till framför allt arbete och studier ökar även behovet av en väl fungerande storregional tågtrafik. Administrativa gränser ska inte hindra gränsöverskridande resor där efterfrågan finns.

Storregional tågtrafik

Som delägare i Mälardalstrafik AB deltar Region Östergötland i att ha etablerat ett gemensamt regionaltågssystem för Stockholm-Mälardalsregionen. Genomförandet av den första etappen av Mälartåg skedde efter Citybanans öppnande. Tågsystemet innebär strukturerad trafik med tågfordon samt ett eget prissystem för trafiken, Movingo, vilket underlättar det interregionala resandet. Arbete pågår med att analysera möjligheterna att integrera Mälartågssystemet ytterligare i Östergötland, bland annat genom att förlänga linjer till Mjölby.

Tågtrafiken kommer etappvis kontinuerligt utvecklas i enlighet med det arbete som sker inom både det storregionala transportpolitiska samarbetet, En Bättre Sats, som inom Region Östergötlands tågstrategiska arbete. För att Stockholm-Mälardalsregionen även fortsättningsvis ska vara en stark tillväxtmotor för Sverige är den internationella tillgängligheten avgörande. I detta har Södra stambanan som en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) en nyckelroll.

Med Region Jönköpings län finns ett avtal som löper till och med år 2025 som innebär att Östgötapendeln även trafikerar Tranås i Jönköpings län. Samtal förs mellan parterna om ett nytt avtal som ska ersätta det befintliga. Region Östergötlands avtal med Region Kalmar län innebär att Östergötland fram till och med år 2033 svarar för medfinansiering av den tågtrafik som Kalmar Länstrafik bedriver på sträckorna Linköping – Kalmar respektive Linköping – Västervik.

Region Östergötlands inställning är att de ingångna avtalen med Jönköping respektive Kalmar ska fullföljas. För perioden efter giltighetstiden för nuvarande avtal krävs förnyade ställningstaganden. Inför sådant ställningstagande kommer behovet av aktuell trafik och trafikens medverkan till uppfyllelsen av målen i trafikförsörjningsprogrammet att behöva utredas.

Under regionala trafikprogrammets period kan de bli aktuellt med fler och förändrade avtal med olika parter för att tillgängliggöra och utveckla regionens kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken i Östgötatrafikens system

Där det inte bedöms finnas kommersiell eller annan trafik som kan leda mot måluppfyllelse kan Region Östergötland välja att lägga så kallad trafikplikt. Det betyder att det offentliga åtar sig att bedriva den trafik man anser behövs, eftersom den då är att anse som allmännyttig.

Den offentligt finansierade kollektivtrafiken täcker hela regionen men genomförs på olika sätt. Trafiksystemet bygger på olika trafikkoncept, som har olika uppdrag och olika tyngd. Viss trafik är mer av servicekaraktär och är mer yttäckande. Annan trafik är regionalt och kommunalt strukturerande trafik kanaliserad till utpekade stråk kring vilka olika samhällsfunktioner kan planeras. Med trafiken i dessa stråk kan alla typer av resor ske. Inom ramen för denna trafik sker majoriteten av resorna och den största samhällsnyttan genereras. Utvecklingen av dessa relativt få men viktiga linjer i stråken är centralt för att nå målen.

Det finns i dagsläget fortfarande trafik som i tillräcklig omfattning inte leder till måluppfyllelse enligt riktlinjerna för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken, som Region Östergötland beslutat om, så kallad lågeffektiv trafik. Resurseffektivisering av trafiken är även viktigt för att

systemet som helhet ska uppnå en högre effektivitet och därmed samhällsnytta.

Trafiksystemen och dess uppdelning enligt funktion, geografi och andra relevanta aspekter sker via Region Östergötlands riktlinjer och strategier.

Östergötlands framtida kollektivtrafik

Det framtida kollektivtrafiksystemet behöver i än högre grad än dagens system utformas så att trafiken uppfattas som ett verkligt alternativ till bilen. En attraktiv och konkurrenskraftig regional kollektivtrafik kan skapas genom att trafiken byggs upp utifrån ett trafikkoncept som bygger på ett stråktänk baserat på olika klasser där A-stråken är överordnad och strukturerande.

Stråktänket binder samman regionens stora orter. Trafiken tillhörande klass A har låg restidkvot och ett högt taktfast turutbud, vilket ger ett ökat attraktionsvärde och en ökad konkurrenskraft.

Bytespunkter finns utpräglat i framförallt i A- och B-stråken i kollektivtrafiksystemet med primärt ändamål att underlätta för individer bosatta på landsbygder utanför tätort, att ansluta till det linjelagda kollektivtrafiknätet.

A-stråken tillsammans med den primära stadstrafiken kommer vara den strukturbärande kollektivtrafikens viktigaste bidrag till den regionala och kommunala utvecklingen fysiskt, både mellan och inom kommuner, i städerna och inom regioner. A-stråken samt tillhörande stadslinjenät är få till antalet men står för en stor del av resandet i trafiksystemet och dess samhällsnytta.

För att uppfylla de krav som finns definierade för respektive stråk med särskild betoning på A klassad trafik krävs ett välutvecklat trafik- och infrastrukturkoncept som säkerställer hög framkomlighet och ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Östgötapendeln

Pendeltågets centrala roll i regionens kollektivtrafiksystem ska behållas och stärkas. Kapacitetsbristen på Södra stambanan medför att det är stora svårigheter att utveckla Östgötapendelns utbud, utöka dess trafikeringssområde eller att trafikera fler stationer inom nuvarande trafikeringssområde.

Tillkomsten av Ostlänken kommer förbättra kapaciteten på delar av Östgötapendeln's trafikeringssområde.

En fortsatt satsning på högkvalitativ kollektivtrafik med tåg förutsätter att modellen för Trafikverkets kapacitetstilldelning på järnvägen utvecklas. En situation där det är naturligt att tågtrafik planeras enligt det resenärsvänliga konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall måste skapas. Inriktningen från Region Östergötland är att Östgötapendeln även i framtiden körs med ett utbud som innebär förstärkt kapacitet och delvis ändrat uppdrag, vilket beskrivs i den tågstrategiska målbilden för år 2040.

Starka busstråk

Snabb busstrafik med högt turutbud kompletterar Östgötapendeln och annan regional tågtrafik i starka relationer mellan större orter och inom regionen. Busstrafiken kan också finnas som komplement till tågtrafiken på relationer med stora resandeunderlag. Flera av dessa finns i A-stråk.

Den snabba busstrafiken har få hållplatsstopp mellan sluthållplatserna för att erbjuda en så kort restid som möjligt och därmed vara konkurrenskraftig i jämförelse med bilen. Tidtabellen byggs med fördel upp enligt konceptet med taktfast tidtabell med jämna tidsintervall där resandeunderlaget styr utbudet. Utgångspunkten för trafiken är att den körs regelbundet under alla veckans dagar.

Primär stadstrafik

I regionens tre största tätorter Linköping, Norrköping och Motala körs en stadstrafik med uppgift att tillfredsställa resbehovet såväl hos de boende i staden som de som vill använda stadens kollektivtrafik som del i en längre resa. På samma sätt som regiontrafiken byggs stadstrafiken upp utifrån ett tydligt stråktänk. I stråken körs en trafik som på ett snabbt och effektivt sätt knyter ihop stadens olika delar och målpunkter. Trafiken körs med en turtäthet som styrs av resandeunderlaget liksom all linjelagd kollektivtrafik. Inriktningen är att vid slutet av detta programs mållår, 2040, uppnår ett så stort resande i Linköping och Norrköping att resor kopplade till primär stadstrafik kan ske med en turtäthet som innebär att kunden inte behöver ha koll på exakt när bussen avgår.

Sekundär stadstrafik

På relationer inom staden med ett lägre resandeunderlag körs sekundär stadstrafik som även den är strategiskt viktig och väl utbyggd, som ansluter till den primära stadstrafiken. Trafiken behöver pekats ut gemensamt med kommunerna.

Kompletterande trafik i starka stråk

Som komplement till den snabba trafiken körs i de regionala stråken även en mer långsamtgående busstrafik med tätare uppehåll. Restiden har i denna typ av trafik lite lägre prioritet och syftet är i stället att bidra till ökad yttäckning i stråken och lösa fler delresor. När det totala resbehovet är lägre och trafikering med den snabbare busstrafiken inte kan motiveras, kan den långsammare trafiken överta rollen som huvudtrafik i stråken.

Kompletterande servicetrafik

I större kommunhuvudorter där resandeunderlaget motiverar en trafikering, men inte omfattande stadstrafik, kan en mer begränsad form av lokal kollektivtrafik köras. Trafiken syftar i första hand till att erbjuda möjlighet till serviceresor. Trafiken är oftast anropsstyrd.

Trafik på landsbygder och skärgården

I områden med lågt resandeunderlag kan betydelsen av lokala lösningar öka. Här är det viktigt att uppmärksamma och vara lyhörd för eventuella initiativ för kollektivt resande.

Nya lösningar inom exempelvis samutnyttjande av fordon eller kombinerad mobilitet kan bidra till bättre förutsättningar att möta resandebehov med lågt resandeunderlag. Exempel på samutnyttjande av fordon kan vara att öppna upp skolskjutsen för allmänheten, vilket skapar ett effektivt utnyttjande av resurser. Genom att följa utvecklingen av ovanstående trafik på landsbygder och ha god kunskap om resbehovet, kan det vara möjligt med ytterligare satsningar som innebär samutnyttjande av fordon.

Där kollektivtrafik endast kan ha en begränsad funktion för ett område, exempelvis på landsbygder med lägre resandeunderlag, kan Region Östergötland använda andra verktyg såsom närtrafik eller bytespunkter för att stimulera det aktuella områdets utveckling.

På de delar av landsbygder som ligger utanför A-, B-, samt C-stråken där resandeunderlaget är svagare ska en

mer anpassad trafik erbjudas. Trafiken är oftast anropsstyrd och måste därmed förbeställas. I första hand utformas trafiken för att tillfredsställa behovet av resor mitt på dagen samt kvällstid på vardagar och dagtid på helger. Den här typen av trafik matar oftast till en målpunkt i närliggande tätort med grundläggande samhällsservice där även bytesmöjlighet finns till övrig kollektivtrafik.

För att ansluta till den linjelagda kollektivtrafiken kan även bytespunkter nyttjas via en kombinerad resa, exempelvis mellan bil och buss. En bytespunkt förekommer i områden utanför tätort och har i syfte att skapa anslutningar till hållplats med cykel- och bilparkering. Bytespunkter förbättrar möjligheten för boende på landsbygder att ansluta till den linjelagda kollektivtrafiken. Tillgången till kollektivtrafik på landsbygder ökar genom en utbyggnad av bytespunkter och är ett resurseffektivt sätt att öka tillgängligheten av kollektivtrafik i områden med lågt resandeunderlag. För att nå regionens mål om utökad antal bytespunkter krävs en god samverkan mellan kommuner, Trafikverket och Region Östergötland.

Närtrafik

Även i de delar av länet där resandeunderlaget och resandet är så lågt att det inte är motiverat att köra linjelagd kollektivtrafik behöver ett rimligt utbud av resmöjligheter säkerställas. I områden utanför den linjelagda kollektivtrafikens upptagningsområde erbjuds närtrafik, en särskild form av yttäckande anropsstyrd kollektivtrafik.

Närtrafiken syftar i första hand till att möta behovet av resor för inköp, vårdbesök eller andra service- och sociala resor. Genom närtrafiken erbjuds hela Östergötland tillgång till allmän kollektivtrafik.

För skärgårdstrafiken och närtrafiken har Region Östergötland möjlighet att fatta beslut om att trafiken ska bedrivas utifrån nyttan för landsbygdsutveckling och där besöksnäringen bedöms stor.



Skärgårdstrafik

Skärgårdstrafiken är idag, och bedöms under överskådlig tid förbli begränsad i sin omfattning. Resandeunderlaget som de bofasta på öarna utgör bedöms inte öka i någon nämnvärd omfattning och förblir därmed på en nivå som dagens trafikomfattning klarar av att hantera.

Kvaliteter ur ett resenärsperspektiv

Kollektivtrafiksystemet ska utformas utifrån målsättningen att det ska upplevas enkelt att nyttja, både av befintliga och av potentiella resenärer. Ur ett resenärsperspektiv måste kollektivtrafikens produktvärde öka, för att befintliga resenärer ska vara nöjda och vilja resa mer. Men också för att få fler och nya resenärer, vilket kan bidra till ökad marknadsandel.

Ur ett resenärsperspektiv är prisvärdheten central. Metoden är generaliserad reskostnad som säger hur prisvärd och attraktiv kollektivtrafiken är i förhållande till andra alternativ. Trafiksystemets utformning och kvalitet, priser samt produkt- och tjänsteerbjudandet är därför central för att förbättra konkurrenskraften gentemot andra resalternativ. En annan fördel med kollektivtrafiken är att resenären kan använda restiden till andra ändamål såsom arbete eller studier.

Hela resan behöver vara attraktiv för att kollektivtrafiken ska fortsätta vara konkurrenskraftig. Trafiken behöver underlätta delar av resan där resenärers upplevda kostnad är särskilt stor, exempelvis i samband med byten. Vid utveckling av kollektivtrafiken är det viktigt att ta det i beaktning samt ha en nära dialog med aktörer som har en påverkan på olika delar av resan. Aktörernas roll, i synnerhet kommunernas, är

central vid utbyggnaden av infrastrukturen och dess betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Att resa med kollektivtrafiken måste upplevas som tryggt och säkert, inte bara ur ett trafiksäkerhetsperspektiv utan även gällande tryggheten att komma fram i tid. Kontinuerligt arbete behövs för att säkra en god framkomlighet i de starka stråken samt för att garantera att trygga och säkra hållplatsmiljöer utvecklas. Det handlar även om att ingen ska välja bort kollektivtrafiken på grund av rädsla för att utsättas för hot och våld.

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

Enkelheten omfattar även information, kundservice och möjligheterna för anskaffning av biljetter. Digitala kanaler ska vara den primära källan som används vid planering och köp av resa.

Kollektivtrafikens kvalitet är av stor betydelse för att både locka nya resenärer och behålla de som redan reser. Om den ska vara ett alternativ för dagliga resor måste resenärerna ha ett högt förtroende för kollektivtrafiken. Vid störningar i trafiken är det viktigt med tidig och relevant information så att resenärerna ges möjlighet att planera om sitt resande. Vid behov ska ersättningstrafik finnas tillgänglig när trafikstörning förhindrar den tidtabellsplanerade trafiken att köra.

En god samverkan med kommuner, trafikföretag och andra aktörer krävs för att säkerställa god framkomlighet och en infrastruktur anpassad för kollektivtrafikens ändamål. Vidare behöver samarbetet med de som utför trafiken vara god.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Region Östergötlands generella inställning är att så många som möjligt, oavsett funktionsförmåga, ska kunna använda kollektivtrafiken i Östergötland. Ambitionen ska vara att nå en hög tillgänglighet, men fortfarande inom en rimlig och realistisk nivå, då det är

en omöjlighet att möta alla särskilda behov. Hela resan- perspektivet ska vara vägledande för kollektivtrafik- systemets utveckling även då det gäller tillgänglighets- anpassning. För att nå detta krävs att fordon, hållplatser, vägen till och från hållplatsen samt att kollektivtrafikens kringtjänster är anpassade till personer med olika typer av funktionsnedsättningar.

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

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

Utformningen av fordonen, den fysiska miljön samt andra kringtjänster ska utformas utifrån begreppet funktionell design. Utgångspunkten är god funktionalitet för alla oaktat den enskilda individens förmågor.

Sedan 2022 finns en regional tillgänglighetsstandard framtagen för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning. Tillsammans med kommunerna i Östergötland och Trafikverket fortsätter Region Östergötland arbetet med tillgänglighetsan- passning av i första hand hållplatser. Särskild vikt läggs på hållplatser vid strategiskt viktiga punkter såsom sjukhus, äldreboenden, skolor, kulturmiljöer, större

handelsområden och resecentrum, samt hållplatser med 20 påstigande eller fler per vardag.

I arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser är korta avstånd för förflyttningar vid bytespunkter, plats för rullatorer eller rullstol, visuella kontrastmarkeringar, ledstråk, akustisk vägledning, visuell information, symboler som kompletterar och tydliggör information viktiga åtgärder som bör genomföras.

Kollektivtrafiken ska även fortsättningsvis uppfylla kraven gällande lågentré- eller låggolvsutförande. Inne i fordonet ska information kunna ges såväl visuellt som audiellt. Möjlighet ska även finnas att i samband med fordons ankomst till hållplats ge utvändigt information till resenärer som väntar vid hållplatsen. Ökat fokus ska även ges vid utformning av kollektivtrafikens kringtjänster, som olika former av informationstjänster, system för planering och betalning av resan samt kundservice.



Mål

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

Med utgångspunkt i de tre hållbarhetsperspektiven formuleras verksamhetsidén:

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

Med ledorden

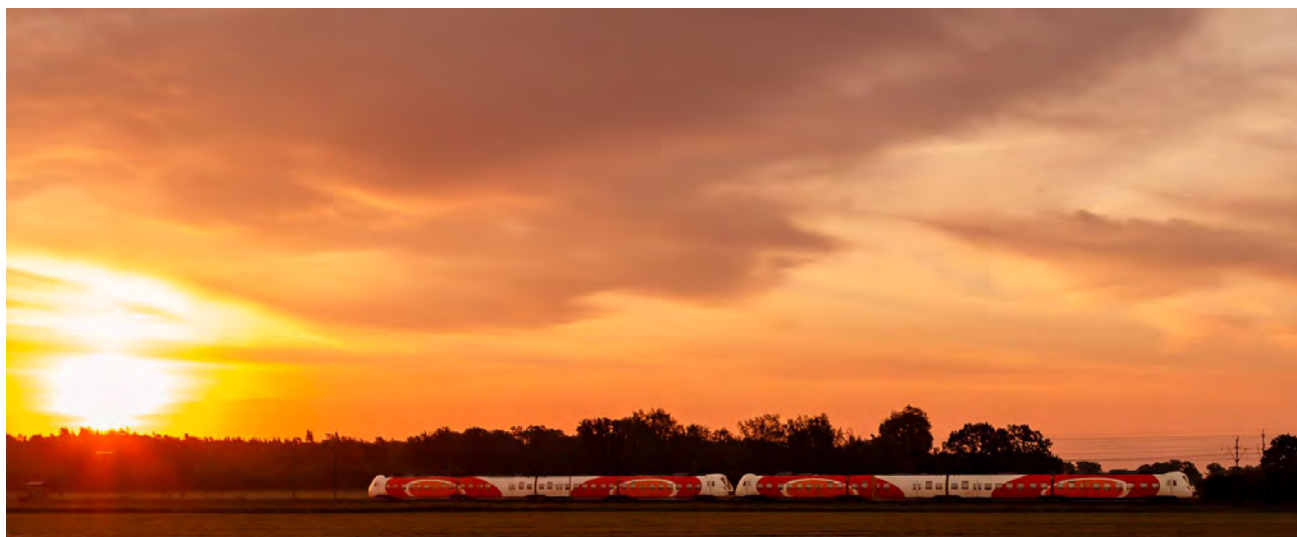
- attraktivt och enkelt
- ett verktyg för en hållbar regional utveckling
- klimatpositivt resande

Utifrån verksamhetsidén har sex övergripande målområden identifierats, inom vilka Östergötlands kollektivtrafik ska utvecklas fram till år 2040.

Målområdena är övergripande och inom respektive område finns ett antal mål. Målen är mätbara och kan följas upp årligen.

Målområdena anger inriktning för kollektivtrafikens utveckling. De sex målområdena balanserar varandra, vilket säkerställer att kollektivtrafiken utvecklas för att bidra till samhällsnytta ur olika perspektiv. Det är tydligt exempelvis där målet om ökad marknadsandel innebär prioritering av kollektivtrafik i stråk och områden med stort resandebehov. Målområdet geografisk tillgänglighet däremot syftar till att säkerställa att länets befolkning har tillgång till kollektivtrafik oavsett bostadsort.

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



Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Mål: Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 32 procent år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Kollektivtrafikens andel av motorburna resor	20 %	32 %

En ökning av kollektivtrafikens marknadsandel bidrar till många nyttor för samhället. Målet skapar förutsättningar för en attraktivare region med minskad miljöpåverkan från resor, mindre trängsel, ökad trafiksäkerhet och bättre folkhälsa.

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

År 2023 var kollektivtrafikens andel av de motorburna resorna i Östergötland 20 procent enligt den nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Marknadsandelen mäts på total regional nivå. I olika geografier med varierande förutsättningar för resande med kollektivtrafik kommer marknadsandelen att skilja sig åt. I dagsläget är möjligheterna att mäta marknadsandelen för olika geografier begränsade.

Målvärdet för år 2040 på 32 procent är ambitiöst och måluppfyllelse påverkas av åtgärder såväl inom som utanför kollektivtrafiksystemet. För att kollektivtrafiken i Östergötland ska nå 32 procent marknadsandel krävs det politiska beslut, på alla nivåer, som prioriterar kollektivtrafiken.

Att få fler att välja kollektivtrafiken framför egen bil är en stor utmaning. Det gäller för kollektivtrafiken att vara ett fullgott alternativ till bil för att få vardagen att gå ihop för invånarna.

Forskningen är samstämmig om att en attraktiv kollektivtrafik innebär kollektivtrafik som kan erbjuda hög turtäthet och restid som har en låg restidskvot. De årliga mätningarna i Kollektivtrafikbarometern visar på samma resultat, låg restidskvot och hög turtäthet är det som efterfrågas för att öka resandet med kollektivtrafiken.

Målet avser den totala andelen av de motorburna resorna men innebär inte att kollektivtrafikens marknadsandel kan eller bör öka på samma sätt överallt i hela Östergötland. Förutsättningarna att erbjuda attraktiv kollektivtrafik med snabb restid och hög turtäthet är bäst där resandeunderlaget är störst. En stor del av resorna i länet börjar eller slutar i någon av städerna. Kollektivtrafikens förutsättningar i städerna är därför av stor betydelse för majoriteten av regionens invånare och för måluppfyllelse.

Om det ska finnas linjelagd kollektivtrafik, så behöver såväl landsbygder som tätbebyggda områden försörjas med attraktiv trafik. Linjetrafik av låg kvalitet, med exempelvis få turer och långa restider, leder inte till vare sig fler eller nöjdare resenärer.

Fler nöjda resenärer

Mål: Andelen nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken ska vara 78 procent år 2040.

Mål: Andelen nöjda kunder i den särskilda kollektivtrafiken ska vara 93 procent år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Nöjd Kund Index, NKI	71 %	78 %
NK- särskild koll	92 %	93 %

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

2023 års undersökning resulterade i ett NKI på 71 procent för Östergötlands allmänna kollektivtrafik. NKI påverkas av faktorer som såväl har med upplevelse av resan att göra, som med det faktiska utbudet av resor. Viktigast för ett högt NKI är ett bra utbud av kollektivtrafik, närhet till hållplats för de vanligaste resorna samt att det upplevs som tryggt, enkelt och pålitligt att resa med kollektivtrafiken.

Ett visst NKI går att nå via ett basutbud av kollektivtrafik och via ett grundutbud av tjänster som uppfyller en form av samhällsservice. Därefter blir det från kunder med högre krav, gradvis svårare och mer kostnadskrävande att nå en högre NKI. Med hänsyn till de ekonomiska ramarna som gäller måste åtgärder i syfte att öka NKI till högre nivåer vägas mot andra mål som ökad marknadsandel.

Det är bland annat via resurseffektiva åtgärder, exempelvis bytespunkter, som en högre konkurrenskraft för kollektivtrafiken på landsbygder kan skapas. Genom utbyggnad av bytespunkter minskar inträdesbarriären för bilister att välja kollektivtrafiken eftersom tillgängligheten ökar. Ökad tillgänglighet har ett positivt samband med genomsnittligt antal

kollektivtrafikresor per resenär och påverkar även NKI positivt.

Kollektivtrafikens kvalitet behöver klara resenärernas krav gällande regularitet och punktlighet. För att nå högre nivåer krävs att hela kollektivtrafikens erbjudande klarar de krav och förväntningar som medborgarna har. Det är först när helhetserbjudandet är av hög kvalitet man kan förvänta sig högt NKI.

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

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

Upplevd trygghet i kollektivtrafiken är en angelägen fråga för resenärerna. Det är därför viktigt att följa hur tryggheten upplevs inom både den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken. I såväl Kollektivtrafikbarometern som ANBARO mäts resenärernas upplevda trygghet av resor i kollektivtrafiken.

God geografisk tillgänglighet

Mål: Hela befolkningen ska ha tillgång till kollektivtrafik år 2040.

Mål: 90 procent av befolkningen ska ha tillgång till effektiv linjetrafik år 2040.

Mål: 35 procent av befolkningen bosatta i D-områden ska år 2040 ha tillgång till en attraktiv bytespunkt inom 5 kilometer.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Andel av befolkningen som tillgång till kollektivtrafik som drivs av RKM eller kommersiell aktör.	100 %	100 %
Andel av befolkningen som har tillgång till effektiv linjelagd kollektivtrafik.	86 %	90 %
Andelen av befolkningen bosatta i D-områden med mindre än 5 km till närmaste bytespunkt.	27 %	35 %

Målen inom området geografisk tillgänglighet syftar till att skapa en grundläggande nivå av tillgänglighet för befolkningen. Det är ett komplement till målet om ökad marknadsandel där satsningar prioriteras i stråk med stort resandeunderlag. Kollektivtrafik som service ska erbjudas på något sätt till 100 procent av regionens befolkning.

Kollektivtrafiken bidrar till flera och varierande nyttor för samhället. För att möta behov av resande för olika syften och geografier behövs olika typer av kollektivtrafik. För att kollektivtrafiken ska vara ett bra val ur ett miljöperspektiv behöver utbud och utformning av kollektivtrafik matchas mot behovet av resor. I områden med svagt resandeunderlag motiveras inte kollektivtrafik av miljöskäl utan av andra nyttor för medborgarna.

Ökad tillgång till kollektivtrafiken bidrar generellt till en positiv påverkan för såväl den miljömässiga som den sociala och ekonomiska hållbarheten. Kollektivtrafiken bidrar med fler resmöjligheter för både de som aktivt väljer att inte använda bil och de som saknar möjlighet

att ha bil. Med bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt ges ökade möjligheter att få tillgång till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader. Där resandeunderlaget är tillräckligt stort för att motivera linjelagd kollektivtrafik erbjuds kollektivtrafik med ett utbud utifrån resandebehovet inriktad mot främst arbets- och studiependling.

På landsbygder där resandeunderlaget inte motiverar linjelagd kollektivtrafik erbjuds närtrafik. Det är en anropsstyrd trafik som gör det möjligt med kollektivt resande under begränsade tider. Genom närtrafiken erbjuds kollektivtrafik i hela länet och det gör det möjligt att resa till närmsta ort för service eller till en bytespunkt där den linjelagda kollektivtrafiken angör. Närtrafiken är inte primärt inriktad för att möjliggöra arbets- eller studiependling. Målet är att fortsätta upprätthålla 100 procent tillgänglighet av kollektivtrafik i länet.

Det andra målet är att 90 procent av medborgarna ska ha tillgång till effektiv linjelagd kollektivtrafik år 2040. Effektiv linjelagd kollektivtrafik omfattas av A- och B-

MÅL

klassad trafik samt har ett relativt högt resande, tillräcklig kostnadstäckningsgrad samt bidrar till samhällsnytta.

Målet hänger ihop med att linjetrafiken måste hålla en viss kvalitet för att kunna locka nya resenärer. Linjetrafik som inte bedöms effektiv inom ramen för redovisande riktlinjer i dokumentet process för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken, kommer inte bidra till måluppfyllelsen och programmets intentioner. När antalet resande är lågt på en linje är det vare sig försvarbart utifrån miljömässiga eller ekonomiska skäl. Linjen behöver då ses över, vilket kan leda till att eventuella nya trafiklösningar i området testas för en ökad samhällsnytta.

Det tredje målet handlar om att öka tillgängligheten till attraktiv kollektivtrafik för personer bosatta på landsbygder. Där kan bytespunkter spela en viktig roll, då det skapar goda förutsättningar till kombinerat resande inte minst mellan bil och kollektivtrafik.

Idag bor 90 procent av östgötarna i områden som täcks upp av A-, B- respektive C-stråken och resterande 10 procent bor inom D-området.

Målet innebär att 35 procent av befolkningen i D-området ska år 2040 bo inom 5 kilometer från en attraktiv bytespunkt. För att en bytespunkt ska vara attraktiv ska den i högtrafik angöras av linjelagd kollektivtrafik med minst halvtimmestrafik.

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Mål: Minst 85 procent av de större orterna¹⁾ ska ha tillgång till trafik och med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping år 2040.

Mål: Den lokala trafikens medelhastighet i städernas centrala delar ska uppgå till minst 15 km/h år 2040.

Mål: Den lokala trafikens medelhastighet i städernas yttre områden ska uppgå till minst 23 km/h år 2040.

Not: 1) Med större orter avses orter med minst 900 invånare.

Kollektivtrafik som på allvar kan konkurrera med bilen kräver både hög turtäthet och en restid som är attraktiv i förhållande till bilens. Restidskvot anger förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och restiden med bil. För kollektivtrafikresor där restidskvoten är 1,4 eller under har kollektivtrafiken bättre konkurrenskraft gentemot bilen och bidrar i högre grad till en ökad marknadsandel. Även kollektivtrafikens utbud påverkar möjligheten till arbets- och studiependling. För pendlingstrafik är det främst turtätheten under morgonen och eftermiddag/tidig kväll som är av stor vikt.

A-klassad trafik ska uppfylla behov och efterfrågan i störst utsträckning för att uppnå måluppfyllelse. Trafiken behöver utformas på ett sätt som säkerställer hög kvalitet och har en hög konkurrenskraft. Resmöjligheter mellan de större orterna och Linköping eller Norrköping kan därför sägas utgöra ett mått på hur attraktiv kollektivtrafiken är i regionen.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Andel större orter med tillgång till trafik med en restidskvot på högst 1,4 för resor till Linköping eller Norrköping.	73 %	85 %
Den lokala trafikens medelhastighet i städernas centrala delar.	12,6 km/h	15 km/h
Den lokala trafikens medelhastighet i städernas yttre områden.	21,5 km/h	23 km/h

I de större städerna får ofta kollektivtrafikens medelhastighet en lägre prioritet på grund av hänsyn till många andra intressen på gatornas begränsade ytor. Med målsättningen att kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar regional utveckling anges därför trafikens medelhastighet som ett mål för attraktiv kollektivtrafik.

Att öka medelhastigheten genom bättre framkomlighet där kollektivtrafiken prioriteras gör dessutom att kollektivtrafikens resurser kan användas mer effektivt och ger mer trafik till resenärerna inom samma ekonomiska ram. Det bidrar till en bättre kollektivtrafik och trevligare stadsmiljöer. Framkomligheten förbättras även när regionala linjer utgör centrala stråk tillsammans med stadstrafiken.

Klimatneutralt resande

Mål: De klimatpåverkande utsläppen från kollektivtrafiken ska minska till 5 gram per personkilometer till år 2040.

Mål: Energiförbrukningen för bussar i stadstrafiken ska vara högst 1,2 kWh/km år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Klimatpåverkande utsläpp	12 g/pkm	5 g/pkm
Energiförbrukning för bussar i stadstrafiken	4,3 kWh/km	1,2 kWh/km

Not: pkm = personkilometer

Kollektivtrafiken har möjlighet att bidra till positiv klimatpåverkan genom att medverka till minskat resande med bil. En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken innebär att de klimatpåverkande utsläppen från resandet totalt sett minskar.

Drivmedlet som används i fordon styr kollektivtrafikens klimatpåverkan. Påverkan på klimatet är också proportionell mot mängden drivmedel som nyttjas. I Östergötland är klimatpåverkan från kollektivtrafiken relativt låg. Satsningen på fossilfria drivmedel och fossilfri el innebär att klimatpåverkan från en resa med kollektivtrafik minskat i stor omfattning.

För att kollektivtrafiken även framgent ska vara ett hållbart alternativ ur klimatsynpunkt krävs användning av fossilfria drivmedel och el med liten klimatpåverkan. Östergötland ska fortsätta ligga i täten när det gäller fossilfria drivmedel och följa utvecklingen av fordon samt drivmedel.

Klimatpåverkan från transporter kan mätas utifrån flera metoder och olika underlag. Nuläget och målvärdet ovan utgår från den metod och det underlag som används generellt inom kollektivtrafikbranschen i Sverige. Utsläppsvärden för olika drivmedel baseras på Energimyndighetens årliga sammanställning av drivmedelsförsäljningen på nationell nivå.

Målvärdet för de klimatpåverkande utsläppen baseras på att all allmän kollektivtrafik, förutom den som bedrivs med dubbeldäckare, körs med eldrivna fordon. Tillgången på eldrivna dubbeldäckare för regiontrafik bedöms vara begränsad även på längre sikt.

Klimatpåverkan räknas som utsläpp per personkilometer, vilket innebär att en högre beläggning i fordonen medför lägre klimatpåverkan per resa och person. Genom att utsläppen mäts per personkilometer kan jämförelse med utsläpp vid bilresor göras.

Det är också nödvändigt att arbeta för att minska energiförbrukningen från fordonen. Efterfrågan på fossilfria drivmedel har ökat stort och förväntas öka än mer både inom EU och på global nivå. Brist på fossilfria drivmedel med liten klimatpåverkan är en utmaning som transportbranschen riskerar att mötas av i en nära framtid. Krav på energieffektivitet är ett sätt att hushålla med resurser samt att frigöra fossilfria drivmedel för andra användningsområden.

Såväl globalt som inom Europa är utvecklingen av bussar till stor del inriktad på elektrifiering av stadstrafiken. Målvärdet för energiförbrukning pekar på fullskalig elektrifiering av stadstrafiken. Övergång till eldrivna bussar innebär betydligt högre energieffektivitet.

Bussar i linjetrafik är ett område som är särskilt lämpligt att elektrifiera. Kollektivtrafiken har en förutsägbar körsträcka vilket innebär goda möjligheter att optimera batteristorleken med bra förutsättningar för hög nyttjandegrad. Resurs- och energihushållning gällande batterier är därför betydligt bättre för bussar i linjetrafik jämfört med elbilar där batterikapaciteten ofta styrs av önskemål om tillräcklig räckvidd.

Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Mål: Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser som har 20 påstigande eller fler per vardag ska uppgå till 100 procent år 2040.

Mål: Andelen tillgänglighetsanpassade fordon ska uppgå till 100 procent år 2040.

Indikator	Nuläge	Målvärde 2040
Anpassningsgrad av hållplatser med 20 påstigande eller fler per vardag	68 %	100 %
Anpassningsgrad av fordon	100 %	100 %

En viktig målsättning är kollektivtrafikens tillgänglighet gentemot alla resenärgrupper. Fordon, hållplatser liksom vägen till hållplatser och stationer behöver anpassas till behovet hos personer med funktionsnedsättningar. Ur ett hela resan-perspektiv behöver även icke fysiska delar inom kollektivtrafiken utformas utifrån deras behov. Det handlar till exempel om trafikinformation och system för köp av biljetter. Likaså är personalens bemötande av stor vikt och samtliga aktörer måste ta sitt ansvar för att all kollektivtrafik, i så hög grad som möjligt, ska kunna bli tillgänglig för så många som möjligt.

Trafikverket, Jernhusen och kommunerna har det huvudsakliga ansvaret gällande tillgänglighetsanpassning och utformning av kollektivtrafiktrafikens infrastruktur såsom hållplatser, terminaler och stationer. Tillgänglighetsanpassning av

hållplatser som har 20 eller fler resenärer per vardag ska prioriteras då de står för den betydande delen av det totala resandet.

Av de hållplatser som trafikerades med 20 eller fler resenärer per vardag under 2023 var 68 procent tillgänglighetsanpassade. För att nå målet om tillgänglighet vid samtliga hållplatser med 20 påstigande eller fler per vardag krävs nära samarbete mellan regionen, Jernhusen, kommuner och Trafikverket.

Enligt Sveriges kommuner och regioner ska kraven avseende låggolv, ramp och rullstolsplats uppfyllas i samtliga fordon. Samtliga fordon uppfyller ovan nämnda krav och ska fortsätta göra det i kommande trafikavtal.

Strategier för utveckling av kollektivtrafiken

För respektive målområde anges strategier, vilka ger en inriktning och stöd i arbetet med att nå målen. Vissa av strategierna påverkar flera av målen och stödjer därmed flera målområden samtidigt. Strategierna beskrivs under det målområde som bedöms ha den mest direkta och starkaste påverkan av den aktuella strategin. Strategierna visar inriktningen genom att ge exempel på insatser och åtgärder i syfte att nå målvärdena för år 2040. Utöver de här upptagna strategierna kan det finnas ytterligare verkningfulla arbetsområden att lägga kraft på.

För att nå målen och få full effekt av strategierna kommer inte bara Region Östergötlands resurser räcka till. Det krävs ett gemensamt arbete med relevanta aktörer, framför allt länets tretton kommuner och staten, för att lyckas förverkliga programmets mål. Det kommer även krävas att tillgängliga resurser utnyttjas på bästa möjliga sätt för största effekt.

Öka kollektivtrafikens marknadsandel

Öka integreringen mellan kollektivtrafik och samhällsplanering

Målet med en högre marknadsandel för kollektivtrafiken kräver insatser, både på längre strategisk nivå och i det kortare perspektivet. Genom att tidigt lyfta in kollektivtrafiken i samhällsplaneringen kan goda förutsättningar för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik skapas. Om kollektivtrafiken finns på plats från början vid byggnation av nya områden, kan ett hållbart resande direkt erbjudas till dem som flyttar in.

En ökad integrering mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering handlar också om att samplanera de olika transportsätten för att möjliggöra för en kombination av färd sätt. Exempel på det är att anlägga parkering för cykel och bil vid strategiska hållplatser. Hållplatser behöver nås via trafiksäkra och tillgänglighetsanpassade gång- och cykelförbindelser.

Ett väl fungerande samarbete med kommunerna och Trafikverket är avgörande för att stärka kollektivtrafikens roll i samhället, vilket motiverar en utveckling av samarbetsformerna. För att kollektivtrafikens fulla potential ska kunna utnyttjas såväl i städer som på landsbygder krävs samverkan på både politisk och tjänstepersonsnivå.

Samverkan mellan offentlig och kommersiell trafik får inte styras utifrån administrativa gränser. Via god samverkan på flera nivåer kan östgötarnas möjlighet till hållbara resor öka.

Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan

Kollektivtrafikens A-stråk ska fungera som strukturbärare i samhällsutvecklingen och är en tydlig referenspunkt för kommunernas planer och program. På en strategisk och regionalt övergripande nivå ska kollektivtrafikens utveckling ske i linje med de önskade rumsliga inriktningarna. Det är i A-stråken de långsiktiga bästa förutsättningarna finns för en samhällsutveckling, där kollektivtrafikens roll är central. Målstyrd trafikutveckling i samverkan med berörda aktörer är avgörande för att nå ökade marknadsandelar. Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med samhällsutvecklingen, men även vara drivande i förändringen.

Det finns behov av en mer djupgående samplanering mellan fysisk planering och infrastrukturplanering där Region Östergötland och kommunerna arbetar aktivt tillsammans. Gemensamma förhållningssätt och prioriteringar för att uppnå måluppfyllelse gällande färdmedelsandelar inom kommun samt i regionen, är av stor vikt.

En del i att undersöka graden av måluppfyllelse är via uppföljning av marknadsandel i stråk. Uppföljning kommer ske årsvis för respektive kommuns starkaste stråk och syftar till att skapa ökad tydlighet och förståelse för förutsättningar mellan regionen, kommunerna och andra aktörer.

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

Det är ett högt utbud, korta restider och ett tydligt integrerat trafiksystem som lockar resenärer till kollektivtrafiken. Genom att planera trafiken för att köras rakt och snabbt ökar möjligheten att ta marknadsandelar. Att genomföra förändringar i den här riktningen bidrar till måluppfyllelse om ökad marknadsandel. Den del av trafiken som idag inte leder mot måluppfyllelse kan därför behöva omprövas.

Mobility Management arbetet med att utveckla Östergötlands kollektivtrafik och öka kollektivtrafikens marknadsandel i regionen, kan Mobility Management spela en viktig roll. För att nå ett hållbart samhälle räcker det inte enbart med teknikutveckling, utan det krävs även ett förändrat resande jämfört med idag. Det handlar om att påverka resan redan innan den har börjat, vilket görs genom ändrade attityder och beteendemönster. Det kan i sin tur bidra till ett mer hållbart resande och ett minskat bilresande.

Konceptet Mobility Management verkar för att ändra resenärers attityder och beteenden i syfte att främja ett hållbart resande och minska bilresorna. Det sker bland annat genom kommunikation samt koordinering av tjänster och aktörer. Kommunerna är en aktör som är delaktiga i arbetet för att utveckla konceptet i regionen. Arbetsgivare samt fastighetsägare är två andra aktörer som kan driva utvecklingen framåt. Syftet är delvis att vara ett komplement till de traditionellt mer trafikrelaterade åtgärderna.

Det ska vara enkelt och självklart att välja kollektivtrafiken. Mobility Management behöver därför vara ett verktyg för att locka fler resenärer och vara en del av samhällsutvecklingen. Det är även viktigt att utgå ifrån den forskning som finns inom området och att underlätta förståelsen för hur beteende och attitydförändring sker, både på individ- och samhällsnivå.

Förbättra östgötarnas kunskap om kollektivtrafiken

En del i att locka fler bilister att välja kollektivtrafiken framför den egna bilen handlar om att öka kunskapen

om kollektivtrafiken. Östgötarna behöver förstå hur kollektivtrafiken fungerar, tillgängligt utbud och vilka fördelar det ger att välja kollektivtrafiken både utifrån ett individuellt plan och samhället som helhet.

Kunskapen bland medborgarna om de olika samhällsnyttor som kollektivtrafiken medför och hur det påverkar utformningen av kollektivtrafiken behöver öka. För att uppnå en bättre kunskap om kollektivtrafiken hos östgötarna behövs allmän och målgruppsanpassad marknadsföring och informationsinsatser. Det handlar om att informera befintliga resenärer om förändringar som görs inom kollektivtrafiken, men också om att informera potentiella resenärer om kollektivtrafikens möjligheter. Digitala kanaler för att nå östgötarna och Östgötatrafikens resenärer ökar i relevans och kommer att spela en än större roll i framtiden.

Informationsinsatserna behöver kompletteras med ett mer kommunikativt och anpassat förhållningssätt som även tar hänsyn till personer med olika modersmål. Dialoger, samråd och förankring bidrar till ökad kunskap för befintliga och presumtiva resenärer både på kort och lång sikt. På kort sikt genom att ren information och fakta sprids för att på längre sikt bidra till ökad marknadsandel.

Fler nöjda resenärer

Erbjuda prisvärda produkter

För att säkerställa att kollektivtrafiken har en viktig roll i Östergötland behöver resenärerna uppleva kollektivtrafikens fördelar. Ett trafikutbud som erbjuder valmöjligheter, konkurrenskraftiga restider, hög komfort och säkerhet är viktiga faktorer som kan bidra till att fler väljer kollektivtrafiken. Andra väsentliga påverkansfaktorer är tillgången till god information, enkla biljettköp, hög prisvärdhet samt den positiva hållbarhetsaspekten. Sammantaget utgör dessa faktorer grundläggande delar i hela resan-perspektivet.

Resbehovet och efterfrågan hos regionens invånare behöver kontinuerligt fångas upp för att utveckla trafiken i rätt riktning. Genom årliga marknadsundersökningar samt dialog med olika resenärsgupper tydliggörs en bild av resbehov som kan vara en del i utvecklingsarbetet. Arbetet ska leda till ett ökat mervärde för resenärerna, med utgångspunkt i

kollektivtrafikens styrkor. Även omvärldsbevakning med syfte att fånga upp idéer och trender, bidrar till utvecklingsarbetet. Ökad resenärs-känedom och nya produkter så som mer flexibelt biljettutbud kommer vara viktiga faktorer för att attrahera nya resenärer. Företagsförsäljning, förmånsbiljett för arbetstagaren eller kundportaler är exempel på insatser som kan bidra till fler och nöjdare resenärer.

Kollektivtrafikens kvalitet avgör betalningsviljan. Därför är de priser och produkter som erbjuds starkt kopplade till själva trafiken. Utvecklingen av de båda måste gå hand i hand.

Tydlig och relevant information

Kollektivtrafikens information ska vara pålitlig och primärt ske via digitala kanaler för att attrahera resenärer. Informationsinsatserna vid störningar i trafiken måste vara både snabb, tydlig och relevant. Behovet är också stort av att planera trafiken och informationen inför avbrott eller störningar.

Upplevd enkelhet och tydlighet vid köp av biljett är centralt för att öka kundnöjdheten. Biljett- och betalsystem behöver underlätta för resenärer att välja kollektivtrafiken, med en tydlig zonindelning och tydligt utbud av biljetter samt trafik.

Teknikutveckling inom till exempel AI (Artificiell Intelligens) eller Machine-learning, innebär utökade möjligheter att analysera stora datamängder som kollektivtrafiken kan omvandla för att optimera trafik och erbjudande till kund. Öppna data kommer spela en allt större roll i det nationella samarbetet. Det kommer även öppna upp möjligheter för tredjepartsleverantörer och forskarvärlden att driva utvecklingen av digitala lösningar för trafikinformation.

Gemensamma lösningar gällande digitala tjänster inom reseplanering och biljettköp kan utvecklas genom ökad samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheter och samarbetsorgan. Lösningarna kan innebära fler och mer flexibla resmöjligheter där olika aktörer tillhandahåller trafiken.

I takt med att andelen äldre blir fler och att den generation som har varit yrkesverksamma i nutid kan antas nyttja färdtjänst och sjukresor i högre grad, så ökar behovet av och kraven på digitala självservice-tjänster i den särskilda kollektivtrafiken.

Minska den upplevda restiden

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

En fördel med att resa kollektivt är möjligheten att utnyttja restiden för andra ändamål. Till exempel är möjligheten att arbeta, planera sin vardag och avkoppling under resan värdefull för många pendlare. För att underlätta för arbete och studier under längre kollektivtrafikresor behövs till exempel tekniska hjälpmedel som eluttag och trådlöst nätverk ombord. Även utrymmet behöver vara stort nog för att möjliggöra arbete och studier under resan. Även turtätheten påverkar den upplevda restiden. En hög turtäthet innebär kortare väntetid vid hållplats, vilket minskar den upplevda restiden.

Ur ett resenärs-perspektiv ingår även kollektivtrafikens kvalitet i den upplevda restiden. För att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ för dagliga resor måste resenärerna ha tillit gentemot trafikens pålitlighet. En hög kvalitetsnivå upprätthålls genom proaktivt arbetet vid planerade störningar och god planering gällande information då oplanerade störningar uppstår.

God geografisk tillgänglighet

Öka möjligheten till kombinerade färd-sätt

Alla resor med kollektivtrafik är en form av kombinerad mobilitet, i sin enklaste form en kombination av gång till/från hållplats och resan med kollektivtrafik. Genom att förbättra infrastruktur och trygghetsupplevelsen för gång och cykel till hållplats samt att förbättra parkeringsmöjligheterna vid hållplatser ökar möjligheten för kombinerade färd-sätt.

Att kombinera kollektivtrafiken med annan typ av mobilitet bidrar ofta till en förbättrad folkhälsa då kollektivtrafikresenärer ofta går eller cyklar till stationer, hållplatser och bytespunkter. Motionen är ett naturligt inslag i vardagen som minskar risken för många typer av sjukdomar. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer

dubbelt så mycket och promenerar tre gånger så mycket som bilister.

Östgötarnas resbehov är stora, varierande och många till sitt syfte. Kollektivtrafikens roll är att vara en del i ett hållbart transportsystem, inte att lösa samtliga resandebehov. Den har dock stora och goda förutsättningar att vara ett starkt, tydligt och säkert komplement till andra transportsätt, antingen för hela resan eller för del av resan.

På totalen innebär det att kollektivtrafiken bör utformas som ett starkt komplement i östgötarnas dagliga resande. Med ökad tydlighet i vad, var och hur kollektivtrafiksystemet fungerar kan det som en del i samhällets transportnät, bidra till att lösa vissa resor. Kommunikationsinsatser måste ske parallellt med kollektivtrafikens utveckling. Rätt förväntningar på kollektivtrafiken ger förutsättning att använda den när möjlighet ges, för att öka andelen resor med kollektivtrafiken.

Ett fokus på kombinerade färdssätt kan ha positiv påverkan på hur landsbygdernas behov av resor möts framåt. Under åren 2023–2026 bedrivs projektet Sustainable Rural Mobility (SuRuMo), ett EU finansierat projekt med syfte att testa nya mobilitetslösningar på landsbygder (i Östergötland och i Lettland) som komplement till kollektivtrafiken. Medverkande kommuner i Östergötland är Motala, Linköping och Åtvidaberg. Samverkan är bred i projektet med stort användarfokus. Övriga projektpartners i Östergötland är VTI och Linköpings Universitet.

Ny teknik kommer även bidra till nya lösningar för att skapa bättre förutsättningar för fler resor med kollektivtrafiken. Systemet av mobilitetstjänster kan vara en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor. Kollektivtrafiken med sin höga kapacitet kan kopplas ihop med andra transportkoncept som exempelvis bilpool, hyrbil, taxi och låncykel. Genom ett sådant system täcks en större del av resenärernas samlade efterfrågan på resor. Region Östergötlands ambition är att ligga i framkant och att utforska nya modeller inom området kombinerat resande.

För att öka möjligheten till kombinerade färdssätt finns en stor potential i samverkan med kommersiella aktörer när det gäller både planering av trafiken, öppna data och samarbeten kring biljett- och betalstandarder.

ResPlus är ett exempel på ett samarbete som finns idag som kan tänkas utvecklas i nya former.

Under 2025 planerar branschen att tillsammans med Samtrafiken öppna upp en nationell åtkomstpunkt (NÅP) som på sikt kommer möjliggöra tillträde till kollektivtrafikens utbud för exempelvis mobilitetsaktörer, hotellkedjor eller andra typer av digitala återförsäljare. Genom att tillgängliggöra kollektivtrafikens utbud på ett effektivt sätt, öppnas fler möjligheter att nå nya kundgrupper samt att paketera kollektivtrafiken med andra produkter och tjänster.

Ett ökat kombinerat resande kan också ske via utbyggnad av fler bytespunkter i regionen. Bytespunkter kan underlätta för personer bosatta på landsbygder att få en ökad tillgänglighet till linjelagd kollektivtrafik. Region Östergötland ska samverka med kommuner och Trafikverket för att möjliggöra att fler bytespunkter tillkommer, samt att samordning av trafiken sker. Genom bytespunkter uppnås ökad tillgänglighet till ökad kollektivtrafik på landsbygderna.

Attraktiv parkering för kollektivtrafikens resenärer i nära anslutning till bytespunkter, främjar kollektivtrafiken och kan locka nya kundgrupper och skapa mindre trängsel i städerna. Bytespunktens läge samt det totala priset som kollektivtrafikens kunder betalar för kombinationen parkering och kollektivtrafik avgör dess attraktivitet. Att inkludera parkeringsavgiften i priset för kollektivtrafiken i anslutning till bytespunkter, har fallit väl ut samarbete med kommuner och planeras att vidareutvecklas i större omfattning i länet.

Merutnyttjande av linjelagd skolskjuts

Ett annat sätt att öka tillgängligheten är via merutnyttjande av befintliga fordon. Detta skulle kunna ske genom att exempelvis öppna upp dagens skollinjer för allmänheten i mån av plats. För att lyckas med ett sådant koncept krävs en god samverkan mellan Region Östergötland och aktuell kommun. Region Östergötland ser positivt på att i samverkan med intresserade kommuner vidareutveckla ett sådant trafikkoncept.

Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet

Minska den faktiska restiden

Restiden är en viktig faktor vid val av färdmedel. För att kollektivtrafiken ska vara ett alternativ för fler människor, behöver restiden minska. Kollektivtrafiken behöver konkurrera med bilen på flera plan, bland annat genom den faktiska restiden.

För att nå hög resenärs- och samhällsnytta är god framkomlighet avgörande. Genom att A-stråk ges utrymme i gatumiljön, gen linjedragning och att kollektivtrafiken prioriteras, minskar restiden samtidigt som kollektivtrafikens konkurrenskraft ökar gentemot bilen. Restiden är en viktig faktor vid val av färdmedel. För att bli ett alternativ för fler människor, måste kollektivtrafikens restid kortas.

Varje minuts försening eller relativt långsammare restid gentemot bilen ökar inte bara trafikkostnaderna, utan minskar även kollektivtrafikens attraktivitet och kapacitet. Långsammare restider skapar även större flaskhalsar i trafiksystemet som annars hade kunnat användas i syfte att motverka kapacitetsbristen under högtrafik och därmed öka effektiviteten i kollektivtrafiken. Kommunerna bär tillsammans med Trafikverket det primära ansvaret kopplat till infrastrukturen, vilket är avgörande för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Utöver förbättrad framkomlighet kan minskad restid uppnås genom färre och strategiskt placerade hållplatser, vilket ökar den genomsnittliga hastigheten. Resenärer är mer benägna att acceptera längre avstånd till hållplats, om trafiken har hög kvalitet.

Bytespunkter ger goda möjligheter för kombinerat resande och skapar ökad tillgänglighet till attraktiv kollektivtrafik för invånarna, i synnerhet på landsbygder.

Utveckla kollektivtrafikens infrastruktur

Kollektivtrafiken i regionen består av ungefär 1 650 hållplatser. För en utvecklad kollektivtrafik krävs en anpassad infrastruktur och nära samarbete med länets kommuner och Trafikverket. Regionen har det huvudsakliga ansvaret som planupprättare för länstransportplanen och har rådighet över finansiering till investering i statlig samt kommunal kollektivtrafikinfrastruktur.

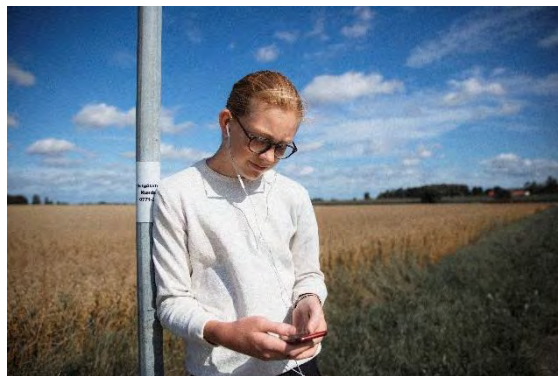
Kollektivtrafikens infrastruktur behöver även planeras för att vara attraktiv, säker och trygg. Prioriteringen ligger på hållplatser med fler än 20 påstigande per vardag eller där samhällsservice finns så som vård, äldreboenden och skolor.

Hållplatsöversyn sker lämpligast i samband med att trafiken utreds. Översynen innebär en samlad bedömning av hållplatserna utifrån nuläge och potential. Hållplatsen bedöms utifrån aspekter som påstigande, restidspåverkan, upptagningsområde, trafiksäkerhet, avstånd till nästa hållplats samt trafik- och vägtyp.

Det är viktigt att ha en lägsta standard för de hållplatser som trafikeras. Det kan handla om att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till hållplatsen. Det är nödvändigt att i samverkan med berörda aktörer få hållplatserna integrerade i sin närmiljö, genom goda gång- och cykelkopplingar.

För att uppnå en god framkomlighet ställs höga krav på infrastrukturen där exempelvis busskörfält och signalprioriteringar i korsningspunkter är av vikt för att uppnå de regionalt satta målen. Det finns möjlighet att söka stöd för den här typen av investeringar i infrastruktur inom ramen för Länstransportplanen.

Bytespunkt och omstigningspunkter är exempel på utvecklad kollektivtrafikinfrastruktur. De stora städernas resecentrum behöver även en tydlig utveckling för att klara ett ökat resande liksom ett ökat antal fordon. Det är viktigt att säkerställa att omstigningsplatserna, och i förekommande fall bytespunkter, klarar av de framtida trafikvolymerna under högtrafik genom såväl en god kapacitet som framkomlighet i synnerhet i de största städernas tillhörande A-stråk.



Utgjämna resandet över dygnet

Att resandet med kollektivtrafik är ojämnt fördelat över dygnet är en stor utmaning som innebär flera negativa

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

Resor för arbete och studier ligger i fokus för kollektivtrafiken, vilket naturligt medför ett samlat resbehov under morgon och eftermiddag. Skolelever är en grupp som i stor utsträckningen bidrar till ett högt resande under morgonen. Genom samverkan med kommuner och andra aktörer kan skolstarten förskjutas vilket skapar stora möjligheter att få till ett mer jämt resande över dygnet. En konsekvens av förskjutning av skolstart innebär att kapacitetsbristen motverkas. Det skapar ledig kapacitet, möjlighet till omfördelning av fordonsflottan till andra delar i trafiknätet.

Ett aktivt arbete för att uppnå större spridning av starttider för arbetsplatser, kan ha positiva effekter. De offentliga arbetsplatserna och Region Östergötland är stora arbetsgivare vilka har en viktig roll i att fördela arbetspendlingen jämnare under morgon och eftermiddag.

Att utnyttja fordon för olika trafikuppdrag under dygnet är ett sätt att mildra effekterna av kapacitetsbristen under morgon- och eftermiddagspeak. Utformningen av närtrafiken i Östergötland bygger på det konceptet. Trängsel ombord på fordonen sänker kollektivtrafikens attraktivitet. Teknik som exempelvis realtidsinformation som visar beläggningen i fordonen kan bidra till att resenärer upplever en högre valmöjlighet och får en mer positiv upplevelse av resan med kollektivtrafiken.

Klimatneutralt resande

God kunskap och omvärldsbevakning

För att minska klimatpåverkan från transporterna behöver förändringar ske inom flera områden, till exempel genom fortsatt användning av klimatsmarta drivmedel och utveckling av ny teknik. Det kommer också att behövas ett förändrat resebeteende och ett minskat resande i omställningen till ett hållbart

transportsystem. Genom ökad andel arbete hemifrån kan klimatpåverkan minska och dessutom minska resandet i peaktid. Kollektivtrafiken är även ett av alla verktyg i omställningen mot fler hållbara resor.

För att nå de nationella miljömålen är den offentliga sektorn en viktig part i omställningen och behöver ta ett stort ansvar för att visa på möjligheterna till förändring, men också för att skapa förutsättningar för hållbara transporter. Den offentliga sektorn kan driva på utvecklingen genom att såväl ställa krav på hållbara resor inom den egna verksamheten, som vid upphandling av transporter. Kravställande i samband med upphandling av kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att åstadkomma kollektivtrafik med minsta möjliga klimatpåverkan. Utgångspunkten bör vara att skapa incitament som gynnar de leverantörer som kan tillhandahålla de drivmedel som har bäst klimatprestanda.

För kollektivtrafik med bäst möjlig klimatnytta krävs god kunskap om teknik- och drivmedelsutvecklingen. Fortlöpande bevakning och omvärldsanalys samt kunskapsutbyte med akademi och branschaktörer skapar en god kännedom om förutsättningar för stor klimatnytta. Ett aktivt deltagande i forsknings- och innovationsarbete är viktigt för att öka kollektivtrafikens klimatnytta likväl som att utveckla vetenskapligt baserade hållbarhetsmål.

Förbättra energieffektiviteten i kollektivtrafiken

Resandet i länet och i stora delar av omvärlden ökar likväl som efterfrågan på fossilfria drivmedel. Om inte energieffektivisering sker kommer ökad efterfrågan leda till brist på fossilfria drivmedel. På en samhällsnivå kan det motverkas genom ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Genom att utveckla en energieffektiv kollektivtrafik kan fossilfria drivmedel frigöras för användning inom andra sektorer.

Den eldrivna kollektivtrafiken, inte minst den spårbundna har särskilt goda förutsättningar att vara ett energieffektivt sätt att resa då energisnål teknik kombineras med hög resandekapacitet. Elektrifiering av bussfordonsflottan är ett exempel på energieffektivisering på så väl samhällsnivå som inom kollektivtrafiksektorn. För fortsatt elektrifiering av bussar krävs tidig och fördjupad samverkan med flera aktörer, inte minst för utbyggnad av infrastruktur.

Energieffektiviteten hos kollektivtrafiken påverkas även av andra faktorer. Utbildning av förare i sparsam körning och kontinuerlig uppföljning av drivmedelsförbrukningen är ett kostnadseffektivt sätt att minska energiåtgången. Planering av kollektivtrafiken för att minimera körsträckor utöver tidtabellen genom exempelvis väl placerade depåer är en strategi för att öka energieffektiviteten. Kravställning av energieffektiva fordon i samband med upphandling är också av betydelse för måluppfyllelse. Hållbarhet är även viktigt utifrån ett resenärsperspektiv, där kollektivtrafikens styrka är att många reser tillsammans.

Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Samverkan för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Arbetet för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning inom kollektivtrafiken har pågått under många år. Ett ökat fokus på tillgänglighetsfrågorna har pågått under de senaste åren. Digitaliseringen i samhället har inneburit både ökade möjligheter, större behov och ökade utmaningar. Region Östergötlands strategi för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken bygger på ett närmare samarbete

med funktionshinderrörelsen. Samarbetet omfattar såväl övergripande som mer konkret utformning av kollektivtrafiken och kringtjänster.

Den ökade digitaliseringen innebär att god tillgänglighet för de olika digitala kanalerna blir allt viktigare. Lagkrav gällande tillgänglighetsanpassning av digitala kanaler infördes under 2020 och 2021. Samtliga digitala tjänster och kanaler inom kollektivtrafiken har därefter anpassats efter tillgänglighetskraven. När nya tjänster införs är tillgänglighetskraven idag en självklarhet att använda som grund.

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

För att information ska vara tillgänglig ska den vara lätt att läsa, höra och förstå. Så många personer som möjligt ska kunna tillgodogöra sig innehållet i informationen, inklusive personer med funktionsnedsättning och personer med svenska som andraspråk. Det kräver ibland nya sätt att kommunicera och att information förmedlas på andra sätt.

Kollektivtrafikens ekonomi

Trafikekonomi

Den avtalade kollektivtrafiken finansieras i huvudsak av en kombination av biljettintäkter och skattemedel. Kollektivtrafiken planeras utifrån både trafik- samt samhällsekonomisk effektivitet. Det innebär att de medel som satsas på kollektivtrafiken ska skapa en produkt som är både attraktiv och relevant samt konkurrerar med bilen.

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

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

För att öka resenärernas andel av finansieringen kommer det att krävas en fortsatt ökad satsning på den del av trafikutbudet som är konkurrenskraftigt jämfört med bilen. En utbyggd kollektivtrafik som på ett tydligt sätt byggs upp utifrån bilisternas behov och krav innebär att flera av de resor som idag sker med bil i stället kan ske med kollektivtrafik. Samtidigt ökar en utbyggd kollektivtrafik av hög kvalitet, även prisvärdheten gentemot bilen. Det kan motivera framtida prisjusteringar. Kollektivtrafikens prissystem och färdbevisassortiment ska därför utformas på ett sätt som både ökar resorna och optimerar intäkterna.

Förbättrad ekonomi uppnås helst genom ökat resande och intäkter, i linje med de andra målen. En smart trafikutveckling och välutvecklat kollektivtrafiksystem kan ofta uppnås utan förändringar i kostnadsbilden. Men ambitionen att sänka subventionsgraden kommer även att kräva kontinuerliga effektiviseringar av trafiksystemet. Region Östergötlands generella krav på kostnadseffektiv verksamhet kräver kontinuerliga uppföljningar av såväl själva trafiken som organisationen för trafikens planering och utförande.

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

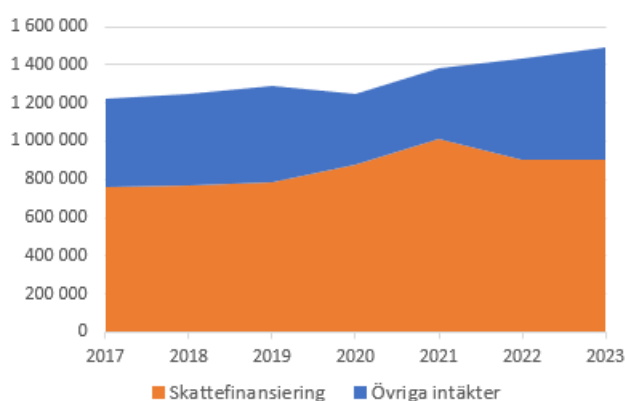


Bild 16: Utveckling av kollektivtrafikens skattefinansiering och intäkter år 2017–2023, mätt i tusentals kronor. (Östgötatrafiken)

För den avtalade kollektivtrafiken har finansieringen genom skattemedel både ökat och minskat de senaste åren. Pandemin bidrog till att andelen skattemedel ökade kraftigt. Det eftersom kollektivtrafikutbudet upprätthölls men med betydligt färre kunder. Under åren 2020–2021 var påverkan som störst, men från 2022 och ännu tydligare under 2023 har en rejäl återhämtning av resandet skett vilket har förbättrat subventionsgraden.

Att återhämtningen skett relativt snabbt har delvis att göra med genomförda effektiviseringar av lågeffektiv trafik och satsningar i starka stråk. Arbetet med att effektivisera kollektivtrafiksystemet behöver dock fortsätta för att nå en förbättrad subventionsgrad.

Långsiktigt är målet att hälften av kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken ska täckas av biljettintäkter. Målet är ännu inte uppnått och pandemin har inneburit att det kommer ta längre tid än vad som hade varit fallet om utvecklingen kunnat fortsätta utan de utmanande åren 2020 och 2021.

För viss trafik, exempelvis skärgårdstrafiken och närtrafiken, kan Region Östergötland fatta beslut om att trafiken ska bedrivas utifrån skäl som inte kan motiveras med stora efterfrågemässiga behov.

Samhällsnyttan

Kollektivtrafiken tillför nyttor i relation till om motsvarande resor hade gjorts med bil. Kollektivtrafiken bidrar till ökad samhällsnytta genom tillgänglighet till en större arbetsmarknad och ger fler möjligheter till sysselsättning.

Med nuvarande modell visar samhällsnyttobereäkningarna att kollektivtrafiken i Östergötland år 2023 bidrog med cirka 260 miljoner kronor i samhällsnytta. Utöver beräkningsbar samhällsnytta bidrar kollektivtrafiken med nyttor som är svåra att värdera monetärt. Den största samhällsnyttan kommer sannolikt från kollektivtrafikens bidrag till den regionala utvecklingen genom att binda samman regionen och de dynamiska effekter det innebär. Ökade resmöjligheter är en ytterligare nytta som bidrar till ett mer jämlikt

transportsystem, med bättre levnadsvillkor, integration och ökad trygghet.

Det är centralt att skattemedel som används till kollektivtrafiken ska förbättra samhällsnyttan. Därför behöver samhällsnyttan ingå som en del i underlaget för trafikpliktsbeslut och underlag vid utformning av kollektivtrafiksystemet.

En övergripande utgångspunkt för kollektivtrafiken i Östergötland är att alla delar av trafiken ska vara samhällsnyttig. Även om nästan all avtalad kollektivtrafik visar på positiva siffror när det gäller beräknad samhällsnytta finns det vissa delar av kollektivtrafiken där samhällsnyttan är negativ.

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

Begreppsförklaring

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

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

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

Beräknad samhällsnytta: beräkning av den nytta som samhället har av kollektivtrafiken enligt den av Region Östergötland beslutade modellen. Modellen begränsas till ett fåtal nyttor, såväl monetära som klassificerade nyttor.

Bytespunkt: Primärt placering utanför tätort och har i syfte att skapa anslutningar till hållplats med cykel- och bilparkering och ämnar skapa kombinationsresor med bil/cykel och kollektivtrafik.

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

Generaliserad reskostnad: Är den uppoffring det innebär att göra en resa, där väntetid, restid, byten, bekvämlighet är exempel på upplevda kostnader.

Högtrafik: Kör mellan klockan 6:30-8:30 samt mellan 15:00-17:00 på vardagar.

Kollektivtrafik: Definieras i EU:s kollektivtrafikförordning som: Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.

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

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

Lågtrafik: Trafiken som körs utanför tiderna på vardagar mellan 06:30-8:30 och 15:00-17:00.

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

Mobility Management: Är en trafikstrategisk metod för att påverka förflyttningen av människor inom ett geografiskt område. Fokus är att optimera transportresurser och infrastruktur för att främja hållbarhet, tillgänglighet och effektivitet.

Omstigningsplatser: Har ofta en placering i tätortsmiljö med primärt syfte att byta mellan olika kollektivtrafiklinjer. Vid utformning av dessa punkter ska säkerställas att resenärer även kan ta sig dit med cykel parkera på ett tryggt och säkert sätt.

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

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

Subventionsgrad: Den andel av den regionala kollektivtrafikens totala kostnader som finansieras genom skattemedel.

Särskild kollektivtrafik: Särskild kollektivtrafik är samlingsnamnet för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Syftet med dessa transporter är att resenärer med särskilda behov ska ha möjlighet att resa.

Trafikföretag: Ett företag som bedriver regional eller interregional kollektivtrafik. Trafiken kan utföras på kommersiella villkor eller som avtalad kollektivtrafik på uppdrag av regional kollektivtrafikmyndighet.

Turtäthet: Tidsavståndet mellan två efter varandra följande turer på en linje. Mäts vanligen i minuter.

Tätort: Tätbebyggt område med fler än 200 invånare med mindre än 200 meter mellan bostadshusen.

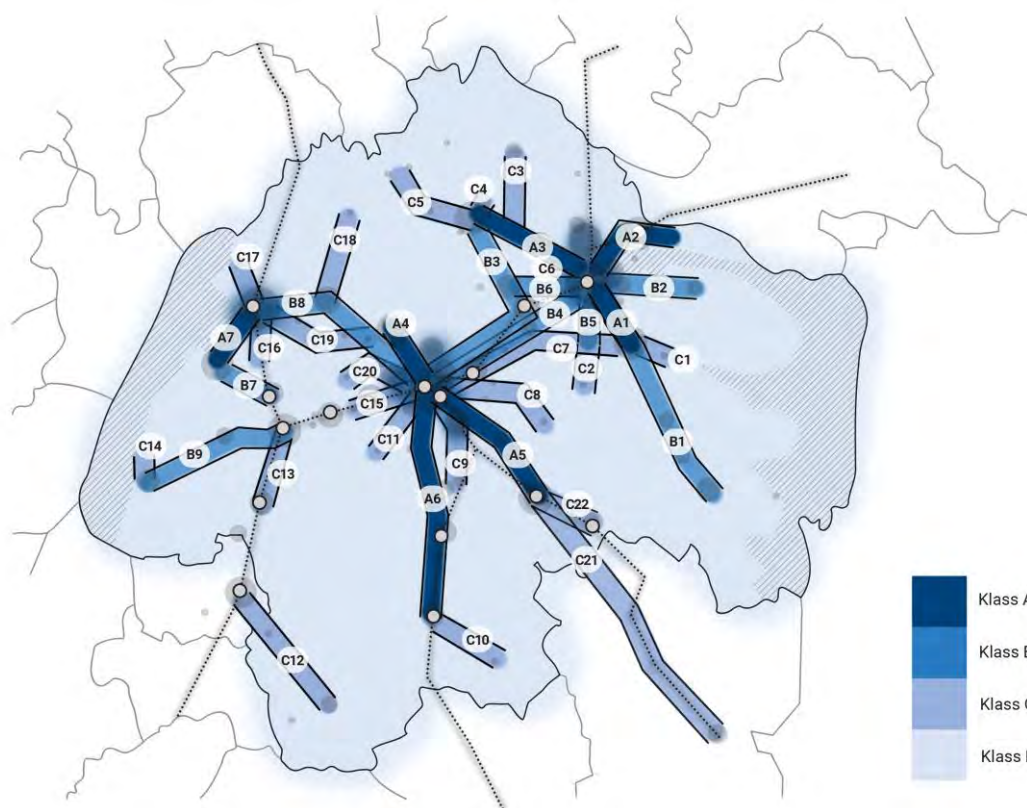
Visuell: Markering som uppfattas med synen.

Referenser

- Avtal om kollektivtrafik i Östergötlands län, Landstinget i Östergötland 2011
- Barometer för anropsstyrd trafik ANBARO, årsrapport 2023, Svensk Kollektivtrafik
- Branschgemensamt miljöprogram. Partnersamverkan 2022
- Bus Nordic, version 1.1 2019 branschgemensamma funktionskrav på bussar
- Bytespunkter i Östergötland 2023, Region Östergötland
- Det klimatpolitiska ramverket, Regeringen.se
- Energi- och klimatstrategi för Östergötland år 2024–2027
- Fakta om Östergötland, Regional utveckling 2023, Region Östergötland
- Fordon 2023, Trafikanalys
- Infrastrukturbokslutet 2023, Region Östergötland
- Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2023, Svensk Kollektivtrafik
- Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket, 2012.
- Körsträckor 2023, Trafikanalys
- Länsplan för regional transportinfrastruktur (LTP) 2018–2029, Region Östergötland, 2018.
- Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik, 2020, Region Östergötland
- Målbild för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik, 2024, Region Östergötland
- Nationell Resvaneundersökning, Resvanor i Sverige 2022, Trafikanalys 2022
- Nationella vägdatabasen, NVDB, Trafikverket
- Personbilsparkens fossiloberoende – utveckling och styrmedel, Rapport 2016:11, Trafikanalys.
- Placemaking in the Nordics - a guide to co-creating safe and attractive public spaces in the Nordic region, 2020, Tryggare Sverige
- Process för kontinuerlig effektivisering av den avtalade kollektivtrafiken, 2017, Region Östergötland
- Prognos för persontrafiken 2040, Rapport 2023, Trafikverket.
- Regional bostadsmarknadsanalys för Östergötlands län 2023, Länsstyrelsen Östergötland.
- Regional tillgänglighetsstandard för kollektivtrafikens hållplatser i Östergötland 2022, Region Östergötland
- Resvaneundersökning 2023, Region Östergötland
- Resvanor i Sverige 2019, Statistik 2020:17, Trafikanalys
- Rumslig strategi för Östergötland, granskningsversion 2024, Region Östergötland
- Statistik om bussbranschen, Sveriges bussföretag, november 2023
- Statistikdatabasen, Statistiska Centralbyrån, www.scb.se.
- Sverigeförhandlingen.se
- Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafikens samhällsnytta
- Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) Utgåva 3, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket, 2015.

- Trafikboks lut inklusive allmän trafikplikt 2023, Region Östergötland
- Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg/Malmö, Trafikverket, 2015.
- Trender i transportsystemet: Trafikverkets omvärldsanalys 2022, Trafikverket
- Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen, Region Stockholm, 2019.
- Utvecklingsstrategi för Östergötland 2021, Region Östergötland
- Vägledning för webbutveckling, Myndigheten för digital förvaltning DIGG

Bilaga 1 – Stråkindelning



STRÅK			ORTER		
Nummer	Klass	Stråk	Stora orter	Mellanstora orter	Mindre orter
A1	A	Söderköping-Norrköping	Söderköping; Norrköping		
A2	A	Kölmården-Norrköping	Norrköping; Krokek		Strömefora
A3	A	Finspång-Norrköping	Norrköping; Finspång	Svårtinge	
A4	A	Ljungsbro-Linköping	Linköping; Ljungsbro	Berg	
A5	A	Åtvidaberg-Linköping	Linköping; Åtvidaberg	Grebo	Bankekind
A6	A	Kisa-Linköping	Linköping	Kisa; Rimforsa	Brokind; Skeða udde; Slaka
A7	A	Vadstena-Motala	Motala; Vadstena		
B1	B	Valdemarsvik-Norrköping	Norrköping; Söderköping	Valdemarsvik	Ringerum; Gusum
B2	B	Östra Husby-Norrköping	Norrköping		Östra Husby; Lunga
B3	B	Finspång-Linköping	Linköping; Finspång	Skärblacka; Kimstad	Norsholm; Falla
B4	B	Norrköping-Linköping	Linköping; Norrköping		
B5	B	Västra Husby-Norrköping	Norrköping		Västra Husby; Luddingsbo/Snöveltorp; Kårtorp; Öbnäs
B6	B	Skärblacka-Norrköping	Norrköping	Skärblacka	
B7	B	Skänninge-Vadstena	Norrköping	Skänninge	
B8	B	Borensberg-Motala/Linköping	Linköping; Motala	Borensberg	
B9	B	Ödeshög-Mjölby	Mjölby	Ödeshög; Väderstad	Hogstad
C1	C	Mogata-Söderköping	Söderköping		Mogata
C2	C	Östra Ryd-Västra Husby			Västra Husby; Östra Ryd
C3	C	Rejmyre-Finspång/Norrköping			Rejmyre
C4	C	Lötorp-Finspång	Finspång		Lötorp; Butbro
C5	C	Grytgöl-Finspång	Finspång		Grytgöl; Ljusfallshammar; Hällestad; Borggård; Sonstorp
C6	C	Eksund-Norrköping	Norrköping		Eksund/Strandhugget
C7	C	Söderköping-Linköping	Linköping; Söderköping	Linghem	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	Strålnäs
C14	C	Hästholmen-Ödeshög		Ödeshög	Hästholmen
C15	C	Sjögestad-Linköping	Linköping	Vikingstad	Sjögestad
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; Krånge
C21	C	Falerum-Åtvidaberg	Åtvidaberg		Falerum
C22	C	Åtvidaberg-Västervik	Åtvidaberg; Västervik	Garnleby; Överum	

Bilaga 2, Samrådsprocessens omfattning

Trafik- och samhällsplaneringsnämndens beredning för kollektivtrafik har fått uppdraget att bereda och leda arbetet med revideringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Östergötland, i enlighet med §9 i lag (2010:1065) om kollektivtrafik, genomföra samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län, myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, företrädare för näringsliv och resenärer samt kommunerna i länet. En intressentanalys genomfördes vid uppstarten av arbetet med revideringen. Analysen utgjorde grunden för upplägg och omfattning av samrådsprocessen, där även dialoger genomfördes med intressenter som inte omfattas av samrådsregleringen enligt lag.

Samrådsprocessen

Under hösten 2023 fram till våren 2024 har samråd och dialoger förts med Östergötlands kommuner, närliggande regioner, trafikföretag, näringsliv, allmänhet med flera. En politisk referensgrupp med en representant från varje kommun, tillsattes för att säkra att kommunernas inspel kom med i arbetet med uppdateringen av regionalt trafikförsörjningsprogram.

Varje samråds- och dialogmöte inleddes med en presentation av innehållet i regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland och processen kring revideringen. Vid mötena har ett antal frågeställningar diskuterats anpassade till respektive målgrupp.





(3)

KS-KcS.2024.18

Översyn av förvaltningsorganisationen

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(3)

KS-KcS.2024.18

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 59

KS-KcS.2024.18

Översyn av förvaltningsorganisationen

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

1. Kommunstyrelsen godkänner organisationsförändringen att gälla från och med 3 september 2024.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen fattade beslut 3 september 2023, KS § 149/23, att tillsätta Kristina Lohman som tillförordnad kommundirektör från den 1 oktober 2023. Den tillförordnade kommundirektören fick i uppdrag att se över förvaltningsorganisationen i syfte att hitta fler samordningsvinster och effektiviseringar.

Kommunstyrelsen fattade beslut om att utse Kristina Lohman till ordinarie kommundirektör vid kommunstyrelsens sammanträde 18 mars 2024, KS § 36/24. Vid sammanträdet 18 mars fattade kommunstyrelsen även beslut om kommundirektörens instruktion.

Instruktionen har sin grund i 7 kap kommunallagen och i instruktionen fastslås följande kring kommundirektörens mandat gällande beslut om ny förvaltningsorganisation;

Kommundirektören beslutar om organiseringen av förvaltningsorganisationen. Större och/eller principiella organisationsförändringar ska dock godkännas av kommunstyrelsen.

Genomförande av organisationsförändringen

I november 2023 påbörjades arbetet med att ta fram en ny förvaltningsorganisation. Syftet var ökad effektivitet, transparens och samarbete inom förvaltningen. En tydlig målsättning om att skapa en förvaltning formulerades tidigt i arbetet. Deltagare i förändringsarbetet har varit medarbetare inom ekonomiavdelningen, HR-avdelningen, kansliavdelningen och kommundirektörens stab. Medarbetare från sektorernas staber samt kommunens samtliga chefer har också deltagit i arbetet.

Justerare

.....

.....



KSAU § 59

KS-KcS.2024.18

En styrgrupp tillsattes med syfte att hålla samman arbetet. Gruppen bestod av Kristina Lohman, Sven Stengard och Carina Magnusson. För att skapa ökad delaktighet och transparens i arbetet utsågs sex samtalsledare från kommunhuset Strömsvik som fick i uppdrag att leda samtal i grupper.

Följande möten har genomförts i arbetet:

- Fem möten med samtalsledarna tillsammans med styrgruppen.
- Fyra möten (ett mellanmöte i gruppen) med alla medarbetare i Strömsvik.
- Tre möten i chefsgruppen.

Förändringsarbetet har varit organiserat i tre faser.

Fas 1: Kulturanalys och samtal i grupper, från november 2023 till februari 2024.

Under denna fas genomfördes SWOT-analyser i samtliga grupper. En SWOT-analys i detta sammanhang innebar att tillsammans i grupp ta fram organisationens styrkor, svagheter, hot och möjligheter. Detta gav en nulägesbeskrivning av den upplevda organisationskulturen.

En sammanfattande bild av SWOT analyserna:

Styrkor: Liten organisation, korta beslutsvägar, kompetensen, vilja, bra kollegor, bra chefer, prestigelöshet, inkluderande kultur, vi-känsla och att många trivs.

Svagheter: Avsaknad av vision och riktning, anorektisk organisation, oklara roller och uppdrag, stuprörstänk, politiker går i detaljer, styrningen, "så här har vi alltid gjort", digitaliseringen, kortsiktighet och "det stora hjärtat".

Hot: Färre medborgare, de ekonomiska förutsättningarna, svag tillit och bristande respekt, utredningskrav från politiken, minskad kompetensförsörjning, sociala medier, synen på att arbeta och bo i kommunen och svag stolthet.

Möjligheter: Utveckla varumärket Valdemarsviks kommun, förbättra våra svagheter, många fritidsboenden, tillväxt bland företagen, kompetensutveckling, tydligare roller och uppdrag, mer samverkan mellan verksamheterna, att politiken tar strukturella beslut och utvecklat ledarskap- mer struktur.



KSAU § 59

KS-KcS.2024.18

Överlag är många medarbetare positivt inställda till kommunen som organisation. Det finns en "vi-känsla" och bra stämning men tydligast framkommer att organisationen saknar struktur, tydliga roller och uppdrag samt att arbetet sker i "struprör". Mer struktur och samarbete efterfrågas och ett långsiktigt arbete som i förlängningen gynnar både kommunen som arbetsgivare, tillväxten generellt och en ökad servicenivå gentemot medborgare och besökare i Valdemarsviks kommun. Cheferna efterfrågade specifikt att det saknas en riktning och vision i Valdemarsviks kommun. Detta blir extra tydligt då det samtidigt pågår stora ekonomiska anpassningar i alla kommunala verksamheter.

I slutet på fas ett presenterades ett utkast på ny förvaltningsorganisation för samtliga medarbetare i Strömsvik och för chefsgruppen. Syftet var att reflektera över förslagets styrkor och utmaningar.

Utifrån det underlag som presenterades blev det tydligt att organisationen behövde förstärkas med en kanslichef med ett tydligt uppdrag att samordna, effektivisera och kvalitetssäkra hela berednings- och ärendehanteringsprocessen på kansliet. Tillsättande av en samhällsbyggnadschef vakansprövades redan under hösten 2023. I beslutet, KS-SA.2023.117 beskriver förvaltningen behovet;

Det sammanhållande arbetet med alla frågor inom samhällsbyggnadsområdet har i dag en svag styrning och ledning. Flera frågor blir icke hanterade eller tar lång tid för verkställighet. Kommunen står inför stora ekonomiska utmaningar med ökad effektivitet, strukturella förändringar men också behov av mer positiv tillväxt. En ny samhällsbyggnadschef blir viktig i den transformationen.

I mitten på mars 2024 fanns dessa två helt nya chefsuppdrag på plats.

Fas två (2). Fila på organisationsförslaget, från mars till april 2024.

Under fas två arbetade avdelningarna fram sina olika uppdrag. Under arbetets gång blev det tydligt att uppdraget som chef och ledare behövde uppdateras och tydliggöras. Kommunstyrelsen har

Justerare

.....

.....



KSAU § 59

KS-KcS.2024.18

sedan 2020 en antagen riktlinje för uppdraget som Chef och Ledare i Valdemarsviks kommun. Styrgruppen har redigerat och uppdaterat den riktlinjen för att ligga i samklang med dels organisationsförändringen, dels den utbildningsinsats som pågår för kommunen samtliga chefer.

Den reviderade riktlinjen hanteras i särskilt ärende.

Kommunledningsgruppen arbetade också med förslaget till ny organisation.

Fas 3: Sy ihop allt på helheten, från maj till sep 24

Under fas tre arbetade kommunledningsgruppen och styrgruppen med att sammanställa förslaget på ny organisation. Möten skedde också i Strömsvik och på chefsmöten kopplat mot hela förslaget till nya organisation och med avdelningarnas olika uppdrag.

Delaktigheten och engagemanget från medarbetare och chefer har under hela förändringsarbetet upplevts som mycket god.

Under arbetet har också, för både kommunen och för förvaltningen som organisation, viktiga utvecklingsområden blivit tydligare. Dessa utvecklingsområden behöver hanteras i det fortsatta förändrings- och utvecklingsarbetet.

Följande utvecklingsområden har identifierats:

- *Tydliggöra organisationen för att öka tilliten*
 - Tydligare roller och uppdrag*
 - Utveckla de interna arbetssätten mot mer samverkan*
 - Utveckla målstyrningen*
- *Fira framgångar*
- *Utveckla kommunens arbete med digitalisering*
- *Utveckla och stärka kommunikationen både internt men också externt*
- *Satsa på långsiktig kompetensutveckling som går i linje med våra mål och visioner*
- *Arbeta aktivt med att stärka kommunens varumärke*

Den 12 juni MBL-förhandlas den nya organisationen i Cesam (centralsamverkan) och den 19 juni genomfördes en riks- och konsekvensanalys. Arbetsgivaren och de fackliga parterna var eniga i förhandlingen.

Justerare

.....

.....



KSAU § 59

KS-KcS.2024.18

Ny förvaltningsorganisation.

Förslaget till ny förvaltningsorganisation bygger på dels den ovan beskrivna arbetet med att ta fram en ny organisation men också genomlysningarna av ekonomistyrningen, KS § 83/24 och genomlysningen av arena arbetsmarknad KS § 208/23. Syftet har under hela förändringsarbetet varit att beakta helheten men också att få delarna att hänga ihop utifrån hela organisationens utmaningar och styrkor.

Den nya organisationen har tre tydliga principer.

Den första bärande principen är att avdelningarnas roll och uppdrag är att stödja cheferna och deras verksamheter och att vara normerande i organisationen i till exempel ekonomistyrningen, HR-arbetet eller ärendeberegningsprocesser. Dessa avdelningar har nya fastställda och kommunicerade uppdrag. Samlingsnamnet för dessa avdelningar är, kommunledningskontoret.

Den andra bärande principen är att tydliggöra chefers ansvar och ägandeskap över personal-, ekonomi-, verksamhet och arbetsmiljöarbetet. Detta tydliggörs i förslaget till nya riktlinjer för chef och ledare i Valdemarsviks kommun.

Det tredje principen är att forma en organisation där kommunens olika verksamhetsområden/frågor hänger bättre samman och där styrning och ledningen över olika enheter blir tydligare. SWOT-analysen visar att nuvarande sektorer blir "stuprör" i organisationen. Samarbetskulturen och det tvärsektoriella arbetet behöver därför fortsätta att utvecklas.

Syftet med att flytta olika enheter och verksamheter inom organisationen är att dels att vissa enheter mer logiskt hänger bättre samman, dels att de kan skapa synergier som i dag inte finns. Till exempel arbetsmarknadsenhetens koppling till stöd och omsorgs verksamhetsområde. I den nya förvaltningsorganisationen finns också ett nytt tydligt verksamhetsområde, samhällsbyggnad. Nuvarande sektor/verksamhet har tidigare varit organiserad direkt under kommundirektören. Kansliavdelningen blir också en mer sammanhållen avdelning med egen chef och en tydlig koppling mot både politik och medborgare genom bland annat service som telefoni men också lokalbokningar och föreningsstöd.

Justerare

.....

.....



KSAU § 59

KS-KcS.2024.18

Förändringar har också skett inom sektorernas staber. Där pågår det förändringar både av tjänsternas omfattning och innehåll. Dessa förändringar kan kopplas både till arbetet med ny förvaltningsorganisation och till det ekonomiska effektiviseringsarbetet som pågår. Dessa staber byter också namn i denna organisationsförändring till verksamhetsstöd. Vilket bättre matchar deras uppdrag; att vara stöd till verksamhetschefen och till verksamheterna.

Syftet med hela organisationsförändringen är att skapa en effektivare organisation för ökad transparens och för ökat samarbete. En organisation som matchar de utmaningar som Valdemarsviks kommunen har och står inför. Den samlade bilden från både medarbetare i Strömsvik och från kommunens chefer visar att den nya organisationen har förutsättningar att matcha dessa utmaningar.

Arbetet med att förändra och utveckla organisationskulturen, det vill säga arbetsprocesser och samarbetskulturen är bara i sin linda. Förändrings- och förbättringsarbetet med den nya förvaltningsorganisationen behöver hitta nya former framöver för att säkra dess kvalitet, långsiktighet och förnybarhet.

I arbetet har det också identifierats att två nya uppdrag, kompetenser, saknas helt i organisationen; utredare samt digitaliseringsstrateg. Behovet av dessa kompetenser är stort då förväntningar finns både från de politiska uppdragsgivarna och från omvärldens krav på utveckling i till exempel digitaliseringen av offentlig verksamhet och i välfärden.

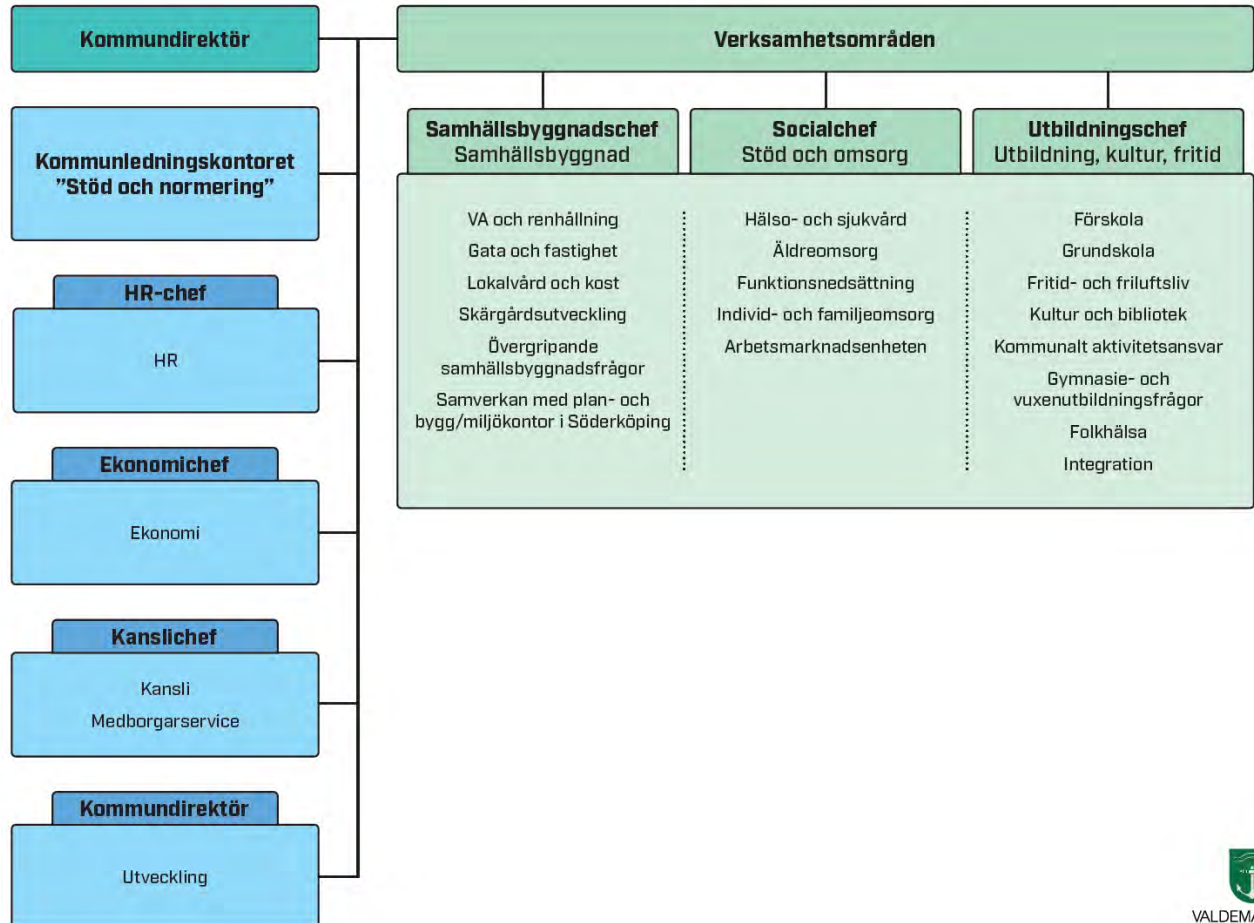
Justerare

.....

.....

KSAU § 59

KS-KcS.2024.18



Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningen har till kommunstyrelsen, KS-SA.2024.67, redovisat vilka besparingar ny förvaltningsorganisation medfört, ca 2,5 mkr per helår. Även tidigare besparingar har redovisat i åtgärdsplaner, ca 1,3 mkr per helår. Sammantaget innebär detta besparingar/anpassningar på ca 3,8 mkr på helår utifrån nuvarande organisation.

Som tidigare har beskrivits så har genomlysningen av förvaltningsorganisation identifierat att det saknas två viktiga kompetenser, utredare och digitaliseringsstrateg. Förvaltningens bedömning är att dessa uppdrag behöver tillsättas skyndsamt då de

Justerare

.....

.....



KSAU § 59

KS-KcS.2024.18

är viktiga kompetenser för att förvaltningen ska ges rätt förutsättningar att reda ut dess komplexa uppdrag. Kostnaden för dessa tjänster är ca 1,3 mkr per helår.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor kommundirektör och stab 2024-06-24

MBL-protokoll Cesam 12 juni

Underlag ny organisation, bildspel

Beslut om ordinarie kommundirektör

Beslut om tillfälligt förordnad kommundirektör

Beslutet skickas till

Kommundirektören

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Kristina Lohman
Kommundirektör
Tel: 0123-191 00
E-post: kristina.lohman@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Översyn av förvaltningsorganisationen

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsen godkänner organisationsförändringen att gälla från och med 3 september 2024.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen fattade beslut 3 september 2023, KS § 149/23, att tillsätta Kristina Lohman som tillförordnad kommundirektör från den 1 oktober 2023. Den tillförordnade kommundirektören fick i uppdrag att se över förvaltningsorganisationen i syfte att hitta fler samordningsvinster och effektiviseringar.

Kommunstyrelsen fattade beslut om att utse Kristina Lohman till ordinarie kommundirektör vid kommunstyrelsens sammanträde 18 mars 2024, KS § 36/24. Vid sammanträdet 18 mars fattade kommunstyrelsen även beslut om kommundirektörens instruktion.

Instruktionen har sin grund i 7 kap kommunallagen och i instruktionen fastslås följande kring kommundirektörens mandat gällande beslut om ny förvaltningsorganisation;

Kommundirektören beslutar om organiseringen av förvaltningsorganisationen. Större och/eller principiella organisationsförändringar ska dock godkännas av kommunstyrelsen.

Genomförande av organisationsförändringen

I november 2023 påbörjades arbetet med att ta fram en ny förvaltningsorganisation. Syftet var ökad effektivitet, transparens och samarbete inom förvaltningen. En tydlig målsättning om att skapa en förvaltning formulerades tidigt i arbetet. Deltagare i förändringsarbetet har varit medarbetare inom ekonomiavdelningen, HR-avdelningen, kansliavdelningen och kommundirektörens stab. Medarbetare från sektorernas staber samt kommunens samtliga chefer har också deltagit i arbetet.

En styrgrupp tillsattes med syfte att hålla samman arbetet. Gruppen bestod av Kristina Lohman, Sven Stengard och Carina Magnusson. För att skapa ökad delaktighet och transparens i arbetet utsågs sex samtalsledare från kommunhuset Strömsvik som fick i uppdrag att leda samtal i grupper.

Följande möten har genomförts i arbetet:

- Fem möten med samtalsledarna tillsammans med styrgruppen.
- Fyra möten (ett mellanmöte i gruppen) med alla medarbetare i Strömsvik.
- Tre möten i chefsgruppen.

Förändringsarbetet har varit organiserat i tre faser.

Fas 1: Kulturanalys och samtal i grupper, från november 2023 till februari 2024.

Under denna fas genomfördes SWOT-analyser i samtliga grupper. En SWOT-analys i detta sammanhang innebar att tillsammans i grupp ta fram organisationens styrkor, svagheter, hot och möjligheter. Detta gav en nulägesbeskrivning av den upplevda organisationskulturen.

En sammanfattande bild av SWOT analyserna:

Styrkor: Liten organisation, korta beslutsvägar, kompetensen, vilja, bra kollegor, bra chefer, prestigelöshet, inkluderande kultur, vi-känsla och att många trivs.

Svagheter: Avsaknad av vision och riktning, anorektisk organisation, oklara roller och uppdrag, stuprörstänk, politiker går i detaljer, styrningen, "så här har vi alltid gjort", digitaliseringen, kortsiktighet och "det stora hjärtat".

Hot: Färre medborgare, de ekonomiska förutsättningarna, svag tillit och bristande respekt, utredningskrav från politiken, minskad kompetensförsörjning, sociala medier, synen på att arbeta och bo i kommunen och svag stolthet.

Möjligheter: Utveckla varumärket Valdemarsviks kommun, förbättra våra svagheter, många fritidsboenden, tillväxt bland företagen, kompetensutveckling, tydligare roller och uppdrag, mer samverkan mellan verksamheterna, att politiken tar strukturella beslut och utvecklat ledarskap- mer struktur.

Överlag är många medarbetare positivt inställda till kommunen som organisation. Det finns en "vi-känsla" och bra stämning men tydligast framkommer att organisationen saknar struktur, tydliga roller och uppdrag samt att arbetet sker i "struprör". Mer struktur och samarbete efterfrågas och ett långsiktigt arbete som i förlängningen gynnar både kommunen som arbetsgivare, tillväxten generellt och en ökad servicenivå gentemot medborgare och besökare i Valdemarsviks kommun. Cheferna efterfrågade specifikt att det

saknas en riktning och vision i Valdemarsviks kommun. Detta blir extra tydligt då det samtidigt pågår stora ekonomiska anpassningar i alla kommunala verksamheter.

I slutet på fas ett presenterades ett utkast på ny förvaltningsorganisation för samtliga medarbetare i Strömsvik och för chefsgruppen. Syftet var att reflektera över förslagets styrkor och utmaningar.

Utifrån det underlag som presenterades blev det tydligt att organisationen behövde förstärkas med en kanslichef med ett tydligt uppdrag att samordna, effektivisera och kvalitetssäkra hela berednings- och ärendehanteringsprocessen på kansliet. Tillsättande av en samhällsbyggnadschef vakansprövades redan under hösten 2023. I beslutet, KS-SA.2023.117 beskriver förvaltningen behovet;

Det sammanhållande arbetet med alla frågor inom samhällsbyggnadsområdet har i dag en svag styrning och ledning. Flera frågor blir icke hanterade eller tar lång tid för verkställighet. Kommunen står inför stora ekonomiska utmaningar med ökad effektivitet, strukturella förändringar men också behov av mer positiv tillväxt. En ny samhällsbyggnadschef blir viktig i den transformationen.

I mitten på mars 2024 fanns dessa två helt nya chefsuppdrag på plats.

Fas två (2). Fila på organisationsförslaget, från mars till april 2024.

Under fas två arbetade avdelningarna fram sina olika uppdrag. Under arbetets gång blev det tydligt att uppdraget som chef och ledare behövde uppdateras och tydliggöras. Kommunstyrelsen har sedan 2020 en antagen riktlinje för uppdraget som Chef och Ledare i Valdemarsviks kommun. Styrgruppen har redigerat och uppdaterat den riktlinjen för att ligga i samklang med dels organisationsförändringen, dels den utbildningsinsats som pågår för kommunen samtliga chefer. Den reviderade riktlinjen hanteras i särskilt ärende.

Kommunledningsgruppen arbetade också med förslaget till ny organisation.

Fas 3: Sy ihop allt på helheten, från maj till sep 24

Under fas tre arbetade kommunledningsgruppen och styrgruppen med att sammanställa förslaget på ny organisation. Möten skedde också i Strömsvik och på chefsmöten kopplat mot hela förslaget till nya organisation och med avdelningarnas olika uppdrag.

Delaktigheten och engagemanget från medarbetare och chefer har under hela förändringsarbetet upplevts som mycket god. Under arbetet har också, för både kommunen och för förvaltningen som organisation, viktiga utvecklingsområden blivit tydligare. Dessa utvecklingsområden behöver hanteras i det fortsatta förändrings- och utvecklingsarbetet.

Följande utvecklingsområden har identifierats:

- *Tydliggöra organisationen för att öka tilliten*
 - Tydligare roller och uppdrag*
 - Utveckla de interna arbetssätten mot mer samverkan*
 - Utveckla målstyrningen*
- *Fira framgångar*
- *Utveckla kommunens arbete med digitalisering*
- *Utveckla och stärka kommunikationen både internt men också externt*
- *Satsa på långsiktig kompetensutveckling som går i linje med våra mål och visioner*
- *Arbeta aktivt med att stärka kommunens varumärke*

Den 12 juni MBL-förhandlas den nya organisationen i Cesam (centralsamverkan) och den 19 juni genomfördes en riks- och konsekvensanalys. Arbetsgivaren och de fackliga parterna var eniga i förhandlingen.

Ny förvaltningsorganisation.

Förslaget till ny förvaltningsorganisation bygger på dels den ovan beskrivna arbetet med att ta fram en ny organisation men också genomlysningarna av ekonomistyrningen, KS § 83/24 och genomlysningen av arena arbetsmarknad KS § 208/23. Syftet har under hela förändringsarbetet varit att beakta helheten men också att få delarna att hänga ihop utifrån hela organisationens utmaningar och styrkor.

Den nya organisationen har tre tydliga principer.

Den första bärande principen är att avdelningarnas roll och uppdrag är att stödja cheferna och deras verksamheter och att vara normerande i organisationen i till exempel ekonomistyrningen, HR-arbetet eller ärendeberedningsprocesser. Dessa avdelningar har nya fastställda och kommunicerade uppdrag. Samlingsnamnet för dessa avdelningar är, kommunledningskontoret.

Den andra bärande principen är att tydliggöra chefers ansvar och ägandeskap över personal-, ekonomi-, verksamhet och arbetsmiljöarbetet. Detta tydliggörs i förslaget till nya riktlinjer för chef och ledare i Valdemarsviks kommun.

Det tredje principen är att forma en organisation där kommunens olika verksamhetsområden/frågor hänger bättre samman och där styrning och ledningen över olika enheter blir tydligare. SWOT-analysen visar att nuvarande sektorer blir "stuprör" i organisationen. Samarbetskulturen och det tvärssektoriella arbetet behöver därför fortsätta att utvecklas.

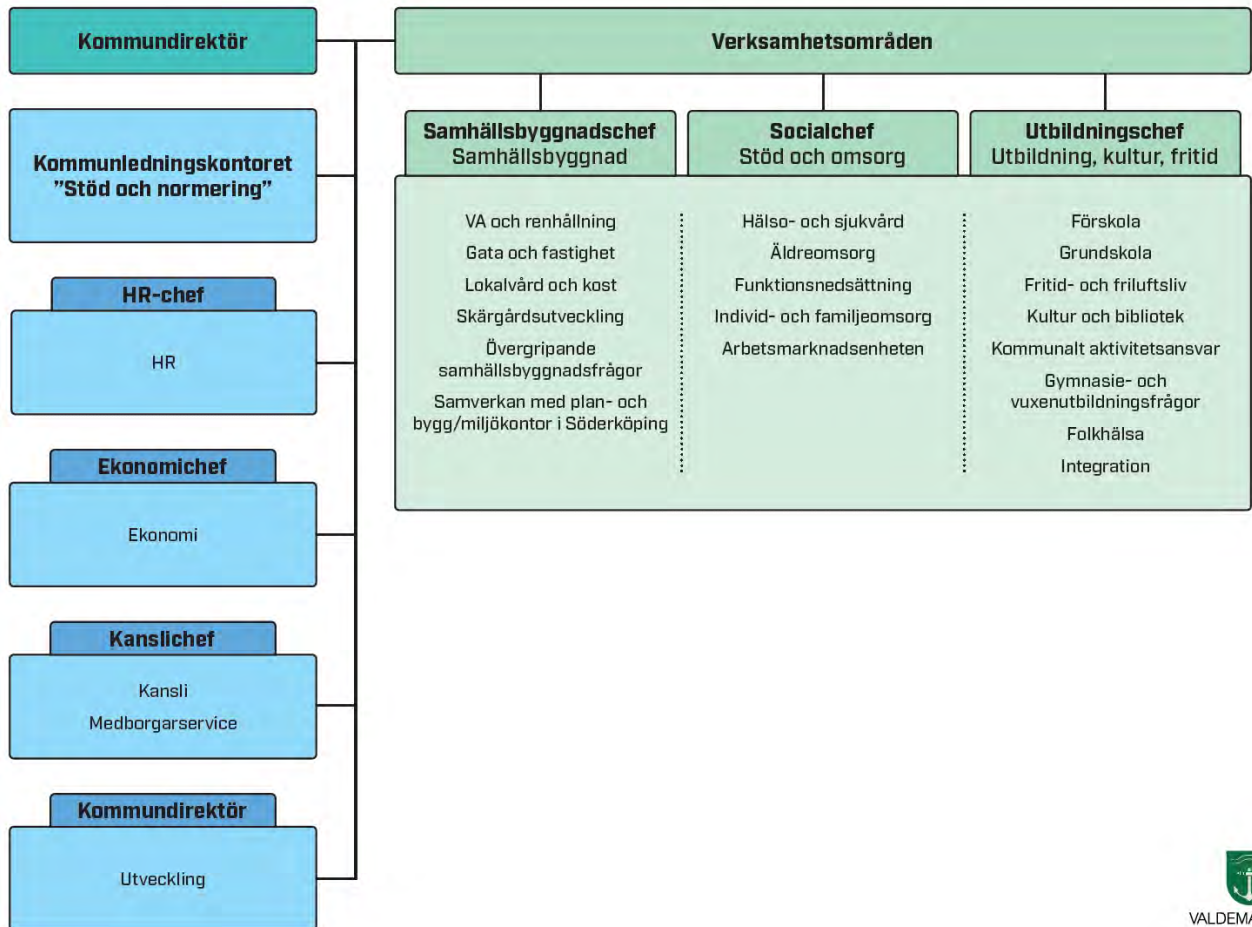
Syftet med att flytta olika enheter och verksamheter inom organisationen är att dels att vissa enheter mer logiskt hänger bättre samman, dels att de kan skapa synergier som i dag inte finns. Till exempel arbetsmarknadsenhetens koppling till stöd och omsorgs verksamhetsområde. I den nya förvaltningsorganisationen finns också ett nytt tydligt verksamhetsområde, samhällsbyggnad. Nuvarande sektor/verksamhet har tidigare varit organiserad direkt under kommundirektören. Kansliavdelningen blir också en mer sammanhållen avdelning med egen chef och en tydlig koppling mot både politik och medborgare genom bland annat service som telefoni men också lokalbokningar och föreningsstöd.

Förändringar har också skett inom sektorernas staber. Där pågår det förändringar både av tjänsternas omfattning och innehåll. Dessa förändringar kan kopplas både till arbetet med ny förvaltningsorganisation och till det ekonomiska effektiviseringsarbetet som pågår. Dessa staber byter också namn i denna organisationsförändring till verksamhetsstöd. Vilket bättre matchar deras uppdrag; att vara stöd till verksamhetschefen och till verksamheterna.

Syftet med hela organisationsförändringen är att skapa en effektivare organisation för ökad transparens och för ökat samarbete. En organisation som matchar de utmaningar som Valdemarsviks kommunen har och står inför. Den samlade bilden från både medarbetare i Strömsvik och från kommunens chefer visar att den nya organisationen har förutsättningar att matcha dessa utmaningar.

Arbetet med att förändra och utveckla organisationskulturen, det vill säga arbetsprocesser och samarbetskulturen är bara i sin linda. Förändrings- och förbättringsarbetet med den nya förvaltningsorganisationen behöver hitta nya former framöver för att säkra dess kvalitet, långsiktighet och förnybarhet.

I arbetet har det också identifierats att två nya uppdrag, kompetenser, saknas helt i organisationen; utredare samt digitaliseringsstrateg. Behovet av dessa kompetenser är stort då förväntningar finns både från de politiska uppdragsgivarna och från omvärldens krav på utveckling i till exempel digitaliseringen av offentlig verksamhet och i välfärden.



Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningen har till kommunstyrelsen, KS-SA.2024.67, redovisat vilka besparingar ny förvaltningsorganisation medfört, ca 2,5 mkr per helår. Även tidigare besparingar har redovisat i åtgärdsplaner, ca 1,3 mkr per helår. Sammantaget innebär detta besparingar/anpassningar på ca 3,8 mkr på helår utifrån nuvarande organisation.

Som tidigare har beskrivits så har genomlysningen av förvaltningsorganisation identifierat att det saknas två viktiga kompetenser, utredare och digitaliseringsstrateg. Förvaltningens bedömning är att dessa uppdrag behöver tillsättas skyndsamt då de är viktiga kompetenser för att förvaltningen ska ges rätt förutsättningar att reda ut dess komplexa uppdrag. Kostnaden för dessa tjänster är ca 1,3 mkr per helår.

Beslutsunderlag

MBL-protokoll Cesam 12 juni
Underlag ny organisation, bildspel



Beslut om ordinarie kommundirektör
Beslut om tillfälligt förordnad kommundirektör

Beslutet skickas till

Kommundirektören
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör



Protokoll Cesam

Tid och plats: 2024-06-12 kl.10.00-12.00 i Skutan

Närvarande för arbetsgivaren

Kristina Lohman, kommundirektör, ordförande för möte
Carina Magnusson, HR-chef
Ewa Krigsman, HR-konsult, sekreterare för mötet

Närvarande för arbetstagarorganisationerna

Suss Asklöf, Sveriges Lärare
Åsa Jansson, Sveriges Lärare
Nhela Ali, Vision
Helene Hallberg, huvudskyddsombud Vision
Teresia Karlsson, Kommunal
Maria Gustafsson, Vårdförbundet

Justerare:

Helene Hallberg, Vision

§ 1 Mötets öppnande

Ordförande hälsar välkommen till dagens möte.

§ 2 Föregående protokoll

Kommer att justeras och läggs ut på intranätet.

§3 Arbetsmiljöfrågor

- KIA händelser: 20 händelser är rapporterade, 4 riskobservation, 11 tillbud, 2 olycksfall, 1 färdolycksfall samt 2 kränkningar.
- HR-chefen informerade om en workshop för chefer gällande förebyggande arbete mot kränkningar som ska genomföras i november. Företagshälsovården håller i den.
- HR-chefen informerade om ett förslag om att ta bort frågan kring kränkningar på årets HME. Anledningen är att svaren är svåra att hantera samt att vi rapporterar och mäter kränkningarna i KIA idag. Arbetstagarorganisationerna hade inget att erinra.
- Sjukfrånvaro: Den totala sjukfrånvaron av all arbetad tid för maj var 6,65% och för perioden jan-maj var den 6,95%.

§ 4 Organisationsfrågor

- **MBL § 11:** Arbetsgivarens förslag till ny förvaltningsorganisation.

Kommundirektören gick igenom förslaget om ny förvaltningsorganisation.
(Underlaget som mejlats ut inför mötet).

JPK



Tillägg till organisationsförslaget: Folkhälsofrågorna ska läggas till och tillhöra verksamhetsområdet för utbildning, samt kris-och beredskapsfrågorna ska läggas till och tillhöra utvecklingsavdelningen.

Kommundirektören visade återkopplingen från chefer och medarbetare på Strömsvik gällande den nya förvaltningsorganisationen, samt tjänsteskrivelsen som ska skickas till politiken. (Mejlas ut efter mötet.)

Risk-och konsekvensanalys ska göras den 19/6.

Arbetstagarorganisationerna hade inga synpunkter att lämna på förslaget.
MBL § 11 är härmed genomförd i enighet med arbetstagarorganisationerna.

§ 5 Övriga frågor

- Återkoppling på förändrat förslag till personalförmåner
Arbetstagarorganisationerna har skickat sina skriftliga synpunkter till kommundirektören som vidarebefordrar det till politiken.

§ 9 Nästa möte

Onsdag 21/8 kl.10-12 Skutan Strömsvik

§ 10 Mötets avslut

Mötet förklaras härmed avslutat.

För Valdemarsviks kommun




Kristina Lohman
Kommundirektör

Sekreterare



Ewa Krigsman
HR-konsult

Justeras



Helene Hallberg
Vision



Ny förvaltningsorganisation

Syfte:

Att ta fram förslag på ny förvaltningsorganisation;

-Ökad effektivitet, transparens och samarbete

Tydliga målsättningen:

-En förvaltning





Processen

Fas 1: Analys och samtal. Nov 2023 till februari 2024

- 5 möten med samtalsledarna
 - 3 möten i Strömsvik (ett mellanmöte i gruppen)
 - 2 möten i chefsgruppen
- Beslut SBC o kanslichef

Styrgrupp:

Kristina, Carina och Sven

Fas 2: Fila på organisationsförslaget. Mars till april 2024

Avdelningarnas och chefernas uppdrag.
Kommunledningsgruppen arbetar med förslaget.



Processen

Fas 3: Sy ihop allt på helheten. Maj till sep 24

Göra klart helheten med alla verksamheter och enskilda uppdrag.
Kommunicera och samtala i respektive avdelning/verksamhet

Information och dialog 23 maj på chefsmöte

Information och dialog 4 juni Strömsvik

Riskbedöma helheten.

Facklig samverkan 12 juni och 19 juni 2024.

Information i KS 2 sep.

Ny organisation träder i kraft 3 september



SWOT analys-sammanfattning (genomfördes nov 23-jan 24)

Styrkor: Liten organisation, korta beslutsvägar, kompetensen, vilja, bra kollegor, bra chefer, prestigelöshet. Inkluderande kultur. Vi-känsla. Många trivs.

Svagheter: Avsaknad av vision och riktning, anorektisk organisation, oklara roller och uppdrag, stuprörstänk, politiker i detaljer, styrningen, ”så här har vi alltid gjort”, digitaliseringen. Kortsiktighet. ”Det stora hjärtat”

Hot: Färre medborgare, ekonomiska förutsättningarna, svag tillit och bristande respekt, utredningskrav från politiken, minskad kompetensförsörjning, sociala media, synen på att arbeta och bo i kommunen. Svag stolthet.

Möjligheter: Utveckla varumärket V-vik, förbättra våra svagheter, många fritidsboenden, tillväxt bland företagen, kompetensutveckling. Tydligare roller och uppdrag. Mer samverkan mellan verksamheterna. Politiken tar strukturella beslut. Nytt ledarskap-mer struktur.

Utvecklingsområden inom förvaltningen

-Tydliggöra organisationen för att öka tilliten

Tydligare roller och uppdrag

Utveckla de interna arbetssätten mot mer samverkan

Utveckla målstyrningen

Fira framgångar

- Utveckla kommunens arbete med digitalisering

- Utveckla och stärka kommunikationen både internt men också externt

- Satsa på långsiktig kompetensutveckling som går i linje med våra mål och visioner

- Arbeta aktivt med att stärka kommunens varumärke

Förslag till Ny organisation





Kommunledningskontoret-roller

HR: 1 HR-chef, 1 HR-konsult, 1 administrativ handläggare (chefstöd). 2 Bemanningen. **5 personer.** Samverkan med Finspång lönekontor.

Ekonomi: 1 Ekonomichef, 4 verksamhetsekonomer, 1 upphandlare 1 Ekonomiassistent. Avgiftshandläggare (ev annan placering) **7-8 personer. Rekrytering pågår ekonom**

Kansli: 1 Kanslichef, 1 kommunsekreterare, 1 Samordnare, 1 Administrativ handläggare, 1 telefonist. **5 personer. Samverkan med Söderköping Överförmyndare.**

Utveckling: 1 Näringsliv, 1 Kommunikatör, 1 Digitalisering. 1 Kris- och beredskap. **2 personer.** *Nyrekrytering 2 personer digitalisering och kris/beredskap.* **Samverkan med Söderköping IT-frågor**



Nya verksamhetsområden

Stöd och Omsorg: Hälsa- och sjukvård, Äldreomsorg, Funktionsnedsättning. Individ och familjeomsorg. Arbetsmarknad.

Utbildning: Förskola. Grundskola, Fritid och friluftsliv. Kultur och Bibliotek. Kommunalt aktivitetsansvar. Gymnasie- och vuxenutbildningsfrågor. Integration.

Samhällsbyggnad: VA och renhållning, Gata och Fastighet, Lokalvård och Kost, Skärgårdsutveckling. Övergripande samhällsbyggnadsfrågor.
Samverkan med plan- och bygg/miljökontoret i Söderköping.



HR-avdelningen

HR arbetar med och skapar samt driver strategier för att bidra till kommunens mål för att bli en god arbetsgivare.

Avdelningen arbetar strategiskt, taktiskt och operativt med stöd till ledning och organisation. Håller policys aktuella och moderna samt att de hålls levande i organisationen.

Avdelningen ska vara drivande i HR-relaterade frågor för att ge en god arbetsgivarpolitik samt ska säkerställa en rättslig grund i HR-processerna.

HR arbetar med hela anställningens livscykel från att attrahera på arbetsmarknaden, till goda anställningsvillkor samt att kunna ge förutsättningar till ett bra avslut vid avgångar från anställningen.

HR- avdelningen, bemanningsenheten

Genom enhetlig hantering av vikarier ska Valdemarsviks kommun uppfattas som en attraktiv arbetsgivare.

Enheten tillförsäkrar verksamheternas behov av tillgång till vikarier med rätt kompetens samt säkerställer goda anställningsvillkor och förhållanden för vikarier.

Bemanningsenheten ska snabbt, enkelt och effektivt, få vikarier på plats och göra det på ett kvalitetssäkert sätt.



Ekonomiavdelningen

Ekonomiavdelningen arbetar, skapar och driver strategier för att bidra till kommunens mål för god ekonomisk hushållning. Därtill svarar avdelningen för kommunens ekonomistyrningsprocesser och stöd till chefer och ledningen.

Finansförvaltningen och de övergripande upphandlingsfrågorna hanteras även dem av avdelningen.

Avdelningen arbetar strategiskt, taktiskt och operativt med stöd till ledning och organisation. Håller policys aktuella och moderna samt att de hålls levande i organisationen.

Avdelningen ska vara drivande i Ekonomi-relaterade frågor för att ge en god ekonomistyrning samt att säkerställa en hög kvalitet i det politiska beslutsunderlaget.

Ekonomiavdelningen arbetar med hela årscykeln från budget vida uppföljningar till årsredovisning. Detta i båda sina roller som stödjande och normerande. Därtill ansvarar avdelningen för kommunens finansförvaltning och upphandlingsverksamhet.



Kansliavdelningen

Avdelningen arbetar för att vara ett strategiskt och operativt stöd till medborgare, förvaltning och politik. Stödet präglas genom ett professionellt bemötande mot alla som kansliet stödjer i vardagen.

Inom avdelningen finns två verksamhetsgrenar; ärendeberedning och medborgarservice

Kansliavdelningen- Ärendeberedning

Ärendeberedningen arbetar med ärendehantering internt och till politiska instanser, diariesföring, posthantering, kommunens arkiv, förtroendemannaregister, genomförandet av allmänna val, chefsstöd samt diverse utredningsuppdrag.

Inom ärendeberedning finns också kommunens kontakt gällande dataskyddsfrågor samt för överförmyndarkontoret.



Kansliavdelningen- Medborgarservice

Medborgarservice arbetar med att vara ett stöd till medborgarna samt internt mot förvaltningen.

Externt sker detta genom att hänvisa medborgare till rätt handläggare och besvara frågor via kommunens växel och reception. Besvara och fördela inkommande mail från kommunmailen samt bokning av idrottsanläggningar.

Handläggning sker inom färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts, vigslar och föreningsstöd. Vi bistår Söderköpings kommun med "overflow"-samtal och utför växeltjänst åt RTÖG.

Internt sker detta genom administrativa uppgifter som nyckelbehörigheter, kontorsmaterial samt bokningar av lokaler och bilar.

På medborgarservice ligger även systemansvar för kommunens växelsystem.



Utvecklingsavdelningen

Strategiskt och operativt utvecklingsansvar för kommunens:

- Kommunikation
- Platsutveckling
- Varumärke
- Näringsliv och turism
- Digitalisering och IT
- Säkerhet- och beredskap

Avdelningen ger stöd och samverkar med

- Kommunens chefer
- Politiska uppdragsgivarna
- Kommundirektör och Kommunledningsgruppen

Förändringar Arena Arbetsmarknad

Enheten Arbetsmarknad- flyttar till Stöd och Omsorg

Flyttar över: Tre arbetsledare och en fordonsansvarig

Tjänster/roller som tas bort

Omgång 2:

- Chefs rekryteringen avbryts
- Praktksamordnare
- Språkstödjare
- Integrationshandläggare

Omgång 1: Tidigare togs 1 arbetsledare och 1 administrativ handläggare bort.



Förändringar Arena Arbetsmarknad

Enheterna upphör. Uppdragen vuxenutbildning/gymnasiet/ KAA/ integration/simhallen flyttas till Verksamhetsstöd (fd staben) på BUAK. Placering inte klart ännu.

Tjänster/ roller som flyttas:

- Utbildningssamordnare
- Integrationssamordnare
- Tidigare Integrationshandläggare går över till administration BUAK. Tas bort efter pensionsavgång sommaren 25.



Övriga förändringar

Roller/tjänster som flyttas:

- Trygghetssamordnare flyttas till BUAK.
- Avgiftshandläggare flyttas ev. (senare i höst)

Tjänst som tas bort:

- Omplacering av avgiftshandläggare till annan tjänst

Förändringar av befattningar

- Pågående arbete tex förändring till Administrativ handläggare



Förankring och politiska beslut

Ny organisation: Information, utskick, till de fackliga den 5 juni.

Förhandling MBL §11 12 juni. Riskbedömningar 19 juni.

KS 17 juni: Information om verksamhetsanpassningar/besparingar:

- Effekterna av ny förvaltningsorganisation-leder till arbetsbrist-tjänster/roller som tas bort finns i underlag för politiska beslut. Se detta bildspel.
- Förslag till nya besparingar/anpassningar presenteras. (omgång 2)
- Presentation av tidigare besparingar kommer också presenteras. (omgång 1)

KS 2 september: Information och beslut ny förvaltningsorganisation

Ny organisation träder i kraft 3 september



Rekryteringar/kompetensväxling

- Säkerhets- och beredskapssamordnare (medel finns från MSB), utvecklingsavdelningen
- Verksamhetsutvecklare Digitalisering, utvecklingsavdelningen

- Behov finns också att tillsätta en utredare, kansliavdelningen



Återkoppling från cheferna (från den 23 maj-24)

Helheten-positivt:

Tydligt och bra med de olika avdelningarnas olika uppdrag. Ökade förväntningar på nya organisationen. Fritidsfrågorna hamnar mer rätt när den hamnar i en verksamhet. Bra att vi får bort stuprören och tänker helhet. Utredare behövs då vi har så många uppdrag. Bra med samhällsbyggnadschef. Bättre med verksamhetsstöd än stab, får en annan betydelse då. Förslaget har tagit hänsyn till det som tagits upp i vårt utvecklingsarbete.

Viktigt med bemötande och vem vi är till för.

Helheten ser bra ut-positivt.

Organisationen är bra. Hur vi sedan arbetar blir ännu viktigare. "Det sitter i människorna inte i organisationen".

Utmaningar:

Flera enheter/verksamheter har tidigare flyttats runt-"vem vill ha dem?". Frågor kan tappas när det "flyttas" runt. Slimmad organisation som kräver mycket av oss. Svårt att ha både bred och djup i en kompetens/roll då vi är så få. Risk att avdelningarna samlas på ett ställe-egen ö i relation till verksamheterna? Få till nya samarbetsformer. Att förändra kulturen- och jobba bort stuprören. Att implementera den nya organisationen och får det att "hända".

Återkoppling från cheferna (från den 23 maj-24)

De olika avdelningarnas uppdrag:

Övergripande: Tydligt med alla stödfunktioner. Önskemål: Avdelningarna behöver prata ihop sig mera. I dag spretar det.

Ekonomi: Varje sektor behöver ha en egen ekonom. Kan ekonomen sitta med verksamheterna? Svåra system i dag. Viktigt att vi följer den beslutade handlingsplanen (PWC). Vi behöver utveckla "ekonomi-dialogerna"- dvs mellan ekonom och verksamhet/chef.

Vi behöver utveckla tilliten-finns en osäkerhet i dag.

HR: Tydligt uppdrag. Bra med "Sunt arbetsliv". Lönesamverkan med Finspång fungerar sisådär. KIA bra. Rutiner kring rekrytering behöver ses över. Identifiera gränsdragningar mellan HR och verksamhet. En väg in till Hr-inte personbundet. Önskemål o ett HR-årshjul.

Kansliet: Finns en viss kunskapsbrist i organisationen kring, diarie, arkiv osv. Kanske behöver tydliggöra kansliets uppdrag mer.

Utveckling: Sårbart med endast två personer nu. De digitala verktygen spretar i dag-behövs samordning. Intranätet, hemsidan och grafisk profil behöver uppdateras och utvecklas. Utbildning och samsyn i kommunikation. Varumärket behöver slipas på-hur betar vi oss på sociala medier tex.



Återkoppling från cheferna (från den 23 maj-24)

Chef och ledare i Valdemarsviks kommun:

Styrka med ett sammanhållet dokument. Bra att utvecklande ledarskap är så tydligt.

Viktigt att detta dokument hänger ihop med de enskilda uppdragen som chef. Behöver levandegöras. Bra vid rekrytering. Och bra vid chefsintroduktion. "Chef med det stora hjärtat"-hur kan vi formulera om vår värdegrund? Bra grunddokument och att vi har våra gemensamma chefsmöten.

Bra med målsättning att inte ha mer än 30 medarbetare.,

Se över det grafiskt.

Återkoppling medarbetare Strömsvik (4 juni 24)

Helheten-styrkor: Logiskt organisation och de förändringar som ska göras är just logiska. Bra med begreppet verksamhetsstöd istället för stab. Tillbaka till det som var tidigare med kommunledningskontor. Tydliga roller och uppdrag. Likande uppgifter inom förvaltningen kan bidra till klarare arbetsbeskrivningar. Organisationen känns enklare att förklara för våra medarbetare utanför Strömsvik men även för kommuninvånarna-kanske kan minska känslan av "vi och dom". Bra att digitaliseringen kommer upp som utvecklingsområde.

Utmaningar: Bra organisation men det är nu jobbet börjar-kulturen. "Barnsjukdomar" kan uppstå när en ny organisation implementeras. Risken finns att man går tillbaka till nya arbetssätt. Lönesamarbetet med Finspång kanske skulle flyttas tillbaka till Valdemarsvik.

Avdelningarna: Ekonomiavdelningen får en mer renodlad roll. Bra med rekrytering av ny ekonom. Bra att chefer har ansvar för ekonomin inte ekonomiavdelningen. Ny inköpsorganisation. Bättre kommunikation från ekonomiavdelningen önskas då det händer mycket kopplat till inköp och avtal. Medborgarservice kanske ska heta växel/reception istället. Bra att Kd-staben byter namn till utvecklingsavdelningen-speglar det de gör. Kommunikatörens uppdrag måste tydliggöras. Vi saknar en utredare.

Övrigt: SWOTEN kändes mer positiv under processen, nu mer negativ ton. Politiska styrningen måste fungera så att verksamheterna inte arbetar på uppdrag av enskilda politiker.

Vi behöver ha avstämningsmöten under hösten för att "justera" i organisationen.



KS § 36

KS-SA.2024.24

Tillsättande av kommundirektör

Kommunstyrelsens beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att utse Kristina Lohman till kommundirektör i Valdemarsviks kommun med särskilt kommundirektörsavtal, då kommundirektörstjänst är en företagsledande befattning och inte omfattas av lag (1982:80).
2. Månadslönen fastställs till 98 500 kr per månad.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Under perioden 2023-10-01 – 2024-03-31 utsågs Kristina Lohman till tillförordnad kommundirektör.

Den tillförordnade kommundirektören fick i uppdrag att fortsätta anpassa verksamheterna utefter de givna ramarna för att uppnå en budget i balans. I uppdraget ingår att se över förvaltningsorganisationen i syfte att hitta fler samordningsvinster och effektiviseringar.

Då tidsperioden för tillförordnade kommundirektören snart är slut är det aktuellt att tillsätta en kommundirektör från och med 2024-03-18.

Beslutet skickas till

Berörd
HR-chef
Akten

Justerare

.....

.....



KS § 149

KS-SA.2023.90

Tillsättande av tillförordnad kommundirektör

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att utse Kristina Lohman till tillförordnad kommundirektör. Tillförordnandet gäller under perioden 2023-10-01–2024-03-31.

Månadslönen för tillförordnandet fastställs till 89 000 kr per månad.

Den tillförordnade kommundirektören uppdras att fortsätta anpassa verksamheterna utefter de givna ramarna för att uppnå en budget i balans. I uppdraget ingår att se över förvaltningsorganisationen i syfte att hitta fler samordningsvinster och effektiviseringar.

Protokollsanteckning

Lars Beckman (S), Nhela Ali (S), Magnus Loftén (S) och Ulla Wallering Fall (S) deltar inte i avgörandet av ärendet och lämnar följande protokollsanteckning:

"Vid tidpunkten där vi socialdemokrater fick information från kommunstyrelsens ordförande innan semestern om att vår nuvarande kommundirektör lämnat in sin uppsägning tog vi för givet att en process omgående startats för att brett söka en ny. Istället fick vi vid ett möte med gruppledarna den 10 augusti information om att man från majoritetens sida inte hade någon ambition att utlysa tjänsten.

Vi har den bestämda uppfattningen att en utlysning av tjänsten som kommundirektör bäst säkerställer att den med de bästa kvalifikationerna för uppdraget också får uppdraget. Om en internsökande får uppdraget blir det även ett kvitto för den personen att man har fått jobbet i konkurrens och visat sig vara den med de bästa kvalifikationerna.

Nu hävdar man från majoritetshåll att tjänsten sträcker sig över en begränsad tid och om det visar sig inte fungera så ska den då komma att utlysas. Det är för oss en bakvänd ordning.

Tjänster på denna absoluta toppnivå bör självklart utlysas för att säkerställa att den bäst kvalificerade fått uppdraget."

Justerare

.....

.....



KS § 149

KS-SA.2023.90

Yrkanden

Per Hollertz (M) yrkar på tillägget att månadslönen för den tillförordnande kommundirektören fastställs till 89 000 kr.

Beslutsordning

Kommunstyrelsen godkänner att förslaget i sin helhet och Per Hollertz (M) tilläggsyrkande ställs under proposition. Efter ställda propositioner finner ordföranden att kommunstyrelsen beslutar enligt båda.

Ärendebeskrivning

Nuvarande kommundirektören Karl Öhlander har lämnat in en uppsägning på egen begäran. Under perioden fram tills en ny kan utses är det aktuellt att tillsätta en tillförordnad kommundirektör.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor Service och Samhällsbyggnad 2023-08-18

Beslutet skickas till

Berörd
HR-chefen
Akten

Justerare

.....

.....



(4)

KS-SA.2024.70

Revidering av reglemente för kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(4)

KS-SA.2024.70

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad
Dennis Gidlund
Kanslichef
Tel: 0123-194 29
E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Revidering av reglemente för kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige fastställer reviderat reglemente för kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

I och med att kommundirektören beslutar om en ny förvaltningsorganisation har en översyn skett av kommunstyrelsens reglemente.

De förändringar som föreslås är markerat med gul överstrykningsfärg i bifogat dokument och framgår enligt nedan;

- § 6, förtydligande att det avser stöd och omsorg, inte bara omsorg.
- § 7, ersätta musikskola med kulturskola.
- § 9, förtydligande att det avser samhällsbyggnad. Ta bort teknik.
- § 10, kommunstyrelsen är krisledningsnämnd enligt reglementet för krisledningsnämnden därför revideras skrivningen här.
- § 12, kommunchef ersätts med kommundirektör. Sektorschefer blir verksamhetschefer och avdelningschefer kommer till. Förtydligande om att kommunstyrelsen fastställer instruktion för kommundirektören.
- § 13, revidering av summa från 2 till 5 miljoner som får hanteras av kommunstyrelsen.
- § 29, revidering av ansvarsområden för att harmonisera med ny förvaltningsorganisation.
- § 34, medgivande om att ärenden kan behandlas direkt av kommunstyrelsen när det inte hinner behandlas i utskott.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutet skickas till

Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Reglemente för kommunstyrelsen

Innehållsförteckning kommunstyrelsens reglemente

Kommunstyrelsens övergripande uppgifter.....	2
Ekonomisk förvaltning.....	3
Strategiska frågor.....	4
Personalfrågor.....	4
Stöd och omsorg.....	5
Utbildning.....	5
Kultur och fritid.....	5
Samhällsbyggnad.....	6
Övrig förvaltning och verksamhet.....	6
Kommunens administrativa organ.....	7
Delegering från kommunfullmäktige.....	7
Ansvar och rapporteringsskyldighet.....	8
Kommunstyrelsens arbetsformer.....	8
Sammansättning.....	8
Ersättarnas tjänstgöring.....	8
Inkallande av ersättare.....	9
Ersättare för ordförande/och vice ordförande.....	9
Sammanträdena.....	9
Kallelse.....	9
Ordföranden.....	10
Justering av protokoll.....	11
Reservation.....	11
Delgivning.....	11
Undertecknande av handlingar.....	11
Deltagande på distans.....	12
Utskott.....	12

Utöver det som föreskrivs om kommunstyrelsen i kommunallagen gäller bestämmelserna i detta reglemente.

Kommunstyrelsens övergripande uppgifter

1 §

Kommunstyrelsen är kommunens ledande organ för styrning och ledning. Den ansvarar för, samordnar, planerar och följer upp samtlig kommunal verksamhet – med undantag av tillsyn enligt miljöbalken och plan- och bygglagstiftningen – och har ansvaret för den kommunala verksamhetens utveckling och den kommunala ekonomin.

Kommunstyrelsen leder och samordnar planeringen och uppföljningen av kommunens ekonomi och verksamheter.

2 §

I kommunens styrningsfunktion ingår att

- ansvara för att de av kommunfullmäktige fastställda målen och planerna för verksamhet och ekonomi efterlevs och att den löpande verksamheten fungerar rationellt och ekonomiskt
- ha fortlöpande uppsikt över verksamheten i de företag som kommunen helt eller delvis äger eller har väsentliga intressen i och de kommunalförbund som kommunen är medlem i främst vad gäller efterlevnaden av de mål för verksamheten och ekonomin som fastställs av kommunfullmäktige, men också i övrigt beträffande förhållanden som har intresse för kommunen
- tillvarata kommunens intressen vid bolags- och föreningsstämmor eller liknande sammanträden.

Ekonomisk förvaltning

3 §

Kommunstyrelsen ansvarar för kommunens medelsförvaltning enligt de föreskrifter som kommunfullmäktige meddelat.

Medelsförvaltningen omfattar placering och upplåning av medel samt övriga cash managementfrågor.

I uppgiften ingår också att bevaka att kommunens inkomster inflyter och att betalningar görs i tid samt att vidta de åtgärder som behövs för indrivning av förfallna fordringar.

Kommunstyrelsen har också hand om övrig ekonomisk förvaltning. I denna uppgift ingår bland annat att

- förvalta kommunens fasta och lösa egendom
- vara centralt organ för upphandling och materialadministrativa frågor
- tillse att kommunens behov av försäkringsskydd är tillgodosett
- handha egen donationsförvaltning samt placera sådana medel som ingår i donation.

Strategiska frågor

4 §

Kommunens ansvar vad gäller planering, samordning och utveckling av områden enligt nedan fullgörs av kommunstyrelsen;

- näringslivsfrågor
- arbetsmarknadsfrämjande åtgärder
- bostadsförsörjning
- flyktingmottagning
- kommunikationer
- övrig infrastruktur
- folkhälsofrågor
- miljö/klimat
- säkerhet/beredskap

Personalfrågor

5 §

Kommunstyrelsen är kommunens organ för alla de frågor som rör förhållandet mellan kommunen som arbetsgivare och dess arbetstagare, tillika anställnings- och pensionsmyndighet och har därvid bland annat ansvaret för att

- med bindande verkan för kommunen genom kollektivavtal reglera frågor rörande förhållandet mellan kommunen som arbetsgivare och dess arbetstagare
- förhandla på kommunens vägnar enligt gällande lagstiftning om förhandlingsrätt
- besluta om stridsåtgärder
- avgöra frågor om tolkning och tillämpning av lag, avtal och andra bestämmelser rörande förhållandet mellan kommunen som arbetsgivare och dess arbetstagare och i anslutning härtill utfärda föreskrifter och allmänna råd

- andra frågor som ankommer på kommunstyrelsen som anställningsmyndighet.

Det ankommer på kommunstyrelsen att själv eller genom ombud föra kommunens talan i mål och ärenden som rör förhållandet mellan kommunen som arbetsgivare och dess arbetstagare.

Stöd och omsorg

6 §

Kommunstyrelsen ansvarar för kommunens *uppgifter som inte utgör myndighetsutövning mot enskild*, enligt lagar och förordningar inom socialtjänsten och den kommunala hälso- och sjukvården för

- individ och familjeomsorg
- äldreomsorg jämte den kommunala hälso- och sjukvården
- stöd och service till funktionsnedsatta
- alkohollagstiftning

Utbildning

7 §

Kommunstyrelsen fullgör kommunens uppgifter enligt lagar och förordningar inom utbildningsområdet och har ansvaret för

- förskola, skolbarnomsorg och övrig barnomsorg
- det offentliga skolväsendet för barn, ungdomar och vuxna
- **musikskola kulturskola**
- uppdragsutbildning.

Kultur och fritid

8 §

Kommunstyrelsen ansvarar för kultur- och fritidsverksamheten avseende

- bibliotek
- inomhusbad

- stöd till och samarbete med föreningslivet
- vård av kommunens kulturvärden och lokala historia
- besöksnäring

Teknik och Samhällsbyggnad

9 §

Kommunstyrelsen har – med undantag för uppgifter som åvilar kommunalförbundet Räddningstjänsten Östra Götaland – ansvaret enligt lagar och förordningar för;

- teknisk service inklusive vatten, avlopp och renhållning
- planfrågor, förutom de frågor miljö- och byggnämnden svarar för enligt särskilt reglemente
- miljövårds- och naturvårdsfrågor, förutom de frågor miljö- och byggnämnden svarar för enligt särskilt reglemente

Övrig förvaltning och verksamhet

10 §

Kommunstyrelsen är arbetslöshetsnämnd och trafiknämnd.

Kommunstyrelsens arbetsutskott är krisledningsnämnd.

Kommunstyrelsen är arkivmyndighet. Närmare föreskrifter om arkivvården finns i kommunens arkivreglemente.

Kommunstyrelsen är registeransvarig för de personregister styrelsen förfogar över.

Kommunstyrelsen ansvarar för kommunens anslagstavla.

Kommunstyrelsen ansvarar för registrering och tillståndsgivning enligt lotterilagen.

Kommunstyrelsen ansvarar för ärenden angående kommunens heraldiska vapen.

Kommunstyrelsen ansvarar för att kommunen uppfyller krav enligt lag (2009:730) om handel med vissa receptfria läkemedel.

11 §

Kommunstyrelsen ansvarar för

- informations- och marknadsföringsverksamhet
- utveckling av de kommunala samverkansformerna
- utveckling av brukarinflytandet

Kommunens administrativa organ

12 §

Kommunens ledande tjänsteman är **kommundirektören kommunchefen**, som är underställd kommunstyrelsen.

Under kommunstyrelsen och under ledning av **kommundirektören kommunchefen** lyder hela tjänstemannaorganisationen.

Kommundirektören kommunchefen ska följa **verksamhetschefernas och avdelningschefernas sektorchefernas** (motsv) ledningsansvar samt fullfölja och verkställa kommunstyrelsens uppsikts- och samordningsansvar.

Kommunstyrelsen beslutar om kommundirektörens instruktion.

Delegering från kommunfullmäktige

13 §

Kommunstyrelsen skall förutom vad som framgår i §§ 1 – 10 besluta om

- vid behov ta upp lån inom den beloppsram och de riktlinjer som fullmäktige fastställt med särskilt beaktande av de närmare föreskrifter om upplåning och skuldförvaltning som fullmäktige angivit
- kommunens förvaltningsorganisation inom de riktlinjer som fullmäktige fastställt
- utarrendera, uthyra eller annars upplåta fastighet som tillhör kommunen för en tid av högst 10 år
- köp, försäljning, byte, fastighetsreglering, expropriation eller inlösen av fastighet eller fastighetsdel samt upplåta tomträtt inom en kostnadsram upp till **5 2** miljoner kronor. Vid försäljning av exploaterad tomtmark gäller marknadsmässiga villkor.
- i sådana mål och ärenden, där det ankommer på kommunstyrelsen att föra kommunens talan och att på kommunens vägnar träffa

överenskommelser om betalning av fordran såsom att anta ackord, ingå förlikning och sluta annat avtal

- avge yttrande som ankommer på kommunfullmäktige om inte yttrandet är av principiell betydelse för den kommunala självstyrelsen. Kommunstyrelsen får också besluta i sistnämnda slag av yttranden om remisstiden inte medger att yttrandet behandlas på ordinarie sammanträde med fullmäktige.
- genom avtal eller tillämpning av bestämmelserna i fastighetsbildningslagen, anläggningslagen eller ledningsrättslagen belasta kommunens mark med servitut, ledningsrätt eller nyttjanderätt för ledning, rätt till väg eller rätt till anläggning och medverka till ändring eller upphävande av sålunda tillkommen rätt.

Ansvar och rapporteringsskyldighet

14 §

Kommunstyrelsen skall se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt, de föreskrifter som kan finnas i lag eller förordning samt bestämmelser i detta reglemente.

Kommunstyrelsen skall till kommunfullmäktige regelmässigt rapportera hur verksamheten utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under budgetåret.

Kommunstyrelsens arbetsformer

Sammansättning

15 §

Kommunstyrelsen består av 13 ledamöter och 13 ersättare. Kommunstyrelsens presidium utgörs av ordförande, förste och andre vice ordförande.

Närvarorätt, så kallad insynsplats, kan medges efter särskilt beslut i kommunfullmäktige.

Ersättarnas tjänstgöring

16 §

Om en ledamot är förhindrad att inställa sig till ett sammanträde eller att vidare delta i ett sammanträde skall en ersättare tjänstgöra i ledamotens ställe.

En ledamot som inställer sig under ett pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe, när pågående ärende avslutats.

Om inte ersättarna väljs proportionellt skall ersättarna tjänstgöra enligt den av fullmäktige mellan dem bestämda ordningen.

En ersättare som har börjat tjänstgöra har dock alltid företräde oberoende av turordningen. Om styrkebalansen mellan partierna påverkas får en ersättare som inställer sig under pågående sammanträde träda in.

Ersättare äger rätt att delta i sammanträde och har yttranderätt, men får inte lägga förslag eller delta i besluten.

17 §

En ledamot eller en ersättare som har avbrutit sin tjänstgöring på grund av jäv i ett ärende får åter tjänstgöra, sedan ärendet har handlagts.

En ledamot som har avbrutit tjänstgöringen på grund av annat hinder än jäv, får åter tjänstgöra då pågående ärende avslutats.

Inkallande av ersättare

18 §

En ledamot som är förhindrad att delta i ett sammanträde eller i en del av ett sammanträde, kallar själv ersättare. Den ersättare kallas som står i tur att tjänstgöra och som inte redan kallats in.

Ersättare för ordförande/och vice ordförande

19 §

Om varken ordföranden eller någon av vice ordförandena kan delta i ett helt sammanträde eller i del av ett sammanträde fullgör i första hand den till tjänsteåldern äldste ledamoten ordförandes uppgifter och i andra hand den till åldern äldste.

Om ordföranden eller en vice ordförande på grund av sjukdom eller av annat skäl är förhindrad att fullgöra uppdraget för en tid längre än tre månader får styrelsen utse en annan ledamot att vara ersättare för ordföranden eller vice ordföranden. Ersättaren fullgör presidieledamotens samtliga uppgifter. Detta gäller även presidieledamotens eventuella ordförandeskap i något av kommunstyrelsens utskott.

Sammanträdena

20 §

Kommunstyrelsen sammanträder på dag och tid som styrelsen bestämmer.

Kallelse

21 §

Ordförande ansvarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena

Kallelsen skall vara skriftlig och innehålla uppgifter om tid och plats för sammanträdet.

Kallelse skall på ett lämpligt sätt tillställas varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet, senast fem dagar före sammanträdesdagen.

Kallelsen skall åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan skall bifogas kallelsen.

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

När varken ordförande eller någon av de vice ordförandena kan kalla till sammanträde skall den till tjänsteåldern äldste ledamoten göra detta.

Ordföranden

22 §

Det åligger kommunstyrelsens ordförande att;

- med uppmärksamhet följa frågor av betydelse för kommunens utveckling och ekonomiska intressen samt effektiviteten i verksamheten och ta initiativ i dessa frågor.
- representera kommunstyrelsen vid uppvaktningar hos myndigheter, konferenser och sammanträden om inte kommunstyrelsen i särskilt fall bestämt annat.

Kommunalråd/Presidium

23 §

Sedan val av kommunstyrelsen skett utser kommunfullmäktige bland styrelsens ledamöter hel- och/eller deltidsengagerade förtroendevalda, kommunalråd. Kommunfullmäktige beslutar om kommunalrådets tjänstgöringsgrad.

Om kommunalråd och oppositionsråd på grund av sjukdom eller av annat skäl är förhindrad att fullgöra uppdraget för en tid längre än tre månader får styrelsen utse en annan ledamot att vara ersättare för denne. Ersättaren fullgör då dennes samtliga uppgifter till den tjänstgöringsgrad som

kommunfullmäktige tidigare beslutat.

Kommunalråden skall ägna hela sin beslutade arbetstid åt uppdrag för kommunen.

Presidiet och oppositionsråd får närvara vid sammanträden med nämnder och utskott. Presidiet och oppositionsråd får därvid delta i överläggningarna men inte i besluten. Närvarorätten gäller inte ärenden som rör myndighetsutövning mot någon enskild.

Presidiet ska ha regelbundna träffar med presidiet i kommunfullmäktige och presidiet i miljö- och byggnämnden samt presidiet i sociala myndighetsnämnden.

Justering av protokoll

24 §

Protokoll justeras av ordföranden och en ledamot helst gemensamt. Protokoll skall justeras senast 14 dagar efter sammanträdet.

Kommunstyrelsen kan besluta att en paragraf i protokollet skall justeras omedelbart. Paragrafen bör redovisas skriftligt innan styrelsen justerar den.

Reservation

25 §

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen skall ledamoten anmäla detta före mötets avslutning. Motiveringen skall lämnas skriftligt före justering av protokollet.

Delgivning

26 §

Delgivning till kommunstyrelsen sker till anställd som kommunstyrelsen bestämmer.

Undertecknande av handlingar

27 §

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutats av kommunstyrelsen skall undertecknas av ordföranden, eller vid förfall för denne av vice ordföranden alternativt andre vice ordförande och kontrasigneras av den kommunstyrelsen utser.

Deltagande på distans

28 §

Kommunstyrelsen får sammanträda med ledamöter närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföringen sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor.

Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans.

En ledamot som önskar delta på distans ska så tidigt som möjligt anmäla detta till styrelsens ordförande och sekreterare.

Sekretessärenden får hanteras med distansdeltagande ledamöter. Det är under förutsättningen att det går att försäkra sig om att sekretessbelagda uppgifter inte röjs till någon obehörig.

Regler om arvodesbestämmelser gäller på lika villkor för ledamöter som deltar på distans.

Kommunstyrelsen får bestämma vad som närmare ska gälla om deltagande på distans i styrelsen.

Utskott

29 §

Inom kommunstyrelsen ska för beredning och verkställighet finnas tre utskott, arbetsutskottet, barn- och utbildningsutskottet och stöd- och omsorgsutskottet.

Utskotten skall bestå av fem ledamöter och fem ersättare och utses bland kommunstyrelsens ledamöter och ersättare.

Utskotten har följande övergripande ansvarsområden:

Kommunstyrelsens arbetsutskott

- Förvaltningsfrågor kring ledning och styrning, ekonomi, personal och administration
- Kommunala fastigheter
- Upphandling
- Kost och lokalvård
- Trafik och vägar
- Skärgård
- Plan och exploatering Planfrågor
- Naturvård och markanvändning
- Arbetsmarknad
- Näringsliv och etablering och sysselsättning
- Integration
- Kultur och fritidsverksamhet

- Krisberedskap
- Övriga frågor som inte naturligt tillhör något annat utskott
- Stöd till civilsamhället och föreningar

Barn- och utbildningsutskottet

- Förskola, skolbarnomsorg och övrig barnomsorg
- Det offentliga skolväsendet för barn, ungdomar och vuxna
- Myndighetsuppgifter inom det offentliga skolväsendet, förskole- och fritidshemsverksamheten enligt skollagen
- Fritids/ungdomsfrågor inkl simskola
- Arbetsmarknadsfrågor inkl flyktingmottagning
- Kultur och biblioteksverksamhet
- Fritid och friluftsliv

Stöd- och omsorgsutskottet

- Individ och familjeomsorg
- Äldreomsorg jämte kommunal hälso- och sjukvård
- Stöd och service till funktionsnedsatta
- Flyktingmottagning ensamkommande barn
- Arbetsmarknadsinsatser

Ansvarsområdena preciseras närmare i kommunstyrelsens delegationsordning.

30 §

Utskotten ska på uppdrag av kommunstyrelsen inom sitt verksamhetsområde bevaka och genomföra kommunens mål och riktlinjer för verksamheten och ekonomin, samt ta de initiativ till förändringar som utskotten finner önskvärda och nödvändiga.

31 §

Kommunstyrelsen väljer bland utskottens ledamöter en ordförande och en vice ordförande.

32 §

Ersättare äger rätt att delta i utskottens sammanträde och har yttranderätt men får inte lägga förslag eller delta i besluten.

Ersättare skall inkallas till tjänstgöring i den av kommunstyrelsen vid val bestämda ordningen.

Avgår en ledamot eller ersättare i utskottet, som inte utsetts vid proportionella val, skall fyllnadsval snarast förrättas.

33 §

Utskotten sammanträder på dag och tid som varje utskott bestämmer.

Utskott får handlägga ärenden bara när mer än hälften av ledamöterna eller ersättare är närvarande.

34 §

De ärenden som skall avgöras av kommunstyrelsen i dess helhet skall **i regel** beredas av utskott om beredning behövs. Förslag till beslut skall föreläggas kommunstyrelsen. Utskotten skall även fatta beslut i ärenden som kommunstyrelsen bestämt.

Ärenden som av tidsbrist inte hinner beredas av utskott får hanteras direkt av kommunstyrelsen.



(5)

KS-SA.2024.43

Delegationsordning för kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(5)

KS-SA.2024.43

Xxxx
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Samhällsbyggnad och service
Dennis Gidlund
Kanslichef
Tel: 0123-194 29
E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Delegationsordning för kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen fastställer reviderad delegationsordning.

Ärendebeskrivning

Med anledning av en ny förvaltningsorganisation har en reviderad delegationsordning arbetats fram. Främst avser revideringen uppdatering av titlar men där också en del revideringar skett i ärenden. Förändringar framgår med gul överstrykningsfärg.

Tidigare var ekonomiadministration och upphandling en samlad del men är nu olika delar i den reviderade versionen. I övrigt finns inga nya delar i delegationsordningen.

Nämnden bestämmer själv i vilken utsträckning ärenden i delegationsordningen ska återrapporteras. För att minska på administrationen är förslaget att vissa ärenden inte behöver redovisas till kommunstyrelsen. Dessa ärenden är i stort att betrakta som verkställighet för anställda i förvaltningen.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutet skickas till

Kommundirektör
Avdelningschefer
Verksamhetschefer
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör



Kommunstyrelsens delegationsordning



Innehållsförteckning för kommunstyrelsens delegationsordning

1 Allmänna förutsättningar.....	3
2 Vad kommunstyrelsen kan delegera.....	3
3 Vem kan kommunstyrelsen delegera till?.....	4
3. 1 Ersättare för delegat.....	4
3. 2 Vidaredelegation.....	5
3. 3 Beslut utan delegation.....	5
3. 4 Brådskande ärenden.....	5
3. 5 Anmälan av delegationsbeslut.....	5
3. 6 Överklaganden.....	6
4 Personal- och arbetsgivarärenden.....	6
5 Kommentarer och förkortningar.....	6
6 Delegationsordning.....	8
Kommunövergripande/övrigt.....	8
Ekonomiadministration.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Personal- och förhandlingsverksamhet.....	15
Samhällsbyggnad.....	16
Barn- och utbildning.....	18
Stöd- och omsorg.....	21



1 Allmänna förutsättningar

De juridiska förutsättningarna för kommunstyrelsens möjlighet att delegera beslutanderätt finns främst i 6 kap. 37-39 §§ kommunallagen (2017:725) som reglerar delegering inom nämnd.

Med delegering avses att kommunstyrelsen överför självständig beslutanderätt till förtroendevalda eller anställda i kommunen. Kommunstyrelsen ger alltså någon i uppdrag att fatta beslut på kommunstyrelsens vägnar i vissa ärenden. Det kan ske genom både en delegationsordning men också genom att kommunstyrelsen beslutar om delegation i en viss fråga enligt särskilt beslut.

Beslut som är fattade med stöd av denna delegationsordning har samma rättsliga verkan som om det skulle ha fattats av kommunstyrelsen. Rätten att fatta beslut överförs helt till delegaten. Kommunstyrelsen kan inte ompröva eller återkalla ett beslut som har fattats med stöd av delegation. För att ändra beslutet behöver kommunstyrelsen fatta ett helt nytt beslut. Kommunstyrelsen kan dock när som helst besluta om att återkalla delegats beslutanderätt eller trots delegation besluta i ett särskilt ärende.

För samtliga beslut som fattas på delegation gäller att besluten ska följa gällande lagar, Valdemarsviks kommuns beslutade styrdokument och ligga inom budgeterad ram för den verksamhet beslutet gäller.

Utöver delegationsbeslut så fattar tjänstepersoner så kallade verkställighetsbeslut eller verkställighetsåtgärder. Verkställighet betyder att åtgärden är en normal del av tjänstepersonens uppdrag i egenskap av dennes tjänsteställning och innebär tillämpning, eller verkställande, av tidigare beslut, lag, instruktion eller befattningsbeskrivning. För att beslut ska kunna anses som verkställighet krävs att det finns politiskt fastställda mål för verksamheten och en politiskt fastställd ram. En stor del av de beslut som fattas är av typen verkställighet. Det som inte är delegationsbeslut och inte beslutas av kommunfullmäktige, styrelse eller utskott till dessa är verkställighet. Av kommunstyrelsens reglemente och kommundirektörsinstruktionen framgår kommundirektörens, tillika förvaltningschefens, uppdrag att fatta beslut och leda verksamheten inom de ramar som fastställs politiskt.

2 Vad kommunstyrelsen kan delegera

I kommunallagens sjätte och sjunde kapitel regleras hur och i vilka frågor delegation får ske. En delegats beslutanderätt är begränsad till det egna verksamhetsområdet och i detta fall kan delegation aldrig omfatta något utanför kommunstyrelsens verksamhet. Enligt 6 kap. 38 § kommunallagen får heller inte beslutanderätten delegeras någon av följande slags ärenden:

- Ärenden som rör verksamhetens mål, inriktning, omfattning och kvalitet.
- Framställningar eller yttranden till kommunfullmäktige liksom yttranden med anledning av ett beslut i styrelsen i dess helhet eller av kommunfullmäktige har överklagats.

- Ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt.
- Ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras.

Det innebär i huvudsak att ärenden som får stora konsekvenser för kommunen, eller där politiska bedömningar är avgörande inte kan delegeras från kommunstyrelsen. Om delegaten finner att ett ärende är av principiellt viktig natur eller på annat sätt väsentligt avviker från det normala ska delegaten överlämna ärendet med beslutsförslag till kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen kan även trots delegerad beslutsrätt själv fatta beslut i ärenden som de anser lämpligt.

3 Vem kan kommunstyrelsen delegera till?

Kommunstyrelsen kan enligt 6 kap. 37 § KL lämna delegation till

- ett utskott
- presidiet
- en ledamot eller ersättare i styrelsen/nämnden
- en av kommunens anställda
- en automatiserad beslutsfunktion

Det är inte tillåtet att delegera till

- en grupp anställda
- en anställd tillsammans med en ledamot eller ersättare (så kallad blandad delegering)

Delegering av beslutanderätt kan inom vissa särskilt reglerade områden ske även till anställd i annan kommun.

3.1 Ersättare för delegat

Om inget annat anges i anmärkningen för ärendet så gäller följande då delegaten är förhindrad att besluta i ärendet:

- Ärenden som delegerats till ordföranden handläggs vid förhinder för denne av vice ordföranden.
- Ärenden som delegerats till kommundirektören handläggs vid förhinder för denne av t.f. kommundirektör.
- Ärenden som delegerats till sektorchefen verksamhetschef handläggs vid förhinder för denne av t.f. sektorchef verksamhetschef.
- Ärenden som vidaredelegerats handläggs vid förhinder för vidaredelegat av tillförordnad tjänsteman.
- Om varken ordinarie eller ersättare finns tillhands och beslutet inte kan dröja, ska ärendet lämnas till kommunstyrelsens ordförande för bedömning.

Där det för en delegat utses en ersättare, i händelse av att delegaten inte kan utöva sin beslutanderätt, har ersättaren samma rätt att fatta delegationsbeslut som ordinarie delegat. Ett beslut som fattas av en ersättare ska anmälas till kommunstyrelsen på samma sätt som för en ordinarie delegat.

När jäv föreligger för delegaten ska beslut fattas av delegatens chef. När jäv

föreligger för kommundirektören ska beslut fattas av **kommunstyrelsen** alternativt **kommunstyrelsens ordförande** den som enligt **successionsordning** istället skulle tjänstgjort som kommundirektör.

3. 2 Vidaredelegation

Kommunstyrelsen får, enligt 7 kap. 6 § kommunallagen, besluta att en förvaltningschef som fått delegation ges rätt att vidaredelegera beslutanderätten till annan anställd inom kommunen. I de fall kommunstyrelsen har medgivit vidaredelegering framgår det av respektive delegationspunkt. Ett beslut som har fattas med stöd av vidaredelegation ska anmälas till kommunstyrelsen. Delegationsbeslut som inte anmäls till kommunstyrelsen ska protokollföras särskilt och anslås på kommunens anslagstavla. Vidaredelegation sker i ett led. Med förvaltningschef avses kommundirektören då Valdemarsviks kommuns tjänstemannaorganisation ligger helt under kommunstyrelsen och kommundirektören är chef över **sektorcheferna** **verksamhetscheferna**.

3. 3 Beslut utan delegation

Om en anställd fattar beslut utan stöd av delegation, kan beslutet inte överklagas genom laglighetsprövning eftersom beslutet inte existerar i kommunallagens mening. Kommunen kan däremot bli civilrättsligt bunden av beslutet om mottagaren är i god tro och det rör sig om civilrättsliga förhållanden. Mottagaren kan i så fall driva ärendet via allmän domstol.

3. 4 Brådskande ärenden

Enligt 6 kap. 39 § kommunallagen får kommunstyrelsen uppdra åt ordföranden eller en annan ledamot som kommunstyrelsen har utsett att besluta på kommunstyrelsens vägnar i ärenden som är så brådskande, att kommunstyrelsens avgörande inte kan avvaktas. Sådana beslut ska anmälas vid kommunstyrelsens nästa sammanträde (se 6 kap. 40 §).

3. 5 Anmälan av delegationsbeslut

Delegationsbeslut ska anmälas till **kommunstyrelsen** enligt 6 kap. 40 § och 7 kap. 8 § kommunallagen **om inget annat framgår av delegationsordningen**. Nämnden beslutar själv i vilken utsträckning **beslut som fattats med stöd av delegation ska redovisas till kommunstyrelsen**. Av delegationsbesluten ska det framgå vem som har fattat beslutet (delegaten), vad ärendet gäller (nummer i delegationsordningen), datum och diarienummer. Respektive delegat ansvarar för att beslut som är fattade med stöd av delegation anmäls till kommunstyrelsen. Delegationsbeslut ska anmälas på första kommunstyrelsesammanträdet efter tidpunkten för beslutet. I protokollet anges att kommunstyrelsen tagit del av delegationsbeslut inkomna under viss tidsperiod.

Underlåtenhet att anmäla påverkar inte det fattade beslutets giltighet, däremot har anmälan betydelse för beslutets laga kraftvinnande och därmed klagotiden för beslutet. Enligt 13 kap. 5 § KL vinner ett beslut laga kraft tre veckor efter det att det har anslagits på kommunens anslagstavla att protokollet över beslutet har justerats.



3. 6 Överklaganden

Varje kommunmedlem kan få lagligheten av kommunstyrelsens beslut prövad genom att överklaga beslutet hos förvaltningsrätten enligt 13 kap kommunallagen. Beslutet kan överklagas inom tre veckor från den dag då det tillkännagavs på kommunens anslagstavla att protokollet över beslut justerats. Hänvisning hur beslutet överklagas behöver inte lämnas.

Finns det i lag andra föreskrifter om överklagande går de före bestämmelserna i kommunallagen. Beslut som överklagas med stöd av särskilda regler i speciallagstiftning som till exempel Lagen om stöd och service till funktionshindrade (1993:387) eller Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) överklagas av den som beslutet angår inom tre veckor från det att denne fick del av beslutet (så kallat förvaltningsbesvär). Beslutet ska lämnas skriftligt med information om hur beslutet kan överklagas.

Bestämmelserna om överklagande gäller oavsett om beslutet har fattats kommunstyrelsen eller av delegat.

Beslut att överklaga dom av allmän domstol eller förvaltningsdomstol går att delegera, liksom beslut att begära inhibition. En förutsättning är att det överklagade beslutet i sig är delegeringsbart. Därför ska det framgå i delegationsordningen exempelvis att vad gäller ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, så får delegaten inte fatta beslut om ärendet är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

4 Personal- och arbetsgivarärenden

Kommunstyrelsen är kommunens centrala arbetsgivare och även kommunens löne- och pensionsmyndighet. Kommunstyrelsen har hand om frågor som rör förhållandet mellan kommunen och dess arbetstagare. Kommunstyrelsen är anställningsmyndighet för all kommunal personal. Delegation i arbetsgivarärenden kommer därför från kommunstyrelsen. Här återfinns bland annat delegering av **arbetsmiljöansvaret** **arbetsmiljöuppgifter**. Vilka beslut som delegerats och hur framgår av kommunstyrelsens delegationsordning. Information och förhandling enligt lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet ses som ren verkställighet och behöver inte delegeras.

5 Kommentarer och förkortningar

FFFV	Förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall
FL	Förvaltningslagen (2017:900)
FSEU	Förordningen (2010:1122) om statlig ersättning för insatser för vissa utlänningar
FSO	Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor
GDPR	Dataskyddsförordningen (2016/679)
HVF	Hemvärnsförordningen (1997:146)
JFL	Jordförvärvslagen (1979:230)
KL	Kommunallagen (2017:725)
KBL	Kamerabevakningslagen (2018:1200)



LFFV	Lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall
LHRL	Lagen (2009:730) om handel med vissa receptfria läkemedel
LOF	Lag (1997:735) om riksfärdtjänst
LUF	Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna
LUK	Lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner
LOU	Lag (2016:1145) om offentlig upphandling
LTT	Lotterilagen (1994:1000)
MB	Miljöbalken (1998:808)
OL	Ordningslagen (1993:1617)
OSL	Offentlighet- och sekretesslagen (2009:400)
OSTD	Lag (2022:818) om offentliga sektorns tillgängliggörande av data
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SL	Skollagen (2010:800)
SSL	Säkerhetsskyddslagen (2018:585)
SSF	Säkerhetsskyddsförordningen (2018:658)
TF	Tryckfrihetsförordningen (1949:105)
TRF	Trafikförordningen (1998:1276)

I förekommande fall där relevant lagrum finns anges dessa.



6 Delegationsordning

Verksamhetschefer enligt nedan är socialchef, utbildningschef och samhällsbyggnadschef.

Avdelningschefer enligt nedan är kanslichef, ekonomichef och HR-chef.

Delegater fattar beslut var för sig om inget annat anges.

Kommunövergripande/övrigt

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Vidare-delegeras	Anmärkning
	Allmänt/Övrigt				
1.	Besluta i ärenden som är så brådskande att styrelsens avgörande inte kan vänta	6 kap 39 § KL	Kommunstyrelsens ordförande		Avstämning ska ske med kommundirektör eller kanslichef före ett ordförandebeslut.
	Besluta i yttranden samt övriga förfrågningar som inte är av principiell betydelse eller annars är av mindre vikt		Respektive utskott, Kommundirektör, avdelningschef, verksamhetschef.		Inom respektive utskotts verksamhetsområde
2.	Besluta om att kommunen avstår från att yttra sig i remisser från andra myndigheter.		Kommundirektör, avdelningschef, verksamhetschef		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
3.	Avge yttranden till tillsynsmyndigheter		Kommundirektör, verksamhetschefer, avdelningschefer	Ja	Redovisas ej till kommunstyrelsen vid ärenden som betraktas som verkställighet. Bedömning sker av delegat.
4.	Yttrande i frågor avseende kameraövervakning	12 § KBL	Kommundirektör, Teknisk chef samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef	Ja	Redovisas ej till kommunstyrelsen.
5.	Yttrande i frågor om tillstånd för användning av svävare		Kommundirektör, Teknisk chef samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef	Ja	Redovisas ej till kommunstyrelsen.
6.	Föra kommunens talan i domstol och/eller besluta att utse och ge fullmakt till ombud att föra kommunens talan, avge yttrande med mera i domstol	6 kap 15 § KL	Kommunstyrelsens ordförande, kommundirektör, ekonomichef		Gäller inte där beslut av styrelsen eller kommunfullmäktige har överklagats
7.	Beslut att ersätta person för egendomsskada vid myndighetsutövande som förorsakats av personal - belopp upp till 10.000: -	3 kap. 2 § SkL	Kommundirektör, sektorchefer verksamhetschef,, Ekonomichef		Var och en inom sitt ansvarsområde
8.	Besluta att ansöka eller rekvirera statsbidrag, EU-bidrag och liknande på styrelsens vägnar		Kommundirektör, Sektorchefer verksamhetschef, Ekonomichef	Ja	I förekommande fall kan det behövas signatur av annan funktion i kommunen beroende på kraven



9.	Utse vinnare av kommunens kulturpris		Kommunstyrelsens arbetsutskott		
	Förvaltningsrätt eller allmän domstol				
10.	Föra kommunens talan i domstol och/eller besluta att utse och ge fullmakt till ombud att föra kommunens talan, avge yttrande med mera i domstol		Kommundirektör, ekonomichef,		
	Besluta att avsluta öppna men inaktuella ärenden		Kommunstyrelsens ordförande, kommundirektör, Ekonomichef, Personalchef		
11.	Begäran om avgörande av ärende som inletts men inte har avgjorts i första instans inom sex månader	12 § FL	Kommundirektör, Sektorchefer, verksamhetschef, avdelningschef		
12.	Beslut om föreläggande efter att ett ombud i ett ärende inte följer en begäran om att styrka sin behörighet genom en fullmakt	15 § 2 st. FL	Kommundirektör, Sektorchefer, verksamhetschef, Ekonomichef, Personalchef, avdelningschef		En begäran om behörighet av ombud enligt FL 15 § första stycket ses som verkställighet
13.	Förelägga den enskilde att avhjälpa en brist i ansökan, om bristen medför att framställningen inte kan läggas till grund för en prövning i sak	20 § FL	Ansvarig handläggare i ärendet	Ja	
14.	Avvisa ansökan som trots föreläggande är så ofullständig att den inte kan prövas i sak	20 § FL	Ansvarig handläggare i ärendet	Ja	Redovisas ej till kommunstyrelsen.
15.	Rättelse av skrivfel	36 § FL	Den som har fattat ursprungsbeslutet		Redaktionella rättelser ses som verkställighet Redovisas ej till kommunstyrelsen.
16.	När ett beslut får eller ska ändras	37-39 §§ FL	Den som har fattat ursprungsbeslutet		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
17.	Pröva om ett överklagande har kommit in i rätt tid samt beslut om avvisning av överklagande som kommit in för sent	45 § FL	Den som har fattat ursprungsbeslutet, Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, Kommunsekreterare		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
	Allmänna handlingar				



18.	Beslut om att inte lämna ut allmän handling/uppgift ur allmän handling enligt tryckfrihetsförordningen samt offentlighets- och sekretesslagen	TF, OSL	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, Enhetschefer/Rektorer Kommundirektör, verksamhetschef, avdelningschef, enhetschef		Var och en inom sitt ansvarsområde Redovisas ej till kommunstyrelsen.
19.	Beslut om att avgift ska betalas helt eller delvis innan avskrift eller kopia av allmänna handlingar lämnas ut	6 kap 1a § OSL	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, Enhetschefer/Rektorer Kommundirektör, verksamhetschef, avdelningschef, enhetschef		Var och en inom sitt ansvarsområde . Avgifter regleras i separat taxa.
20.	Beslut om förbehåll som inskränker den enskildes rätt att lämna uppgiften vidare eller utnyttja den vid utlämnande av handling som omfattas av sekretess	10 kap 14 § OSL	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef		Var och en inom sitt ansvarsområde. Redovisas ej till kommunstyrelsen.
21.	Besluta om att lämna ut allmän handling belagd med sekretess som rör enskilds förhållande, till enskild eller annan myndighet, där den enskilde har samtyckt till att handlingen lämnas ut	12 kap 2 § OSL	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef		Var och en inom sitt ansvarsområde. Redovisas ej till kommunstyrelsen.
	Säkerhetsfrågor				
22.	Utse säkerhetsskyddschef	2 kap. 2 § SSF 2 kap. 7 § SSL	Kommundirektör		
23.	Utse signalskyddschef/ biträdande signalskyddschef		Kommundirektör		
24.	Yttrande om antagning till hemvärdet	§ 5 HVF	Kommundirektör		
	Dataskyddsfrågor				
25.	Utse dataskyddsbud	art. 37 GDPR	Kommundirektör		
26.	Teckna personuppgiftsbiträdesavtal	art. 28 GDPR	Kommunstyrelsens ordförande, Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef		Skär i samråd med dataskyddsbudet/GDP R-samordnaren Var och en inom sitt ansvarsområde
27.	Beslut/Bedömning om anmälan av personuppgiftsincident	art. 33 GDPR	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef		Skär i samråd med dataskyddsbudet/GDP R-samordnaren Var och en inom sitt ansvarsområde



28.	Fastställande av konsekvensbedömning	art. 35-36 GDPR	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef		Sker i samråd med dataskyddsombudet/GDP R-samordnaren Var och en inom sitt ansvarsområde
29.	Beslut om förlängning av utlämnande av registerutdrag till den registrerade	art. 12.3 GDPR	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef		Sker i samråd med dataskyddsombudet/GDP R-samordnaren Var och en inom sitt ansvarsområde
30.	Beslut att inte tillmötesgå begäran om registerutdrag	art. 12.5 GDPR	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef		Sker i samråd med dataskyddsombudet/GDP R-samordnaren Var och en inom sitt ansvarsområde
	Tillgängliggörande av data				
31.	Avgörande om begäran om tillgängliggörande av data för vidareutnyttjande samt förlängning av tidsfrist	5 kap 1–2 §§ OSTD	Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef		Var och en inom sitt ansvarsområde
	Föreningsstöd				
32.	Beslut om stöd enligt riktlinjer för förenings- och projektstöd gällande grundstöd, aktivitetsstöd, driftstöd (ej stöd till samlingslokaler, lokalstöd, ungdomspotten, kulturföreningsstöd och stöd till barnrättsorganisationer.		Kommundirektör, arbetsledare medborgarservice, kulturchef och fritidssamordnare. Kommundirektör, kanslichef och kulturchef	Ja	
33.	Beslut om stöd enligt riktlinjer för förenings- och projektstöd gällande investerings- och upprustningsstöd samt arrangemang- och projektstöd för ansökningar om belopp upp till 10 000 kr per förening/arrangör.		Kommundirektör, arbetsledare medborgarservice, kulturchef och fritidssamordnare. Kommundirektör, kanslichef och kulturchef	Ja	
34.	Beslut om stöd enligt riktlinjer för förenings- och projektstöd gällande stöd till studieförbund.		Kommundirektör, arbetsledare medborgarservice, kulturchef och fritidssamordnare. Kommundirektör, kanslichef och kulturchef	Ja	
	Lotteriärenden				
35.	Registrering och tillståndsgivning	LTT	Kommundirektör, Arbetsledare Medborgarservice-kanslichef	Ja	



36.	Utse lotterikontrollanter	LTT	Kommundirektör, Arbetsledare Medborgarservice -kanslichef	Ja	
	Skolskjuts och färdtjänst				
37.	Kostnadsfri skolskjuts för elever som är i behov av särskilt stöd	11 kap 31-32 och 39 §§ SL	Kommundirektör, Arbetsledare Medborgarservice -kanslichef	Ja	
38.	Kostnadsfri skolskjuts för elever som inte är i behov av särskilt stöd	10 kap 32-33 och 40 §§ SL	Kommundirektör, Arbetsledare Medborgarservice -kanslichef	Ja	
39.	Färdtjänst inklusive beslut om ledsagare och fordonstyp enligt riktlinjer		Kommundirektör, Arbetsledare Medborgarservice -kanslichef	Ja	
40.	Riksfärdtjänst	LOF	Kommundirektör, Arbetsledare Medborgarservice -kanslichef	Ja	

Ekonomiadministration

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Vidare delegeras	Anmärkning
41.	Hänskjuta tvistig fordran till rättegång samt anta ackord, ingå förlikning eller träffa annan överenskommelse om betalning av del av sådan fordran		Kommundirektör, Ekonomichef		I samråd med kommunstyrelsens ordförande
42.	Uppta lån samt konvertering/omplacering av lån inom ramen för årligt beslut av fullmäktige.		Kommundirektör, Ekonomichef		Enligt särskilda tillämpningsföreskrifter från KS
43.	Försäkringsinstrument, endast i syfte att minska eller sprida ev risker vid upplåning och medelsplacering		Kommundirektör, Ekonomichef		
44.	Placering av värdepapper och villkor för inlåning i bank		Kommundirektör, Ekonomichef		
45.	Söka bidrag från extern part		Kommundirektör, avdelningschefer , Sektorchefer verksamhetschef		Avser ansökan som görs på huvudmannens vägnar.



Upphandling

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Vidare delegeras	Anmärkning
46.	Godkänna upphandlingsdokument och fatta tilldelningsbeslut vid upphandling av avtal/ramavtal för varor, tjänster och byggtreprenader samt fullmakt för motsvarande vid samordnad upphandling med ett bedömt kontraktsvärde över direktupphandlingsgränsen.		Kommundirektör, avdelningschef, verksamhetschef, Upphandlare		
47.	Godkänna upphandlingsdokument och fatta tilldelningsbeslut vid upphandling av avtal/ramavtal för varor, tjänster och byggtreprenader samt fullmakt för motsvarande vid samordnad upphandling med ett bedömt kontraktsvärde under direktupphandlingsgränsen. a) Övergripande b) Verksamhetsrelaterat		a) Kommundirektör, avdelningschef, verksamhetschef, upphandlare b) Gatu- och fastighetschef, VA-chef, renhållningschef, enhetschefer baserat på gällande attestbelopp		Var och en inom sitt ansvarsområde
48.	Fatta beslut om att sluta avtal med inköpscentral om att sköta upphandlingar av ramavtal och sedvanliga upphandlingar enligt LOU.		Ekonomichef, upphandlare		
49.	Uppdra åt anställd att fatta beslut på kommunstyrelsens vägnar i upphandlingar som görs av inköpscentraler	6 kap. 4 § LKB	Ekonomichef, upphandlare		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
50.	Teckna avtal med leverantör som är upphandlat via avropade		Kommundirektör, avdelningschef, verksamhetschef, upphandlare		Redovisas ej till kommunstyrelsen.



	ramavtal eller DIS från inköpscentraler				
51.	Avropa ramavtal som görs av inköpscentraler		Ekonomichef, upphandlare		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
	Tilldelningsbeslut vid upphandling av varor, tjänster och entreprenader inom ramen för givna anslag		Kommundirektör, Ekonomichef, Sektorchefer, Teknisk chef, VA- och renhållningschef		Var och en inom sitt ansvarsområde
52.	Godkänna upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal för varor och tjänster inom ramen för tilldelad driftsbudget inom den löpande verksamheten, samt fullmakt för motsvarande vid samordnad upphandling. Beslut om att ändra, förlänga och säga upp ingånget avtal. Beloppsgränser a) Kontraktsvärde över 100 prisbasbelopp b) Kontraktsvärde överstigande direktupphandlingsgräns en och understigande 100 prisbasbelopp		a) Kommundirektör, avdelningschef, verksamhetschef, upphandlare b) Gatu- och fastighetschef, VA-chef, renhållningschef,		Var och en inom sitt ansvarsområde b) redovisas ej till kommunstyrelsen.
53.	Godkänna upphandlingsdokument, fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal gällande varor, tjänster och byggtreprenader för att verkställa i budget upptagna investeringar, samt fullmakt för motsvarande vid samordnad upphandling. Beloppsgränser a) Kontraktsvärde över 100 prisbasbelopp b) Kontraktsvärde överstigande direktupphandlingsgräns en och understigande 100 prisbasbelopp		a) Kommundirektör, avdelningschef, verksamhetschef, upphandlare b) Gatu- och fastighetschef, VA-chef, renhållningschef,		Var och en inom sitt ansvarsområde b) redovisas ej till kommunstyrelsen.
	Tilldelningsbeslut och teckna avtal vid upphandling av		Kommundirektör, Ekonomichef, Sektorchefer, Teknisk chef,		Var och en inom sitt ansvarsområde



	byggtreprenörer, varor och tjänster där värdet för avtalstiden ligger mellan 500 000 kr och 5 000 000 kr.		Samhällsbyggnadschef, VA- och renhållningschef		
	Teckna avtal för byggtreprenörer, varor och tjänster där värdet för avtalstiden ligger mellan 500 000 kr och 5 000 000 kr.		Kommundirektör, Ekonomichef, Sektorchefer, Teknisk chef, VA- och renhållningschef		Var och en inom sitt ansvarsområde I samråd med kommunstyrelsens ordförande
54.	Tecknande och uppsägning av leasingavtal där värdet för avtalstiden ligger mellan 500 000 kr och 5 000 000 kr Tecknande och uppsägning av leasingavtal		Kommundirektör, Ekonomichef, Sektorchefer, Teknisk chef, VA- och renhållningschef Kommundirektör, Ekonomichef		Var och en inom sitt ansvarsområde I samråd med kommunstyrelsens ordförande
	Förlängning av avtal med förlängningsklausul		Kommundirektör, Ekonomichef, Sektorchefer, Teknisk chef, Samhällsbyggnadschef, VA- och renhållningschef		Var och en inom sitt ansvarsområde I samråd med kommunstyrelsens ordförande

Personal- och förhandlingsverksamhet

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Vidare delegeras	Anmärkning
55.	Godkännande av centrala kollektivavtal		Kommundirektör, Personalchef HR-chef		
56.	Beslut om lokala kollektivavtal		Personalchef HR-chef		
57.	MBL/Tvisteförhandling		Kommundirektör, Personalchef HR-chef		
58.	Utse tillförordnad chef		Kommunstyrelsens ordförande, Kommundirektör, Sektorchefer, verksamhetschef, avdelningschef		Var och en inom sitt egna ansvarsområde Utse tillförordnad för kortare perioder som semester och sjukdom ses som verkställighet. Kommunstyrelsens presidium ska delges information om ersättare för kommundirektör, avdelningschef och verksamhetschef.



59.	Anställning av underställd personal inom fastställd budget		Kommundirektör, Sektorchefer, Ekonomichef, Personalchef, verksamhetschef, avdelningschef, enhetschef/rektorer		Var och en inom sitt ansvarsområde. Redovisas ej till kommunstyrelsen.
60.	Anställning av sektorchefer verksamhetschef och avdelningschef		Kommundirektör		Samråd ska ske med KSAU kommunstyrelsens ordförande
61.	Beslut om löneutrymme vid årlig lönerrevision löneöversyn		Kommunstyrelsens arbetsutskott		
62.	Lönesättning av kommundirektör		Kommunstyrelsens presidium Kommunstyrelsens ordförande		
63.	Lönesättning av underställd personal enligt antagen förhandlingsordning inom beslutat löneutrymme		Kommundirektör, Sektorchefer, verksamhetschef, avdelningschef, Ekonomichef, Personalchef, Enhetschef/rektorer		Var och en inom sitt ansvarsområde. Redovisas ej till kommunstyrelsen.
64.	Tjänstledighet för underställd personal enligt policy		Kommundirektör, Sektorchefer, verksamhetschef, Ekonomichef, Personalchef, avdelningschef, enhetschef		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
65.	Uppsägning av personliga skäl och avsked		Kommundirektör, Personalchef, HR-chef		
66.	Övriga Disciplinåtgärder		Kommundirektör, Personalchef, HR-chef		
67.	Uppgörelser i enskilda ärenden		Kommundirektör, Personalchef, HR-chef		I samråd med kommunstyrelsens presidium
68.	Uppsägning på grund av arbetsbrist		Kommundirektör, Personalchef, HR-chef		
69.	Ansökan om tjänst för omplacering		Kommundirektör, Personalchef, HR-chef		

Samhällsbyggnad

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Vidare delegeras	Anmärkning
	Allmänt/övrigt				
70.	Parkeringsstillstånd för rörelsehindrad	TRF	Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef, administrativ handläggare	Ja	Redovisas ej till kommunstyrelsen på grund av sekretess.
71.	Flyttning av fordon	FFFV, LFFV	Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef, Arbetsledare gatukontoret	Ja	



72.	Redaktionella ändringar av gränsdragningslista med bilagor för internhyresavtal mellan fastighetskontoret och interna hyresgäster		Kommundirektör, Teknisk chef, gatu- och fastighetschef,		Beslutad av KS 2019-09-09 § 177
73.	Dispens från lokal trafikföreskrift och tillfällig lokal trafikföreskrift Beslut om Lokala trafikföreskrifter, samt beslut om undantag/dispens. Beslut om tidsbegränsade lokala trafikföreskrifter och beslut om undantag.		Kommundirektör, Teknisk chef, gatu- och fastighetschef, arbetsledare gatukontoret	Ja	
74.	Yttrande gällande tillstånd till tillfälligt nyttjande av allmän platsmark, offentlig tillställning, allmän sammankomst och liknande	OL	Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef, administrativ handläggare	Ja	
	Fastighetsrelaterade frågor				
75.	Tillstyrkan av förvärvstillstånd	JFL § 4	Kommunstyrelsens ordförande		
76.	Ansökan om samt godkännande av lantmäteriförrättningar		Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef	Ja	Redovisas ej till kommunstyrelsen.
77.	Avtal avseende servitut, ledningsrätt eller annan nyttjanderätt i annan tillhörig fastighet, maxbelopp 100 000 kronor		Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef	Ja	Redovisas ej till kommunstyrelsen.
78.	Avtal vid tillämpning av bestämmelserna i fastighetsbildningslagen, belasta kommunens mark med servitut, ledningsrätt eller upphäva sådan tillkommen rätt		Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef		
79.	Försäljning av tomt för villabebyggelse inom planlagt område		Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef		



80.	Uthyrning och utarrendering av bostäder och lokaler.		Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
81.	Uthyrning och utarrendering av mark i högst 5 år		Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
82.	Ansöka om planbesked/planläggning av kommunala fastigheter med stöd av gällande ÖP		Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef	Ja	
83.	Ansöka om planbesked/planläggning av kommunala fastigheter utan stöd i gällande ÖP	PBL	Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef	Ja	
84.	Ansöka om bygglov, bygganmälan, rivningslov och marklov, strandskyddsdispens, anmälan om vattenverksamhet med mera för åtgärder på kommunala fastigheter	PBL, MB	Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef	Ja	Redovisas ej till kommunstyrelsen.
85.	Medgivande till granne (granne till kommunens fastighet) i fastighetsrelaterade frågor	PBL 9 kap 4a §	Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef		Redovisas ej till kommunstyrelsen.
	VA- och renhållning				
86.	Anslutning till allmän va-anläggning inom verksamhetsområdet		Kommundirektör, Teknisk chef, samhällsbyggnadschef, gatu- och fastighetschef , VA- och renhållningschef	Ja	
87.	Beslut om anvisning av plats för hämtning av hushållsavfall		Teknisk chef , Samhällsbyggnadschef, VA- och renhållningschef		Plats för hämtning vid fastighetsgräns eller vid överenskommen plats ses som verkställighet. Redovisas ej till kommunstyrelsen.

Barn- och utbildning

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Vidare-delegeras	Anmärkning
	Allmänt/Övrigt				



88.	Samverkansavtal med annan kommun, avser samtliga skolformer		Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		I samråd med politisk ansvarig för utbildningsfrågor.
89.	Beslut om bidragsbeloppen till fristående förskolor, förskoleklass, grundskolor, och fritidshem	8 kap. 21,22 9 kap. 19,20 10 kap. 37,38 11 kap. 36, 37 14 kap. 15, 16 16 kap. 52, 53 19 kap. 45, 46, §§ SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		
90.	Beslut gällande organisering av samlad elevhälsa	2 kap. 25-28 §§ SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		
	Beslut om personalens kompetensutveckling	2 kap. 34 § SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur,		
91.	Beslut om de skriftliga rutinerna för att ta emot och utreda klagomål mot utbildningen	4 kap. 8 § SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		
92.	Beslut om gemensamma skriftliga rutiner och gemensam plan mot kränkande behandling	6 kap. 6-8 §§ SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		
93.	Beslut om åtgärder förebyggande och vid konstaterad kränkande behandling mot barn och elever samt vid anmälan om kränkning till huvudmannen	6 kap. 10 § SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef, enhetschef		Personal ska anmäla till rektor och rektor anmäler till huvudman enl. 6 kap 10 § 1 st.
	Utbildning				
94.	Beslut om mottagande av barn från annan kommun pga att särskilda skäl föreligger, gäller alla skolformer och fritidshem.	8 Kap. 13 § SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef	Ja	
95.	Beslut att hemkommunen ingår avtal med en annan kommun om att denna tar emot berörda barn i sin förskola samt tecknande av aktuellt avtal	8 kap. 12 § SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		
96.	Lämna yttrande avseende enskilda barns mottagande i annan kommun pga särskilda skäl	8 kap. 13 9 kap. 13 10 kap. 25 11 kap. 25 §§ SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		
97.	Beslut om tilläggsbelopp för barn i fristående utbildning som har omfattande behov av särskilt stöd	8 kap. 23 9 kap. 21 10 kap. 39 11 kap. 38 14 kap. 17	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef	Ja	



		16 kap. 54 §§ SL			
98.	Avtal om interkommunal ersättning från och till annan kommun	8 kap. 17 9 kap. 16 10 kap. 34 11 kap. 33 14 kap. 14 16 kap. 50, 51 19 kap. 43, 44 §§ SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		
99.	Beslut att frångå elevs och vårdnadshavares önskemål vid placering vid särskild skolenhet pga betydande organisatoriska och ekonomiska skäl för kommunen	9 kap 15 § 2 st SL 10 kap. 30 § 2 st. 1 p.	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		
100.	Beslut om inackorderingstillägg för gymnasieskolan	15 kap. 32 § SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		Skyldighet gäller dock inte för elever som tagits emot i andra hand på ett nationellt program, RH anpassad utbildning, utlandssvenska elever som får studiehjälp i form av inackorderingstillägg enligt studiestödslagen, eller elever som tagits emot enligt 17 kap. 19 § 2 st. skollagen. Överklagbart enligt 28 kap. 5 § 6 p. skollagen.
101.	Beslut om resebidrag	LKS, FKS	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		Beslut enligt kommunens gällande skolskjutsreglemente. Enligt lag om kommuners skyldighet
102.	Beslut om att erbjuda lämpliga individuella åtgärder, aktivitetsansvaret	29 kap. 9 § SL	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Utbildningschef		Ansvar för att hålla sig informerad om hur de ungdomar i kommunen som fullgjort sin skolplikt men som inte fyllt 20 år är sysselsatta i syfte att erbjuda dem lämpliga åtgärder.
	Arbetsmarknad och integration				
103.	Tecknande av avtal, överenskommelser och kontrakt inom arbetsmarknadsverksamheten		Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Verksamhetschef, enhetschef		
104.	Beslut att betala ut ersättning för initiala kostnader för ekonomiskt bistånd s.k. "glappersättning"	15 - 17 §§ FSEU	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Verksamhetschef, enhetschef		
105.	Eftersökning av schablonersättning och beslut rörande dess användande.	10 – 14 §§ FSEU	Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur, Verksamhetschef, enhetschef		
	Tillsynsmyndigheter				



106.	Yttrande i fråga om anmälningar till Skolinspektionen, DO, JO och andra myndigheter		Sektorchef barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur		
------	-------------------------------------------------------------------------------------	--	-------------------------------------------------------	--	--

Stöd- och omsorg

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Vidare delegeras	Anmärkning
	Riksnorm för ekonomiskt bistånd/försörjningsstöd				
107.	Antagande av fördelning av riksnorm för ekonomiskt bistånd/försörjningsstöd		Sektorchef stöd- och omsorg Socialchef		
	Lex Sarah, Lex Maria				
108.	Beslut att anmäla allvarliga missförhållanden eller risk för allvarliga missförhållanden till Inspektionen för vård och omsorg (IVO) enl. Lex Sarah alternativt avsluta lex Sarah rapport	SoL 14 kap. 7 §	Sektorchef stöd- och omsorg Socialchef		
109.	Beslut om anmälan till Inspektionen för vård och omsorg (IVO) av risk för eller allvarlig skada eller sjukdom i samband med vård, behandling eller undersökning	PSL 3 kap. 5-6 §§	Sektorchef stöd- och omsorg Socialchef, MAS, MAR		Vårdgivaren ansvarar för att Lex. Maria-anmälningar görs
	Lag om handel med receptfria läkemedel				
110.	Kontroll av efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter som har meddelats i lagen	20 § LHRL	Sektorchef stöd- och omsorg Socialchef		
111.	Begära in de upplysningar och handlingar som behövs för kontrollen. Ger rätt till företräde till områden, lokaler och andra utrymmen som används i samband med detaljhandel och hanteringen i övrigt av läkemedel	21 § LHRL	Sektorchef stöd- och omsorg Socialchef		
112.	Rapportera brister i efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter som	21 § 3 st LHRL	Sektorchef stöd- och omsorg Socialchef		



	har meddelats i anslutning i lagen till Läkemedelsverket				
	Tillsynsmyndigheter				
113.	Yttrande i fråga om anmälningar IVO, DO, JO och andra myndigheter		Sektorchef stöd och omsorg		



(6)

KS-SA.2023.52 041

Fördelning av anslag för ökade kapitalkostnader och löneökningspott

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(6)

KS-SA.2023.52 041

Sektor Service och Samhällsbyggnad
Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

KSAU § 58

KS-SA.2023.52 041

Mål och Budget 2024 - 2026 - Fördelning av anslag

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Budgetramarna för verksamheterna utökas med 8,6 mnkr 2024 för ökade kapitalkostnader. Anslaget för ökade kapitalkostnader minskas med motsvarande belopp. Fördelning sker enligt förvaltningens förslag.

Budgetramarna för verksamheterna utökas med 11,6 mnkr avseende löneökningar för befintlig personal 2024. Anslaget för löneökningsspott minskas med motsvarande belopp. Fördelning sker enligt förvaltningens förslag.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige fastställde Mål och Budget 2024 – 2026, 2023-11-13, § 112. I budgeten finns ej fördelade anslag för ökade kapitalkostnader och löneökningsspott på 11,0 mnkr respektive 15,1 mnkr. Anslagen föreslås fördelas till sektorerna enligt följande

Sektor, mnkr	Kapitalkostnader	Löneökning
Barn, utbildning arbetsmarknad och kultur	1,2	3,8
Stöd och omsorg	2,7	6,5
Service och adm	0,5	1,0
Samhällsbyggnad	4,2	0,3
Summa	8,6	11,6
Anslag för ökade kapitalkostnader	11,0	
Löneökningsspott		15,1
Summa resultatpåverkande	2,4	3,5

Kapitalkostnaderna har fördelats genom att jämföra 2023 års kostnader med 2024 års kostnader på befintliga anläggningstillgångar samt att ett pålägg har gjorts för investeringar beslutade i budget 2024. Det sista pålägget har beräknats utifrån att investeringarna genomförs vid halvåret. Orsakerna till att ökningen blivit betydligt lägre än budgetantagandet är förseningar i investeringsprojekt. För kapitalkostnader kopplade till internt uthyrda lokaler har kompensationen tilldelats den hyrande sektorn.

Justerare

.....

.....



KSAU § 58

KS-SA.2023.52 041

Generellt består den stora ökningen av ökad internränta från 1,25 % till 2,5 %.

Löneökningsspotten har fördelats efter utfall 2024 jämfört med bokslut 2023. Därtill har personalomkostnaderna lagts på. För kost/städ har 512 tkr fördelats med 50% vardera till sektorerna Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur och Stöd och omsorg. Detta innebär att löneökningen inom verksamheterna kost/städ ökar sektorernas avgifter och att de blir kompenserade i motsvarande grad.

Ekonomiska konsekvenser

Av totalt avsatt i budgeten att fördela i detta ärende finns 26,1 mnkr. Förslaget innebär att 20,2 mnkr fördelas. Detta innebär att 5,9 mnkr inte fördelas utan tillförs resultatet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor service och samhällsbyggnad 2024-06-14

Beslutet skickas till

Ekonomichef

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Sven Stengard

Ekonomichef

Tel: 0123-191 24

E-post: sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Mål och Budget 2024 – 2026, Fördelning av anslag för ”ökade kapitalkostnader” och ”löneökningsspott”

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Budgetramarna för verksamheterna utökas med 8,6 mnkr 2024 för ökade kapitalkostnader. Anslaget för ökade kapitalkostnader minskas med motsvarande belopp. Fördelning sker enligt förvaltningens förslag.

Budgetramarna för verksamheterna utökas med 11,6 mnkr avseende löneökningar för befintlig personal 2024. Anslaget för löneökningsspott minskas med motsvarande belopp. Fördelning sker enligt förvaltningens förslag.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige fastställde Mål och Budget 2024 – 2026, 2023-11-13, § 112. I budgeten finns ej fördelade anslag för ökade kapitalkostnader och löneökningsspott på 11,0 mnkr respektive 15,1 mnkr. Anslagen föreslås fördelas till sektorerna enligt följande

Sektor, mnkr	Kapitalkostnader	Löneökning
Barn, utbildning arbetsmarknad och kultur	1,2	3,8
Stöd och omsorg	2,7	6,5
Service och adm	0,5	1,0
Samhällsbyggnad	4,2	0,3
Summa	8,6	11,6
Anslag för ökade kapitalkostnader	11,0	
Löneökningsspott		15,1
Summa resultatpåverkande	2,4	3,5

Kapitalkostnaderna har fördelats genom att jämföra 2023 års kostnader med 2024 års kostnader på befintliga anläggningstillgångar samt att ett pålägg har gjorts för investeringar beslutade i budget 2024. Det sista



pålägget har beräknats utifrån att investeringarna genomförs vid halvåret. Orsakerna till att ökningen blivit betydligt lägre än budgetantagandet är förseningar i investeringsprojekt. För kapitalkostnader kopplade till internt uthyrda lokaler har kompensationen tilldelats den hyrande sektorn. Generellt består den stora ökningen av ökad internränta från 1,25 % till 2,5 %.

Löneökningsspotten har fördelats efter utfall 2024 jämfört med bokslut 2023. Därtill har personalomkostnaderna lagts på. För kost/städ har 512 tkr fördelats med 50% vardera till sektorerna Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur och Stöd och omsorg. Detta innebär att löneökningen inom verksamheterna kost/städ ökar sektorernas avgifter och att de blir kompenserade i motsvarande grad.

Ekonomiska konsekvenser

Av totalt avsatt i budgeten att fördela i detta ärende finns 26,1 mnkr. Förslaget innebär att 20,2 mnkr fördelas. Detta innebär att 5,9 mnkr inte fördelas utan tillförs resultatet.

Beslutet skickas till

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

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Sven Stengard
Ekonomichef



(7)

KS-SA.2024.3

Ekonomisk uppföljning 2024

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(7)

KS-SA.2024.3

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



(8)

KS-SA.2024.78 040

Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(8)

KS-SA.2024.78 040

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 62

KS-SA.2024.78 040

Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR) beslutas att gälla från och med räkenskapsåret 2024.

Kommunfullmäktiges beslut 2013-08-26, § 56 upphävs.

Ärendebeskrivning

Riksdagen beslutade i november 2023 om ändring av kommunallagen (SFS 2023:642).

Av 11 kap 1§ framgår att kommuner och regioner ska ha god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Fullmäktige ska besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Om kommunen har en resultatreserv ska riktlinjerna även omfatta hanteringen av den.

Kommunfullmäktige fattade 2013-08-26, § 56 beslut om lokala riktlinjer för god ekonomisk hushållning samt resultatutjämningsreserv. Det föreslagna beslutet ersätter detta beslut.

Resultatreserven (RER) är ny och ersätter den tidigare resultatutjämningsreserven (RUR). Avvecklingen av RUR innebär att:

- Den som vid ikraftträdandet har en RUR får ha kvar och nyttja den till utgången av 2033.
- Riktlinjerna för god ekonomisk hushållning ska även omfatta hanteringen av kvarvarande RUR.
- Medel från RUR får användas i enlighet med nuvarande regelverk, d.v.s. att utjämna intäkter över en konjunkturcykel.
- Reservering av medel till RUR kan göras sista gången i bokslut 2023.

Resultatreserven har ett mer flexibelt regelverk och i lagen uttrycks det som att den får användas för att en god ekonomisk hushållning ska uppnås. Lagen fastställer även gränsvärden för reservering och den maximala storleken på reserven.

Justerare

.....

.....



KSAU § 62

KS-SA.2024.78 040

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor service och samhällsbyggnad 2024-07-25
Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv
(RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)

Beslutet skickas till

Ekonomichef

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Sven Stengard

Ekonomichef

Tel: 0123-191 24

E-post: sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)

Förslag till beslut i Kommunfullmäktige

Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR) beslutas att gälla från och med räkenskapsåret 2024.

Kommunfullmäktiges beslut 2013-08-26, § 56 upphävs.

Ärendebeskrivning

Riksdagen beslutade i november 2023 om ändring av kommunallagen (SFS 2023:642).

Av 11 kap 1§ framgår att kommuner och regioner ska ha god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Fullmäktige ska besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Om kommunen har en resultatreserv ska riktlinjerna även omfatta hanteringen av den.

Kommunfullmäktige fattade 2013-08-26, § 56 beslut om lokala riktlinjer för god ekonomisk hushållning samt resultatutjämningsreserv. Det föreslagna beslutet ersätter detta beslut.

Resultatreserven (RER) är ny och ersätter den tidigare resultatutjämningsreserven (RUR). Avvecklingen av RUR innebär att:

- Den som vid ikraftträdandet har en RUR får ha kvar och nyttja den till utgången av 2033.
- Riktlinjerna för god ekonomisk hushållning ska även omfatta hanteringen av kvarvarande RUR.
- Medel från RUR får användas i enlighet med nuvarande regelverk, d.v.s. att utjämna intäkter över en konjunkturcykel.
- Reservering av medel till RUR kan göras sista gången i bokslut 2023.

Resultatreserven har ett mer flexibelt regelverk och i lagen uttrycks det som att den får användas för att en god ekonomisk hushållning ska uppnås. Lagen fastställer även gränsvärden för reservering och den maximala storleken på reserven.



Beslutsunderlag

Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)

Beslutet skickas till

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

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Sven Stengard
Ekonomichef

Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)

Dokumenttyp:	Riktlinje
Antagen av:	Kommunfullmäktige xxxx-xx-xx § xx
Senast reviderad:	2024-07-25
Giltighetstid:	Gäller tillsvidare
Dokumentansvarig:	Ekonomichef
Beteckning:	KS-SA.2024.78

Riktlinje för god ekonomisk hushållning och hantering av resultatreserv (RER) och resultatutjämningsreserv (RUR)

Inledning

I kommunallagen finns ett regelverk för hur kommunerna ska sköta sin ekonomiska förvaltning. Där beskrivs bland annat att kommunerna ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. För verksamheten ska mål och riktlinjer som har betydelse för god ekonomisk hushållning beslutas av kommunfullmäktige.

Från och med 2013 finns det i kommunallagen en möjlighet, att under vissa förutsättningar, reservera delar av ett positivt resultat i en resultatutjämningsreserv (RUR). Denna reserv skulle sedan användas för att utjämna intäkter över en konjunkturcykel, under förutsättning att årets resultat efter balanskravsjusteringar var negativt. RUR var frivillig att tillämpa men de kommuner och regioner som gjorde det skulle besluta om hur reserven skulle hanteras. Hur kommunen eller regionen avsåg att reservera och disponera medel till eller från RUR skulle framgå av de riktlinjer för god ekonomisk hushållning som fullmäktige fastställt. Riksdagen har därefter fattade ett beslut den 25 oktober 2023 om ändrade regler i kommunlagen gällande RUR. Ändringen kommer efter en tidigare utredning och utifrån regeringens proposition "En effektiv ekonomistyrning i kommuner och regioner". De nya reglerna träder i kraft den 1 januari 2024, det vill säga från och med räkenskapsåret 2024. Förändringen innebär att den nya resultatreserven (RER) införs samt att resultatutjämningsreserven (RUR) fasas ut under en tioårsperiod. Om kommunen eller regionen har en resultatreserv (RER) eller resultatutjämningsreserv (RUR) ska riktlinjerna för god ekonomisk hushållning även omfatta hanteringen av den.

God ekonomisk hushållning

Enligt kommunallagen ska kommuner ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet, både på kort och långt sikt. Grundtanken bakom begreppet god ekonomisk hushållning är att varje generation av invånare ska bära kostnaderna för den service som de själva beslutar om och konsumerar. En viktig förutsättning för god ekonomisk hushållning är att det finns balans mellan löpande kostnader och intäkter. Verksamheternas nettokostnader bör därför inte öka i snabbare takt än skatteintäkter och statsbidrag. Kommunen bör uppvisa årliga positiva resultat på en nivå som gör att dess ekonomi inte urholkas av inflation eller av för låg självfinansieringsgrad av investeringar. En ekonomi i balans samt en väl fungerande uppföljning och utvärdering av ekonomi och verksamheter är nödvändiga förutsättningar för att kommunen ska kunna leva upp till kravet på god ekonomisk hushållning. Ekonomi betyder att hushålla med begränsade resurser. Kommuner ska enligt kommunallagen hushålla med sina resurser och sträva efter att få ut så mycket värde som möjligt av varje satsad krona. Kommunallagen innefattar även krav på att resurser i verksamheten används till rätt saker och att de utnyttjas på rätt sätt God

ekonomisk hushållning råder då verksamheten utövas på ett ändamålsenligt och ekonomiskt hållbart sätt. Såväl de finansiella målen som verksamhetsmålen är huvudsakligen uppfyllda och kommunens grunduppdrag bedrivs på ett ändamålsenligt sätt.

Två perspektiv

Begreppet god ekonomisk hushållning har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. God ekonomisk hushållning ska också ses utifrån två dimensioner, att hushålla i nutiden samt att hushålla över tiden. Det finansiella perspektivet innebär bland annat att varje generation själv ska bära kostnaderna för den service den konsumerar. Kommunen måste ange en ambitionsnivå för den egna finansiella ställningen och utvecklingen i form av finansiella mål.

Verksamhetsperspektiv tar sikte på att kommunen måste bedriva sin verksamhet på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt, för att kunna skapa förutsättningar för god ekonomisk hushållning. För att säkerställa detta måste det finnas ett klart samband mellan resurser, prestationer, resultat och effekter. De finansiella målen samt de verksamhetsmålen ska anges i den av kommunfullmäktige framtagna budgeten och fastställs i samband med kommunfullmäktiges beslut om budget. Kontinuerliga uppföljningar via delårsrapporter och årsredovisningar syftar till att identifiera hur väl en kommun har levt upp till en god ekonomisk hushållning.

Finansiella mål

De finansiella målen ska ange de finansiella förutsättningarna och ramarna för den kommunala verksamheten utifrån respektive kommunens ekonomiska situation på kort och lång sikt. De finansiella målen ska också ange en ambition för kommunens finansiella utveckling och ställning. Kommunen behöver generera ett stabilt driftöverskott för att finansiera viktiga investeringar i kärnverksamheten och kunna utveckla verksamheten över tid. Ett stabilt driftöverskott krävs också för att kunna hantera eventuella kommande räntehöjningar. Finansiella mål ska inkludera kommunkoncernen.

Det övergripande finansiella målen för Valdemarsviks kommun är att soliditeten ska vara oförändrad och att resultatet ska uppgå till minst 2% av skatteintäkter, generella statsbidrag och kommunal fastighetsavgift över en rullande tioårsperiod.

Övriga finansiella mål för god ekonomisk hushållning fastställs och revideras respektive år i samband med kommunfullmäktiges beslut om budget.

Verksamhetsmål

Kommunallagen innehåller också krav på att resurserna i verksamheterna används till rätt saker och att de nyttjas på ett effektivt sätt. De verksamhetsmässiga målen mäts genom indikatorer. Verksamhetsmålen ska utvärderas och följas upp i delårsrapport och årsredovisning. För att uppföljning av målen ska kunna genomföras på ett tillfredställande sätt är det viktigt att målen är tydligt formulerade

samt mätbara. Grundläggande är att verksamheten ska bedrivas kostnadseffektivt och ändamålsenligt samt att varje generation ska bära kostnaden för den service den konsumerar och inte belasta kommande generationer med kostnader eller åtaganden.

Målen fastställs och revideras i samband med kommunfullmäktiges beslut om budget.

Resultatreserv (RER)

Syftet med resultatreserven är att skapa incitament för en större framförhållning och därmed öka möjligheten att nå målet om en god kommunal hushållning. Detta ska därigenom vara ett sätt att kunna arbeta med mer långsiktiga mål än balanskravets fokus på ett kalenderår i taget. Resultatreserven innebär att kommunen har möjlighet att bygga upp en reserv under goda tider för att senare kunna nyttja denna under sämre tider, under vissa omständigheter. Vissa omständigheter kan innebära tillfälligt svag skatteunderlagsutveckling, tillfälliga kostnader till följd av konjunktursvängningar, omstrukturering av verksamhet eller andra tillfälligt oförutsedda utgiftsökningar och tillfälligt oförutsedda inkomstbortfall. Detta för att på sikt nå god ekonomisk hushållning.

RER är enbart en omfördelning av resultatet inom ramen för eget kapital. Genom att reserven läggs på ett separat konto i det egna kapitalet görs en markering hur stor andel av tidigare års resultatöverskott som kan nyttjas.

Reservering till RER

Reservering till RER enligt 11 kap 14§, andra stycket kommunallagen, får göras med högst ett belopp som motsvarar den del av årets resultat efter balanskravsutredning som överstiger:

- En procent av summan av skatteintäkter samt generella stadsbidrag och utjämning, eller
- Två procent av summan av skatteintäkter samt generella stadsbidrag och utjämning, om en kommun har ett negativt eget kapital inklusive ansvarsförbindelsen för pensionsförpliktelser

En reservering får göras om resultatreserven efter reserveringen uppgår till ett belopp som motsvarar högst fem procent av summan av skatteintäkter samt generella statsbidrag och utjämning.

Beslut om reservering fattas i samband med årsredovisningen.

Disponering ur RER

Förutsättningarna för att kunna disponera från RER är följande för Valdemarsviks kommun,

Användning av medel från RER ska utgå från vad som avses med god ekonomisk hushållning enligt kommunallagen.

Resultatreserven får användas för att öka flexibiliteten i användningen av sparade medel. Den kan användas för att täcka vissa särskilda planerade kostnader ett enskilt år såsom omstruktureringskostnader.

Reserven får även användas vid oförutsedda utgiftsökningar eller inkomstbortfall, så länge det bidrar till att uppnå god ekonomisk hushållning.

En förutsättning för disposition är att balanskravsresultatet är negativt innan dispositionen och reserven får användas för att uppnå ett nollresultat.

Beslut om disposition får ske i både i budget och årsredovisningen under samma förutsättningar. Det ska framgå av förvaltningsberättelsen till vad och varför medlen disponerats.

Resultatutjämningsreserv (RUR)

RUR avvecklas från och med den 1 januari 2024 men får vara kvar och nyttjas till utgången av 2033.

Disponering av kvarvarande medel i RUR följer tidigare beslutade riktlinjer (KF 2013-08-26, § 56)

- 1. Från resultatutjämningsreserv får disponeras, vid stagnerande intäkter, så att resultatet inte blir negativt vid upprätthållande av befintlig kostnads/verksamhets-nivå.*
- 2. Dispositionen får maximalt uppgå till belopp så att resultatet uppnår kommunens resultatmål för god ekonomisk hushållning, dock maximalt 60 % av reserven det första året, resterande nästkommande år.*
- 3. Beslut om kommande års disposition kan fattas i samband med budgetbeslutet. Den slutliga dispositionen fastställs i samband med årsredovisningen.*

Beslut om disposition får ske både i budget och årsredovisning under samma förutsättningar.



(9)

KS-SA.2024.39

Uppföljning om beslut för inköpsstopp och ekonomisk återhållsamhet

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(9)

KS-SA.2024.39

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

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

Mottagare

Kommunstyrelsen

Inköpsstopp och ekonomisk återhållsamhet, uppföljning

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Redovisningen godkänns och en ytterligare uppföljning av inköpsstoppet sker per den 31/10, redovisas till kommunstyrelsen den 25 november.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 2024-04-15, § 57 om inköpsstopp och ekonomisk återhållsamhet. En uppföljning av detta omfattande perioden 2024-04-01 - - 2024-06-30 ska ge till kommunstyrelsens sammanträden den 2:a september.

Avstämningstiden är relativt kort men vissa mönster går att skönja under perioden:

Ekonomiavdelningen har gått jämfört kostnaderna på de konto som i första hand avser inköp av material och tjänster för perioden men även tagit med juli månad 2024. Sammantaget är har dessa konton en lägre volym i storleksordningen ca 1,0 mnkr jämfört med samma period 2023. Områden där kostnadsvolymen tydligt sjunkit är:

- Förbrukningsinventarier
- Arbets- och skyddskläder
- Reparation och underhåll av maskiner och inventarier
- Övriga konsulttjänster.
- Trygghetslarm
- Avgifter för kurser och utbildning.

När det kommer till trygghetslarmen är den huvudsakliga förklaringen till kostnadsminskningen nytt avtal. För övriga grupper torde ovanstående beslut vara huvudorsaken till minskningen.

Inom några områden har kostnaderna ökat bland annat:

- IT-drift
- Databehandling
- Måltider
- Friskvård

Där ökande kostnader identifierats är det oftast en kostnadsutveckling som inte är kopplad till enskilda inköp eller avrop.

Kontot för larm och bevakning har ökat. Detta beror på att nytt avtal inte fått fullt genomslag och vissa befintliga avtal löper till 2025. Vissa dubbla kostnader har uppstått.

En effekt ekonomiavdelningen uppmärksammat är att leasade personbilar inte har bytts när leasingavtalen upphört. Detta har resulterat i en utlösning av restvärdet. Värdet kan vara högt. Kortsiktigt kan det uppstå en högre kostnad dels för utlösen men även för försäkringar och service.

Förvaltningen föreslår att Kommunstyrelsen beslutade 2024-04-15, § 57 om inköpsstopp och ekonomisk återhållsamhet ska fortsätta gälla och att en ny avstämning görs per den 31/10 att redovisa vid kommunstyrelsens sammanträde den 25:e november.

När det kommer till investeringar har det i första hand handlat om att banta investeringsbudgeten. Kommunfullmäktige beslutade om en justering med -1,5 mnkr 2024-06-18, § 52. Det avsåg minskningar inom utveckling av anläggningar och gator samt VA-verksamheten.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Sven Stengard
Ekonomichef

Tobias Svanberg
Upphandlingsamordnare



KS § 57

KS-SA.2024.39

Inköpsstopp och ekonomisk återhållsamhet

Kommunstyrelsens beslut

1. Från och med 15 april och tills vidare råder inköpsstopp i kombination med en stor ekonomisk sparsamhet i Valdemarsviks kommun. Detta gäller allt som inte oundgängligen måste inhandlas för att upprätthålla kvaliteten i den löpande verksamheten och omfattar även investeringar.
2. Kommundirektören får i uppdrag att följa upp vidtagna åtgärder och effekten av dessa för en första uppföljningsperiod som sträcker sig från 20240401 – 20240630. Uppföljning sker vid kommunstyrelsens sammanträde 2 september.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Till följd av det ansträngda ekonomiska läget som redovisades i första månadsuppföljningen måste den för höga kostnadsutvecklingen i den samlade verksamheten brytas. Detta fram till att det påbörjade större besparings- och förändringsarbetet börjar få effekt på kommunens ekonomi.

Under ovanstående period ska arbetet med inköpsorganisation, avtalstrohet och ekonomistyrning samt övertids- och vikariesituationen påskyndas i syfte att stävja kostnadsutvecklingen.

Som exempel på kostnader vi ser bör minskas är konsultkostnader, inhyrd personal, resekostnader, investeringar, övertidskostnader, materialinköp etc.

Beslutsunderlag

KSAU § 38 2024-03-27

Justerare

.....

.....



KS § 57

KS-SA.2024.39

Beslutet skickas till
Kommundirektören
Akten

Justeras:

Per Hollertz

Nhela Ali

Justerare

.....

.....



(10)

KS-SA.2024.76

Aktieägartillskott Centrumhuset i Valdemarsvik AB

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(10)

KS-SA.2024.76

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Avdelning Service och Administration
David Gudjonsson
Tel: 0123-193 39
E-post: david.gudjonsson@valdemarsvik.se
Avdelning Service och Administration

Mottagare

Kommunstyrelsen

Aktieägartillskott Centrumhuset i Valdemarsvik AB

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

- 1. Bevilja ett villkorat aktieägartillskott på 900 000 kr till Centrumhuset i Valdemarsvik AB för att täcka förluster för verksamhetsåret 2024.**
- 2. Aktieägartillskottet villkoras på så sätt att när bolaget uppvisar vinstmedel ska bolaget återbetala erhållet aktieägartillskott om så kommunen kräver.**
- 3. Aktieägartillskottet finansieras genom minskning av kommunens egna kapital.**

Ärendebeskrivning

Centrumhuset i Valdemarsvik AB prognostiserar att negativt resultat för år 2024 på ca 1 400 tkr. Det negativa resultatet är hänförligt till låg uthyrningsgrad i Sjöhuset, ökade kostnader för fjärrvärme samt höga räntekostnader.

Med anledning av ovanstående hemställer bolagets VD om att kommunstyrelsen beviljar ett aktieägartillskott om 900 tkr för att täcka bolagets förlust för verksamhetsåret 2024.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Aline Eriksson
VD CVAB

David Gudjonsson
Ekonom

§ 8. Aktieägartillskott

CVAB budgeterar för ett negativt resultat för år 2024 på ca 1 400 tkr. Det negativa resultatet är hänförligt till höga räntekostnader, låg uthyrningsgrad i Sjöhuset samt ökade kostnader för fjärrvärme.

Med anledning av ovanstående hemställer bolagets styrelse om att kommunfullmäktige beviljar ett aktieägartillskott om **900tkr** för att täcka del av bolagets förlust för verksamhetsåret 2024.

Beslut:

1. Centrumhuset i Valdemarsvik AB föreslår att kommunstyrelsen tillstyrker CVABs hemställan till kommunfullmäktige, avseende aktieägartillskott för att täcka förluster för verksamhetsåret 2024.
2. Centrumhuset i Valdemarsvik AB:s hemställan överlämnas till kommunstyrelsen för ärendets vidare beredning.



(11)

KS-SA.2024.72

Fråga om ansvarsfrihet gällande verksamhetsåret 2023 för Gusums bruksmuseum

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(11)

KS-SA.2024.72

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Dennis Gidlund
Kanslichef
Tel: 0123-194 29
E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Fråga om ansvarsfrihet gällande verksamhetsåret 2023 för Gusums bruksmuseum

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beviljar styrelsen för Gusums Bruksmuseum samt dess enskilda ledamöter och ersättare ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2023.

Ärendebeskrivning

Gusums Bruksmuseum har överlämnat redovisning av verksamhetsåret 2023.

Enligt gällande stadgar ska kommunfullmäktige besluta om ansvarsfrihet för styrelsen. Enligt revisionsberättelsen har stiftelsens revisorer uppfattningen att årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av stiftelsens finansiella ställning per 31 december 2023 och dess finansiella resultat för året.

Beslutet skickas till

Gusums Bruksmuseum
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Verksamhetsberättelse 2023

Stiftelsens ändamål främjas genom bevarande av Gusums Bruksmuseum samt hålla det tillgängligt för allmänheten. Stiftelsen förvaltar bruksmuseets samlingar och bedriver museal verksamhet, samt forskning om Gusums Bruk och Valdemarsviks kommun. Stiftarna består av Valdemarsviks kommun, IF Metall avdelning 26 Östergötland och familjen Torstensson.

Styrelsen enligt val på årsstämma 2023-03-03 har bestått av:

Annelie Noort, ordförande, Valdemarsviks kommun
Hans Torstensson, stiftarna, familjen Torstensson
Per-Ola Birgersson, ledamot, Valdemarsviks kommun
Inga Ericsson, representant, Kulturföreningen Museets Vänner
Håkan Nilsson, ledamot, Valdemarsviks kommun
Olof Hermelin, ledamot, Östergötlands museum
Pontus Andersson, ägarrepresentant IF Metall avd. 26 Östergötland
Christina Gärdebäck, representant, Kulturföreningen Museets Vänner
Kicki Torstensson, suppleant, Familjen Torstensson
Stefan Kemle, suppleant, Valdemarsviks kommun
Bengt-Ola Wåhlin, suppleant, Valdemarsviks kommun
Emmy Wilhelmsson, suppleant, Östergötlands Museum
Vakant, suppleant, IF Metall avd. 26 Östergötland

Arbetsutskottet har bestått av Annelie Noort, ordförande, Hans Torstensson och Inga Ericsson.

Vald revisor har varit Gunnar Feucht, Tjärna Revisionsbyrå AB samt från Valdemarsviks kommun Rune Hallgren och Maria Skarin.

Under verksamhetsåret har arbetsutskottet haft 3 (2022: 5) protokollförda sammanträden. Styrelsen har haft 4 (2022: 0) protokollförda sammanträden. På samtliga styrelsemöten har tidigare ordförande i stiftelsen Lars Beckman varit adjungerad.

Under året har vi fortsatt vår resa att hitta en hållbar framtidslösning. Situationen har försvårats sedan kommunen lämnade besked att inte längre kunna stå för bemanningen från 2024. Samtal har genomförts med Nordic Brass i Gusum. De kan tänka sig stödja museet ekonomiskt under flera år när vi har en hållbar plan för framtiden. Vi har kommit fram till att museet bara kan finnas kvar som del i ett samarbete om ett gemensamt museum i Valdemarsvik. Under kommande året ska den idén utarbetas. Om det inte hittas en lämplig lösning under det här året, är vi tvungna att lägga Gusums Bruksmuseum i malpåse.

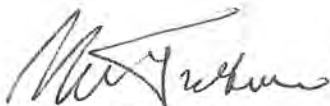
Stiftelsen vill även framföra ett tack till de privatpersoner som bidragit med 9 000 kronor i gåvor under året.

Under året har museet varit öppet mellan 16/5 och 16/9. Under 2023 har vi ökat våra utåtriktade aktiviteter. Vi har sålt lotter på Gusumsdagarna, Baljadagen samt i museet samt delat ut vårt nya flygblad. Vi har haft tre annonser i diverse turistmagasin samt en i ett magasin för buss/gruppresor. Den 2 september firade vi 35 år Stiftelsen Gusums Bruksmuseum med ett evenemang där vi visade mässingputsning och så sålde vi korv och lotter. Dagen var lyckad. Det visade sig i en gammal tidningsartikel att själva museet har funnits sedan 45 år.

Gusum, april 2024



Annelie Noort



Hans Torstensson



Per-Ola Birgersson



Inga Ericsson



Håkan Nilsson



Olof Hermelin



Pontus Andersson



Årsredovisning
för
Stiftelsen Gusums Bruksmuseum
825002-1113
Räkenskapsåret
2023

Styrelsen för Stiftelsen Gusums Bruksmuseum får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2023.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK. Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i hela kronor (kr). Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Förvaltningsberättelse

Verksamheten

Främjande av ändamålet

Stiftelsens ändamål främjas genom bevarande av Gusums Bruksmuseum samt hålla det tillgängligt för allmänheten.

Stiftelsen förvaltar bruksmuseets samlingar och bedriver museal verksamhet, samt forskning om Gusums Bruk och Valdemarsviks kommun.

Stiftarna består av Valdemarsviks kommun, IF Metall avdelning 26 Östergötland och familjen Torstensson.

Allmänt om verksamheten

Styrelsen enligt val på årsstämma 2023-03-06 har bestått av:

Annelie Noort, ordförande, Valdemarsviks kommun

Hans Torstensson, stiftarna, familjen Torstensson

Per-Ola Birgersson, ledamot, Valdemarsviks kommun

Inga Ericsson, representant, Kulturföreningen Museets Vänner

Håkan Nilsson, ledamot, Valdemarsviks kommun

Olof Hermelin, ledamot, Östergötlands museum

Pontus Andersson, ägarrepresentant, IF Metall avd. 26 Östergötland

Christina Gärdebäck, representant, Kulturföreningen Museets Vänner

Kicki Torstensson, suppleant, Familjen Torstensson

Stefan Kemle, suppleant, Valdemarsviks kommun

Bengt-Ola Wåhlin, suppleant, Valdemarsviks kommun

Emmy Wilhelmsson, suppleant, Östergötlands Museum

Vakant, suppleant, IF Metall avd. 26 Östergötland

Arbetsutskottet har bestått av Annelie Noort, ordförande, Hans Torstensson och Inga Ericsson

Vald revisor har varit Gunnar Feucht, Tjärna Revisionsbyrå AB samt från Valdemarsviks kommun Carola Andersson och Mathias Carlsson.

Under verksamhetsåret har arbetsutskottet haft 3 (2022: 5) protokollförda sammanträden. Styrelsen har haft 4 (2022: 0) protokollförda sammanträden. På samtliga styrelsemöten har tidigare ordförande i stiftelsen Lars Beckman varit adjungerad.

Under året har vi fortsatt vår resa att hitta en hållbar framtidslösning. Situationen har försvårats sedan kommunen lämnade besked att inte längre kunna stå för bemanningen från 2024. Samtal har genomförts med Nordic Brass i Gusum. De kan tänka sig stödja museet ekonomiskt under flera år när vi har en hållbar plan för framtiden. Vi har kommit fram till att museet bara kan finnas kvar som del i ett samarbete om ett gemensamt museum i Valdemarsvik. Under kommande året ska den idén utarbetas. Om

samarbete om ett gemensamt museum i Valdemarsvik. Under kommande året ska den idén utarbetas. Om det inte hittas en lämplig lösning under det här året, då är vi tvungna att lägga Gusums Bruksmuseum i malpåse.

Stiftelsen vill även framföra ett tack till de privatpersoner som bidragit med 9 000 kronor i gåvor under året.

Under året har museet varit öppet mellan 16/5 och 16/9. Under 2023 har vi ökat våra utåtriktade aktiviteter. Vi har sålt lotter på Gusumsdagarna, Baljadagen samt i museet samt delat ut vårt nya flygblad. Vi har haft tre annonser i diverse turistmagasin samt en i ett magasin för buss/gruppresor. Den 2 september firade vi 35 år Stiftelsen Gusums Bruksmuseum med ett evenemang där vi visade mässingputsning och så sålde vi korv och lotter. Dagen var lyckad. Det visade sig i en gammal tidningsartikel att själva museet har funnits sedan 45 år.

Stiftelsen har sitt säte i Gusum.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Året har präglats av svårigheter att få verksamheten att gå runt. Familjen Torstensson har bidragit extra för att rädda en kvartalshyra. Styrelsen beslöt att ordföranden skulle gå ut till NT för att be allmänheten om hjälp för att hjälpa överleva året, vilket resulterade i en artikel i tidningen. Det kom in en del välbehövliga bidrag från bland annat tre lokala företag. ICA Birgersson Gusum, Yxningens Camping, Grännäs Camping har sponsrat med 2.500 kr var samt med priser för lotterier. Dessutom erhöll stiftelsen ett elstöd som underlättade ekonomin.

Museets Vänner har stöttat oss på olika sätt men valde att inte bidra ekonomiskt i år, då de ville avvakta med bidrag tills det verkligen behövs. IF Metall har trots flera försök att få dem som stiftare att bidra hittills valt att inte göra det. Diskussionen kring deras bidrag fortsätts under 2024. Vi hoppas att vi under året kan övertyga IF Metall med flera om vikten av bidrag för museets möjligheter att överleva.

I protokollet från 1998 står beloppen som varje stiftare skulle bidra med årligen. Dessa bidrag har inte indexerats under 25 år medan kostnaderna har ökat dessa år. Från 2024 gäller det förhöjda hyreskostnader och därför har vi tagit beslutet att säga upp en del av utställningslokalen och därmed minska hyreskostnaden.

Gusums Bruksmuseum har upprättats med ändamålet att värna sitt unika industriella kulturarv för framtida generationer som har betytt så mycket för Gusum och omgivning. Vi fortsätter arbetet att verka för en hållbar lösning. I den här processen står vi öppna för nya, fräscha idéer, samarbete, flytt till Valdemarsvik, minska i utställningsyta, roterande visning av föremålen/utställningen etc. Det nya målet blir att behålla kulturarvet inom kommungränsen.

Flerårsöversikt (Tkr)	2023	2022	2021	2020	2019
Nettoomsättning	63	40	39	33	126
Resultat efter finansiella poster	-36	-5	37	-27	-24
Soliditet (%)	82	89	95	69	83

Stiftelsens resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

Resultaträkning

	Not	2023-01-01 -2023-12-31	2022-01-01 -2022-12-31
Stiftelsens intäkter			
Nettoomsättning		62 777	40 102
Gåvor		8 390	50 200
Bidrag		61 500	50 000
Summa stiftelsens intäkter		132 667	140 302
Stiftelsens kostnader			
Handelsvaror		-2 960	-4 092
Övriga externa kostnader		-163 675	-140 036
Personalkostnader	2	0	0
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-1 560	-1 560
Summa stiftelsens kostnader		-168 195	-145 688
Rörelseresultat		-35 528	-5 386
Resultat efter finansiella poster		-35 528	-5 386
Årets resultat		-35 528	-5 386

Balansräkning

	Not	2023-12-31	2022-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Inventarier, verktyg och installationer	3	453	2 013
Summa materiella anläggningstillgångar		453	2 013
Summa anläggningstillgångar		453	2 013
Omsättningstillgångar			
<i>Varulager m. m.</i>			
Färdiga varor och handelsvaror		26 362	27 342
Summa varulager		26 362	27 342
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Övriga fordringar		1	10 000
Summa kortfristiga fordringar		1	10 000
<i>Kassa och bank</i>			
Kassa och bank		31 523	54 512
Summa kassa och bank		31 523	54 512
Summa omsättningstillgångar		57 886	91 854
SUMMA TILLGÅNGAR		58 339	93 867

Balansräkning

Not

2023-12-31

2022-12-31

EGET KAPITAL OCH SKULDER

Eget kapital

Bundet eget kapital

Stiftelsekapital

500 000

500 000

Bundet eget kapital vid räkenskapsårets slut

500 000

500 000

Fritt eget kapital

Fritt eget kapital vid räkenskapsårets början

-416 442

-411 055

Årets resultat

-35 528

-5 386

Fritt eget kapital vid räkenskapsårets slut

-451 970

-416 441

Summa eget kapital

48 030

83 559

Kortfristiga skulder

Övriga skulder

5 309

5 309

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

5 000

4 999

Summa kortfristiga skulder

10 309

10 308

SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER

58 339

93 867

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag.

Anläggningstillgångar

Tillämpade avskrivningstider:

Inventarier, verktyg och installationer 5 år

Not 2 Anställda och personalkostnader

Enligt stiftelseurkund från 14 augusti 1995 ska Valdemarsviks kommun medverka till att i skälig utsträckning, ställa kunnig personal till förfogande, för att Gusums Bruksmuseum ska kunna hållas tillgängligt för allmänheten. Stiftelsen har under 2023 haft anställda som kommunen betalat kostnaderna för.

Lönekostnaden ingår i kommunens årsredovisning varför den inte finns med i stiftelsens årsredovisning.

Not 3 Inventarier, verktyg och installationer

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärden	50 215	50 215
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	50 215	50 215
Ingående avskrivningar	-48 202	-46 642
Årets avskrivningar	-1 560	-1 560
Utgående ackumulerade avskrivningar	-49 762	-48 202
Utgående redovisat värde	453	2 013

Gusum 2024-03-28



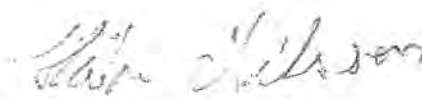
Annelie Noort
Ordförande



Hans Torstensson



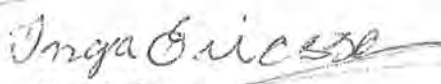
Per-Ola Birgersson



Håkan Nilsson



Pontus Andersson



Inga Ericsson



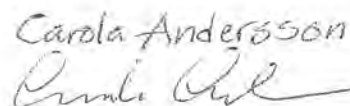
Olof Hermelin

Vår revisionsberättelse har lämnats 2024-03-28

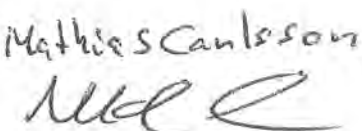


Gunnar Feucht
Auktoriserad revisor

Maria Skarin
Revisor



Rune Hallgren
Revisor



Revisionsberättelse

Till styrelsen i Stiftelsen Gusums Bruksmuseum

Org.nr 825002-1113

Rapport om årsredovisningen

Uttalande

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Stiftelsen Gusums Bruksmuseum för räkenskapsåret 2023.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av stiftelsens finansiella ställning per den 31 december 2023 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att upphöra med verksamheten.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisions sed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra

uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar vi oss en förståelse av den del av stiftelsens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en stiftelse inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Stiftelsen Gusums Bruksmuseum för räkenskapsåret 2023.

Enligt vår uppfattning har styrelseledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen enligt stiftelselagen och stiftelseförordnandet.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen eller om det finns skäl för entledigande, eller
- på något annat sätt handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för stiftelsens situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande.

Gusum



Gunnar Feucht
Auktoriserad revisor



Mathias Carlsson
Revisor



Carola Andersson
Revisor



(12)

KS-TEK.2024.99

Renhållningstaxa

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(12)

KS-TEK.2024.99

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 61

KS-TEK.2024.99

Renhållningstaxa

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

1. Kommunfullmäktige beslutar att anta förslag till renhållningstaxa och att den skall börja gälla from 1 januari 2025.
2. Kommunfullmäktige beslutar att taxa, beslutad 2023-06-07 KF §75 upphävs from 1 januari 2025.

Ärendebeskrivning

Valdemarsviks kommun har en gällande renhållningstaxa beslutad 2023-06-07.

Renhållningsverksamheten prognostiserar ett underskott för 2024, vilket den även gjorde under 2023.

För att uppnå en budget i balans för verksamheten, med ett resultat där intäkter och kostnader är lika, krävs en intäktsökning med ca 15% under nuvarande förutsättningar. Intäkterna behöver öka med 2 500 000 kr. Främsta orsaken till de kostnadsökningar som verksamheten fått är att index i entreprenadavtalen ökade kraftigt under 2023.

Taxemodellen föreslås samtidigt ändras till en tydligare taxa. Den föreslagna taxemodellen har sin grund i Avfallsveriges (kommunens branschorganisation) förslag på hur en taxa kan utformas.

De huvudsakliga skillnaderna mot nu gällande taxa är följande:

- Taxan är tydligt uppdelad i hämtnings- och grundavgifter.
- Förklarande text har lagt in kring vad som avses med grund-respektive hämtningsavgift.
- Avgifterna är beräknade för samtliga abonnemang.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till ny taxa kommer innebära en ökning av kommunens intäkter, med syfte att nå ett resultat förenligt med självkostnadsprincipen för renhållningsverksamheten. Detta innebär samtidigt kostnadsökningar för abonnenterna.



KSAU § 61

KS-TEK.2024.99

Prisändringar för de vanligaste abonnemangen

En-och tvåfamiljshus permanent boende 190 liter: 651 kr/år

En-och tvåfamiljshus fritidsboende 190 liter: 596 kr/år

Flerbostadshus 370 liter 1gång/vecka: 513 kr/år

Verksamheter 190 liter 1 gång/vecka: 472 kr/år

Verksamheter 370 liter 1 gång/vecka: -742 kr/år

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor service och samhällsbyggnad 2024-07-31

Nytt föreslaget taxedokument

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadschef

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad
Jörgen Karlsson
Projektledare

Mottagare

Kommunstyrelsen

Renhållningstaxa

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

1. Kommunfullmäktige beslutar att anta förslag till renhållningstaxa och att den skall börja gälla from 1 januari 2025.
2. Kommunfullmäktige beslutar att taxa, beslutad 2023-06-07 KF §75 upphävs from 1 januari 2025.

Ärendebeskrivning

Valdemarsviks kommun har en gällande renhållningstaxa beslutad 2023-06-07. Renhållningsverksamheten prognostiserar ett underskott för 2024, vilket den även gjorde under 2023.

För att uppnå en budget i balans för verksamheten, med ett resultat där intäkter och kostnader är lika, krävs en intäktsökning med ca 15% under nuvarande förutsättningar. Intäkterna behöver öka med 2 500 000 kr. Främsta orsaken till de kostnadsökningar som verksamheten fått är att index i entreprenadavtalen ökade kraftigt under 2023.

Taxemodellen föreslås samtidigt ändras till en tydligare taxa. Den föreslagna taxemodellen har sin grund i Avfallsveriges (kommunens branschorganisation) förslag på hur en taxa kan utformas.

De huvudsakliga skillnaderna mot nu gällande taxa är följande:

- Taxan är tydligt uppdelad i hämtnings- och grundavgifter.
- Förklarande text har lagt in kring vad som avses med grund-respektive hämtningsavgift.
- Avgifterna är beräknade för samtliga abonnemang.

Prisändringar för de vanligaste abonnemangen

En-och tvåfamiljshus permanent boende 190 liter: 651 kr/år

En-och tvåfamiljshus fritidsboende 190 liter: 596 kr/år

Flerbostadshus 370 liter 1gång/vecka: 513 kr/år

Verksamheter 190 liter 1 gång/vecka: 472 kr/år

Verksamheter 370 liter 1 gång/vecka: -742 kr/år



Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till ny taxa kommer innebära en ökning av kommunens intäkter, med syfte att nå ett resultat förenligt med självkostnadsprincipen för renhållningsverksamheten. Detta innebär samtidigt kostnadsökningar för abonnenterna.

Beslutsunderlag

Nytt förslaget taxedokument

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadskontoret
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Aline Eriksson
Samhällsbyggnadschef

Renhållningstaxa

Valdemarsviks kommun

Antagen av kommunfullmäktige: xxxx-xx-xx
Ersätter taxa antagen av kommunfullmäktige xxxx § xx
Dokumentansvarig: xxxxxxxxxxxxx

Renhållningstaxan

För kommunens avfallshantering gäller Miljöbalken (1998:808) och Avfallsförordningen (2020:614) samt Valdemarsviks kommuns föreskrifter om avfallshantering. Renhållningen är till 100 procent taxefinansierad. Taxan består av en grundavgift och en hämtningsavgift.

Grundavgiften

Ska täcka kostnaderna för Återvinningscentral, administration, kundtjänst, fastighetskostnader, planering, information, fakturering samt övriga kostnader för renhållningen som ej ingår i hämtningsavgiften. För information om Återvinningscentralen, se sista sidan i dokumentet.

Hämtningsavgiften

Ska täcka kostnaderna för hämtning av kärlavfall, omlastning och transporter för kärlavfall samt behandlingsavgifter för kärlavfall.

Kommunfullmäktige beslutar om avgifter enligt denna taxa. Det ankommer på avdelningen Samhällsbyggnad att med beaktande av de grunder som anges i 27 kap 5 § Miljöbalken besluta om avgifter i enstaka fall som inte regleras av taxan.

Hämtningsområden

Hämtningsområde 1 avser fastland och öar med broförbindelse.
Hämtningsområde 2 avser öar utan broförbindelse i skärgård och insjöar.
I taxetabellerna avses med ö hämtningsområde 2.

För fritidsboende finns möjligheten att beställa extra hämtning om behov uppstår utanför säsong.

I de fall moms ej ingår i priset är det specificerat i taxan, i övriga fall ingår moms i priset.



Avgifter för boende i villor och fritidshus

Delning av kärl

Högst två fastigheter, med lite avfall, kan dela på ett 190 l kärl.

Flera fastigheter kan, efter överenskommelse med renhållaren, dela på större kärl än 190.

Hämtningsavgifter enligt taxetabell nedan.

Dispens uppehåll i hämtning

Upphåll i hämtning kan medges om fastigheten inte kommer att nyttjas under en sammanhängande tid om minst sex månader för villor respektive hela hämtningsperioden för fritidshus. Ansökan ska göras på särskild blankett som skickas till Valdemarsviks kommun, Samhällsbyggnad senast 1 månad före avsedd uppehållsperiod, för fritidshus ska ansökan inkommit senast 15 mars det år som ansökan avser. Under beviljad uppehållsperiod debiteras grundavgiften.

Kompostering av matavfall

En fastighetsägare eller nyttjanderättshavare kan anmäla att allt matavfall kommer att tas om hand på den egna fastigheten genom kompostering i en skadedjurssäker kompostbehållare. Anmälan ska göras på avsedd blankett till Miljökontoret Valdemarsviks kommun. Hushåll på fastlandet som anmält och komposterar sitt matavfall erhåller en reducerad årsavgift enligt taxetabellen nedan.

Hämtnings-och grundavgift inkl. moms			Totalt /år inkl. grundavgift, inkl. moms
Permanentboende en-och tvåbostadshus -var 14:e dag			
Abonnemang	Hämtningsavgift kronor/år	Grundavgift kronor/år	
190 liter	1 629	1 986	3 615
370 liter	2 737	1 986	4 723
delat 190 liter	763	1 986	2 749
fler än två hushåll delar 370 liter eller större	1 147	1 986	3 133
kompost	1 199	1 986	3 185
delat kompost	545	1 986	2 531
ö eget fastland	109	1 986	2 095



Hämtnings-och grundavgift inkl. moms			Totalt /år inkl. grundavgift, inkl. moms
Abonnemang	Hämtningsavgift kronor/år	Grundavgift kronor/år	
190 liter	970	1 496	2 466
delat 190 liter	485	1 496	1 981
fler än två hushåll delar 370 liter eller större	664	1 496	2 160
delat kompost	273	1 496	1 769
370 liter	1 591	1 496	3 087
kompost	753	1 496	2 249
delat ö på land	109	1 496	1 605

Avgift för flerbostadshus

Hämtnings-och grundavgift exkl. moms			
Flerbostadshus			
Abonnemang	Hämtningsavgift kr/år	Grundavgift kr/år	Totalt/år inkl. grundavgift
370 liter varje vecka	4 379	2 578	6 957
370 liter två gånger/vecka	8 758	5 155	13 913
190 liter varje vecka	2 607	1 324	3 931
190 liter två gånger/vecka	5 213	2 647	7 860
600 liter varje vecka	5 995	4 598	10 593
600 liter två gånger /vecka	11 990	9 196	21 186
5 m ³ cont/djup var 14:e dag	42 909	10 450	53 359
5m ³ cont/djup sommar var 14:e dag	17 440	3 658	21 098
5m ³ cont/djup sommar varje vecka	34 880	7 315	42 195



Avgifter för verksamheter

Hämtnings-och grundavgift exkl. moms			
Abonnemang	Verksamheter		Totalt/år inkl. grundavgift
	Hämtningsavgift kr/år	Grundavgift kr/år	
190 liter varje vecka	2 606	796	3 402
190 liter två gånger/vecka	5 213	796	6 009
190 liter sommar	1 145	796	1 941
370 liter varje vecka	4 379	796	5 175
370 liter två gånger/vecka	8 758	796	9 554
370 liter sommar varje vecka	2 544	796	3 340
370 liter sommar två gånger/vecka	5 087	796	5 883
600 liter varje vecka	5 995	796	6 791
600 liter två gånger/vecka	11 990	796	12 786
600 liter sommar varje vecka	3 761	796	4 557
600 liter sommar två gånger/vecka	7 521	796	8 317

Fettavfall från fettavskiljare i kr/per tömning exkl. moms	
0-3 m3	2 041
>3-5 m3	3 267
> 5 m3	6 500

Övriga avgifter

Byte av kärstorlek

För byte av kärstorlek inklusive kär tvätt debiteras 530 kr.

Extra säck

För egen säck på högst 160 l och max 15 kg i samband med ordinarie hämtning, debiteras 203 kr.

Extra hämtning

För extrahämtning i samband med ordinarie tur debiteras 203 kr för 190 l till 370 l kärll respektive 360 kr för 660 l kärll. Vid extrahämtning, ej ordinarie tur, tillkommer framkörningsavgift på 1 342 kr per hämtning. För extra tömning av djupbehållare debiteras 2 772 kr.

Hämtning av grovavfall

Med grovavfall avses hushållsavfall som är så tungt eller skrymmande eller har egenskaper som gör att det inte är lämpligt att samla in i säck eller kärll. Till grovavfall räknas exempelvis cyklar, leksaker, möbler, barnvagnar, mindre mängder trädgårdsavfall mm. Hushåll (privatpersoner) kan kostnadsfritt lämna grovavfall på kommunens Återvinningscentral.

Grovavfall hämtas enligt schema 3 tillfällen/år från villor, 1 tillfälle per år från fritidshus samt 2 tillfälle per år från flerbostadshus. Boende i skärgården har möjlighet att lämna grovavfall vid Breviksnäs och Fyrudden vid sammanlagt 3 tillfällen/år. Maximalt 6 kollin får lämnas, avfallet ska vara märkt "grovsopor", förpackat i lämpligt emballage om högst 1,2 meter och vikter om högst 15 kg.

Fastighetsägare kan också beställa hämtning av grovavfall och mindre mängder trädgårdsavfall mot avgift.

Hämtning sker dock senast inom 17 dagar. Avgiften består av en fast framkörningsavgift på 1 580 kr per tillfälle och en rörlig avgift på 399 kr per m³.

Hämtning av latrin

Hämtning och utkörning av latrinkärl sker enligt schema under perioden v 16-v 41. Endast kärl beställda genom Valdemarsviks kommun är godkända och kärlden får inte innehålla plastsäckar eller liknade. I priset per latrinkärl ingår utkörning av kärl, hämtning och behandling. Maxvikt vid hämtning är 15 kg/kärl. Avgift per 3 kärl är 2 100 kr.

Kärl beställs av kundtjänst för vatten och renhållning och kvitteras ut från kommunens Återvinningscentral alternativt utställt vid avfallskärlet vid fastigheten enligt särskilt schema. Leveranssätt uppges vid beställning. Förbrukade latrinkärl lämnas till Återvinningscentralen alternativt hämtas vid fastighet. Leverans av nya kärl respektive hämtning av kärl vid fastighet sker inom 15 dagar efter beställning.

Avgift för tömning av slamavskiljare, slutna tankar och fosforfilter

Slam från slamavskiljare, slutna tankar och minireningsverk ska hämtas minst en gång per år. Hämtning sker enligt uppgjort körschema. Vid behov av tätare tömning sker detta genom budning. Taxorna för avskiljare och tankar gäller under förutsättning att dessa uppfyller kraven i renhållningsföreskrifterna. Avdelningen Samhällsbyggnad äger rätt att debitera timersättning enligt tabell för extra arbete i samband med tömning av anläggning som inte uppfyller kraven i föreskrifterna.

Slam, reningsverk, slutna tankar, urintankar inkl. moms	
Abonnemang	Tömningsavgift per år
Paketreningsverk 0-1,5 m ³	2 200
Paketreningsverk > 1,5-3 m ³	2 200
Paketreningsverk > 3-6 m ³	2 200
Paketreningsverk över 6 m ³	360 kr/m ³ över 6 m ³ +2 200
Slambrunn 0-1,5 m ³	1 312
slambrunn > 1,5-3 m ³	1 812
slambrunn > 3-6 m ³	2 586
slambrunn över 6 m ³	360 kr/m ³ över 6 m ³ +2 586
Sluten tank 0-1,5 m ³	1 464
sluten tank > 1,5-3 m ³	1 988
sluten tank > 3-6 m ³	2 872
sluten tank över 6 m ³	360 kr/m ³ över 6 m ³ +2 872
Urintank 0-1,5 m ³	900
urintank > 1,5-3 m ³	1 100
urintank > 3-6 m ³	2 185
urintank över 6 m ³	360 kr/m ³ över 6 m ³ +2 185
Ö slambrunn 0-1,5 m ³	1 312
Ö slambrunn > 1,5-3 m ³	1 812
Ö slambrunn > 3-6 m ³	2 586
Ö till slambrunn över 6 m ³	260 kr/m ³ över 6 m ³ +2 586
Ö Reningsverk 0-1,5 m ³	2 200
Ö Reningsverk >1,5-3 m ³	2 200
Ö Reningsverk > 3-6 m ³	2 200
Ö Reningsverk över 6 m ³	360 kr/m ³ över 6 m ³ +2 200
Ö sluten tank 0-1,5 m ³	5 790
Ö sluten tank > 1,5-3 m ³	6 430
Ö sluten tank > 3-6 m ³	7 318
Ö sluten över 6 m ³	360 kr/m ³ över 6 m ³ +7 318
Ö urintank 0-1,5 m ³	5 808
Ö urintank > 1,5-3 m ³	6 365
Ö urintank > 3-6 m ³	8 050
Ö urintank över 6 m ³	360 kr/m ³ över 6 m ³ +8 050

Tillägg för extra hämtning inom 24 timmar	1 339 kr
Tillägg för extra hämtning inom 10 arbetsdagar	832 kr
Tillägg för extra hämtning öar utan broförbindelse	1 561 kr/tim



Övriga avgifter

Tjänst	Avgift
Extra arbeten i samband med tömning	1 561 kr/tim
Framkörningsavgift om tömning inte kunnat ske	675 kr
Lyft av tungt lock eller längre slangdragning (slangdragning > 20 m)	675 kr
För slangdragning > 20 m utgår ett tillägg med 200 kr/10 meter	200 kr/10 m
Krav på närvaro vid tömning/specificerad tömningstid	675 kr

Vid beställning av tömning av större reningsverk med slamvolym > 12 m³ utgår timtaxa med 1 561 kr/tim samt en behandlingsavgift på 350 kr/m³.

Fosforfilter, ordinarie tömning

Tömning och behandling, filtermassa 3 907 kr/tillfälle.

Vid budad hämtning inom 10 dygn tillkommer 915 kr/tillfälle.

Återvinningscentralen

Hushåll med renhållningsabonnemang i Valdemarsviks kommun får utan extra kostnad lämna sorterat avfall, utom asbestavfall, på kommunens Återvinningscentral, dock maximalt 3 m³ per besök. Vid avlämning av större volym sker betalning genom samma kupongsystem som för verksamheter, se nedan.

Verksamheter i kommunen kan lämna mindre mängder sorterat avfall på kommunens Återvinningscentral, men får då betala genom ett kupongsystem. Verksamheter får inte lämna farligt avfall. Avlämning av större volymer avfall kan ske efter överenskommelse och mot särskild avgift. Vid avlämning av avfall med producentansvar samt metallskrot utgår ingen avgift.

Avgift avfallskuponger

Avfallskuponger (max 3 m ³ /kupong)	Avgift exkl. moms
1 besök	463 kr
5 besök	1 903 kr



(13)

KS-TEK.2024.136

VA-taxa 2025

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(13)

KS-TEK.2024.136

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

VA-taxa 2025

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

1. Kommunfullmäktige beslutar att anta förslag till VA-taxa med avgiftsjusteringar enligt bilaga 2 att gälla from 1 januari 2025.
2. Kommunfullmäktige beslutar att taxa, beslutad av kommunfullmäktige 2008-11-24 § 61 upphävs from 1 januari 2025.
3. Att ta bort sprinkleravgifter från VA-taxan för att i stället hantera kunder som nyttjar dessa tjänster genom enskilda avtal.

Ärendebeskrivning

Lagen om allmänna vattentjänster (lag 2006:412) reglerar bestämmelser för allmänna VA-anläggningar, däribland avgiftsuttaget. De avgifter som huvudmannen tar ut får inte överskrida vad som behövs för att täcka nödvändiga kostnader för VA-anläggningen och ska fördelas skäligt och rättvist mellan de avgiftsskyldiga kunderna.

Detta underlag beskriver behovet av justerade avgiftsnivåer i VA-taxan samt förslag till fördelning av det ökade avgiftsuttaget.

I Bilaga 1 finns samtliga förslag till avgiftsförändringar redovisade. Bilaga 2 visar förslaget till ny VA-taxa i sin helhet med taxeföreskrifter och nya avgiftsnivåer.

Generella definitioner

För att kunna göra jämförelser med andra kommuner används den statistik som branschorganisationen Svenskt Vatten årligen samlar in från kommunerna om deras taxor. De två typhus som används i statistiken definieras enligt:

Typhus A

En villa/enfamiljshus som har samtliga fyra vattentjänster (dricksvatten, spillvatten, dagvatten fastighet och dagvatten gata), förbrukar 150 m³ vatten per år och har tomtytan 800 m².

Typhus B

Justerare

.....

.....



KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

Ett flerbostadshus med 15 lägenheter som har samtliga fyra vattentjänster (dricksvatten, spillvatten, dagvatten fastighet och dagvatten gata), förbrukar 2 000 m³ vatten per år och har tomtytan 800 m².

De fastighetskategorier som nämns i underlaget är:

Bostadsfastighet

Fastighet avsedd för bostadsändamål, tex. villa eller flerbostadshus. Inkluderar även affärsverksamheter, utbildning, sjukvård etc. där lokalytan är det viktigaste sett ur användarsynpunkt.

Annan fastighet

Fastighet där tomtytan är det viktigaste sett ur användarsynpunkt, tex. hamnar, kyrkogård, idrottsplatser. Endast ett fåtal kunder finns inom denna kategori inom kommunen.

Fullständiga definitioner finns i taxeföreskrifterna, se bilaga 2.

Justering av bruksavgifter

Bruksavgiften är en periodisk avgift (abonnemangavgift) som ska täcka kostnader för produktion och distribution av dricksvatten, bortledning av spillvatten och dagvatten, vattenrening vid reningsverk, drift- och underhållskostnader samt kapitalkostnader för investeringar i VA-anläggningen.

I nuläget får VA-verksamheten in ca 16,3 mkr via bruksavgifterna vilket de senaste åren resulterat i ett underskott för VA-verksamheten på ca 1,5 mkr per år. Förslaget till denna taxehöjning innebär en ökning om 18 % (2,9 mkr) för att dels täcka upp underskottet som annars skulle behöva täckas av skattemedel, dels för att möjliggöra reinvesteringar och investeringar i befintliga anläggningar samt i ledningsnätet.

Den senaste revideringen av bruksavgiftens nivåer gjordes 2018-03-01 (KS-TEK.2017.175). Som jämförelse har KPI sedan dess (från 2018-03 till 2024-05) ökat med 28 %.

Bruksavgiften tas ut via avgiftsparametrar enligt Tabell 1.

Justerare

.....

.....

KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

Tabell 1. Avgiftsparametrar för bruksavgift.

Avgiftsparameter	Typ av avgift
Fast avgift per år	Fast avgift
Avgift per m ³ levererat vatten	Rörlig avgift, beror av förbrukning
Avgift per lägenhet (villa = 1 lägenhet)	Fast avgift
Avgift per påbörjad 100-tal m ² tomtyta (endast för fastighetskategorin "Annan fastighet")	Fast avgift

Avgiftshöjningen föreslås läggas enbart på de fasta avgiftsparametrarna för att bättre spegla VA-verksamhetens kostnadsbild där över 90 % består av fasta kostnader. VA-verksamhetens kostnad påverkas endast marginellt av den producerade vattenvolymen, främst handlar det då om kostnader för el och kemikalier. För VA-verksamhetens ekonomi är det därför generellt bra att sträva mot att ha en så låg rörlig (volymberoende) andel som möjligt i taxan, men utifrån andra aspekter kan den inte heller vara alltför låg. Det bör fortsatt finnas ett incitament för fastighetsägarna att spara på vatten både utifrån möjligheten att kunna påverka sin avgift samt ur miljösynpunkt. Genom att lägga hela taxeökningen på de fasta avgiftsparametrarna fås fördelning mellan fast och rörlig andel enligt Figur 1 vilket bedöms kunna genomföras utan att incitamentet försvinner.

	Nuläge		Förslag		Förändring av intäkt (%)
	kr	%	kr	%	
Total intäkt via bruksavgifter	16 348 799 kr		19 291 583 kr		18,00%
Varav rörlig andel	6 327 604 kr	39%	6 327 604 kr	33%	0,0%
Varav fast andel	10 021 195 kr	61%	12 963 979 kr	67%	29,4%

Figur 1. Förslag till nivå på taxeökning samt fördelning mellan fasta och rörliga avgiftsparametrar totalt sett för VA-verksamheten. Samtliga summor är exklusive moms.

Konsekvenserna blir att lågförbrukare (generellt ensamhushåll, fritidshus) får ta en större procentuell andel av avgiftsökningen. I kronor räknat blir höjningen lika för alla villahushåll, ca 95 kr/mån. Nyttan av att vara ansluten till kommunalt VA speglas inte enbart av konsumerad volym, utan även i att

Justerare

.....

.....

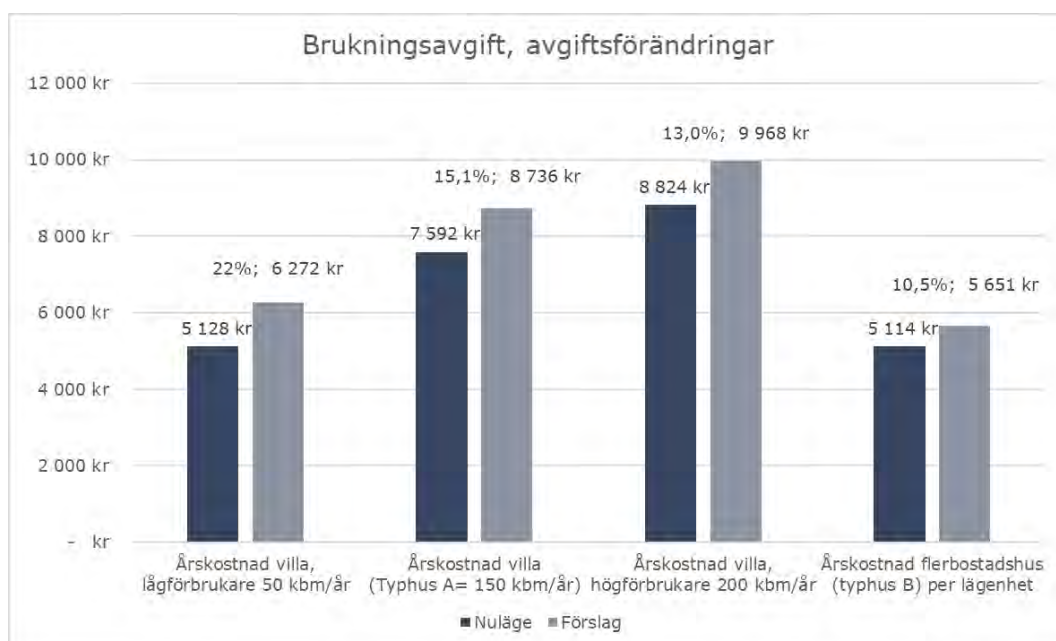
KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

ha tillgång till VA-anläggningen året om. Investeringar i nät och reningsverk etc. måste dessutom göras utifrån den årliga toppbelastningen.

Utfall och jämförelse med andra kommuner

En fastighets brukningsavgift beror av vilka vattentjänster fastigheten har tillgång till, dess förbrukning samt antalet lägenheter per fastighet för flerbostadshus. I Figur 2 visas utfallet av förslaget till taxeökning för några olika typer av fastigheter.



Figur 2. Avgiftsförändringar för ett antal fastighetstyper inklusive moms. Samtliga förutsätts vara anslutna till alla vattentjänster.

För typhus A (villa) och typhus B (flerbostadshus) förändras den rörliga avgiftsandelen enligt Tabell 2.

Tabell 2. Förändringar i andelen rörlig avgift.

Förändring i andel rörlig avgift	Nuläge	Förslag
Andel rörlig avgift typhus A (Villa)	49%	42%
Andel rörlig avgift typhus B (Flerbostadshus)	64%	58%

Justerare

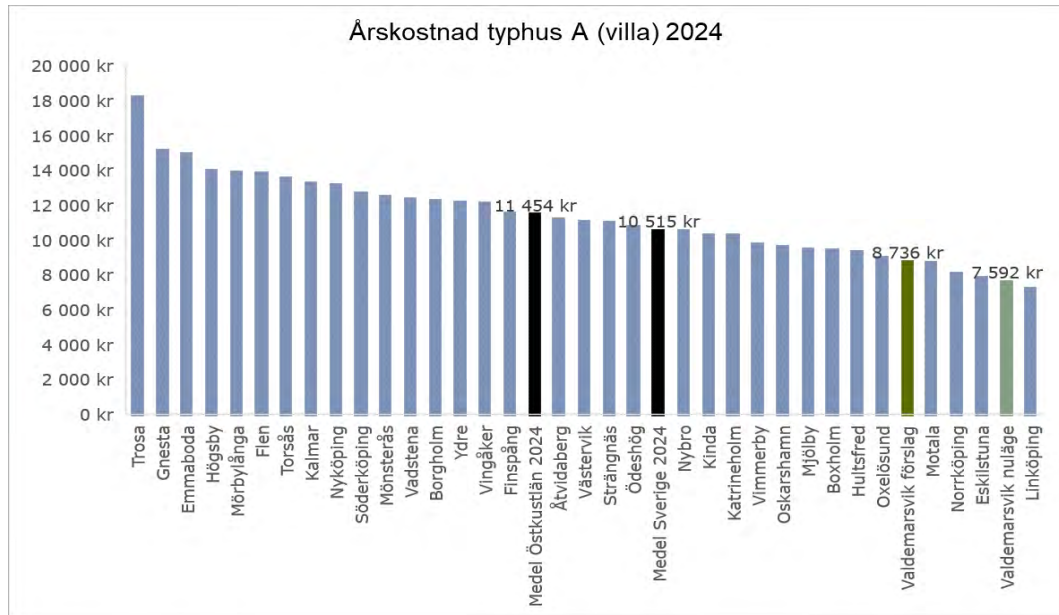
.....

.....

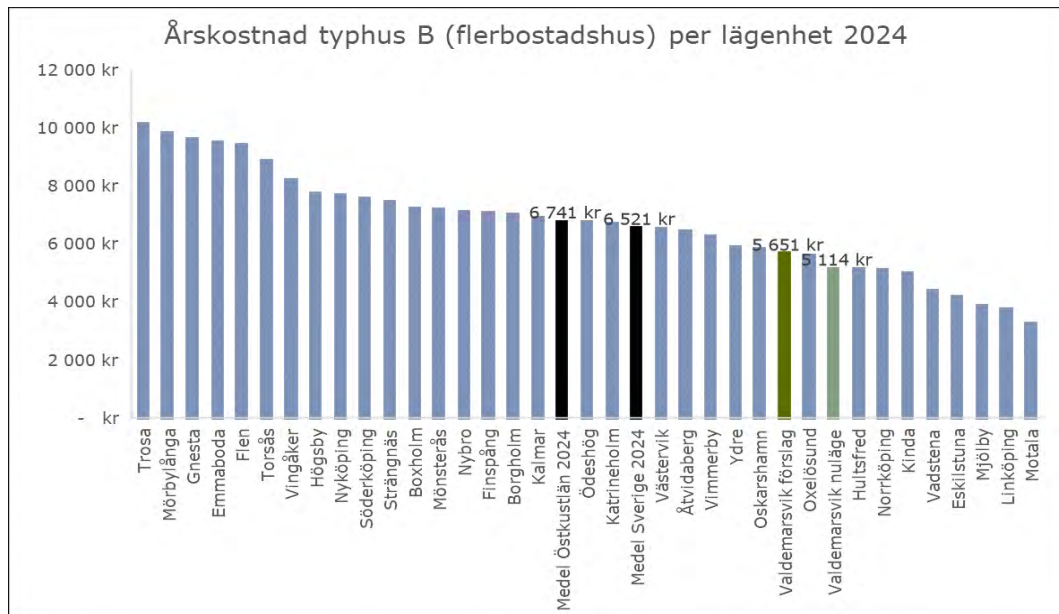
KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

I Figur 3 och Figur 4 visas hur avgifterna för de respektive typhusen hamnar i jämförelse med kommuner i närliggande län.



Figur 3. Jämförelse bruksavgifter för typhus A (villa) med andra kommuner. Avgifterna är inklusive moms.



Justerare

.....

.....



KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

Figur 4. Jämförelse bruksavgifter för typhus B (flerbostadshus) med andra kommuner. Avgifterna är inklusive moms.

Övriga justeringar gällande bruksavgifter

Avgiftsjusteringar för bortledning av vatten från allmän platsmark, reningsavgift samt för övriga tjänster

Avgiftsjusteringar föreslås göras utifrån den generella intäktsökningen om 18 % för övriga bruksavgifter tex. avgift för bortledning av vatten från allmän platsmark, reningsavgifter samt för övriga tjänster så som uppsättning och nedtagning av vattenmätare etc. Avgifterna för uppsättning/nedtagning av mätare etc. i §18 avrundas till närmsta 10-tal kr. Samtliga förändringar i avgiftsnivåer kan ses i bilaga 1.

Borttagande av avgift för sprinkler

I nuvarande taxa finns avgifter för sprinkler angivna. Eftersom sprinkler inte är en tjänst som omfattas av VA-huvudmannens uppdrag enligt lagen om allmänna vattentjänster föreslås dessa avgifter tas bort från taxedokumentet och ersättas av enskilda avtal med berörda.

Ändrad beslutsinstans för prövningar (§14.6 och §23)

Justerat från Statens VA-nämnd till nu gällande Mark- och miljödomstolen.

Justering av anläggningsavgifter

Anläggningsavgiften är en engångsavgift som tas ut för att täcka kostnaden för att ordna en allmän VA-anläggning till den som ska anslutas. Ambitionen är att nyanslutningar till den allmänna VA-anläggningen ska ha 100 % kostnadstäckning när samtliga anslutningar summeras för att inte belasta det övriga VA-kollektivet. Enskilda anslutningar kan dock i praktiken vara billigare eller dyrare än den avgift som tas ut.

Valdemarsvik reviderade sina anläggningsavgifter senast 2010-01-01. Jämfört med andra kommuner är avgiftsnivån mycket låg.

De senaste åren har det endast gjorts enstaka nyanslutningar i Valdemarsvik, därför finns ett begränsat underlag för att utreda verkliga kostnader för nyanslutningar. VA-huvudmannen har fått ett föreläggande från Länsstyrelsen om utbyggnad av VA-anläggningen i Skeppsgården. Utredning pågår kring vilka fastigheter som ska omfattas och tidsaspekt på utbyggnaden. Det utreds även om ytterligare områden inom kommunen anses ha behov av kommunalt VA och ska anslutas (bedömning görs objektivt i enlighet med lagen om allmänna vattentjänster).

Justerare

.....

.....



KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

Då det i nuläget saknas underlag för att göra en kostnadsanalys av planerade kommande anslutningar föreslås en första preliminär målbild vara att sikta på att komma i nivå med Sverigemedel. Eftersom nuvarande avgiftsnivå är mycket låg föreslås justeringar göras jämnt fördelat över en fyraårsperiod. Under kommande år behöver fortsatt utredning göras gällande lämplig slutnivå på anläggningsavgiften för att nå full kostnadstäckning på nyanslutningarna. Avgiftsjusteringar som föreslås i detta ärende är därmed endast ett första steg i avgiftsjusteringarna och bedöms ej oskäligen även om ett fullständigt beräkningsunderlag inte finns framtaget. De planerade anslutningarna i befintlig bebyggelse är i normalfallet dyrare än utbyggnation i jungfrulig mark. Eftersom denna typ av anslutning kommer bli vanligt förekommande framledes anses inte så kallad särtaxa vara aktuellt utan den ordinarie anläggningsavgiften kommer behöva ge täckning även för dessa utbyggnadsprojekt.

Anläggningsavgiftens avgiftsparametrar och förslag till avgiftsjusteringar för kategorin "Bostadsfastighet" visas i Tabell 3. Fördelningen mellan parametrarna är satta för att närmandet mot Sverigemedel ska ske så jämnt som möjligt mellan typhus A (villa) och typhus B (flerbostadshus). I nuläget ligger typhus B (flerbostadshus) något närmare Sverigemedel än typhus A (villa).

Tabell 3. Avgiftsparametrar samt förslag till avgiftsjusteringar för "Bostadsfastighet" (inklusive moms).

Avgiftsparameter	Nuläge	Förslag
Servisavgift	15 000 kr	30 000 kr
Förbindelsepunktsavgift	20 000 kr	30 000 kr
Tomtyteavgift per m2 tomtyta	20 kr	30 kr
Lägenhetsavgift (villa = 1 lägenhet)	15 000 kr	20 000 kr

Justerare

.....

.....

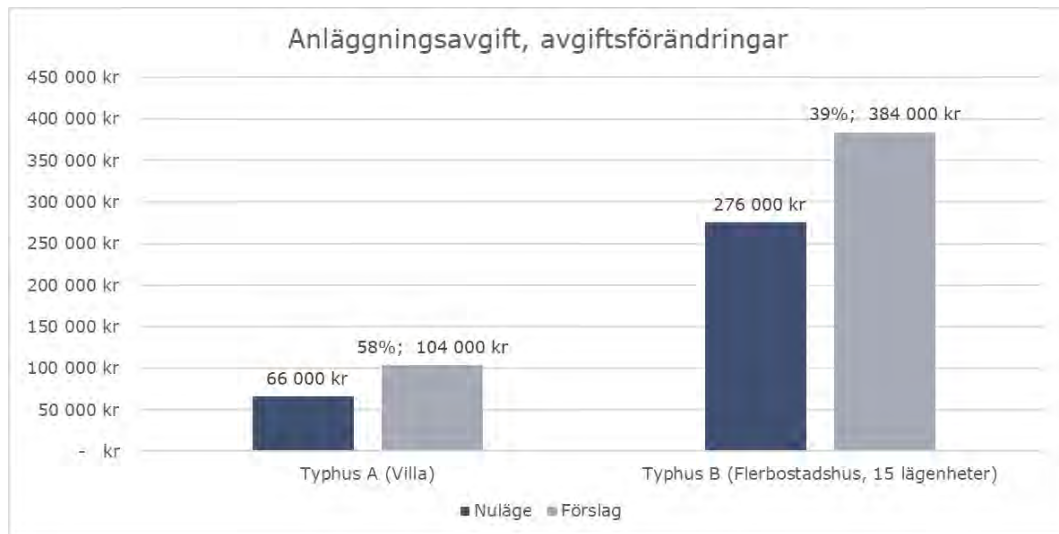


KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

Utfall och jämförelse med andra kommuner

Anläggningsavgiften beror av vilka vattentjänster som ska tillgodoses, den anslutande fastighetens tomtyta samt antalet lägenheter per fastighet för flerbostadshus. I Figur 5 visas utfallet av förslaget till taxeökning för typhus A (villa) och typhus B (flerbostadshus).



Figur 5. Förändringar i anläggningsavgift för typhus A (villa) och typhus B (flerbostadshus) inklusive moms.

Med ovan förslag till nya anläggningsavgifter och ett antagande om fortsatt jämn avgiftsökning under en fyraårsperiod samtidigt som årliga avgiftsökningar görs om 5 % för övriga kommuner kan en jämförelse av avgiftsnivåerna jämföras mot andra kommuner ses i Figur 6 för typhus A (villa) och Figur 7 för typhus B (flerbostadshus) för den kommande fyraårsperioden. Observera att avgifter för övriga kommuner bygger på statistik från 2024 med antagna uppräknings.

Justerare

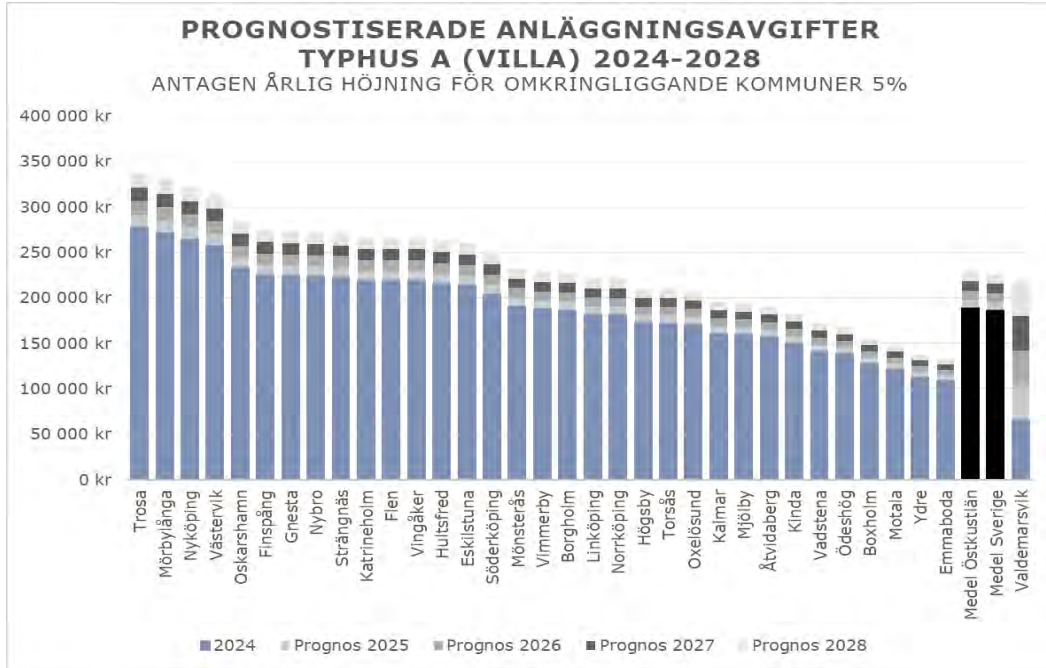
.....

.....

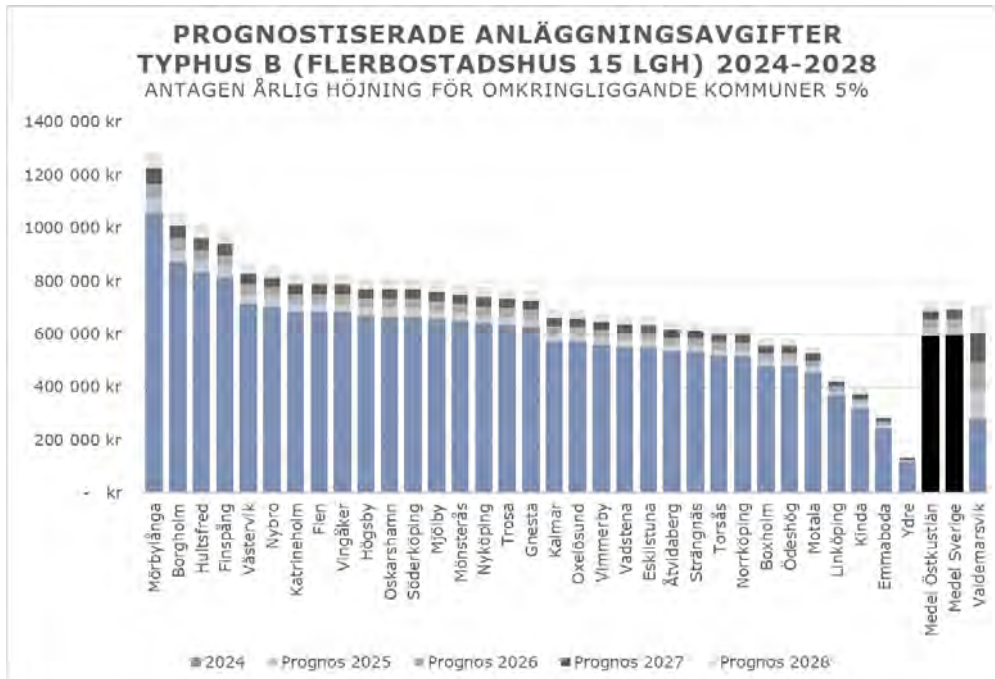


KSAU § 60

KS-TEK.2024.136



Figur 6. Jämförelse typhus A (villa) med andra kommuner förutsatt 5 % årlig justering av avgifterna. Avgifterna är inklusive moms.



Justerare

.....

.....



KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

Figur 7. Jämförelse typhus B (flerbostadshus) med andra kommuner förutsatt 5 % årlig justering av avgifterna. Avgifterna är inklusive moms.

Övriga justeringar gällande anläggningsavgifter

§ 5.1.e och §6.1.e gällande grundavgift för bortledning av Dagvatten från fastighet (Df), om bortledning av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats.

Enligt branschpraxis ska avgiften för bortledning av dagvatten från fastighet (Df) vara densamma oavsett om en förbindelsepunkt upprättats eller om annan anläggning har ordnats för bortledning av Df (tex. via diken). Avgiften ska vara lika stor som delen Df av servisavgiften (mellanskillnaden mellan 1 och 2 ledningar) plus delen Df i förbindelsepunktsavgiften. Utifrån förslaget till nya avgifter hamnar avgiften på 10 500 kr inklusive moms. I befintlig taxa har avgiften leget på 3000 kr men då inte baserats på den praxis som finns.

§ 6.1 Annan fastighet

För kategorin "Annan fastighet" (tex. hamnar, kyrkogård, idrottsplatser) tas ingen avgift ut per lägenhet eftersom nyttan speglas bättre av tomtytan än av byggnadens storlek. Tomtyteavgiften bör i stället kompensera detta och vara något högre än för kategorin "Bostadsfastighet" och föreslås därför sättas till 35 kr per m² (inkl. moms). Servis- och förbindelsepunktsavgift sätts lika som för "Bostadsfastighet".

§15 Bortledning av dagvatten från allmän platsmark

Anläggningsavgiften för anordnande av dagvattenavledning för allmän platsmark föreslås öka från 20 kr till 30 kr (inklusive moms) för att få en likvärdig ökning som övriga anläggningsavgifter.

Samtliga förändringar i avgiftsnivåer finns sammanställda i bilaga 1.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till ny taxa kommer innebära en ökning av kommunens intäkter, med syfte att nå ett resultat förenligt med självkostnadsprincipen för Verksamheten. Detta innebär samtidigt kostnadsökningar för abonnenterna.

Justerare

.....

.....



KSAU § 60

KS-TEK.2024.136

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor service och samhällsbyggnad 2024-08-06
Bilaga 1. Förändrade avgiftsnivåer för anläggnings- och brukningsavgifter.
Bilaga 2. Föreskrifter VA-taxa i sin helhet med föreslagna avgiftsnivåer.

Beslutet skickas till
Samhällsbyggnadschef
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare
Sektor Service och Samhällsbyggnad
Aline Eriksson

Mottagare
kommunstyrelsen

VA-taxa 2025

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

- 1. Kommunfullmäktige beslutar att anta förslag till VA-taxa med avgiftsjusteringar enligt bilaga 2 att gälla from 1 januari 2025.**
- 2. Kommunfullmäktige beslutar att taxa, beslutad av kommunfullmäktige 2008-11-24 § 61 upphävs from 1 januari 2025.**
- 3. Att ta bort sprinkleravgifter från VA-taxan för att i stället hantera kunder som nyttjar dessa tjänster genom enskilda avtal.**

Ärendebeskrivning

Lagen om allmänna vattentjänster (lag 2006:412) reglerar bestämmelser för allmänna VA-anläggningar, däribland avgiftsuttaget. De avgifter som huvudmannen tar ut får inte överskrida vad som behövs för att täcka nödvändiga kostnader för VA-anläggningen och ska fördelas skäligt och rättvist mellan de avgiftsskyldiga kunderna.

Detta underlag beskriver behovet av justerade avgiftsnivåer i VA-taxan samt förslag till fördelning av det ökade avgiftsuttaget.

I Bilaga 1 finns samtliga förslag till avgiftsförändringar redovisade. Bilaga 2 visar förslaget till ny VA-taxa i sin helhet med taxeföreskrifter och nya avgiftsnivåer.

Generella definitioner

För att kunna göra jämförelser med andra kommuner används den statistik som branschorganisationen Svenskt Vatten årligen samlar in från kommunerna om deras taxor. De två typhus som används i statistiken definieras enligt:

Typhus A

En villa/enfamiljshus som har samtliga fyra vattentjänster (dricksvatten, spillvatten, dagvatten fastighet och dagvatten gata), förbrukar 150 m³ vatten per år och har tomtytan 800 m².

Typhus B

Ett flerbostadshus med 15 lägenheter som har samtliga fyra vattentjänster (dricksvatten, spillvatten, dagvatten fastighet och dagvatten gata), förbrukar 2 000 m³ vatten per år och har tomtytan 800 m².

De fastighetskategorier som nämns i underlaget är:

Bostadsfastighet

Fastighet avsedd för bostadsändamål, tex. villa eller flerbostadshus. Inkluderar även affärsverksamheter, utbildning, sjukvård etc. där lokalytan är det viktigaste sett ur användarsynpunkt.

Annan fastighet

Fastighet där tomtytan är det viktigaste sett ur användarsynpunkt, tex. hamnar, kyrkogård, idrottsplatser. Endast ett fåtal kunder finns inom denna kategori inom kommunen.

Fullständiga definitioner finns i taxeföreskrifterna, se bilaga 2.

Justering av bruksavgifter

Bruksavgiften är en periodisk avgift (abonnemangavgift) som ska täcka kostnader för produktion och distribution av dricksvatten, bortledning av spillvatten och dagvatten, vattenrening vid reningsverk, drift- och underhållskostnader samt kapitalkostnader för investeringar i VA-anläggningen.

I nuläget får VA-verksamheten in ca 16,3 mkr via bruksavgifterna vilket de senaste åren resulterat i ett underskott för VA-verksamheten på ca 1,5 mkr per år. Förslaget till denna taxehöjning innebär en ökning om 18 % (2,9 mkr) för att dels täcka upp underskottet som annars skulle behöva täckas av skattemedel, dels för att möjliggöra reinvesteringar och investeringar i befintliga anläggningar samt i ledningsnätet.

Den senaste revideringen av bruksavgiftens nivåer gjordes 2018-03-01 (KS-TEK.2017.175). Som jämförelse har KPI sedan dess (från 2018-03 till 2024-05) ökat med 28 %.

Bruksavgiften tas ut via avgiftsparametrar enligt Tabell 1.

Tabell 1. Avgiftsparametrar för bruksavgift.

Avgiftsparameter	Typ av avgift
Fast avgift per år	Fast avgift
Avgift per m ³ levererat vatten	Rörlig avgift, beror av förbrukning

Avgift per lägenhet (villa = 1 lägenhet)	Fast avgift
Avgift per påbörjad 100-tal m ² tomtyta (endast för fastighetskategorin "Annan fastighet")	Fast avgift

Avgiftshöjningen föreslås läggas enbart på de fasta avgiftsparametrarna för att bättre spegla VA-verksamhetens kostnadsbild där över 90 % består av fasta kostnader. VA-verksamhetens kostnad påverkas endast marginellt av den producerade vattenvolymen, främst handlar det då om kostnader för el och kemikalier. För VA-verksamhetens ekonomi är det därför generellt bra att sträva mot att ha en så låg rörlig (volymberoende) andel som möjligt i taxan, men utifrån andra aspekter kan den inte heller vara alltför låg. Det bör fortsatt finnas ett incitament för fastighetsägarna att spara på vatten både utifrån möjligheten att kunna påverka sin avgift samt ur miljösynpunkt. Genom att lägga hela taxeökningen på de fasta avgiftsparametrarna fås fördelning mellan fast och rörlig andel enligt Figur 1 vilket bedöms kunna genomföras utan att incitamentet försvinner.

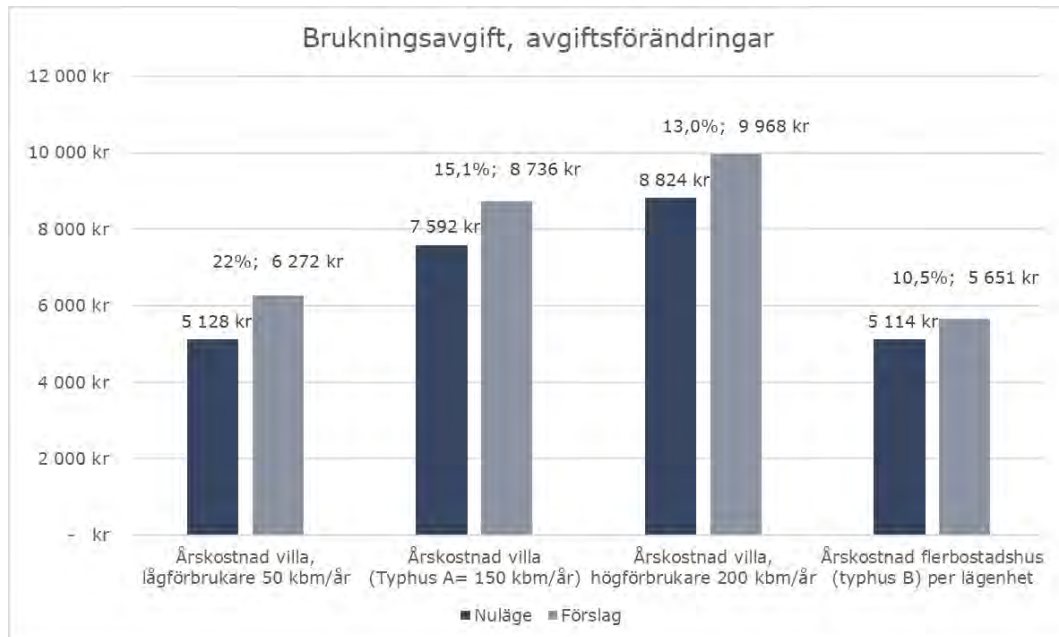
	Nuläge		Förslag		Förändring av intäkt (%)
	kr	%	kr	%	
Total intäkt via bruksavgifter	16 348 799 kr		19 291 583 kr		18,00%
Varav rörlig andel	6 327 604 kr	39%	6 327 604 kr	33%	0,0%
Varav fast andel	10 021 195 kr	61%	12 963 979 kr	67%	29,4%

Figur 1. Förslag till nivå på taxeökning samt fördelning mellan fasta och rörliga avgiftsparametrar totalt sett för VA-verksamheten. Samtliga summor är exklusive moms.

Konsekvenserna blir att lågförbrukare (generellt ensamhushåll, fritidshus) får ta en större procentuell andel av avgiftsökningen. I kronor räknat blir höjningen lika för alla villahushåll, ca 95 kr/mån. Nyttan av att vara ansluten till kommunalt VA speglas inte enbart av konsumerad volym, utan även i att ha tillgång till VA-anläggningen året om. Investeringar i nät och reningsverk etc. måste dessutom göras utifrån den årliga toppbelastningen.

Utfall och jämförelse med andra kommuner

En fastighets bruksavgift beror av vilka vattentjänster fastigheten har tillgång till, dess förbrukning samt antalet lägenheter per fastighet för flerbostadshus. I Figur 2 visas utfallet av förslaget till taxeökning för några olika typer av fastigheter.



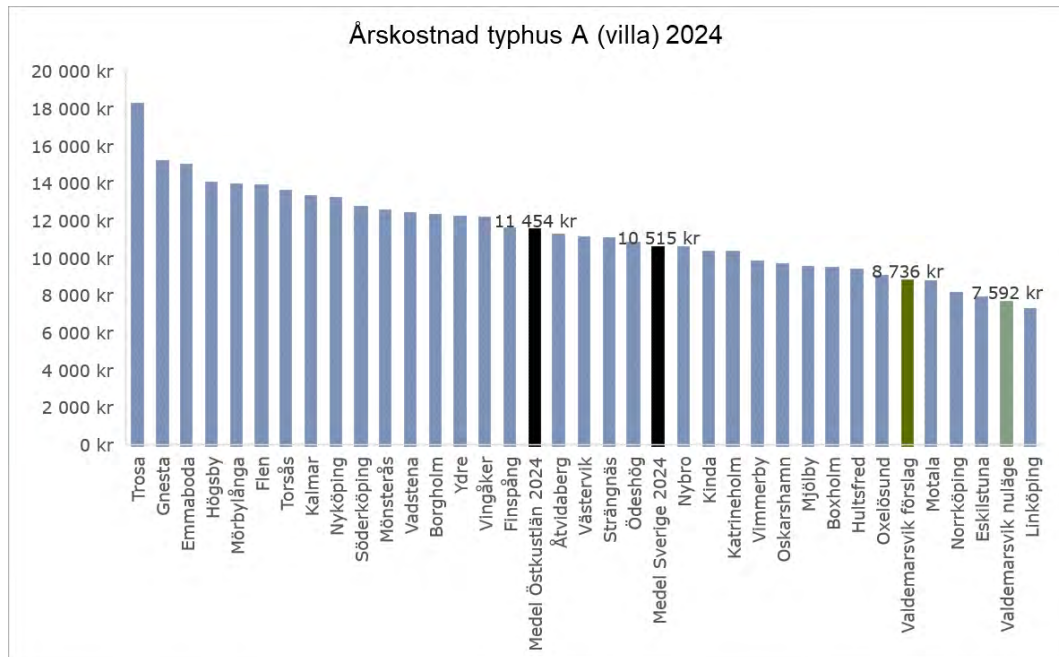
Figur 2. Avgiftsförändringar för ett antal fastighetstyper inklusive moms. Samtliga förutsätts vara anslutna till alla vattentjänster.

För typhus A (villa) och typhus B (flerbostadshus) förändras den rörliga avgiftsandelen enligt Tabell 2.

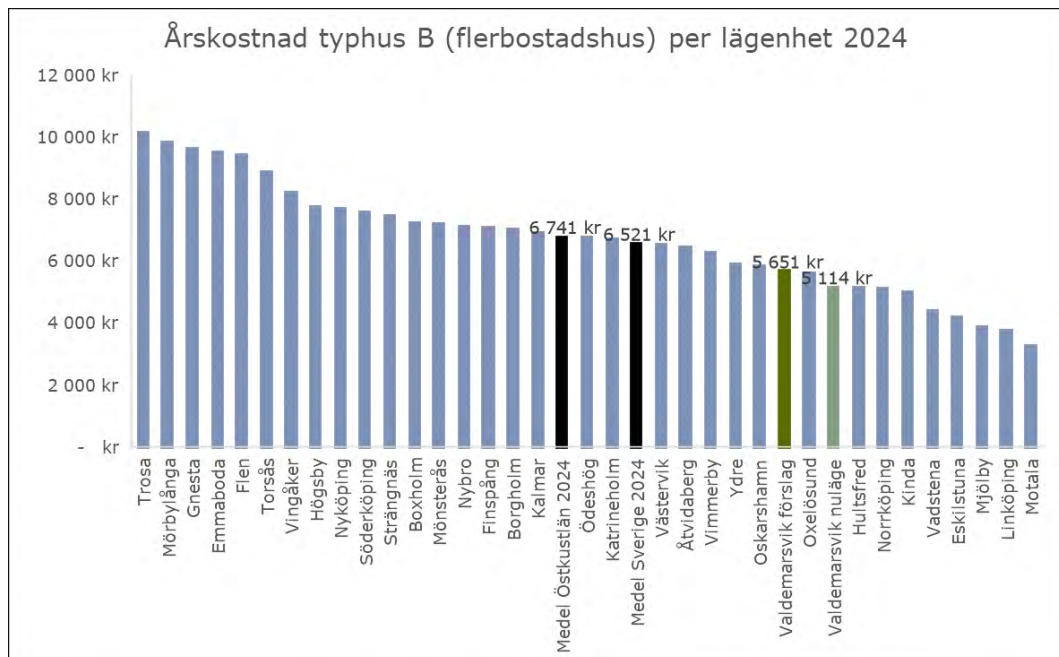
Tabell 2. Förändringar i andelen rörlig avgift.

Förändring i andel rörlig avgift	Nuläge	Förslag
Andel rörlig avgift typhus A (Villa)	49%	42%
Andel rörlig avgift typhus B (Flerbostadshus)	64%	58%

I Figur 3 och Figur 4 visas hur avgifterna för de respektive typhusen hamnar i jämförelse med kommuner i närliggande län.



Figur 3. Jämförelse bruksavgifter för typhus A (villa) med andra kommuner. Avgifterna är inklusive moms.



Figur 4. Jämförelse bruksavgifter för typhus B (flerbostadshus) med andra kommuner. Avgifterna är inklusive moms.

Övriga justeringar gällande bruksavgifter

Avgiftsjusteringar för bortledning av vatten från allmän platsmark, reningsavgift samt för övriga tjänster

Avgiftsjusteringar föreslås göras utifrån den generella intäktsökningen om 18 % för övriga bruksavgifter tex. avgift för bortledning av vatten från allmän

platsmark, reningsavgifter samt för övriga tjänster så som uppsättning och nedtagning av vattenmätare etc. Avgifterna för uppsättning/nedtagning av mätare etc. i §18 avrundas till närmsta 10-tal kr. Samtliga förändringar i avgiftsnivåer kan ses i bilaga 1.

Borttagande av avgift för sprinkler

I nuvarande taxa finns avgifter för sprinkler angivna. Eftersom sprinkler inte är en tjänst som omfattas av VA-huvudmannens uppdrag enligt lagen om allmänna vattentjänster föreslås dessa avgifter tas bort från taxedokumentet och ersättas av enskilda avtal med berörda.

Ändrad beslutsinstans för prövningar (§14.6 och §23)

Justerat från Statens VA-nämnd till nu gällande Mark- och miljödomstolen.

Justering av anläggningsavgifter

Anläggningsavgiften är en engångsavgift som tas ut för att täcka kostnaden för att ordna en allmän VA-anläggning till den som ska anslutas. Ambitionen är att nyanslutningar till den allmänna VA-anläggningen ska ha 100 % kostnadstäckning när samtliga anslutningar summeras för att inte belasta det övriga VA-kollektivet. Enskilda anslutningar kan dock i praktiken vara billigare eller dyrare än den avgift som tas ut.

Valdemarsvik reviderade sina anläggningsavgifter senast 2010-01-01. Jämfört med andra kommuner är avgiftsnivån mycket låg.

De senaste åren har det endast gjorts enstaka nyanslutningar i Valdemarsvik, därför finns ett begränsat underlag för att utreda verkliga kostnader för nyanslutningar. VA-huvudmannen har fått ett föreläggande från Länsstyrelsen om utbyggnad av VA-anläggningen i Skeppsgården. Utredning pågår kring vilka fastigheter som ska omfattas och tidsaspekt på utbyggnaden. Det utreds även om ytterligare områden inom kommunen anses ha behov av kommunalt VA och ska anslutas (bedömning görs objektivt i enlighet med lagen om allmänna vattentjänster).

Då det i nuläget saknas underlag för att göra en kostnadsanalys av planerade kommande anslutningar föreslås en första preliminär målbild vara att sikta på att komma i nivå med Sverigemedel. Eftersom nuvarande avgiftsnivå är mycket låg föreslås justeringar göras jämnt fördelat över en fyraårsperiod. Under kommande år behöver fortsatt utredning göras gällande lämplig slutnivå på anläggningsavgiften för att nå full kostnadstäckning på nyanslutningarna. Avgiftsjusteringar som föreslås i detta ärende är därmed endast ett första steg i avgiftsjusteringarna och bedöms ej oskäligen även om ett fullständigt beräkningsunderlag inte finns framtaget. De planerade

anslutningarna i befintlig bebyggelse är i normalfallet dyrare än utbyggnation i jungfrulig mark. Eftersom denna typ av anslutning kommer bli vanligt förekommande framledes anses inte så kallad särtaxa vara aktuellt utan den ordinarie anläggningsavgiften kommer behöva ge täckning även för dessa utbyggnadsprojekt.

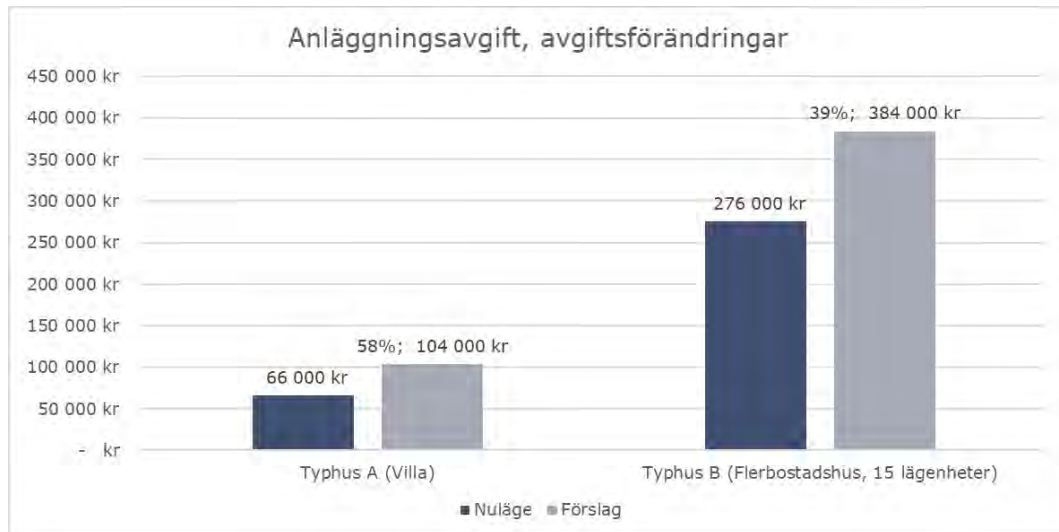
Anläggningsavgiftens avgiftsparametrar och förslag till avgiftsjusteringar för kategorin "Bostadsfastighet" visas i Tabell 3. Fördelningen mellan parametrarna är satta för att närmandet mot Sverigemedel ska ske så jämnt som möjligt mellan typhus A (villa) och typhus B (flerbostadshus). I nuläget ligger typhus B (flerbostadshus) något närmare Sverigemedel än typhus A (villa).

Tabell 3. Avgiftsparametrar samt förslag till avgiftsjusteringar för "Bostadsfastighet" (inklusive moms).

Avgiftsparameter	Nuläge	Förslag
Servisavgift	15 000 kr	30 000 kr
Förbindelsepunktsavgift	20 000 kr	30 000 kr
Tomtyteavgift per m2 tomtyta	20 kr	30 kr
Lägenhetsavgift (villa = 1 lägenhet)	15 000 kr	20 000 kr

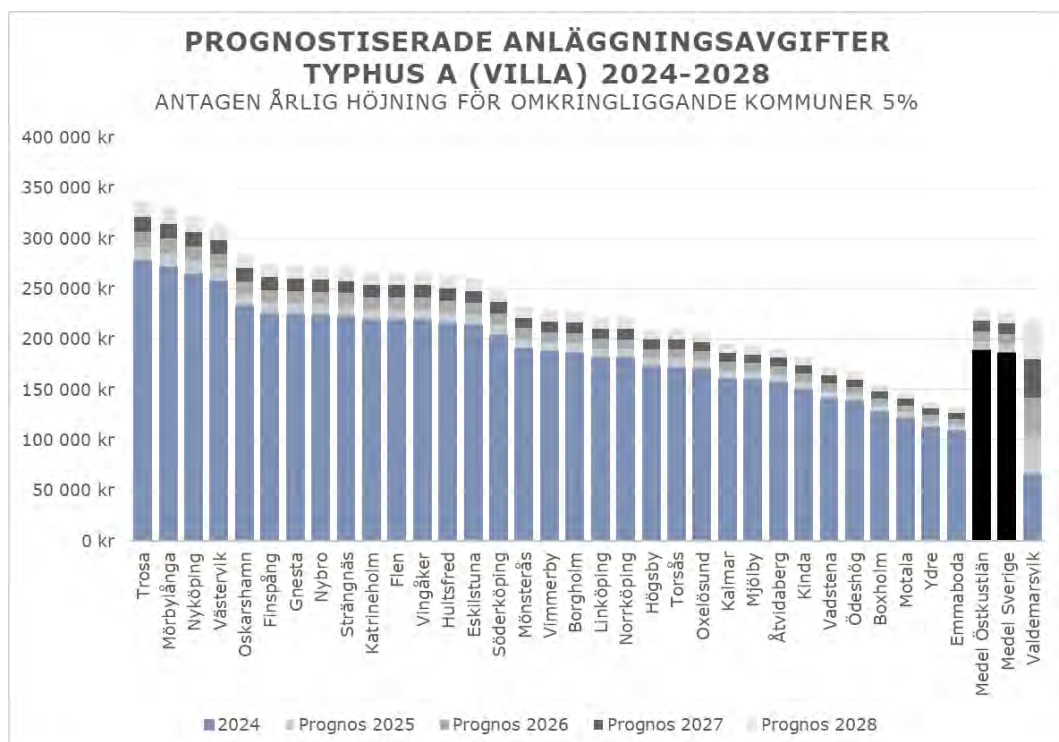
Utfall och jämförelse med andra kommuner

Anläggningsavgiften beror av vilka vattentjänster som ska tillgodoses, den anslutande fastighetens tomtyta samt antalet lägenheter per fastighet för flerbostadshus. I Figur 5 visas utfallet av förslaget till taxeökning för typhus A (villa) och typhus B (flerbostadshus).

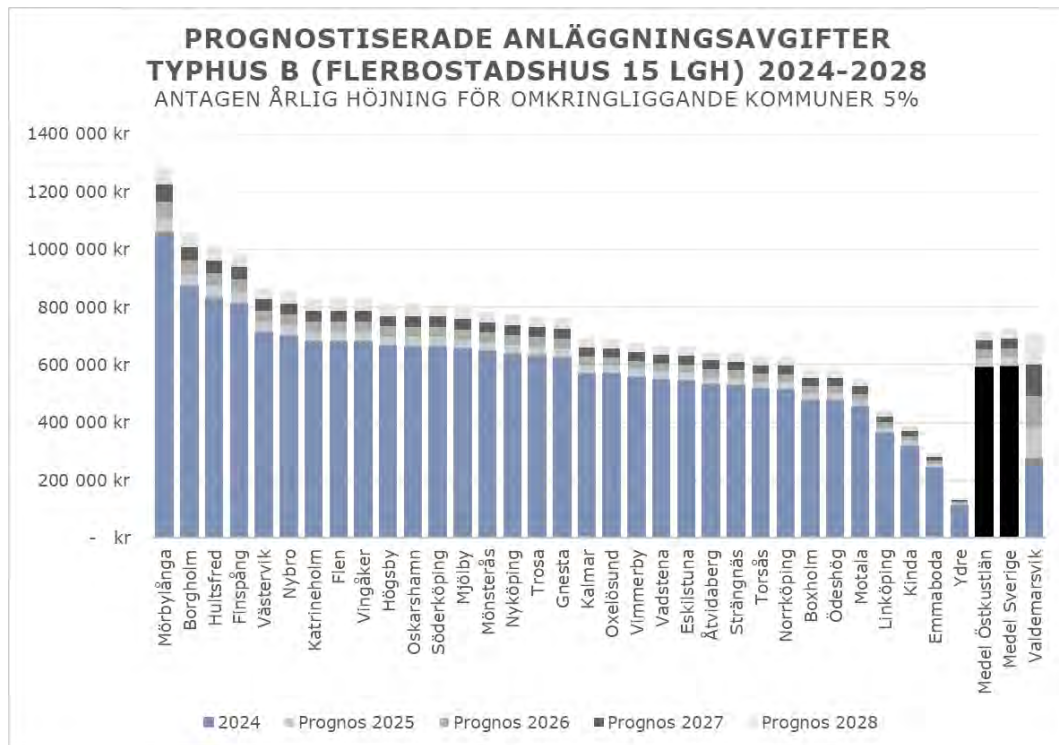


Figur 5. Förändringar i anläggningsavgift för typhus A (villa) och typhus B (flerbostadshus) inklusive moms.

Med ovan förslag till nya anläggningsavgifter och ett antagande om fortsatt jämn avgiftsökning under en fyraårsperiod samtidigt som årliga avgiftsökningar görs om 5 % för övriga kommuner kan en jämförelse av avgiftsnivåerna jämt mot andra kommuner ses i Figur 6 för typhus A (villa) och Figur 7 för typhus B (flerbostadshus) för den kommande fyraårsperioden. Observera att avgifter för övriga kommuner bygger på statistik från 2024 med antagna uppräknings.



Figur 6. Jämförelse typhus A (villa) med andra kommuner förutsatt 5 % årlig justering av avgifterna. Avgifterna är inklusive moms.



Figur 7. Jämförelse typhus B (flerbostadshus) med andra kommuner förutsatt 5 % årlig justering av avgifterna. Avgifterna är inklusive moms.

Övriga justeringar gällande anläggningsavgifter

§ 5.1.e och §6.1.e gällande grundavgift för bortledande av Dagvatten från fastighet (Df), om bortledande av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats.

Enligt branschpraxis ska avgiften för bortledande av dagvatten från fastighet (Df) vara densamma oavsett om en förbindelsepunkt upprättats eller om annan anläggning har ordnats för bortledning av Df (tex. via diken). Avgiften ska vara lika stor som delen Df av servisavgiften (mellanskillnaden mellan 1 och 2 ledningar) plus delen Df i förbindelsepunktsavgiften. Utifrån förslaget till nya avgifter hamnar avgiften på 10 500 kr inklusive moms. I befintlig taxa har avgiften leget på 3000 kr men då inte baserats på den praxis som finns.

§ 6.1 Annan fastighet

För kategorin "Annan fastighet" (tex. hamnar, kyrkogård, idrottsplatser) tas ingen avgift ut per lägenhet eftersom nyttan speglas bättre av tomtytan än av byggnadens storlek. Tomtyteavgiften bör i stället kompensera detta och vara något högre än för kategorin "Bostadsfastighet" och föreslås därför sättas till 35 kr per m² (inkl. moms). Servis- och förbindelsepunktsavgift sätts lika som för "Bostadsfastighet".

§15 Bortledning av dagvatten från allmän platsmark

Anläggningsavgiften för anordnande av dagvattenavledning för allmän platsmark föreslås öka från 20 kr till 30 kr (inklusive moms) för att få en likvärdig ökning som övriga anläggningsavgifter.

Samtliga förändringar i avgiftsnivåer finns sammanställda i bilaga 1.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till ny taxa kommer innebära en ökning av kommunens intäkter, med syfte att nå ett resultat förenligt med självkostnadsprincipen för Va-verksamheten. Detta innebär samtidigt kostnadsökningar för abonnenterna.

Beslutsunderlag

Bilaga 1. Förändrade avgiftsnivåer för anläggnings- och bruksavgifter.
Bilaga 2. Föreskrifter VA-taxa i sin helhet med föreslagna avgiftsnivåer.

Beslutet skickas till

Aline Eriksson, Samhällsbyggnad
Akten



VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Aline Eriksson
Samhällsbyggnadschef



Bilaga 1 – Förslag till nya avgiftsnivåer för anläggningsavgifter och bruksavgifter

I denna bilaga framgår endast de förändringar som föreslås utifrån den nu gällande VA-taxan. Befintlig taxa bygger på föreskrifter antagna i Kommunfullmäktige 2008-11-24.
Förslag till nya avgiftsnivåer i **röd text**. Befintliga avgiftsnivåer i svart text.

Anläggningsavgifter VA från och med 2025-01-01

§ 5

5.1 För *bostadsfastighet* och därmed jämställd fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		Befintlig avgift Med moms	Förslag ny avgift Med moms
a)	en avgift avseende framdraging av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	om 15 000 kronor	om 30 000 kronor
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	om 20 000 kronor	om 30 000 kronor
c)	en avgift per m ² tomtyta	om 20 kronor	om 30 kronor
d)	en avgift per lägenhet	om 15 000 kronor	om 20 000 kronor
e)*	en grundavgift för bortledande av Df, om bortledande av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats.	om 3 000 kronor	om 10 500 kronor

6.1 För *annan fastighet* skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		Befintlig avgift Med moms	Förslag ny avgift Med moms
a)	en avgift avseende framdraging av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	om 15 000 kronor	om 30 000 kronor
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	om 20 000 kronor	om 30 000 kronor
c)	en avgift per m ² tomtyta	om 20 kronor	om 35 kronor
d)*	en grundavgift för bortledande av Df, om bortledande av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats.	om 3 000 kronor	om 10 500 kronor



§ 9

Den som svarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls skall erlägga anläggningsavgift.

Avgift utgår med:

	Befintlig avgift Med moms	Förslag ny avgift Med moms
en avgift per m ² allmän platsmark för anordnande av dagvattenbortledning	om 20 kronor	om 30 kronor

§ 10

Avgifter enligt §§ 5–6 är baserade på indextalet ~~300,99 (2008-05)~~ **416,18 (2024-05)** i konsumentprisindex, KPI. När detta index ändras, har huvudmannen rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

Brukningsavgifter VA från och med 2025-01-01

§ 14

14.1 För bebyggd fastighet skall erläggas brukningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

	Befintlig avgift Med moms	Förslag ny avgift Med moms
a) en fast avgift per år	om 2 215 kronor	om 2 865 kronor
b) en avgift per m ³ levererat vatten	om 24,64 kronor	om 24,64 kronor
c) en avgift per år och lägenhet för bostadsfastighet och därmed jämställd fastighet	om 1 681 kronor	om 2 175 kronor
d) en avgift per år och varje påbörjat 100-tal m ² tomtyta för annan fastighet	om 27 kronor	om 35 kronor

§ 15

Den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls skall erlägga brukningsavgift.

Avgift utgår med:

	Befintlig avgift Med moms	Förslag ny avgift Med moms
en avgift per m ² allmän platsmark för bortledning av dagvatten	om 1,29 kronor	om 1,52 kronor

§ 18

Har huvudmannen på fastighetsägarens begäran vidtagit åtgärd eller har på grund av att fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet vattentillförseln avstängts eller reducerats eller annan åtgärd vidtagits av huvudmannen debiteras följande avgifter:

	Befintlig avgift Med moms	Förslag ny avgift Med moms
Nedtagning av vattenmätare	500 kr	590 kr
Uppsättning av vattenmätare	500 kr	590 kr



Avstängning av vattentillförsel	500 kr	590 kr
Påsläpp av vattentillförsel	500 kr	590 kr
Montering och demontering av strypbricka i vattenmätare	500 kr	590 kr
Undersökning av vattenmätare	1 875 kr	2 210 kr
Länsning av vattenmätarbrunn	1 250 kr	1 480 kr
Förgäves besök	500 kr	590 kr
Byte av skadad/frusen mätare	2 500 kr	2 950 kr
Olovligt öppnat eller stängt servis	2 500 kr	2 950 kr

Sprinkleravgifter - **Föreslås tas bort och ersätts med enskilda avtal för berörda kunder.**

Anslutningsdimension	Avgift inklusive moms
100 mm	10 000 kr/år
150 mm	15 000 kr/år
200 mm	20 000 kr/år
250 mm	25 000 kr/år

Särskild reningsavgift

För fastigheter där spillvattnet är extra förorenat och dess sammansättning väsentligt avviker från normalt hushållsavloppsvatten debiteras en tilläggsavgift.

Parameter	Gränsvärde	Befintlig avgift Exkl. moms*	Förslag ny avgift exkl. moms*
Kväve	>50 mg/l	32 kr/kg	38 kr/kg
Fosfor	>11 mg/l	32 kr/kg	38 kr/kg
BOD7	>300 mg/l	4 kr/kg	4,70 kr/kg
Suspenderande ämnen	>350 mg/l	2,40 kr/kg	2,80 kr/kg

*Priser angivna exklusive moms. Avgift för suspenderande ämnen tas inte ut om avgift för BOD7 tas ut.

§ 14.6 Antas mätaren visa annan förbrukning än den verkliga, låter huvudmannen undersöka mätaren, om huvudmannen finner det nödvändigt eller om fastighetsägaren begär det.

Vid ovan avsedd undersökning eller prövning bestäms mätarens felvisning i två kontrollpunkter enligt SWEDACs föreskrifter om vatten- och värmemätare, STAFS 2007:2.

Kan mätfelets storlek inte bestämmas eller har mätaren inte fungerat, har huvudmannen rätt att uppskatta förbrukningen.

Fastighetsägare som inte godtar huvudmannens beslut efter genomförd undersökning eller huvudmannens uppskattning av förbrukningen, kan begära prövning av frågan hos ~~Statens va-nämnd~~ **Mark- och miljödomstolen**.

§ 22

Avgifter enligt § 14 är baserade på indextalet ~~300,99 (2008-05)~~ **416,18 (2024-05)** i konsumentprisindex, KPI. När detta index ändras får huvudmannen reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

§ 23

Denna taxa träder i kraft 2025-01-01. De bruksavgifter enligt 14.1, 14.4 och 14.8 samt § 16, som är baserade på uppmätning hos fastighetsägare, skall därvid tillämpas i fråga om den vattenmängd som levereras och den spillvattenmängd som släpps ut efter den ovan angivna dagen för taxans ikraftträdande.



* * *

Mål som rör tvist mellan fastighetsägare och huvudmannen beträffande tillämpning och tolkning av denna taxa prövas av ~~Statens va-nämnd~~ Mark- och miljödomstolen jämlikt 53§ lagen om allmänna vattentjänster.



VALDEMARSVIKS
KOMMUN

VA-taxa

Antagen av kommunfullmäktige 2024-XX-XX

TAXA

för Valdemarsviks kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning

Antagen av kommunfullmäktige den 2024-XX-XX

Huvudman för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen är kommunstyrelsen.

Avgifter enligt denna taxa skall betalas till Valdemarsviks kommun.

§ 1

För att täcka nödvändiga kostnader för Valdemarsviks kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning skall ägare av fastighet eller annan avgiftsskyldig inom anläggningens verksamhetsområde betala avgifter enligt denna taxa.

Avgiftsskyldig är alternativt den som enligt 2 och 4 §§ lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) jämställs med fastighetsägare. Avgiftsskyldig för ändamålet Dagvatten gata (Dg) är även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

§ 2

Avgifterna utgörs av anläggningsavgifter och bruksavgifter.

§ 3

I dessa taxeföreskrifter avses med

Bostadsfastighet: fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för bostadsändamål. Med bostads-fastighet jämställs fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd, eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas, för vissa andra ändamål där lokalytan är det viktigaste sett från användarsynpunkt.

Exempel på sådana byggnader är:

Kontor	Förvaltning	Stormarknader
Butiker	Utställningslokaler	Sporthallar
Hotell	Restauranger	
Hantverk	Småindustri	
Utbildning	Sjukvård	

Annan fastighet: fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för annat ändamål än bostadsändamål och som inte enligt ovan jämställs med bostadsfastighet.

Obebyggd fastighet: fastighet som enligt detaljplan är avsedd för bebyggande, men inte ännu bebyggt.

Lägenhet: ett eller flera utrymmen i byggnad som i upplåtelsehänseende bildar en enhet. I fråga om sådana utrymmen i bostadsfastighet, eller därmed jämställd fastighet, där begreppet lägenhet inte är tillämplig för viss typ av byggnad, räknas varje påbörjat 150-tal m² bruttoarea (BTA) enligt svensk standard SS 02 10 53 som en lägenhet.

Allmän platsmark: mark som i detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10) redovisas som allmän plats, eller om marken inte omfattas av detaljplan, väg eller mark som i övrigt motsvarar sådan mark.

§ 4

4.1 Avgift tas ut för nedan angivna ändamål:

<i>Ändamål</i>	<i>Anläggningsavgift</i>	<i>Brukningsavgift</i>
V, vattenförsörjning	Ja	Ja
S, spillvattenavlopp	Ja	Ja
Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet	Ja	Ja
Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark	Ja	Ja

4.2 Avgiftsskyldighet för vart och ett av ändamålen V, S och Df inträder när huvudmannen upprättat förbindelsepunkt för ändamålet och informerat fastighetsägaren om förbindelsepunktens läge.

Avleds Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt upprättats, inträder avgiftsskyldighet när åtgärder för bortledandet av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.

Härvid förutsätts att samtliga i 24 § första stycket 1 och 2 i lagen om allmänna vattentjänster angivna förutsättningar för avgiftsskyldighet är uppfyllda.

4.3 Avgiftsskyldighet för ändamålet Dg inträder när åtgärder för bortledande av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.

4.4 Avgiftsskyldighet för ändamålet Dg gäller även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

4.5 Anläggningsavgift skall beräknas enligt taxa som gäller vid den tidpunkt när avgiftsskyldighet inträder.

Anläggningsavgifter (§§ 5–13)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagda med lagstadgad mervärdesskatt.

§ 5

5.1 För *bostadsfastighet* och därmed jämställd fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		<i>Utan moms</i>	<i>Med moms</i>
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	om 24 000 kronor	om 30 000 kronor
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df,	om 24 000 kronor	om 30 000 kronor
c)	en avgift per m ² tomtyta	om 24 kronor	om 30 kronor
d)	en avgift per lägenhet	om 16 000 kronor	om 20 000 kronor
e)*	en grundavgift för bortledande av Df, om bortledande av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats.	om 8 400 kronor	om 10 500 kronor

* Avgift enligt 5.1 e) tas ej ut om avgift uttages för Df enligt 5.1 a) och b). I det fall avgift enligt 5.1 e) tas ut reduceras avgift enligt 5.1 a) och 5.1 b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

5.2 Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 5.1 a) lika mellan fastigheterna.

5.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner. Vid tredimensionella fastigheter fördelas den tomtyta som är gemensam för fastigheterna i proportion till byggnadernas bruttoarea (BTA).

Avgift enligt 5.1 c) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna enligt 5.1 a), b) och d), eller i det fall förbindelsepunkt för Df inte upprättats, summan av avgifterna enligt 5.1 a), b), d) och e).

Vid ändrade förhållanden enligt 5.5, 5.6, 5.7 och 5.8 tas ut ytterligare avgift enligt 5.1 c) i den mån ovan angiven begränsningsregel så medger och med iakttagande av vad som föreskrivs i 8.2.

5.4 Lägenhetsantalet bestäms efter de ritningar enligt vilka bygglov beviljats, eller efter annan ritning eller uppmätning som huvudmannen godkänner.

5.5 Dras ytterligare servisledningar fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter, skall erläggas avgifter enligt 5.1 a) och b).

5.6 Ökas fastighets tomtyta skall erläggas avgift enligt 5.1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtyteavgift inte skall anses vara förut erlagd.

Vid beräkning av avgift för tillkommande tomtyta iakttas begränsningsregeln i 5.3.

5.7 Sker om- eller tillbyggnad, uppförs ytterligare byggnad eller ersätts riven bebyggelse på fastighet skall erläggas avgift enligt 5.1 d) för varje tillkommande lägenhet.

5.8 Tillkommer bortledning av Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för Df upprättats, skall erläggas avgift enligt 5.1 e).

§ 6

6.1 För annan fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		<i>Utan moms</i>	<i>Med moms</i>
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisleddningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	om 24 000 kronor	om 30 000 kronor
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	om 24 000 kronor	om 30 000 kronor
c)	en avgift per m ² tomtyta	om 28 kronor	om 35 kronor
d)*	en grundavgift för bortledande av Df, om bortledande av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats.	om 8 400 kronor	om 10 500 kronor

* Avgift enligt 6.1 d) tas ej ut om avgift uttages för Df enligt 6.1 a) och b). I det fall avgift enligt 6.1 d) tas ut reduceras avgift enligt 6.1 a) och 6.1 b) enligt § 8 eftersom servisleddning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

6.2 Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 6.1 a) lika mellan fastigheterna.

6.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner.

6.4 Huvudmannen kan, om godtagbar säkerhet ställs, medge anstånd med erläggande av tomtyteavgift för andel av fastighets areal, motsvarande mark som tillsvidare inte utnyttjas för verksamheten på fastigheten.

Anstånd medges för viss tid, högst 10 år. Om mark under anståndstiden genom fastighetsbildningsåtgärd frångår fastigheten upphör anståndsmedgivandet att gälla och resterande tomtyteavgift förfaller till betalning.

Utestående belopp löper med ränta enligt 5 § räntelagen (SFS 1975:635) från den dag anståndet beviljades tills anståndet upphör. För tid därefter utgår dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen.

6.5 Dras ytterligare servisledning fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter skall erläggas avgifter enligt 6.1 a) och b).

6.6 Ökas fastighets tomtyta, skall erläggas avgift enligt 6.1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtyteavgift inte skall anses vara förut erlagd.

6.7 Tillkommer bortledning av Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för Df upprättas, skall erläggas avgift enligt 6.1 d).

§ 7

7.1 För obebyggd fastighet skall erläggas del av full anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		<i>Bostadsfastighet</i>		<i>Annan fastighet</i>
Servisavgift	5.1 a)	100%	6.1 a)	100%
Avgift per uppsättning FP	5.1 b)	100%	6.1 b)	100%
Tomtyteavgift	5.1 c)	100%	6.1 c)	70%
Lägenhetsavgift	5.1 d)	0%	-	
Grundavgift för Df, om FP för Df inte upprättats	5.1 e)	100%	6.1 d)	100%

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

Avgift enligt 5.1 c) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna 5.1 a) och b), eller i det fall dagvatten bortleds till den allmänna anläggningen men förbindelsepunkt för Df inte upprättats, summan av avgifterna enligt 5.1 a), b) och e), jfr 5.3 andra stycket.

7.2 Bebyggs obebyggd fastighet skall erläggas resterande avgifter enligt följande:

		<i>Bostadsfastighet</i>		<i>Annan fastighet</i>
Tomtyteavgift	5.1 c)	*)	6.1 c)	30%
Lägenhetsavgift	5.1 d)	100%	-	

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

* Bebyggs bostadsfastighet tas ut ytterligare avgift enligt 5.1 c) om föreskriften i 5.3 andra stycket så medger.

§ 8

8.1 Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, skall erläggas reducerade avgifter enligt följande:

Avgifter för framdragen servisledning	
En ledning	70% av avgift enligt 5.1 a) respektive 6.1 a)
Två ledningar	85% av avgift enligt 5.1 a) respektive 6.1 a)
Tre ledningar	100% av avgift enligt 5.1 a) respektive 6.1 a)

Avgifter i övrigt:

		<i>V</i>	<i>S</i>	<i>Df</i>	<i>Dg</i>
Avgift per uppsättning FP	5.1 b)	30%	50%	20%	-
Tomtyteavgift	5.1 c)	30%	50%	-	20%
Lägenhetsavgift	5.1 d)	30%	50%	-	20%
Grundavgift Df utan FP	5.1 e)	-	-	100%	-
Avgift per uppsättning FP	6.1 b)	30%	50%	20%	-
Tomtyteavgift	6.1 c)	30%	50%	-	20%
Grundavgift Df utan FP	6.1 d)	-	-	100%	-

För avgiftsändamålet Df tas endast en av avgifterna ut enligt 5.1 b) respektive 5.1 e), eller 6.1 b) respektive 6.1 d).

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

8.2 Inträder avgiftsskyldighet för ändamål, för vilket avgiftsskyldighet inte tidigare förelegat, skall erläggas avgifter enligt 8.1.

Vid tillämpning av begränsningsregeln enligt 5.3 inräknas de sammanlagda avgifterna för tillkommande servisledningar inte till högre belopp än 100% av avgiften enligt 5.1 a), även om servisledningarna lagts vid olika tillfällen och avgifterna därmed blivit högre.

8.3 För servisledning som på fastighetsägarens begäran utförs senare än övriga servisledningar för fastigheten skall, utöver avgift enligt 8.1, erläggas en etableringsavgift om 30 % av avgiften enligt 5.1 a). Etableringsavgiften avses täcka huvudmannens merkostnader till följd av att arbetet inte utförs i samband med framdragning av övriga servisledningar.

§ 9

Den som svarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls skall erlägga anläggningsavgift.

Avgift utgår med:

	<i>Utan moms</i>	<i>Med moms</i>
en avgift per m ² allmän platsmark för anordnande av dagvattenbortledning	om 24 kronor	om 30 kronor

§ 10

Avgifter enligt §§ 5–6 är baserade på indextalet 416,18 (2024-05) i konsumentprisindex, KPI. När detta index ändras, har huvudmannen rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

§ 11

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster avgifter utgå enligt särskilt antagen särtaxa.

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 5–8 får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 12

12.1 Sedan avgiftsskyldighet inträtt, skall avgift betalas inom tid som anges i räkning.

12.2 Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i räkningen, skall erläggas dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen från den dag betalningen skulle ha skett.

12.3 Enligt 36§ lagen om allmänna vattentjänster skall en anläggningsavgift fördelas på årliga inbetalningar under en viss tid, längst tio år, om avgiften uppgår till belopp som är betungande med hänsyn till fastighetens ekonomiska bärkraft och övriga omständigheter, om fastighetsägaren så begär och godtagbar säkerhet ställs. Ränta skall erläggas enligt 5 § räntelagen på varje del av avgiften som förfaller till betalning i framtiden från den dag då den första inbetalningen skall ske till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas enligt 12.2.

12.4 Avgiftsskyldighet enligt 5.6, 5.7, 6.6 eller 7.2 föreligger, då bygglov för avsett ändrat förhållande meddelats eller ändrat förhållande – t ex ökning av tomtyta – inträtt utan att bygglov erforderats eller meddelats. Det åligger fastighetsägaren att omgående anmäla till huvudmannen när det ändrade förhållandet inträtt. Försummar fastighetsägaren denna anmälningsplikt, tas dröjsmålsränta enligt 12.2 ut för tiden från det två månader förflutit sedan avgiftsskyldighet inträdde och fram till dess tilläggsavgiften betalas.

§ 13

13.1 Om efter ansökan från fastighetsägare och särskilt medgivande av huvudmannen ledningar utförts på annat sätt eller försetts med andra anordningar än huvudmannen bedömt nödvändiga, skall fastighetsägaren som begärt arbetets utförande ersätta huvudmannen överenskomna kostnader härför.

13.2 Om en fastighetsägare begär att ny servisledning skall utföras i stället för redan befintlig och finner huvudmannen skäl bifalla ansökan om detta, är fastighetsägaren skyldig att bekosta dels den nya servisledningens allmänna del med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick, dels borttagandet av den tidigare servisledningens allmänna del.

13.3 Finner huvudmannen påkallat att utföra ny servisledning i stället för och med annat läge än redan befintlig, är huvudmannen skyldig att ersätta fastighetsägaren hans kostnad för fastighetens del av den nya servisledningen och dess inkoppling med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick.

Brukningsavgifter (§§ 14–22)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagda med lagstadgad mervärdesskatt.

§ 14

14.1 För bebyggd fastighet skall erläggas brukningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		<i>Utan moms</i>	<i>Med moms</i>
a)	en fast avgift per år	om 2 215 kronor	om 2 865 kronor
b)	en avgift per m ³ levererat vatten	om 19,71 kronor	om 24,64 kronor
c)	en avgift per år och lägenhet för bostadsfastighet och därmed jämställd fastighet	om 1 740 kronor	om 2 175 kronor
d)	en avgift per år och varje påbörjat 100-tal m ² tomtyta för annan fastighet	om 28 kronor	om 35 kronor

14.2 Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål reduceras avgifterna.

Följande avgifter skall därvid erläggas för respektive ändamål:

		<i>V</i>	<i>S</i>	<i>Df</i>	<i>Dg</i>
Fast avgift	14.1 a)	40%	40%	10%	10%
Avgift per m ³	14.1 b)	40%	60%	-	-
Avgift per lägenhet	14.1 c)	40%	60%	-	-
Avgift efter tomtyta	14.1 d)	40%	60%	-	-

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

14.3 Fastighetsägaren är betalningsansvarig för allt vatten som levereras till fastigheten. Har huvudmannen bestämt att för bebyggd fastighet vattenförbrukningen tillsvidare inte skall fastställas genom mätning, tas avgift enligt 14.1 b) ut efter en antagen förbrukning om 150 m³/lägenhet och år i permanentbostad och med 75 m³/lägenhet och år för fritidsbostad.

14.4 För s k byggvatten skall erläggas brukningsavgift enligt 14.1 b). Om mätning inte sker, antas den förbrukade vattenmängden uppgå till 30 m³ per lägenhet.

14.5 För extra mätställe (mätställe utöver ett per fastighet) skall erläggas en årlig avgift med ett belopp motsvarande 80 % av den fasta avgiften enligt 14.1 a). Beloppet avrundas till närmaste hela krontal.

Parallellkopplade vattenmätare räknas som ett mätställe.

14.6 Antas mätaren visa annan förbrukning än den verkliga, låter huvudmannen undersöka mätaren, om huvudmannen finner det nödvändigt eller om fastighetsägaren begär det.

Vid ovan avsedd undersökning eller prövning bestäms mätarens felvisning i två kontrollpunkter enligt SWEDACs föreskrifter om vatten- och värmemätare, STAFS 2007:2.

Kan mättelets storlek inte bestämmas eller har mätaren inte fungerat, har huvudmannen rätt att uppskatta förbrukningen.

Fastighetsägare som inte godtar huvudmannens beslut efter genomförd undersökning eller huvudmannens uppskattning av förbrukningen, kan begära prövning av frågan hos Mark- och miljödomstolen.

14.7 Har fastighetsägare begärt undersökning av vattenmätare och mätaren härvid godkänns, skall fastighetsägaren ersätta huvudmannen för undersökningskostnaderna i enlighet med vad som framgår av § 18.

14.8 För spillvattenmängd, som enligt huvudmannens medgivande avleds till dagvattenledning (kylvatten o d), skall erläggas avgift med 50 % av avgiften enligt 14.1 b).

§ 15

Den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls skall erlägga brukningsavgift.

Avgift utgår med:

	<i>Utan moms</i>	<i>Med moms</i>
en avgift per m² allmän platsmark för bortledning av dagvatten	om 1,22 kronor	om 1,52 kronor

§ 16

Tillförs avloppsnätet större spillvattenmängd än som svarar mot levererad vattenmängd eller avleds inte hela den levererade vattenmängden till avloppsnätet skall avgift för spillvattenavlopp erläggas efter den mängd spillvatten som avleds till avloppsnätet.

Mängden skall bestämmas genom mätning på fastighetsägarens bekostnad av ifrågavarande vatten- eller spillvattenmängd eller på annat sätt som överenskommit mellan huvudmannen och fastighetsägaren.

En förutsättning för att avgiften för avlett spillvatten skall debiteras efter annan grund än efter levererad mängd vatten är att skillnaden mellan mängderna vatten och spillvatten är avsevärd.

§ 17

För obebyggd fastighet inom detaljplan skall erläggas brukningsavgift enligt 14.1 a).

Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål reduceras den fasta avgiften. Följande avgifter skall därvid erläggas för respektive ändamål:

		<i>V</i>	<i>S</i>	<i>Df</i>	<i>Dg</i>
Fast avgift	14.1 a)	40%	40%	10%	10%

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

§ 18

Har huvudmannen på fastighetsägarens begäran vidtagit åtgärd eller har på grund av att fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet vattentillförseln avstängts eller reducerats eller annan åtgärd vidtagits av huvudmannen debiteras följande avgifter:

	<i>Utan moms</i>	<i>Med moms</i>
Nedtagning av vattenmätare	472 kr	590 kr
Uppsättning av vattenmätare	472 kr	590 kr
Avstängning av vattentillförsel	472 kr	590 kr
Påsläpp av vattentillförsel	472 kr	590 kr
Montering och demontering av strypbricka i vattenmätare	472 kr	590 kr
Undersökning av vattenmätare	1 768 kr	2 210 kr
Länsning av vattenmätarbrunn	1 184 kr	1 480 kr
Förgäves besök	472 kr	590 kr
Byte av skadad/frusen mätare	2 360 kr	2 950 kr
Olovligt öppnat eller stängt servis	2 360 kr	2 950 kr

För arbeten som på fastighetsägarens begäran utförs utanför ordinarie arbetstid debiteras ett tillägg om 50 % av ovan angivna belopp.

Särskild reningsavgift

För fastigheter där spillvattnet är extra förorenat och dess sammansättning väsentligt avviker från normalt hushållsavloppsvatten debiteras en tilläggsavgift.

Parameter	Gränsvärde	Kr/kg*
Kväve	>50 mg/l	38 kr/kg
Fosfor	>11 mg/l	38 kr/kg
BOD7	>300 mg/l	4,70 kr/kg
Suspenderande ämnen	>350 mg/l	2,80 kr/kg

*Priser angivna exklusive moms. Avgift för suspenderande ämnen tas inte ut om avgift för BOD7 tas ut.

§ 19

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster avgifter utgå enligt särskilt antagen särtaxa.

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 14–17 får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 20

Avgift enligt 14.1 a), c) och d) debiteras i efterskott per månad, kvartal, tertial eller halvår enligt beslut av huvudmannen. Avgift enligt 14.1 b) debiteras i efterskott på grundval av enligt mätning förbrukad vattenmängd, uppskattad förbrukning eller annan grund som anges i §§ 14 och 16.

Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i räkningen, skall erläggas dröjsmålsränta på obetalt belopp enligt 6 § räntelagen från den dag betalningen skulle skett.

Sker enligt huvudmannens beslut mätaravläsning inte för varje debitering, får mellanliggande debiteringar ske efter uppskattad förbrukning. Mätaravläsning och debitering efter verklig förbrukning bör ske i genomsnitt minst en gång per år. Avläsning och debitering bör därjämte ske på fastighetsägarens begäran med anledning av fastighetsöverlåtelse.

§ 21

Har fastighetsägare begärt att huvudmannen skall företa åtgärd för att underlätta eller möjliggöra hans brukande av anläggningen i visst fall eller avseende eller har i övrigt särskild åtgärd påkallats på grund av fastighetens VA-förhållanden, får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 22

Avgifter enligt § 14 är baserade på indextalet 416,18 (2024-05) i konsumentprisindex, KPI. När detta index ändras får huvudmannen reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

TAXANS INFÖRANDE

§ 23

Denna taxa träder i kraft 2025-01-01. De bruksavgifter enligt 14.1, 14.4 och 14.8 samt § 16, som är baserade på uppmätning hos fastighetsägare, skall därvid tillämpas i fråga om den vattenmängd som levereras och den spillvattenmängd som släpps ut efter den ovan angivna dagen för taxans ikraftträdande.

* * *

Mål som rör tvist mellan fastighetsägare och huvudmannen beträffande tillämpning och tolkning av denna taxa prövas av Mark- och Miljödomstolen jämlikt 53§ lagen om allmänna vattentjänster.



(14)

KS-TEK.2024.110

Försäljningsuppdrag Holmtebo kvarn 1:1

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(14)

KS-TEK.2024.110

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 63

KS-TEK.2024.110

Försäljningsuppdrag Holmtebo kvarn 1:1

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att rubricerad fastighet ska säljas.
2. Kommunstyrelsen uppdrar åt samhällsbyggnadschefen att genomföra försäljningen.

Ärendebeskrivning

Valdemarsviks kommun äger sedan 1970 fastigheten Holmtebo 1:1. Något taxeringsvärde framgår inte i tillgängligt fastighetssystem.

Fastigheten som omfattar 8 830 kvm består till mesta del av skog på berg, vägmark samt en kvarnbyggnad. Kvarnbyggnaden som uppskattningsvis härrör från 1800-talet är i ett eftersatt skick med tydlig påverkan av såväl tidens tand som vädrets skiftningar.

Kvarnen gavs uppmärksamhet i april i år när media skrev en artikel om byggnaden. Utifrån den mediala uppmärksamheten var det en handfull privatpersoner som hörde av sig till samhällsbyggnadsavdelningen och anmälde intresse för att förvärva fastigheten.

Att fastigheten nu förbereds för en försäljning motiveras utifrån följande sakförhållanden:

- Det saknas syfte eller behov till varför kommunen äger fastigheten
- Fastighetens eftersatta skick
- Kostnadskrävande renoveringsbehov
- Exploateringsbehov från kommunen torde ej föreligga i området
- Presumtiva köpare har anmält intresse efter den mediala uppmärksamheten

Förutsättningar vid en försäljning

Vid en försäljning av kommunägd fastighet skall försäljningen ske utifrån ett marknadsmässigt pris för att inte särskilt gynna en enskild aktör. En försäljning bör föregås av en värdering via auktoriserad mäklare. Därefter kan fastigheterna läggas ut till försäljning på den öppna marknaden, möjligen genom ett anbudsförfarande.

Justerare

.....

.....



KSAU § 63

KS-TEK.2024.110

Beskrivning av fastighet och byggnad

Fastigheten

Fastigheten som omfattar 8 830 kvm kan beskrivas som en restfastighet efter flera fastighetsregleringar i området och består till mesta del av skog på berg och vägmark. Direkt söder om fastigheten ligger Holmtebo naturreservat.

Kvarnbyggnaden

Infarten till byggnaden ligger i en kurva med skymd sikt så annan lösning är önskvärd om kvarnen ska angöras regelbundet av en blivande fastighetsägare.

Kvarnbyggnaden är uppskattningsvis från 1800-talet. Troligen har befintlig byggnad ersatt annan kvarnbyggnad på platsen. Byggnaden består av tre våningar med ett rum i varje våning. Byggnaden saknar el, vatten och avlopp. I två våningar finns en del kvarnmaskiner kvar vilka har bedömts som original från när kvarnen var aktiv. Vad som ska hända med material och maskiner som finns i byggnaden får bli en sak att ta ställning till senare i försäljningsprocessen.

Byggnaden ligger av naturliga skäl i direkt anslutning till närliggande vattendrag. Byggnaden har putsfasad, englasfönster och tegeltak. Dock saknas en del fönsterrutor, taket är trasigt, fuktinträngningen är väl synlig och putsfasaden är i behov av åtgärder.

Byggnaden har i omgångar underhållits av kommunen bl.a. genom takreparationer. I en genomförd kostnadsbedömning för åtgärder på kvarnbyggnaden uppskattas en renovering av tak och fasad till en kostnad på mellan 1-2 miljoner kronor.

Tillsynsärende hos annan nämnd

Miljö- och byggnämnden har ett pågående tillsynsärende på fastigheten utifrån en anmälan om förfallen byggnad.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor service och samhällsbyggnad 2024-06-14
Fotografier och karta

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadschef
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Gunilla Halldén

Administrativ handläggare

Tel:

E-post: gunilla.hallden@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Försäljningsuppdrag Holmtebo kvarn 1:1

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att rubricerad fastighet ska säljas.
2. Kommunstyrelsen uppdrar åt samhällsbyggnadschefen att genomföra försäljningen.

Ärendebeskrivning

Valdemarsviks kommun äger sedan 1970 fastigheten Holmtebo 1:1. Något taxeringsvärde framgår inte i tillgängligt fastighetssystem.

Fastigheten som omfattar 8 830 kvm består till mesta del av skog på berg, vägmark samt en kvarnbyggnad. Kvarnbyggnaden som uppskattningsvis härrör från 1800-talet är i ett eftersatt skick med tydlig påverkan av såväl tidens tand som vädrets skiftningar.

Kvarnen gavs uppmärksamhet i april i år när media skrev en artikel om byggnaden. Utifrån den mediala uppmärksamheten var det en handfull privatpersoner som hörde av sig till samhällsbyggnadsavdelningen och anmälde intresse för att förvärva fastigheten.

Att fastigheten nu förbereds för en försäljning motiveras utifrån följande sakförhållanden:

- Det saknas syfte eller behov till varför kommunen äger fastigheten
- Fastighetens eftersatta skick
- Kostnadskrävande renoveringsbehov
- Exploateringsbehov från kommunen torde ej föreligga i området
- Presumtiva köpare har anmält intresse efter den mediala uppmärksamheten

Förutsättningar vid en försäljning

Vid en försäljning av kommunägd fastighet skall försäljningen ske utifrån ett marknadsmässigt pris för att inte särskilt gynna en enskild aktör. En försäljning bör föregås av en värdering via auktoriserad mäklare. Därefter kan fastigheterna läggas ut till försäljning på den öppna marknaden, möjligen genom ett anbudsförfarande.

Beskrivning av fastighet och byggnad

Fastigheten

Fastigheten som omfattar 8 830 kvm kan beskrivas som en restfastighet efter flera fastighetsregleringar i området och består till mesta del av skog på berg och vägmark. Direkt söder om fastigheten ligger Holmtebo naturreservat.

Kvarnbyggnaden

Infarten till byggnaden ligger i en kurva med skydd sikt så annan lösning är önskvärd om kvarnen ska angöras regelbundet av en blivande fastighetsägare.

Kvarnbyggnaden är uppskattningsvis från 1800-talet. Troligen har befintlig byggnad ersatt annan kvarnbyggnad på platsen. Byggnaden består av tre våningar med ett rum i varje våning. Byggnaden saknar el, vatten och avlopp. I två våningar finns en del kvarnmaskiner kvar vilka har bedömts som original från när kvarnen var aktiv. Vad som ska hända med material och maskiner som finns i byggnaden får bli en sak att ta ställning till senare i försäljningsprocessen.

Byggnaden ligger av naturliga skäl i direkt anslutning till närliggande vattendrag. Byggnaden har putsfasad, englasfönster och tegeltak. Dock saknas en del fönsterrutor, taket är trasigt, fuktinträngningen är väl synlig och putsfasaden är i behov av åtgärder.

Byggnaden har i omgångar underhållits av kommunen bl.a. genom takreparationer. I en genomförd kostnadsbedömning för åtgärder på kvarnbyggnaden uppskattas en renovering av tak och fasad till en kostnad på mellan 1-2 miljoner kronor.

Tillsynsärende hos annan nämnd

Miljö- och byggnämnden har ett pågående tillsynsärende på fastigheten utifrån en anmälan om förfallen byggnad.



Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse
Fotografier och karta

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadschef
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Aline Eriksson
Samhällsbyggnadschef



Figur 2. Ortofoto, gul begränsningslinje markerar Holmtebo Kvarn 1:1.

Bilder



Nordöst fasad på kvarnbyggnad



Huvudingång (sydvästra sidan av) kvarnbyggnad



Sydöst fasad på kvarnbyggnad.



Utsikt mot hagar och sänmark söder om kvarnbyggnad.




Utlopp för vatten i byggnadens södra del



Inlopp för vatten i byggnadens norra del. Med tillhörande kanal.



Fuktinträngning i källaren från nordvästlig vägg	Bild på kvarnmaskiner på entréplan.
	
Bild på fuktskadat trä i vindsvåningens golv ovan för entrédörr.	
	
Bild på infart till kvarn från genomfartsväg (pilen). Kvarnbyggnad (vit) skymtas till vänster i bild.	Bild på norra delen av fastigheten sett från genomfartsvägen.



(15)

KS-TEK.2024.63

**Swedspans avfallsupplag / Spånskivedeponin
ansvarutredning och ansökan
(Swedspans avfallsupplag (id 142311))**

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Justerare

.....

.....



(15)

KS-TEK.2024.63

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 64

KS-TEK.2024.63

**Swedspans avfallsupplag / Spånskivedeponin
ansvarsutredning och ansökan
(Swedspans avfallsupplag (id 142311))**

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

1. Kommunstyrelsen beslutar att gå in som huvudman för statligt finansierade åtgärdsförberedande undersökningar vid Spånskivedeponin
2. Kommunstyrelsen beslutar att ta fram ansökan om statlig finansiering för dessa åtgärdsförberedande utredningar till senast 16 september 2024.

Förslaget till beslut förutsätter att kommunens ansvar för att bekosta de åtgärdsförberedande undersökningarna bedöms uppgå till maximalt 20% av den totala ansökta utredningskostnaden om 3,7 Mkr, dvs kommunens andel blir maximalt 0,74 Mkr. Det förutsätter även att kommunen får tillgodoräkna sig redan nedlagda kostnader i huvudstudien (1,29 Mkr). Kommunen förutsätter alltså att man inte ska behöva tillskjuta ytterligare kommunala medel i detta åtgärdsförberedande skede.

Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Valdemarsviks kommun har färdigställt en huvudstudie för den sk Spånskivedeponin belägen i anslutning till Grännäs friluftsområde. Utredningarna har genomförts successivt under perioden 2016-2023. När kommunen genom en fastighetsreglering på 80-talet förvärvade fastigheten, var deponin täckt enligt dåtidens krav och åtgärden var godkänd av länsstyrelsen. Deponin har enbart använts som industrideponi.

Huvudstudien visar att det finns ett tydligt åtgärdsbehov för deponin. För att kunna gå vidare med en ansökan om statlig finansiering av åtgärdsförberedande utredningar och åtgärder, behöver en ansvarsutredning utföras. Länsstyrelsen har nu tagit fram en sådan ansvarsutredning för åtgärdsförberedande utredningar enligt Miljöbalkens 10 kapitel. Kommunen har fått ta del av länsstyrelsens utkast och kommunen har lämnat synpunkter (2024-04-26).

I länsstyrelsens utkast framgår bland annat att kommunen får tillgodoräkna sig de medel man lagt i huvudstudien (1,29 Mkr) vilket är klart positivt. Det framgår också

Justerare

.....

.....



KSAU § 64

KS-TEK.2024.63

av utkastet att länsstyrelsen bedömer att kommunen, såsom fastighetsägare, har ansvar för 20% av den totala åtgärdskostnaden. Kommunen har å sin sida i sitt yttrande lyft fram och motiverat de förhållanden som gör att kommunen anser sig ansvara för enbart ca 6% av den totala kostnaden för efterbehandling av deponin.

Länsstyrelsens arbete med ansvarsutredningen pågår fortsatt och bedömningarna ska också godkännas av Naturvårdsverkets handläggare. Hur stor andel av den totala åtgärdskostnaden för Spånskivedeponin som kommunen i slutänden bedöms ansvara för är således inte fastställt idag. Därför är förslaget till beslut i kommunstyrelsen förknippat med angivna förbehåll.

Kommunen har också i yttrandet aviserat att man önskar möjlighet att utveckla sina skäl enligt ovan innan den slutliga ansvarsutredningen inför genomförandeskedet fastställs. Kommunen har påtalat att ökad kunskap efter de åtgärdsförberedande utredningarna innebär att delar av ansvarsutredningen kan behöva omarbetas.

Naturvårdsverket har fasta datum under året för när ansökningar om statliga medel senast ska vara inne. För åtgärdsmedel är det aktuella datumet den 26 november. För att länsstyrelsen å sin sida ska hinna gå igenom alla ansökningar från kommunerna behöver de ha ansökningarna inne under september månad. Därför är förslaget till beslut i kommunstyrelsen satt till mitten av september.

Ärendebeskrivning

Spånskivedeponin (=Swedspans avfallsupplag) är en sedan 80-talet avslutad industrideponi som använts för kvittblivning av limrester, tunnor, spån, bark mm. Kommunen förvärvade den avslutade, och av länsstyrelsen godkänt täckta, industrideponin vid en fastighetsreglering maj 1984.

Deponins täckning och konstruktion har innan och under utredningskedet konstaterats bristfällig i förhållande till gängse utformning av en deponi. På deponin förekommer bland annat öppet liggande förorenat spån, oljefat och misstänkta limrester. För att minska exponeringsrisker gjordes 2018 en tillfällig täckning av öppet liggande industriavfall med återvunnet avfall från markarbeten inom kommunen. Delåtgärden bekostades av kommunen.

Valdemarsviks kommun har utfört en huvudstudie för området vid Spånskivedeponin. Utredningarna omfattar provtagning av mark, ytvatten, grundvatten och luft. Sammantaget görs bedömningen att det finns ett tydligt åtgärdsbehov för industrideponin.

Justerare

.....

.....



KSAU § 64

KS-TEK.2024.63

I den riskvärdering som gjorts i huvudstudien har två åtgärdsalternativ lyfts fram. För slutlig val mellan dessa två åtgärdsalternativ och innan en avhjälpandeåtgärd kan genomföras behöver åtgärdsförberedande undersökningar och utredningar göras. Det är för genomförandet av dessa som medel nu kommer sökas.

De åtgärdsalternativ som kommer utredas i detalj beskrivs mera utförligt nedan:

Åtgärdsalternativ 2 innebär kvalificerad täckning som klarar kraven för deponering av farligt avfall, samt fullständig genomgrävning av deponin och borttransport av föroreningar i koncentrerad form för deponering eller förbränning.

Metoden med övertäckning/inneslutning innebär att man inte reducerar föroreningsmängder utan man avskärmar riskerna för skyddsobjekt. Infiltrationen av nederbörd och exponeringsrisker för deponerat material minskas kraftigt. Lakvatten från deponin reduceras kraftigt. En reduktion kommer dock att ske i det här fallet i samband med sortering av massor, då koncentrerade föroreningar sorteras ut och transporteras till extern deponi. Det avlägsnar risker med snabba spridningsförlopp av föroreningar i koncentrerad form till deponins påverkansområde.

Åtgärdsalternativ 2 innebär restriktioner på markanvändning efter åtgärd. Till exempel kommer bostäder inte kunna etableras på området. Alternativet är kostnadsbedömt till totalt 24,6 Mkr.

Åtgärdsalternativ 5 innebär schakt och borttransport för externt omhändertagande av alla förorenade massor där massor med hög organisk halt avvattnas.

Föroreningsmängder inom efterbehandlingsområde förväntas minska med nära 100 %. Spridning- och exponeringsrisker förväntas likaså reduceras med nära 100 %. Ett avlägsnande av föroreningar från området enligt åtgärdsalternativ 5, kan i ett större perspektiv antas ge kommunen en större attraktionskraft för boende, turism och företag.

För åtgärdsalternativ 5 framkom under riskvärderingen en alternativ åtgärds metod till externt omhändertagande. Stora delar av deponin innehåller avfall med hög organisk halt och kan därmed inte deponeras utan måste förbrännas. Alternativ åtgärds metod som diskuterats och behöver utredas och utvärderas i de åtgärdsförberedande undersökningarna är förbränning av organiskt material i mobil

Justerare

.....

.....



KSAU § 64

KS-TEK.2024.63

förbränningsanläggning på objektet i stället för förbränning på extern anläggning.
Alternativet är kostnadsbedömt till totalt 68 Mkr.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor service och samhällsbyggnad 2024-06-27

Beslutet skickas till
Miljö- och byggnämnden
Miljökontoret
Akten

Justerare

.....

.....



Ansvarsutredning avseende åtgärdsförberedande utredningar vid Swedspans avfallsupplag, Valdemarsviks kommun

1. Inledning

I denna ansvarsutredning redogör Länsstyrelsens för sin bedömning av ansvaret för de föroreningar som deponerats i och spridits från Swedspans avfallsupplag så kallade spånskivedeponin, fortsättningsvis benämnd som *deponin* eller *deponiområdet* i denna text.

Objekt 142311, Swedspans avfallsupplag, omfattar en del av fastigheten Valdemarsvik 5:1 i Valdemarsviks kommun. Inom området har det funnits en industrideponi där det mellan åren 1962 och 1983 deponerades industriavfall (huvudsakligen spån, bark och limrester) från det tidigare sågverket och spånskivefabriken som låg nordväst om deponiområdet.

Länsstyrelsen bedömer att objektet tillhör riskklass 2, efter avslutad huvudstudie.

2. Miljöbalken

Reglerna om ansvar finns i 2 kap. 8 § miljöbalken och i 10 kap. miljöbalken. Av 2 kap. 8 § miljöbalken framgår att den som orsakar skada eller olägenhet för miljön ansvarar för att avhjälpa den och ansvarets omfattning preciseras i 10 kap. miljöbalken.

I 2 kap. 3 § miljöbalken finns en hänsynsregel om förebyggande av skada, den så kallade försiktighetsprincipen. Av paragrafen framgår att skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön ska förebyggas, hindras eller motverkas genom att verksamhetsutövaren utför de skyddsåtgärder, iakttar de begränsningar eller vidtar de försiktighetsmått i övrigt som behövs. Dessa försiktighetsmått ska vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Dessa krav på hänsyn gäller enligt 2 kap. 7 § miljöbalken i den utsträckning det inte anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna

bedömning ska särskilt beaktas nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

10 kap. miljöbalken ändrades år 2007, men enligt övergångsbestämmelserna ska äldre bestämmelser tillämpas när det gäller utsläpp före den 1 augusti 2007 eller verksamheter som har avslutats före denna tidpunkt. Vad som anges nedan avser därför miljöbalken i dess äldre lydelse. Om föroreningen har uppkommit på grund av händelser som skett både före och efter den 1 augusti 2007 är 10 kap. miljöbalken tillämpligt i sin lydelse både före och efter detta datum.

- I 10 kap. 2 § miljöbalken regleras verksamhetsutövarens ansvar för efterbehandling.
- I 10 kap. 3 § miljöbalken regleras fastighetsförvärvarens subsidiära ansvar för efterbehandling. Av 15 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken framgår att ett fastighetsägaransvar enligt 10 kap. 3 § miljöbalken endast kan göras gällande om förvärvet har skett tidigast den 1 januari 1999 (miljöbalkens ikraftträdande).
- Av 10 kap. 4 § miljöbalken framgår att efterbehandlingen ska ske i skäligen omfattning.
- I 10 kap. 5 § miljöbalken regleras fastighetsägarens kostnadsansvar för värdeökning. Enligt förarbetena till lagen (prop. 1997/98:45, del 2, sida 121) bör bestämmelsen tillämpas med försiktighet och endast i klara fall av obehörig vinst.
- Av 10 kap. 6 och 7 §§ miljöbalken framgår att ansvaret är solidariskt om det finns flera verksamhetsutövare eller fastighetsförvärvare som är ansvariga.
- I 10 kap. 8 § miljöbalken regleras fastighetsägarens kostnadsansvar för nyttiga utredningskostnader.

Enligt övergångsbestämmelserna, 8 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken, ska bestämmelserna i 2 kap. 8 § och 10 kap. 2 § miljöbalken tillämpas i fråga om miljöfarlig verksamhet vars faktiska drift har pågått efter den 30 juni 1969, om verkningarna av verksamheten alltså pågår vid tiden för miljöbalkens ikraftträdande och det föreligger behov av att avhjälpa skador eller olägenheter som har orsakats av verksamheten.

3. Förorenat område

3.1. Områdesbeskrivning

Deponin ligger vid Grännäs, strax utanför Valdemarsviks tätort (Figur 1). Deponin är belägen i ett skogbevuxet höjdområde (berg)

och deponins övre yta ligger på 34-36 m ö h. Deponiytan är ca 16 000 m² och på och utanför deponins gränser växer svamp och bär.



Figur 1. Lokalisering av Spånskivedeponin, inringat med rött, i Valdemarsviks kommun. Källa © Lantmäteriet, 175130 (bild från Structors huvudstudie, 2021).

3.1.1. Användning av området idag

Deponiområdet används idag av Valdemarsviks brukshundsklubb för träning och kurser. Deponin är inte inhägnad, men det finns bom vid tillfartsvägen och den är låst när ingen verksamhet vid klubben pågår. Ett par hundra meter norr-nordost om deponin, ligger kommunens största rekreations och friluftsområde, med camping, bad, utomhuslek (fotboll, frisbee, tennis etc). Större arrangemang sker ofta på området, till exempel orienteringstävling inom Swedish League med ca 2000 deltagare. Hundra meter öster om deponin och nedanför den östra slänten av höjdområdet ligger Björkbackens vårdboende samt upplaget för muddermassor från saneringen av Valdemarsviken.

Strax nordväst om deponin, nedanför höjdområdet, ligger industriområdet där spånskivefabriken bedrev verksamhet fram till våren 1983. Verksamheterna idag på industriområdet består av

575575-

småhustillverkning (produktionen vilande sedan något år), upplag av schaktmassor samt kontor.

3.1.2. Fastighetsägare

Fastighetsägare till deponiområdet är Valdemarsviks kommun och fastighetsbeteckningen är Valdemarsvik 5:1. Fastigheten är en stor fastighet på 2,04 km² och taxerad som lantbruksenhet, obebyggd (taxeringskod 110). Kommunen förvärvade den avslutade, och av länsstyrelsen godkänt täckta, deponin vid en fastighetsreglering maj 1984 (trädde i kraft 1984-06-04) där deponimarken fördes till den kommunala fastigheten Valdemarsvik 5:1. Köpbrevet är daterat 2 april 1984 och kommunens kostnad uppgår till 521 500 kr (köpet inkluderar även annan mark än bara själva deponin).

3.1.3. Detaljplan

Det finns ingen detaljplan just för den yta där de deponerade massorna ligger, däremot finns två detaljplaner (figur 2) som berör deponins påverkansområde. Området öster samt söder om deponin är i kommunens gällande översiktsplan utpekade som utvecklingsområden för nybyggnation av bostäder. Det finns idag en detaljplan (0563-P2019/6) för bostäder 250 m sydsydost om deponin (totalt 20 villatomter), samt en äldre detaljplan (0563-P93/15) för bostadsbebyggelse 150 m ostsydost om deponin (totalt ca 30 villa-tomter). I dagsläget har hittills ett 15-tal villor uppförts inom dessa båda områden. Förutom denna nyproduktion, finns fyra lite äldre villor inom området (äldst är gamla Grännäs Gård), varav två flerbostadshus med fyra lägenheter. Samtliga har enskilt vatten.



Figur 2. Kartan ovan visar aktuell markanvändning i området vid Spånskivedeponin. Strax

575575-

nordost om deponin ligger kommunens största rekreations och friluftsområde, med camping, bad och utomhussport. Området öster samt söder om deponin är i kommunens gällande planer utpekade som utvecklingsområden för nybyggnation av bostäder. Källa © Lantmäteriet, 175130 (bild från Structors huvudstudie, 2021).

3.1.4. Kulturmiljö och naturvård

Det finns inga objekt upptagna i Riksantikvarieämbetets kartskikt som ligger vid eller i anslutning till deponin eller deponins påverkansområde. Inte heller några naturvårdsobjekt.

3.1.5. Geologiska förutsättningar

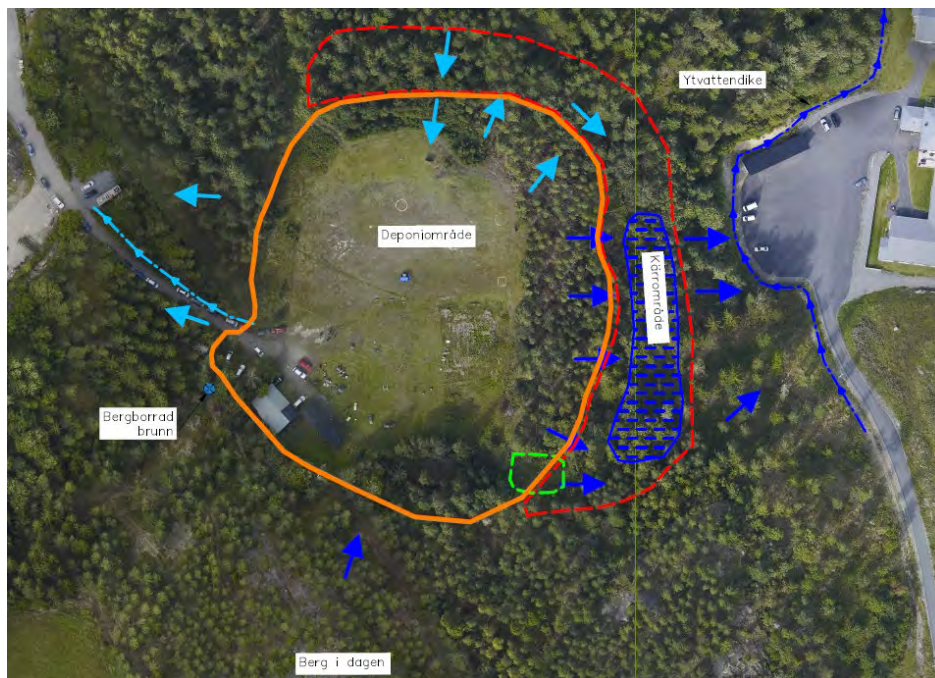
Deponins utsträckning begränsas i söder och norr av ett tunt lager jord och berg i dagen. Jordarten i området är morängrus (svallad morän). Vegetationen är ställvis tunn, vilket sannolikt beror på avsaknad av jordmån. Berggrunden består av granit, granodiorit, syenitoid, kvartsmonzodiorit och metamorfa ekvivalenter enligt SGU:s berggrundskarta (SGU, 2016).

3.1.6. Spridningsförutsättningar

Avrinning av yt- och grundvatten från deponiområdets närhet samt lakvatten från deponin sker sannolikt till största delen längs östra slänten av höjdområdet (figur 3). Närmaste större ytvattenrecipient är Valdemarsviken, ca 400 m från deponiområde. Avrinning bedöms även kunna ske väster ut, men främst då vid höga vattennivåer/kraftiga flöden. Översiktlig bild över bedömda flödesriktningar i stor skala på grund- och/eller ytvatten i området visas i Figur 3. Där visas även läget på en bergborrad brunn i deponins sydvästra utkant.

Tillrinningsområdet uppströms Spånskivedeponin är relativt litet till ytan, då deponin ligger högt upp i terrängen.

575575-



Figur 3. Översiktlig bild på bedömda flödesriktningar på grund- och/eller ytvatten (blå pilar) på Spånskivedeponin, Valdemarsvik. Ljusare blå pilar visar möjlig flödesriktning vid höga vattennivåer/kraftiga flöden. Mörkblå pilar visar vad som bedöms som dominerande flödesförhållanden. I bild visas också vad som bedöms som primärt påverkansområde, röd markering, och ungefärligt läge på en infiltrationsanläggning, grön markering (bild från Structors huvudstudie, 2021).

3.2. Verksamhetshistorik

Vid Grännäs i Valdemarsviks kommun bedrevs tillverkning av spånskivor mellan åren 1962 och våren 1983. Under verksamhetstiden deponerades avfall från verksamheten på ett närliggande område. Det huvudsakliga avfallet i deponin är träspån. I samband med att spånskivefabriken lade ned täckte man deponin med en varierande mäktighet lera och sand. Täckningen har visat sig bristfällig och delar av ytan exponerar träspån och annat avfall från verksamheten.

Tillverkning av spånskivor har skett från 1962 och fram till våren 1983 av flera olika verksamhetsutövare. Under perioden 1962-67 tillverkades ca 15 000 m³ skivor per år med råvara från bolagets egen skog (Lundbergs/Forsbergs). Rundtimmer barkades på plats och maldes till spån. Efter utbyggnad 1967 kunde bolaget tillverka 35 000-40 000 m³ skivor/år. Under perioden när verksamheten drevs av SÅBI köptes spån och kutterspån från sågverk från hela Sverige. Kunder var bland annat möbelindustrin i Sverige och Danmark. Limmet förvarades i ca 15 m³ tankar (3-4 stycken tankar). De första åren kom limmet från Casco i Kristinehamn, men sista åren från Falkenberg. Limmet levererades med tankbil och fylldes på direkt i varje tank.

575575-

Utifrån intervjuer med före detta anställda (augusti-september 2016) framgår att samma deponi har använts från det att tillverkningen av spånskivor startade 1962 fram till mars 1983. Deponin har enbart använts av industrin, och inget hushållsavfall eller avfall från annan industri har tillförts. Ingen verksamhet har tillfört material till deponin senare. Det har heller inte förekommit någon annan förorenande verksamhet på deponin sedan den avslutades. Det har inte heller förekommit upplag av material eller varor eller uppställning av fordon eller dylikt.

Länsstyrelsen meddelade den 25 januari samt den 24 februari 1982 Såbi Borgskivan AB råd om bland annat åtgärder för att iordningsställa tippområdet (deponin) i anslutning till fabriken. Sommaren 1983 fick kommunen kännedom om att lakvatten från deponin orsakade vegetationsskador i ett område nedströms deponin. Inga åtgärder var då påbörjade och kommunen påtalade vikten av att anvisade åtgärder vid deponin genomfördes för verksamheten, då Swedspan AB. Kommunen informerade Länsstyrelsen att det sker ett läckage av lakvatten och att åtgärderna bör påskyndas. Problem med lakvatten var inte uppmärksammat när Länsstyrelsen meddelade råd och anvisningar om åtgärder vid deponin vintern 1982. Kommunen föreslog då även att ytterligare åtgärder borde genomföras för att förhindra lakvattenavrinning. Den 30 september 1983 meddelade Länsstyrelsen Swedspan AB kompletterande råd gällande täckning av deponin. Den 24 februari 1984 meddelar Valdemarsviks kommun att deponin är slutbesiktigad och att bolaget genomfört de anvisade åtgärderna. Att deponin ska iordningsställas av Swedspan AB regleras även i köpekontraktet daterat den 10 oktober 1983.

3.3. Tidigare genomförda undersökningar och utredningar

Kommunen tog prov på lakvatten nedströms deponin under sommaren 1983 efter att uppmärksammats på vegetationsskador. Lakvattnet analyserades på fenolhalt. Det prov som analyserades visade inte på någon anmärkningsvärt hög halt men antogs kunna variera starkt.

Under 2015 genomförde Valdemarsviks kommun provtagning av dricksvattnet i brukshundsklubbens bergborrade brunn. Höga föroreningshalter av bland annat formaldehyd uppmättes. Under 2015 tog kommunen prover även i dikesbotten i östra släntfoten.

575575-

På uppdrag av kommunen utförde Structor Miljö Öst 2016 en miljöteknisk undersökning inklusive MIFO fas 2 samt riskbedömning och åtgärdsförslag. Sammantaget bedömdes deponin utgöra en oacceptabel risk för hälsa och miljö och det föreslogs att en huvudstudie skulle göras.

På uppdrag av och i samarbete med Valdemarsviks kommun genomförde Structor Miljö Öst under perioden 2016 till 2023 en huvudstudie. Huvudstudien inkluderade kompletterande fältundersökningar, riskbedömning, åtgärdsutredning och en riskvärdering. Sammantaget bedömdes det finnas ett behov av riskreduktion utifrån uppsatta åtgärds mål och identifierade skyddsobjekt. I huvudstudierapporten rekommenderas att åtgärdsförberedande utredningar görs av två åtgärdsalternativ.

3.4. Tidigare genomförda åtgärder

En delåtgärd har genomförts av kommunen (2018) genom att förbättra täckningen på delar av området där det var som störst risk för direkt exponering mot förorenat material. Åtgärden bestod i att påföra rena massor, där deponerat material i form av spån, kemikalierester och oljefat/skrot mer eller mindre exponerades öppet, till en täckning med måktighet 0,2-0,3 meter och en utbredning enligt figur 4.



Figur 4. Områden där täckning över deponerat material i form av spån, kemikalierester och oljefat/skrot förbättrats, genom att rena massor påförts. Spånskivedeponin, Valdemarsviks kommun

3.5. Föroreningssituationen

Deponin beräknas innehålla ca 36 000 m³ avfall (exklusive befintlig täckning). Avfallet består i huvudsak av förorenat träspån med inslag av barkrester (ca 31 400 m³), förorenat jordmaterial (4 600 m³), limrester och diverse skrot som tex. olje- och limfat. I deponerat material har oljefat med oljerester påträffats. Det finns en deponitäckning med en medelmåktighet 0,5 meter, huvuddelen av täckningen är 0,2-0,4 meter men det finns en mindre del i sydost som har en måktighet upp till 1,8 meter. Deponiytan är plan men påverkad av sättningar.

Mängden formaldehyd beräknas uppgå till ca 55 ton i träspånet. Andra dimensionerande föroreningar för bedömningen av miljö- och hälsorisker är urea, alifater, aromater och PAH. I deponin förekommer punktvis alifater, aromater, PAH och formaldehyd i halter över Farligt avfall. Utifrån litteraturstudier om formaldehyd görs bedömningen att halterna punktvis är så pass höga att kontakt med förorenat material möjligen kan innebära hälsopåverkan vid korttidsexponering. Det finns risk för direktexponering av förorening dels genom spån, dels genom rena kemikalierester. Det förekommer också oljefat/behållare innehållande varierade mängd oljerester. Dominerande spridningsväg av föroreningar främst, från deponin bedöms ske längs östra slänten som grundvatten och troligen bitvis som ytvatten österut via kärrområdet (figur 3) i primärt påverkansområde. Föroreningar bedöms också spridas till grundvattnet i berget. Det är främst ammonium, alifater och formaldehyd som bedöms spridas.

I det primära påverkansområdet uppskattas det översiktligt finnas ca 11 000 m³ förorenade jordmassor med inslag av avfall. Jord och grundvatten i påverkansområdet nedströms deponin är påverkat av samma föroreningar som påträffas i deponin och utförda undersökningar visar att det sannolikt finns en pågående spridning från deponin. Synliga bevis på att föroreningarna i deponin påverkar omgivningen finns redan i dokumentation från tillsynsmyndigheten daterad 1983 där det finns noteringar om döda träd i direkt anslutning till deponin. Lakvatten med lågt pH (2-3) konstaterades nedströms deponin när den var i drift.

En cirka 100 meter djup bergborrad brunn för hushållsvatten i nära anslutning till deponin har, vid provtagningar, konstaterats ha

575575-

otjänligt vatten med avseende på ammonium men brunnen är också påverkad av formaldehyd och alifater.

Det finns indikationer på att det pågår en spridning av ämnen även utanför primärt påverkansområde.

3.6. Efterbehandlingsbehov och kostnader

Utförda utredningar visar att det i och vid deponin finns föroreningar som kan skapa olägenheter och vara farliga för människors hälsa och orsaka störningar på miljö. Det har konstaterats i utförda undersökningar att spridning av föroreningar sker från deponin till grundvatten, ytvatten och naturlig mark utanför deponin.

Då objektet är en deponi antas den ur ett markmiljöperspektiv och förmåga att upprätthålla en acceptabel ekologisk funktion inte som skyddsvärd. Den ekologiska funktionen antas dock vara skyddsvärd i deponins påverkansområde. Vad gäller risker för människor och djur som rör sig i området antas dessa vara skyddsobjekt på/i och utanför deponin.

Riskbedömning utgår i huvudsak utifrån dagens förutsättningar vad gäller påverkan från omvärldsfaktorer och markanvändning. En omvärldsfaktor är till exempel förändrad nederbörd på grund av klimatförändringar. I ett längre tidsperspektiv kan föroreningarnas egenskaper och tillgänglighet ändras och andra typer av verksamhet bedrivs.

Riskbedömningen baserar sig på nedanstående förslag på övergripande åtgärdsåtgärder med avseende på föroreningar orsakat av deponerat material:

- Människor ska kunna nyttja området till friluftsverksamhet utan risk för negativ påverkan på hälsa.
- Djur ska kunna vistas på området utan risk för negativ påverkan på hälsa
- Markekosystem utanför deponiområde ska inte påverkas negativt mer än man kan acceptera utifrån skyddsvärde på miljön.
- Ytvattenrecipient Valdemarsviken ska inte påverkas negativt
- Spridning av föroreningar till grundvattenförekomst med möjlighet för dricksvattenuttag (bergvatten) ska förhindras i så pass stor grad att grundvattnet kan nyttjas som grundvattenresurs i framtiden

575575-

- Påverkan på den övre grundvattenakviferen närliggande utströmningsområde, kärret, ska inte orsaka oacceptabla risker för miljö och hälsa.

Förslag på skyddsobjekt utifrån övergripande åtgärds mål är:

- Människor och djur som vistas på platsen.
Exponeringsrisker:
 - Damning
 - Direktintag (vatten, förorenad jord och deponerat material)
 - Hudkontakt
 - Intag svamp, växter och bär
 - Ånga
- Grundvatten:
 - Bergborrad brunn (djup grundvattenakvifer)
 - Övre grundvattenakvifer i egenskapsområde "utanför deponi"

Utifrån övergripande åtgärds mål och antagna skyddsobjekt bedöms följande behov av riskreducering vid en avhjälpande åtgärd vara nödvändig:

- **Människor och djur som vistas på området:**
 - reducere av exponeringsrisker för punktkällor av oljerelaterade föroreningar i deponi och utanför deponi i primärt påverkansområde
 - reducere av exponeringsrisker för punktkällor i form av limrester i och utanför deponi i primärt påverkansområde och träspån i deponi
- **Grundvatten Bergborrad brunn:** För att upprätthålla en grundvattenresurs för framtiden behövs begränsning av spridning av föroreningar från deponi till brunn för att inte riskera orsaka ytterligare haltpåslag. För ammonium behöver halter minska för att klara riktvärden.
- **Grundvatten Övre grundvattenakvifer:** Reducering av spridning av föroreningar från deponi till primärt påverkansområde.
- **Markekosystem i deponins påverkansområde:** Reducering av punktkällor av oljerelaterade föroreningar samt reducere av formaldehyd i naturlig mark i primärt påverkansområde och

ammonium/ammoniumkväve i grundvatten i primärt påverkansområde.

3.7. Åtgärdsalternativ

Det har tagits fram fem åtgärdsalternativ för att uppnå behövlig riskreduktion (exklusive ett nollalternativ). Åtgärdsalternativen består i stora drag i att man i varierande omfattning sorterar bort "koncentrerade" föroreningar för extern behandling i kombination med täckning eller bortgrävning av allmänt förorenade massor för extern behandling. Det beräknade kostnadsspannet för åtgärdsalternativen hamnade mellan 19 miljoner och 97 miljoner kronor, där täckning och viss sortering innebär lägsta kostnaden och bortgrävning av alla förorenade massor högsta kostnaden.

Ett underlag för riskvärdering av objektet har tagits fram och riskvärderingsprocessen genomfördes under våren 2023. Det verktyget som användes vid riskvärderingsprocessen heter, *Samla version 2.3* och är framtaget av SGI.

I riskvärderingen har de olika åtgärdsalternativens miljömässiga, ekonomiska och sociokulturella konsekvenser bedömts och avvägts mot varandra. I riskvärderingen har åtgärdsalternativ 5 bedömts vara den bästa åtgärden för området vid en samlad bedömning. Åtgärdsalternativ 5 innebär schakt och borttransport för externt omhändertagande där massor med hög organisk halt avvattnas. Åtgärdsalternativ 5 uppskattas till ca 68 miljoner kronor.

Länsstyrelsen har vid riskvärderingen framfört att de statliga bidragen är begränsade och att billigare åtgärdsalternativ som inte omfattar schakt och externt omhändertagande av alla massor också behöver utredas innan slutlig åtgärd väljs. Länsstyrelsen bedömer att åtgärdsalternativ 2 i riskvärderingen, sammantaget är det bästa alternativet utifrån de ovanstående premisserna.

Åtgärdsalternativ 2 innebär kvalificerad täckning som klarar kraven för deponering av farligt avfall, samt fullständig genomgrävning av deponin och borttransport av föroreningar i koncentrerad form för deponering eller förbränning. Åtgärdsalternativ 2 uppskattas till ca 25 miljoner kronor.

Kommunen har därefter beslutat att ta fram en ansökan om medel för åtgärdsförberedande utredningar för både åtgärdsalternativ 5 och åtgärdsalternativ 2.

De åtgärdsförberedande utredningarna ska hjälpa till att öka kunskapen om de kemiska och fysikaliska förutsättningarna på

deponin. De åtgärdsförberedande undersökningarna kommer bland annat omfatta gasutredning, kompletterande undersökningar av förorenings-spridningen och deponins utbredning, geotekniska undersökningar samt projektering inför åtgärd. För mer information se kommunens ansökan om åtgärdsförberedande undersökningar.

4. Verksamhetsutövare

4.1. Allmänt

Den verksamhet som gav upphov till det förorenade deponiområdet upphörde under början av 1980-talet. Deponin nyttjades fram till 1983. Nedan angivna företag har bedrivit den aktuella verksamheten fram till dess den upphörde.

Spånskvivetillverkningen startades 1962 av företaget **S.P Forssberg AB** (556005-6276), av flera kallat "Lundbergs" eftersom de personer som drivit läderfabriken Lundbergs nere i centrala Valdemarsvik också startade detta företag.

När S.P. Forssberg AB gick i konkurs i början av 1970-talet (flera intervjuuppgifter anger 1972/1973), övertogs verksamheten av **Såbi Borgskivan Aktiebolag** (556096-6557), vilka fortsatte driva verksamheten fram till hösten 1982. Bolaget Såbi Borgskivan Aktiebolag uppgick den 3 april 1996 i Danderyd Trading Aktiebolag (556211-1657), vilket gick i konkurs den 7 juni 2004.

Från hösten 1982 togs verksamheten över av **Swedspan Aktiebolag** (556213-4410) som drev verksamheten fram till mars 1983 då sista skivan tillverkades. Swedspan försattes i konkurs 1992 och konkursen avslutades den 20 november 1995 utan överskott.

Det finns även ett annat bolag, 556170-6309 Aktiebolaget Borgskivan, som möjligen kan ha varit verksam på platsen under 1970-talet. Även detta bolag avslutades genom konkurs den 20 november 1984 och hette då Linexa Aktiebolag.

Vad gäller bolaget S.P Forssberg AB, har det inte varit möjligt att hitta ytterligare uppgifter från PRVs företagsregister som digitalt inte sträcker sig till bolag avslutade för så länge sen. Arkivsök hos PRVs analoga arkiv i Sundsvall kan ge exakta datum för konkursen.

Efter vad som framgår ovan så finns bolagen som tillverkat spånskivor och nyttjat deponin inte kvar idag. Ansvarig

575575-

verksamhetsutövare saknas därmed för verksamheten kopplad till spånskivedeponin.

Flera företag har bedrivit verksamhet vid Spånskivefabrikens industriområde efter 1983 men ingen av dessa har hanterat formaldehyd i sin verksamhet och ingen har nyttjat deponin eller deponiytan.

Företagen nedan har bedrivit verksamhet på industriområdet efter 1983 (varav inga alltså har tillfört avfall till deponin eller nyttjat deponiytan):

NC möbler (556189-0301): bolaget försattes i konkurs 1984 och konkursen avslutades den 18 september 1987 utan överskott.

Canro Invest AB (556250-8555): bolaget försattes i konkurs 1992 och konkursen avslutades den 13 maj 1994. Konkursen avslutades utan överskott.

Swedsurf AB (556232-3609): bolaget försattes i konkurs 1991 och konkursen avslutades den 1 november 1994 utan överskott.

Svenska Träfiberprodukter Förvaltning AB (556327-8091): bolaget försattes i konkurs 1992 och konkursen avslutades den 28 oktober 1993 utan överskott.

Träfiberprodukter AB (556235-5098): bolaget försattes i konkurs 1992 och konkursen avslutades den 24 juni 1993 utan överskott.

Under senare år har ytterligare företag, bland annat byggföretag, bedrivit verksamhet på fabriksområdet.

Tabell 1. Verksamhetsutövare

Namn	Org.nr.	Verksamhetstid	Kommentar	Status
Aktiebolaget S.P Forssberg	556005-6276	1962-1974		Konkurs, innan digitala arkiv, se texten ovan,
Såbi Borgskivan Aktiebolag	556096-6557	1974 - 1982	Uppgick i Danderyd Trading Aktiebolag (556211-1657) 1996-04-03	Konkurs, 2004-06-07
Swedspan Aktiebolag	556213-4410	1982 - mars 1983		Konkurs, avslutad 1995-11-20
Aktiebolaget Borgskivan	556170-6309	Ev. verksamt under 70-talet	Namnbyte till Linexa Aktiebolag 1992-10-17	Konkurs, avslutad 1984-11-20

575575-

C.A. Spånprocess Aktiebolag	556225-4465	-	Ingen verksamhet ska ha bedrivits av bolaget. Köp av maskinpark från Swedspan Aktiebolag 1983.	Konkurs, avslutad 1999-03-24
Swedsurf Aktiebolag	556232-3609	-	Oklart om bolaget har haft någon tillverkning eller om de endast varit ägare av fastigheten.	Konkurs, 1994-11-01

4.2. Verksamhetsutövers ansvar

De bolag som från 1962 fram till 1983 tillverkade spånskivor och nyttjade deponin för industriavfall finns, vad Länsstyrelsen kan bedöma, inte kvar idag. Något ansvar kan således inte utkrävas av dessa bolag och ansvarig verksamhetsutövare kopplad till spånskivefabriken saknas därmed.

4.3. Förvaringsfall

Med verksamhetsutövare avses även den som förvarar farliga ämnen på ett sätt som kan medföra olägenheter för människors hälsa eller miljön. Förvaringen betraktas då som en pågående miljöfarlig verksamhet och ansvar för förebyggande åtgärder kan då ställas med stöd av 9 kap. och 2 kap. miljöbalken. Enligt Länsstyrelsens bedömning ska krav i första hand ställas gentemot den verksamhetsutövare som gett upphov till det som förvaras, och i andra hand gentemot fastighetsägaren i egenskap av förvarare.

För att kunna ställa krav på skyddsåtgärder enligt 2 kap. 3 § miljöbalken krävs att åtgärderna är förebyggande. Gränsdragningen mellan förebyggande åtgärder och reparativa åtgärder är diffus. Alla åtgärder som syftar till att förhindra fortsatt spridning av föroreningar från ett förorenat område kan i ett längre perspektiv betraktas som förebyggande. Om huvudsyftet med en åtgärd är att avhjälpa skador bör det dock betraktas som en reparativ åtgärd och då gäller bestämmelserna i 2 kap. 8 § och 10 kap. miljöbalken. Om åtgärderna är uteslutande förebyggande gäller 2 kap. 3 § miljöbalken.

Den deponi som finns inom området kan anses utgöra ett så kallat förvaringsfall. Valdemarsviks kommun har således, i egenskap av fastighetsägare och förvarare av det deponerade avfallet, ett ansvar

575575-

för att vidta förebyggande åtgärder i form av exempelvis nödvändiga undersökningar. En sådan verksamhetsutövare kan även bli ansvarig för föroreningar som uppkommer till följd av förvaringen. I förevarande fall har området utanför deponin sannolikt förorenats på grund av läckage från deponin. Fastighetsägaren anses således ha bidragit till föroreningen, och anses därmed vara ansvarig verksamhetsutövare så som förvarare av avfallet.

Då de förslagna avhjälpandeåtgärderna inom deponiområdet i huvudsak är reparativa kan det inte anses rimligt vid en skälighetsavvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken att fastighetsägaren åläggs ett ansvar att vidta skyddsåtgärder enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. I stället ska bestämmelserna i 2 kap. 8 § och 10 kap. miljöbalken tillämpas.

5. Fastighetsförvärvarens subsidiära ansvar

5.1. Beskrivning

Om den förorenade fastigheten har förvärvats genom köp, byte eller gåva, tillskott till ett bolag eller en förening, eller utdelning eller skifte från ett bolag eller en förening kan var och en som har förvärvat den bli ansvarig för efterbehandling. Detta gäller även den förvärvare som inte längre äger fastigheten. En förutsättning är att förvärvet har skett den 1 januari 1999 eller senare.

Valdemarsvik 5:1 är en fastighet som omfattar stora delar av Valdemarsviks samhälle. Marken där deponin ligger var tidigare en del av stadsäga 300 I, innan fastighetsombildning skedde. Denna stadsäga förvärvades av Valdemarsviks kommun den 7 maj 1984 (inskrivningsdag den 21 juni 1984).

I tabellen nedan redogörs för samtliga förvärv av nu aktuella fastigheter från den 1 januari 1999 samt det förvärv som skett senast dessförinnan.

Tabell 2. Fastighetsägare

Fastighetsbeteckning	Fastighetsförvärvare	Fångdatum	Fångtyp	Fastighetstyp
Valdemarsvik 5:1	Valdemarsviks kommun (212000-0431)	Stadsäga 300 I förvärvades 1984-05-07 (inskrivningsdag 1984-06-21)	Köp, 521 500 kronor	Lantbruksenhet, obebyggd

5.2. Bedömning

Fastighetsägarens eventuella ansvar enligt 10 kap. 3 § miljöbalken är sekundärt och kan tilldelas i de fall ansvarig verksamhetsutövare saknas. Kommunen förvärvade fastigheten den 7 maj 1984. Då inget förvärv av fastigheten har skett efter den sista december 1998 är det inte heller aktuellt att utkräva något fastighetsägaransvar enligt 10 kap. 3 § miljöbalken av den anledningen.

6. Länsstyrelsens bedömning

6.1. Verksamhetsutövarens ansvar

Verksamheten med spånskivor, vilken har gett upphov till de konstaterade föroreningarna inom området, har bedrivits från år 1962 och fram till i vart fall mars 1983. Den miljöfarliga verksamhetens faktiska drift har alltså pågått efter den 30 juni 1969. Länsstyrelsen bedömer att området vid fastigheten Valdemarsvik 5:1 i Valdemarsviks kommun är så förorenat att det kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa och miljön. Bestämmelserna i 10 kap. miljöbalken är således tillämpliga. Miljöbalkens lydelse före den 1 augusti 2007 ska tillämpas i denna ansvarsutredning.

Så som nämnts i avsnitt 4.2. finns inte några av de bolag som tillverkat spånskivor och nyttjat deponin för industriavfall kvar idag, varför något ansvar således inte kan utkrävas av dessa bolag och ansvarig verksamhetsutövare kopplad till spånskivefabriken saknas därmed. Däremot är nuvarande fastighetsägare ansvarig för den pågående miljöfarliga verksamheten (förvaringen) enligt 2 och 9 kap. miljöbalken. Då verkningarna av deponin alltjämt fortgår innebär det även att 10 kap. 2 § miljöbalken är tillämplig. Nuvarande fastighetsägare har därför ett ansvar enligt 10 kap. 2 § miljöbalken, så som verksamhetsutövare, för de föroreningar som uppkommit efter miljöbalkens ikraftträdande, alltså efter den 31 december 1998 (se Naturvårdsverkets rapport 6501, Efterbehandlingsansvar, s. 40 f.). Nuvarande fastighetsägare är således ansvarig för den förorening som spridningen gett och ger upphov till, i skäligen omfattning enligt 10 kap. 4 § miljöbalken.

Den så kallade skälighetsavvägningen enligt 10 kap. 4 § miljöbalken ska göras i två steg. För det första ska det utredas vilka efterbehandlingsåtgärder som är miljömässigt motiverade och rimliga från kostnadssynpunkt (se nedan ”Skäligen åtgärd”). Därefter ska det ske en bedömning av ansvarets omfattning (se nedan ”Skälighetsbedömning”).

6.2. Skälig åtgärd

Så som anges ovan bedöms området vara så förorenat att det kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa och miljön. Följaktligen bedömts det finnas ett behov av att avhjälpa föroreningsskadorna inom deponiområdet både på kort och lång sikt.

Innan slutligt åtgärdsalternativ kan väljas så gör Länsstyrelsen bedömningen att det är miljömässigt motiverat och rimligt ur kostnadssynpunkt att genomföra åtgärdsförberedande utredningar av både åtgärdsalternativ 5 och åtgärdsalternativ 2.

6.3. Skälighetsbedömning

6.3.1. Tidsaspekten

Verksamhet har bedrivits från år 1962 fram till år 1983. Ingen verksamhet har tillfört material till deponin senare, och det har inte heller förekommit någon annan förorenande verksamhet på deponin sedan den avslutades. Det är därmed oklart när deponin har orsakat den föroreningsspridning som nu ska avhjälpas. Det finns emellertid dokumentation på att utläckage från deponin skett innan år 1983.

I Länsstyrelsens bedömning görs skillnad mellan ansvar för utredningskostnader respektive efterbehandlingskostnader (även kallade åtgärds kostnader). Enligt rättspraxis jämkas ansvaret för åtgärder av föroreningar som skett innan år 1960 till noll, ansvaret jämkas delvis för föroreningar som inträffat under 1960-talet medan ansvaret för föroreningar som inträffat efter 1960-talet inte jämkas alls, se bland annat MÖD 2010:18 eller MÖD 2010:24. Endast så kallade föroreningsår, det vill säga verksamhetsår som resulterat i förorening som behöver åtgärdas, ska beaktas.

Med hänsyn till att fastighetsägarens reparativa ansvar endast omfattar tiden efter den 31 december 1998, och med antagande om att deponin anlades när spånskiveverksamheten startades år 1962, samt att deponin gett upphov till föroreningar jämnt fördelade över tiden, så kan verksamhetsutövaren anses ansvarig för 25/61 av föroreningen, motsvarande cirka 40 procent. Detta innebär att Valdemarsviks kommun, såsom verksamhetsutövare, ansvarar för cirka 40 procent av föroreningen från deponin som är hänförlig till fastigheten.

6.3.2. Skyldighet att förhindra framtida skadeverkningar

Den andra faktorn är vilken skyldighet den ansvarige hade att förhindra framtida skadeverkningar. Det framgår att Valdemarsviks kommun vid förvärv av fastigheten kände till att avfall deponerats och att det fanns ett tippområde på fastigheten. Det var även då känt att lakvatten från deponin orsakat skador. En tillfällig efterbehandlingsåtgärd har genomförts av kommunen 2018, genom att förbättra täckningen på delar av området där det var som störst risk för direkt exponering mot förorenat material. Mot denna bakgrund finner Länsstyrelsen att ansvaret bör jämkas med cirka 10 procent. Det har inte framkommit några uppgifter i övrigt om att ansvarig verksamhetsutövare i övrigt vidtagit några större åtgärder för att förhindra spridningen av föroreningen efter att täckning av deponin skett.

6.3.3. Övriga omständigheter

I fråga om de övriga omständigheter som kan föranleda jämkning bör beaktas att kommunen inte är den verksamhetsutövare som gett upphov till deponin, och att deponin har funnits på platsen ett tag innan dess att kommunen förvärvade fastigheten år 1984. Med hänsyn till ovanstående bedömer Länsstyrelsen att ansvaret för föroreningarna bör jämkas med ytterligare 10 procent. Detta innebär att Valdemarsviks kommuns ansvar omfattar cirka 20 procent av de totala kostnaderna för efterbehandling av deponin på fastigheten Valdemarsvik 5:1.

Länsstyrelsen gör vidare bedömningen att de mängder som fastighetsägaren ansvarar för, det vill säga spridningen av föroreningarna, är små i förhållande till hela föroreningen, inklusive det som finns i deponin, vilket talar för något minskad skälighet. Länsstyrelsen gör emellertid, i avsaknad av närmare utredning om föroreningsspridningen och förutsättningarna i övrigt, bedömningen att föroreningsspridningen är alltjämt pågående. Föroreningen hade därmed kunnat begränsas väsentligt om fastighetsägaren agerat mer än vad som nu skett. I takt med att medvetenheten om faran med deponin ökade, hade åtgärder också kunnat vidtas senare för att motverka att den samlade föroreningen förvärrades (jfr MÖD 2022:10).

Med hänsyn till ovanstående bedömer Länsstyrelsen att Valdemarsviks kommuns ansvar omfattar 20 procent av de totala kostnaderna för efterbehandling av deponin på fastigheten Valdemarsvik 5:1.

7. Nyttiga utredningskostnader

En fastighetsägare kan enligt 10 kap. 8 § miljöbalken även, trots frihet från ansvar, förpliktas att svara för utredningskostnader som rör fastigheten i den utsträckning det är skäligt med hänsyn till den nytta ägaren kan antas få av utredningen, de personliga ekonomiska förhållandena och omständigheterna i övrigt.

Fastighetsägaren anses i förevarande fall vara verksamhetsutövare med ansvar enligt 10 kap. 2 § miljöbalken, och det saknas således skäl att utkräva ansvar enligt 10 kap. 8 § miljöbalken.

8. Hänsyn till nedlagda kostnader

Genomförda utredningar har hittills bekostats av Valdemarsviks kommun. Länsstyrelsen har i den inledande dialogen om utredningarna framfört att vid bedömning av ansvaret för efterbehandling kommer den totala kostnaden, inkluderat utredningar, beaktas. Hänsyn kan även tas till kostnader för genomförda utredningar och undersökningar vid jämkning av ansvaret för efterbehandlingsåtgärder (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom i mål nr M 3960-12 och MÖD 2014:2).

Valdemarsviks kommun har uppgivit att deras sammanlagda kostnader hittills varit 1,29 Mkr till och med 2024-03-12. Kostnadsuppgifterna är redovisade exklusive moms.

9. Slutsats

Länsstyrelsen bedömer att området idag är så förorenat att det kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa och miljön. Bestämmelserna i 10 kap. miljöbalken är sålunda tillämpliga. Miljöbalkens lydelse före den 1 augusti 2007 ska tillämpas i denna ansvarsutredning.

Enligt vad som framgår ovan saknas det ansvarig verksamhetsutövare vad gäller den verksamhet som deponerade avfallet på området. Deponin anses emellertid utgöra ett så kallat förvaringsfall. Fastighetsägaren, det vill säga Valdemarsviks kommun, anses ha bidragit till föroreningen i området genom läckage från deponin. Fastighetsägaren bedöms därmed ansvarig för avhjälpandeåtgärder av området. Valdemarsviks kommuns ansvar omfattar 20 procent av de totala kostnaderna för efterbehandling av deponin på fastigheten Valdemarsvik 5:1.

575575-

Denna skrivelse har tagits fram gemensamt av länsjurist Marielle Hellman och miljöskyddshandläggare Elin Håkansdotter Magnusson.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

10. Referenslista

- Utdrag ur FDS (2023-06-14)
- MIFO-blanketterna
- Meddelande från tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen Östergötland) till verksamhetsutövare (Swedspan AB), daterat 1983-04-07, dnr 1948-371-82.
- Analysprotokoll och skrivelse från Valdemarsviks kommun daterat 1983-08-24, länsstyrelsens dnr 1948-89-82.
- Slutbesiktning efter iordningställande av fd spåntipp vid Swedspan AB:s anläggning i Valdemarsvik av Valdemarsviks kommun, daterat 1983-09-30, dnr 1949-602-83.
- Förstudie: *Miljöteknisk undersökning inkl. MIFO fas 2 samt riskbedömning och åtgärdsförslag Spånskivedeponin, Valdemarsviks, 2016-09-15, Structor Miljö Öst AB, projektnummer 16025.*
- *Huvudstudie Spånskivedeponin, Valdemarsvik, 2021-03-29, reviderad 2023-09-14, Structor Miljö Öst AB, projektnummer 1738 och 230904.*

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Aline Eriksson

Samhällsbyggnadschef

E-post: aline.eriksson@valdemarsvik.se

Mottagare

Länsstyrelsen

Remissvar – Ansvarsutredning Swedspans avfallsupplag (id 142311)

Bakgrund

Valdemarsviks kommun har tagit del av länsstyrelsens utkast för *Ansvarsutredning avseende åtgärdsförberedande utredningar vid Swedspans avfallsupplag*, daterad 2024-03-15, länsstyrelsens diarienummer 575-4400-2024. Avfallsupplaget benämns i kommunens utredningshandlingar även som "Spånskivedeponin".

Kommunen har fått anstånd att inkomma med synpunkter till den 30 april 2024.

Kommunens synpunkter

I stor omfattning delar kommunen Länsstyrelsens bedömning, t.ex. att vid en skälighetsavvägning så är det rimligt att bestämmelserna i 2 kap. 8 § och 10 kap. miljöbalken bör tillämpas i stället för att kommunen ska åläggas ett ansvar att vidta skyddsåtgärder enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Vidare är kommunen positiv till att de utredningar som hittills bekostats av Valdemarsviks kommun (fram till oktober 2023, 1,29 Mkr) får tillgodoräknas vid de kommande åtgärdsförberedande utredningarna och efterbehandlingsåtgärderna.

Kommunen vill dock framföra två saker som kommunen anser minskar kommunens ansvar ytterligare än vad som nu anges i utkastet för ansvarsutredningen:

Skälighetsbedömning och tidsaspekten

I kapitel 6.3.1 anges att Valdemarsviks kommun, såsom verksamhetsutövare, ansvarar för cirka 40 procent av föroreningen från deponin som är hänförlig till fastigheten. Det bygger på att deponin gett upphov till föroreningsspridning jämnt fördelade över tiden. Kommunen delar inte den bedömningen. Spridning har skett till primärområdet men det finns inget som tydligt anger att någon spridning förekommit utanför det primära området efter det att den tillfälliga täckningen genomfördes 2018. Täckningen som genomfördes 2018 minskar också spridningsrisk eftersom täckningen bland annat förhindrar erosion. Även om det finns risk för spridning utanför primärområdet, finns det ingen utredning som visar att spridning pågått efter 2018.

Av den anledningen bedömer kommunen det rimligt att deponin gett upphov till föroreningar jämnt fördelade över tiden fram till 2018, således ska

kommunen som verksamhetsutövare anses ansvarig för 19/61 av föroreningen, **motsvarande cirka 31 procent.**

Skälighetsbedömning och övriga omständigheter

I kapitel 6.3.2 anges att ” *Valdemarsviks kommun vid förvärv av fastigheten kände till att avfall deponerats och att det fanns ett tippområde på fastigheten. Det var även då känt att lakvatten från deponin orsakat skador* ”. Det stämmer att kommun vid förvärv av fastigheten kände till att avfall deponerats och att det fanns ett tippområde på fastigheten. Det var däremot inte känt för kommunen att lakvattnet från deponin efter förvärvet år 1984, skulle orsaka någon ytterligare skada, vilket ovanstående mening från utkastet antyder. Kommunen trodde att de åtgärder som Swedspan AB genomförde, utifrån de råd som meddelades av Länsstyrelsen efter det att problemet med lakvatten uppmärksammats, innebar att föroreningsspridningen från deponin därmed upphörde. Detta faktum är så väsentligt att kommunen bedömer att **kommunens ansvar därmed bör jämkas med ytterligare 5 %** avseende övriga omständigheter. I samband med pågående huvudstudie uppmärksammas det att det fanns exponerings- och spridningsrisker och då utförde kommunen relativt omgående den så kallade tillfälliga täckningen år 2018.

Sammantaget bedömer alltså Valdemarsviks kommun att kommunens ansvar är lägre än de 20 procent som anges i utkastet för ansvarsutredningen för *Swedspans avfallsupplag*. Kommunens ansvar bör alltså utifrån ovan angivna skäl i stället uppgå till 6 procent av de totala kostnaderna för efterbehandling av deponin på fastigheten Valdemarsvik 5:1. Valdemarsviks kommun är dock angelägen om att avhjälpandeåtgärder kommer till stånd vid Spånskivedeponin så fort det är möjligt. Då kommunen får tillgodoräkna sig tidigare utredningskostnad på 1,29 Mkr så innebär det att de åtgärdsförberedande utredningar som budgeterats till 3,7 Mkr kan utföras utan att kommunen i detta skede behöver tillföra ytterligare medel. De kostnader som kommunen hittills lagt ner är totalt > 20 % av den budgeterade kostnaden för de åtgärdsförberedande utredningarna. Utifrån det perspektivet borde det vara möjligt att komma vidare med de åtgärdsförberedande utredningarna även om Länsstyrelsen i detta skede står fast vid nuvarande bedömning.

Däremot vill kommunen ha möjlighet att utveckla angivna skäl i denna skrivelse innan den slutliga ansvarsutredningen inför genomförandeskedet fastställs. Ökad kunskap efter de åtgärdsförberedande utredningarna innebär att delar av ansvarsutredningen kan behöva omarbetas.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Aline Eriksson



Valdemarsviks kommun

Ansvarsutredning Swedspans avfallsupplag, Valdemarsviks kommun

Länsstyrelsen Östergötland har tagit fram ett utkast till ansvarsutredning avseende åtgärdsförbredande utredningar vid Swedspans avfallsupplag (id 142311) Valdemarsviks kommun.

Vi önskar era synpunkter på ansvarsutredningen. Vänligen skicka era kommentarer senast den **2024-04-12** till ostergotland@lansstyrelsen.se och ange diarienummer 575-4400-2024.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta mig, Elin Håkansdotter Magnusson, för frågor på telefon 010-223 54 32 eller via e-post elin.hakansdotter.magnusson@lansstyrelsen.se.

Det går även bra att ringa till Länsstyrelsens växel. Telefonnummer finns längst ner på första sidan.

Elin Håkansdotter Magnusson

Bilagor

Utkast "Ansvarsutredning avseende åtgärdsförbredande utredningar vid Swedspans avfallsupplag, Valdemarsviks kommun", dnr 575-440-2024, daterad 2024-03-15.

Från: Håkansdotter Magnusson Elin
<elin.hakansdotter.magnusson@lansstyrelsen.se>
Skickat: den 15 mars 2024 17:45
Till: Kommun <Kommun@valdemarsvik.se>
Kopia: Gustafsson Markus <markus.gustafsson@lansstyrelsen.se>
Ämne: Synpunkter på ansvarsutredning rörande Swedspans avfallsupplag (id 142311)

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!

Här kommer en möjlighet för er på Valdemarsviks kommun att komma in med synpunkter till oss angående ansvarsutredning på Swedspans avfallsupplag.

För mer information se bifogat följebrev.

Med vänlig hälsning

Elin Håkansdotter Magnusson

Handläggare

Enheten för förorenade områden
Avdelning för miljö och natur
Länsstyrelsen Östergötland

Tfn: 010-223 54 32

Kontaktuppgifter Länsstyrelsen Östergötland

Växel: 010-223 50 00

Central e-post

Webbplats och sociala medier

Så hanterar vi dina personuppgifter

Dessa filer är bifogade i meddelandet:

Filnamn

Storlek

Missiv.pdf

70 KB

Utkast_AU Swedspan_2024-03-15.pdf

1 MB

Klicka på följande länk för att ladda ner de bifogade filerna:
<https://filskick.lansstyrelsen.se/message/EjQLls4O36mZ5k6LAM6fYa>

De bifogade filerna är tillgängliga fram till: 2024-03-29.

Meddelande från Länsstyrelserna:

Tryck aldrig på en fil eller länk i ett mejl om du är osäker på vem som har skickat mejlet eller inte vet vad länken går till. Om du är osäker på vad länken innehåller men att du känner igen avsändaren ber vi dig att först kontakta avsändaren och fråga om innehållet i mejlet innan du använder dig av länkar eller filer i mejlet.

Information in english

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/>



(16)

KS-TEK.2024.137

Ansökan om planbesked för Mossebo

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(16)

KS-TEK.2024.137

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 66

KS-TEK.2024.137

Ansökan om planbesked för Mossebo

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen ger samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ansöka till miljö- och byggnämnden om planbesked för detaljplan för nytt verksamhetsområde, eventuellt nytt vattenverk och ändringar av bestämmelser i gällande detaljplan.

Ärendebeskrivning

Planbesked beviljades av miljö- och byggnämnden under 2023 för åtgärder i Mossebo industriområde.

Plankontoret har bedömt att de åtgärder som nu är föremål för prövning inte kan anses inrymmas i den tidigare ansökan, och en ny planbeskedsansökan behöver då inlämnas till miljö- och byggnämnden.

De åtgärder som inte belystes i förra ansökan men nu är aktuella är följande:

- Planlägga det icke planlagda området söder om väg 212 som ett verksamhetsområde, med en flexibel användning innehållande industri, handel, kontor, vattenverk etc. Den viktigaste delen i denna planläggning är just att möjliggöra placeringen av ett nytt vattenverk. Det finns en lokaliseringsutredning framtagen som belyser alternativa platser för placering av ett vattenverk, och denna plats är mest lämplig. Området är utpekad i gällande översiktsplan som kommande verksamhetsområde, vilket gör att det lämpar sig väl för denna användning, med det goda annonsläget och bra kommunikationsläge. Hur stort område som behöver fredas i detaljplanen kring det planerade vattenverket (pga säkerhetsaspekter) får utredas under detaljplanarbetet.
- Ändra detaljplanen vid infarten till Valdemarsvik 4:124, så den korta lokalgatan inklusive vändplan, ersätts av kvartersmark för att möjliggöra att marken förvärvas av ovan nämnd fastighet. Eventuellt kan den planlagda kvartersmarken för denna fastighet och grannfastigheten behöva kompletteras i tillåten användning för att möjliggöra tänkta utbyggnadsplaner. Detta kan hanteras under planarbetet.

De åtgärder som behandlades i förra ansökan och fortfarande är aktuella, tas ändå med här för att skapa ett sammanhang i den nya prövningen:

Justerare

.....

.....



KSAU § 66

KS-TEK.2024.137

- Den busstation som är belägen inom vad gällande plan medger som natur och öppet vattenområde behöver planläggas med lämpligare ändamål. Detta inkluderar även vägen in till denna.
- Den planlagda marken norr om befintligt industriområde ska tas bort helt ur detaljplanen, och framgent inte vara planlagd. Detsamma gäller den planlagda lokalgata som leder till denna mark.

Syftet är att ovanstående åtgärder skall vara en del av den kommande detaljpaneläggningsen ihop med bla Vattenverket och det nya verksamhetsområdet.

Huruvida alla dessa frågor skall hanteras inom ramen för en och samma detaljplan eller om det skall delas upp i två detaljplaner- får avgöras under planarbetet.

Det pågår ett planarbete inom Mossebo, som enbart omfattar mark som inte ägs av kommunen, men som var med i planbeskedet från 2023. Detta arbete omfattar:

- Komplettering/korrigerings av användningsområdena för det privatägda verksamhetsområdet närmast E22an.

Dessa åtgärder omfattas således inte av denna ansökan, och arbetet bedrivs av berörd privat markägare ihop med plankontoret.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunen kommer behöva stå för alla kostnader som framtagandet av denna/dessa detaljplaner innebär.

I detta skede är det enbart kostnaden för planbeskedet. Efter beviljat planbesked kommer kostnaderna för genomförandet av detaljplanen att återkommas till i nytt beslut från kommunstyrelsen.

Kostnaden kan då fördelas procentuellt mellan VA-kollektivet och kommunen centralt.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor service och samhällsbyggnad 2024-07-31
Kartbilaga

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadschef
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Aline Eriksson

Samhällsbyggnadschef

Tel: 0121-187 70

E-post: aline.eriksson@valdemarsvik.se

Mottagare

kommunstyrelsen

Ansökan om planbesked för Mossebo

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen ger samhällsbyggnadschefen i uppdrag att ansöka till miljö- och byggnämnden om planbesked för detaljplan för nytt vattenverk, nytt verksamhetsområde och ändringar av bestämmelser i gällande detaljplan.

Ärendebeskrivning

Planbesked beviljades av miljö- och byggnämnden under 2023 för åtgärder i Mossebo industriområde.

Plankontoret har bedömt att de åtgärder som nu är föremål för prövning inte kan anses inrymmas i den tidigare ansökan, och en ny planbeskedsansökan behöver då inlämnas till miljö- och byggnämnden.

De åtgärder som inte belystes i förra ansökan men nu är aktuella är följande:

- Planlägga det icke planlagda området söder om väg 212 som ett verksamhetsområde, med en flexibel användning innehållande industri, handel, kontor, vattenverk etc. Den viktigaste delen i denna planläggning är just att möjliggöra placeringen av ett nytt vattenverk. Det finns en lokaliseringstudering framtagen som belyser alternativa platser för placering av ett vattenverk, och denna plats är mest lämplig. Området är utpekad i gällande översiktsplan som kommande verksamhetsområde, vilket gör att det lämpar sig väl för denna användning, med det goda annonsläget och bra kommunikationsläge. Hur stort område som behöver fredas i detaljplanen kring det planerade vattenverket (pga säkerhetsaspekter) får utredas under detaljplanarbetet.
- Ändra detaljplanen vid infarten till Valdemarsvik 4:124, så den korta lokalgatan inklusive vändplan, ersätts av kvartersmark för att möjliggöra att marken förvärvas av ovan nämnd fastighet. Eventuellt kan den planlagda kvartersmarken för denna fastighet och grannfastigheten behöva kompletteras i tillåten användning för att möjliggöra tänkta utbyggnadsplaner. Detta kan hanteras under planarbetet.

De åtgärder som behandlades i förra ansökan och fortfarande är aktuella, tas ändå med här för att skapa ett sammanhang i den nya prövningen:

- Den busstation som är belägen inom vad gällande plan medger som natur och öppet vattenområde behöver planläggas med lämpligare ändamål. Detta inkluderar även vägen in till denna.
- Den planlagda marken norr om befintligt industriområde ska tas bort helt ur detaljplanen, och framgent inte vara planlagd. Detsamma gäller den planlagda lokalgata som leder till denna mark.

Syftet är att ovanstående åtgärder skall vara en del av den kommande detaljplaneläggningen ihop med bla Vattenverket och det nya verksamhetsområdet.

Huruvida alla dessa frågor skall hanteras inom ramen för en och samma detaljplan eller om det skall delas upp i två detaljplaner- får avgöras under planarbetet.

Det pågår ett planarbete inom Mossebo, som enbart omfattar mark som inte ägs av kommunen, men som var med i planbeskedet från 2023. Detta arbete omfattar:

- Komplettering/korrigerig av användningsområdena för det privatägda verksamhetsområdet närmast E22an.

Dessa åtgärder omfattas således inte av denna ansökan, och arbetet bedrivs av berörd privat markägare ihop med plankontoret.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunen kommer behöva stå för alla kostnader som framtagandet av denna/dessa detaljplaner innebär.

I detta skede är det enbart kostnaden för planbeskedet. Efter beviljat planbesked kommer kostnaderna för genomförandet av detaljplanen att återkommas till i nytt beslut från kommunstyrelsen.

Kostnaden kan då fördelas procentuellt mellan VA-kollektivet och kommunen centralt.

Beslutsunderlag

Kartbilaga

Beslutet skickas till

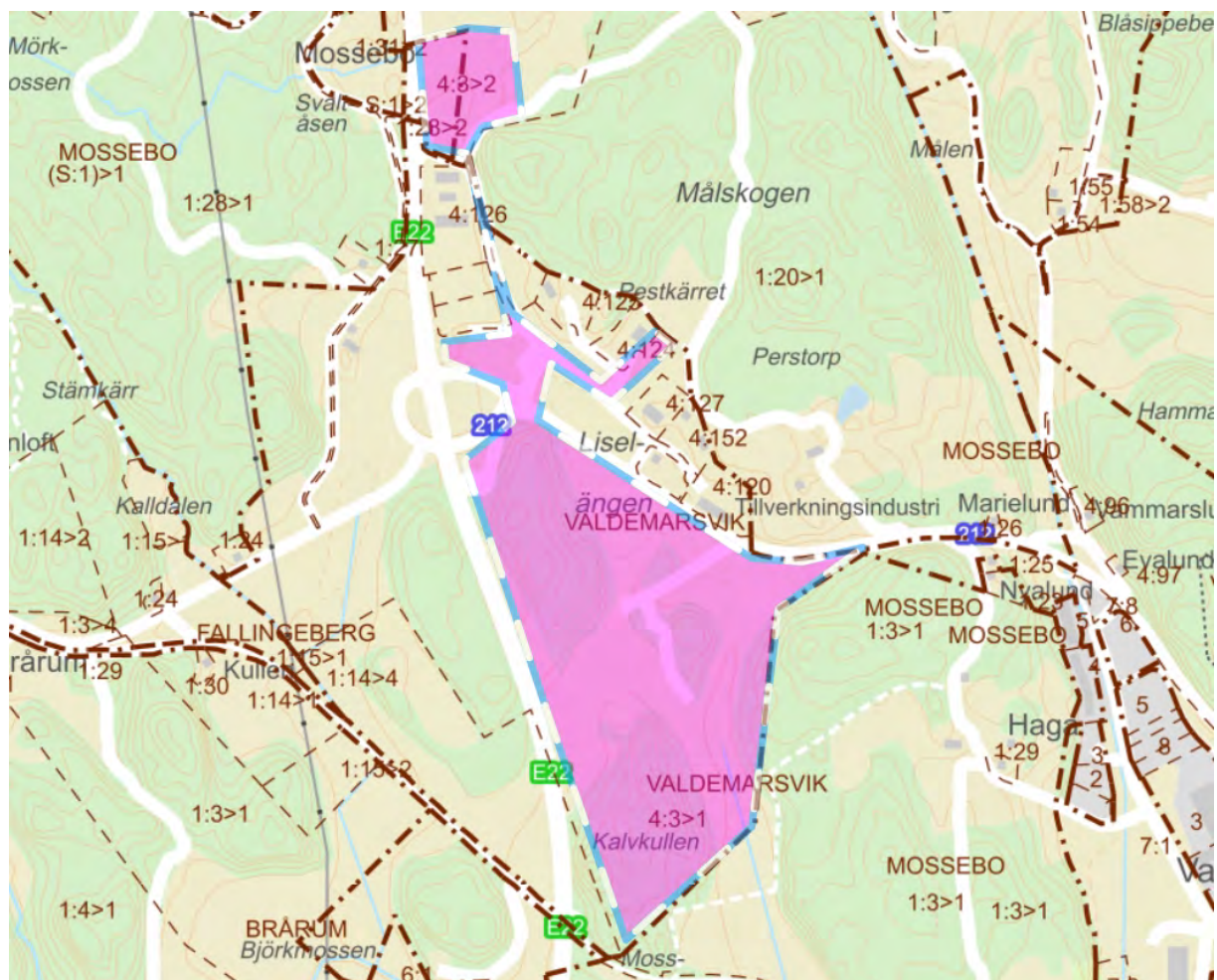
Aline Eriksson
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

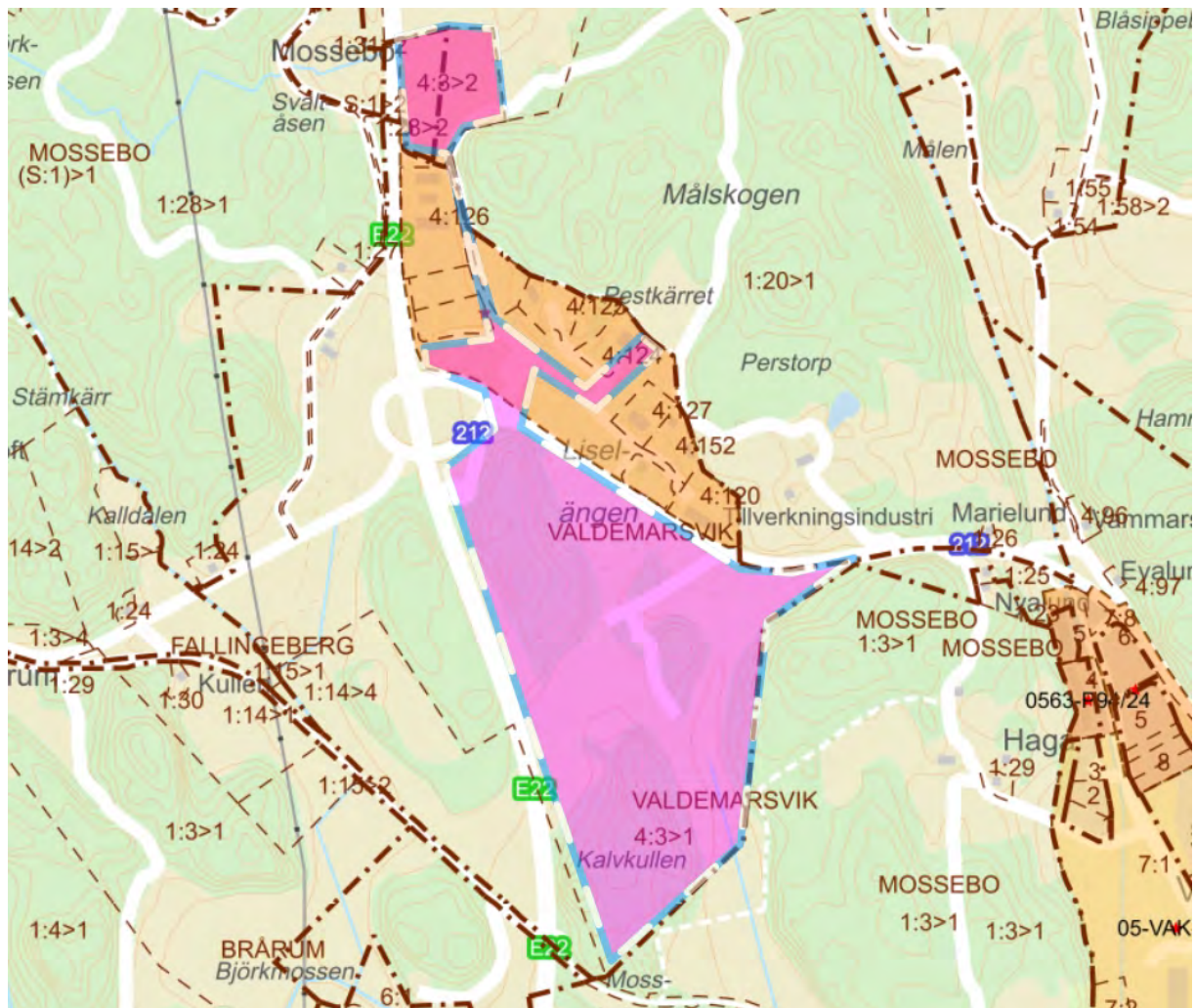
Kristina Lohman
Kommundirektör

Aline Eriksson
Samhällsbyggnadschef

Området som är föremål för denna ansökan om planläggning rosamarkerat på kartbilden.



Området fortfarande markerat, men brunmarkerat i bakgrunden är de fastigheter som omfattas av gällande detaljplan detaljplanen *Detaljplan för Valdemarsvik 4:3 del av m.fl. Mossebo, 0563-P93/7*, lagakraft 1992-05-12 § 89.





(17)

KS-TEK.2024.45

Omlastningsstation för förpackningar Toverum

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(17)

KS-TEK.2024.45

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 65

KS-TEK.2024.45

Omlastningsstation för förpackningar Toverum

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Kommunstyrelsen godkänner byggnation av omlastningsstation för förpackningsavfall på Toverums avfallsanläggning.
2. Kommunstyrelsen avsätter medel i investeringsbudgeten år 2025 för produktion under 2025.

Återremittering av ärendet

Vid kommunstyrelsen sammanträde 2024-04-15 (§ 60) återremitterades ärendet med uppmaningen till förvaltningen att undersöka möjligheterna om gemensam investering tillsammans med Söderköpings kommun gällande omlastningsstation.

Redogörelse

I beredningen av ärendet har förutsättningarna för att investera gemensamt med Söderköpings kommun i en omlastningsstation undersökts.

Enligt VA-chefen i Söderköping kommer kommunen att investera i en anläggning för mellan 5-6 milj. Huruvida den anläggningen är dimensionerad för att även ta emot fraktioner för omlastning från Valdemarsvik ser VA-chefen som osäker.

På en gemensam anläggning måste respektive kommuns fraktioner särskiljas antingen genom vägning eller genom fysisk hantering. För att vägning ska kunna ske krävs en investering på cirka 500 000 kr för inköp av en fordonsvåg samt kringkostnader för drift, skötsel, underhåll och administration. I och med att invägning likväl ändå sker i Norrköping kan en investering av fordonsvåg inte ses som motiverat. Även fysisk särskiljning innebär kostnader för maskin och personal.

En gemensam omlastningsstation kommer dessutom innebära en fördyring utifrån behovet av två extra bilar för transport mellan Valdemarsvik och Söderköping, uppskattningsvis 15 timmar per vecka. Det faktum att fyrfacksbilarna behöver mer tid för tömning av kärnen kan innebära ett behov av fler fordon och mer personalresurser.

Justerare

.....

.....



KSAU § 65

KS-TEK.2024.45

Tekniska avdelningens slutsats är - grundat på uppgifterna från Söderköping och egen kännedom och kunskap om kommande krav och behovet av hantering - att en gemensam anläggning med Söderköping skulle innebära en fördyring för Valdemarsviks kommun.

Sammanfattning

Enligt förordning (SFS 2022:1274) har kommunerna insamlingsansvaret för förpackningar från 1 januari 2024. Producenterna har ansvaret att hämta förpackningarna från respektive kommun.

För att kommunerna ska kunna överlämna materialet till producenterna behövs en omlastningsstation. Transportkostnaden från kommunen till producenternas mottagningsanläggning bekostas då inte av kommunen.

Ärendebeskrivning

Utformningen och rutinerna för omlastningen regleras genom avtal mellan producentorganisationerna (PRO) och kommunerna. Lagring av material ska kunna ske i minst en veckas tid.

Utan omlastningsstation, som fallet är nu, får Valdemarsviks kommun bekosta transporter till producenternas mottagningsanläggning i Norrköping.

Vid tömning av containrar på återvinningsstationerna måste bilarna köra till Norrköping för att tömma. Det medför en avsevärd fördyring för kommunen och är miljömässigt ogynnsamt. När FNI införs under 2026 måste dessutom sobbilarna kunna tömma materialet inom kommunen då bilarna normalt utgår från närområdet.

Ekonomiska konsekvenser

Att anlägga en omlastningsstation innebär en betydande investering. Den uppskattade investeringen är ca 4 000 000 kr. Till detta tillkommer en driftkostnad som främst består av personal och maskinkostnad.

Med en kalkylränta på 5%, avskrivning på 20 år och investeringen 4 000 000 kr blir den årliga kapitaltjänstkostnaden i snitt ca 320 000 kr/år.

Till detta kommer en driftkostnad på uppskattningsvis 150-200 000 kr/år. Total årlig kostnad (drift och kapitaltjänst) ca 500 000 kr.

Den ersättning som Naturvårdsverket betalar för kommunens insamlingsansvar ska täcka även kostnaderna för omlastningsstationen. Den ersättning som utbetalas under 2024 uppgår till 812 000.

Justerare

.....

.....



KSAU § 65

KS-TEK.2024.45

Ersättningen är inte specificerad för omlastningsstationen utan är inräknad i en ersättning per återvinningsstation (116 000/ÅVS). Ersättningen kommer inte att täcka kostnaderna för både omlastningsstation och drift av ÅVS. Dock görs en avsevärd besparing på transportkostnaderna.

Sammantaget bör besparingarna och ersättningen täcka kostnaderna ganska väl. I budget är avsatt 12,6 miljoner för investeringar 2024, dessa är tänkta för FNI. Eftersom införandet av FNI ligger planerat 2026 kommer de största investeringarna att göras då (främst inköp av kärl).

Omlastningsstationen är en del av infrastrukturen som följer med kommunens insamlingsansvar för förpackningar både med FNI och från ÅVS.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från sektor service och samhällsbyggnad 2024-07-03

Kalkyl byggkostnader

Bilder på den planerade anläggningen

Beslutet skickas till

Teknisk chef

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Aline Eriksson

Samhällsbyggnadschef

Tel: 0129-191 00

E-post: aline.eriksson@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Omlastningsstation för förpackningar

Förslag till beslut i Kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsen godkänner byggnation av omlastningsstation för förpackningsavfall på Toverums avfallsanläggning.
2. Kommunstyrelsen avsätter medel i investeringsbudgeten år 2025 för produktion under 2025.

Återremittering av ärendet

Vid kommunstyrelsen sammanträde 2024-04-15 (§ 60) återremitterades ärendet med uppmaningen till förvaltningen att undersöka möjligheterna om gemensam investering tillsammans med Söderköpings kommun gällande omlastningsstation.

Redogörelse

I beredningen av ärendet har förutsättningarna för att investera gemensamt med Söderköpings kommun i en omlastningsstation undersökts.

Enligt VA-chefen i Söderköping kommer kommunen att investera i en anläggning för mellan 5-6 milj. Huruvida den anläggningen är dimensionerad för att även ta emot fraktioner för omlastning från Valdemarsvik ser VA-chefen som osäker.

På en gemensam anläggning måste respektive kommuns fraktioner särskiljas antingen genom vägning eller genom fysisk hantering. För att vägning ska kunna ske krävs en investering på cirka 500 000 kr för inköp av en fordonsvåg samt kringkostnader för drift, skötsel, underhåll och administration. I och med att invägning likväl ändå sker i Norrköping kan en investering av fordonsvåg inte ses som motiverat. Även fysisk särskiljning innebär kostnader för maskin och personal.

En gemensam omlastningsstation kommer dessutom innebära en fördyring utifrån behovet av två extra bilar för transport mellan Valdemarsvik och Söderköping, uppskattningsvis 15 timmar per vecka. Det faktum att fyrfacksbilarna behöver mer tid för tömning av kärnen kan innebära ett behov av fler fordon och mer personalresurser.

Tekniska avdelningens slutsats är - grundat på uppgifterna från Söderköping och egen kännedom och kunskap om kommande krav och behovet av hantering - att en gemensam anläggning med Söderköping skulle innebära en fördyring för Valdemarsviks kommun.

Sammanfattning

Enligt förordning (SFS 2022:1274) har kommunerna insamlingsansvaret för förpackningar från 1 januari 2024. Producenterna har ansvaret att hämta förpackningarna från respektive kommun.

För att kommunerna ska kunna överlämna materialet till producenterna behövs en omlastningsstation. Transportkostnaden från kommunen till producenternas mottagningsanläggning bekostas då inte av kommunen.

Ärendebeskrivning

Utformningen och rutinerna för omlastningen regleras genom avtal mellan producentorganisationerna (PRO) och kommunerna. Lagring av material ska kunna ske i minst en veckas tid.

Utan omlastningsstation, som fallet är nu, får Valdemarsviks kommun bekosta transporter till producenternas mottagningsanläggning i Norrköping.

Vid tömning av containrar på återvinningsstationerna måste bilarna köra till Norrköping för att tömma. Det medför en avsevärd fördyring för kommunen och är miljömässigt ogynnsamt. När FNI införs under 2026 måste dessutom sopbilarna kunna tömma materialet inom kommunen då bilarna normalt utgår från närområdet.

Ekonomiska konsekvenser

Att anlägga en omlastningsstation innebär en betydande investering. Den uppskattade investeringen är ca 4 000 000 kr. Till detta tillkommer en driftkostnad som främst består av personal och maskinkostnad. Med en kalkylränta på 5%, avskrivning på 20 år och investeringen 4 000 000 kr blir den årliga kapitaltjänstkostnaden i snitt ca 320 000 kr/år.

Till detta kommer en driftkostnad på uppskattningsvis 150-200 000 kr/år. Total årlig kostnad (drift och kapitaltjänst) ca 500 000 kr.

Den ersättning som Naturvårdsverket betalar för kommunens insamlingsansvar ska täcka även kostnaderna för omlastningsstationen. Den ersättning som utbetalas under 2024 uppgår till 812 000.

Ersättningen är inte specificerad för omlastningsstationen utan är inräknad i en ersättning per återvinningsstation (116 000/ÅVS). Ersättningen kommer inte att täcka kostnaderna för både omlastningsstation och drift av ÅVS. Dock görs en avsevärd besparing på transportkostnaderna.



Sammantaget bör besparingarna och ersättningen täcka kostnaderna ganska väl. I budget är avsatt 12,6 miljoner för investeringar 2024, dessa är tänkta för FNI. Eftersom införandet av FNI ligger planerat 2026 kommer de största investeringarna att göras då (främst inköp av kärl). Omlastningsstationen är en del av infrastrukturen som följer med kommunens insamlingsansvar för förpackningar både med FNI och från ÄVS.

Beslutsunderlag

Kalkyl byggkostnader
Bilder på den planerade anläggningen.

Beslutet skickas till

Mikael Jonsson

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
kommundirektör



KS § 60

KS-TEK.2024.45

Omlastningsstation för förpackningar

Kommunstyrelsens beslut

Ärendet återremitteras för att undersöka möjligheterna om gemensam investering tillsammans med Söderköpings kommun gällande omlastningsstation.

Sammanfattning

Enligt förordning (SFS 2022:1274) har kommunerna insamlingsansvaret för förpackningar från 1 januari 2024.

Producenterna har ansvaret att hämta förpackningarna från respektive kommun. För att kommunerna ska kunna överlämna materialet till producenterna behövs en omlastningsstation. Transportkostnaden från kommunen till producenternas mottagningsanläggning bekostas då inte av kommunen.

Ärendebeskrivning

Utformningen och rutinerna för omlastningen regleras genom avtal mellan producentorganisationerna (PRO) och kommunerna. Lagring av material ska kunna ske i minst en veckas tid.

Utan omlastningsstation, som fallet är nu, får Valdemarsviks kommun bekosta transporter till producenternas mottagningsanläggning i Norrköping. Vid tömning av containrar på återvinningsstationerna måste bilarna köra till Norrköping för att tömma. Det medför en avsevärd fördyring för kommunen och är miljömässigt ogynnsamt.

När FNI införs under 2026 måste dessutom sopbilarna kunna tömma materialet inom kommunen då bilarna normalt utgår från närområdet

Ekonomiska konsekvenser

Att anlägga en omlastningsstation innebär en betydande investering.

Den uppskattade investeringen är ca 4 000 000 kr. Till detta tillkommer en driftkostnad som främst består av personal och maskinkostnad.

Med en kalkylränta på 5% , avskrivning på 20 år och investeringen 4000 000 kr blir den årliga kapitaltjänstkostnaden i snitt ca 320 000 kr/år.

Till detta kommer en driftkostnad på uppskattningsvis 150-200 000 kr/år.

Total årlig kostnad (drift och kapitaltjänst) ca 500 000 kr.

Den ersättning som Naturvårdsverket betalar för kommunens

insamlingsansvar ska täcka även kostnaderna för omlastningsstationen. Den ersättning som utbetalas under 2024 uppgår till 812 000.

Ersättningen är inte specificerad för omlastningsstationen utan är inräknad i

Justerare

.....

.....



KS § 60

KS-TEK.2024.45

en ersättning per återvinningsstation (116 000/ÅVS). Ersättningen kommer inte att täcka kostnaderna för både omlastningsstation och drift av ÅVS. Dock görs en avsevärd besparing på transportkostnaderna. Sammantaget bör besparingarna och ersättningen täcka kostnaderna ganska väl. I budget är avsatt 12,6 miljoner för investeringar 2024, dessa är tänkta för FNI. Eftersom införandet av FNI ligger planerat 2026 kommer de största investeringarna att göras då (främst inköp av kär). Omlastningsstationen är en del av infrastrukturen som följer med kommunens insamlingsansvar för förpackningar både med FNI och från ÅVS.

Yrkanden

Lars Beckman (S) yrkar att ärendet återremitteras för att undersöka möjligheterna om gemensam investering tillsammans med Söderköpings kommun gällande omlastningsstation.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det endast föreligger ett förslag om återremiss och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med detta.

Beslutsunderlag

Kalkyl byggkostnader
Bilder på den planerade anläggningen.

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadschef
Projektledare VA
Teknisk chef
VA- och renhållningschef
Akten

Justerare

.....

.....



(18)

KS-TEK.2024.121

Länsstyrelsen Östergötland reviderar länets förvaltningsplan för rovdjur

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(18)

KS-TEK.2024.121

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Samhällsbyggnad och Kultur
Dennis Gidlund
Kanslichef
Tel: 0123-194 29
E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Revidering av förvaltningsplan för rovdjur i Östergötlands län 2025–2030

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen avger yttrande till Länsstyrelsen Östergötland.

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen har inkommit med begäran om yttrande gällande reviderad förvaltningsplan för rovdjur i Östergötlands län 2025-2030.

Förslaget är att kommunen avger yttrande enligt bilagt förslag.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutsunderlag

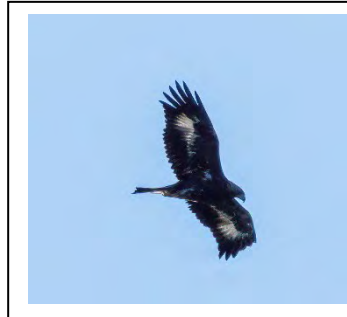
Förslag till yttrande

Beslutet skickas till

Länsstyrelsen Östergötland
Akten

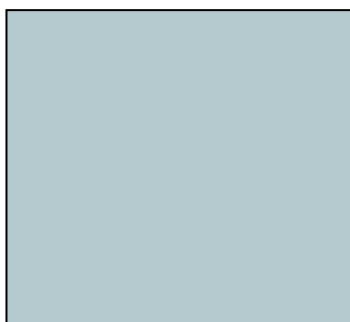
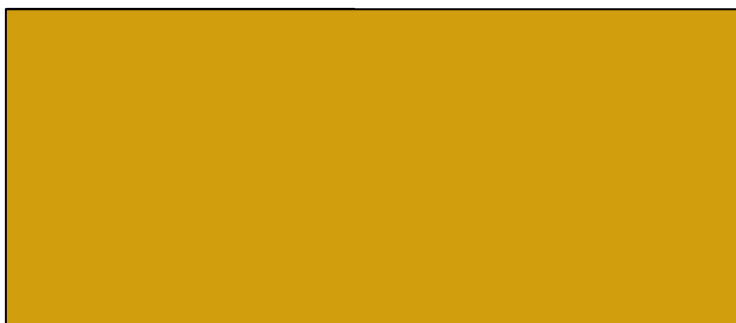
VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör



Förvaltningsplan rovdjur Östergötland

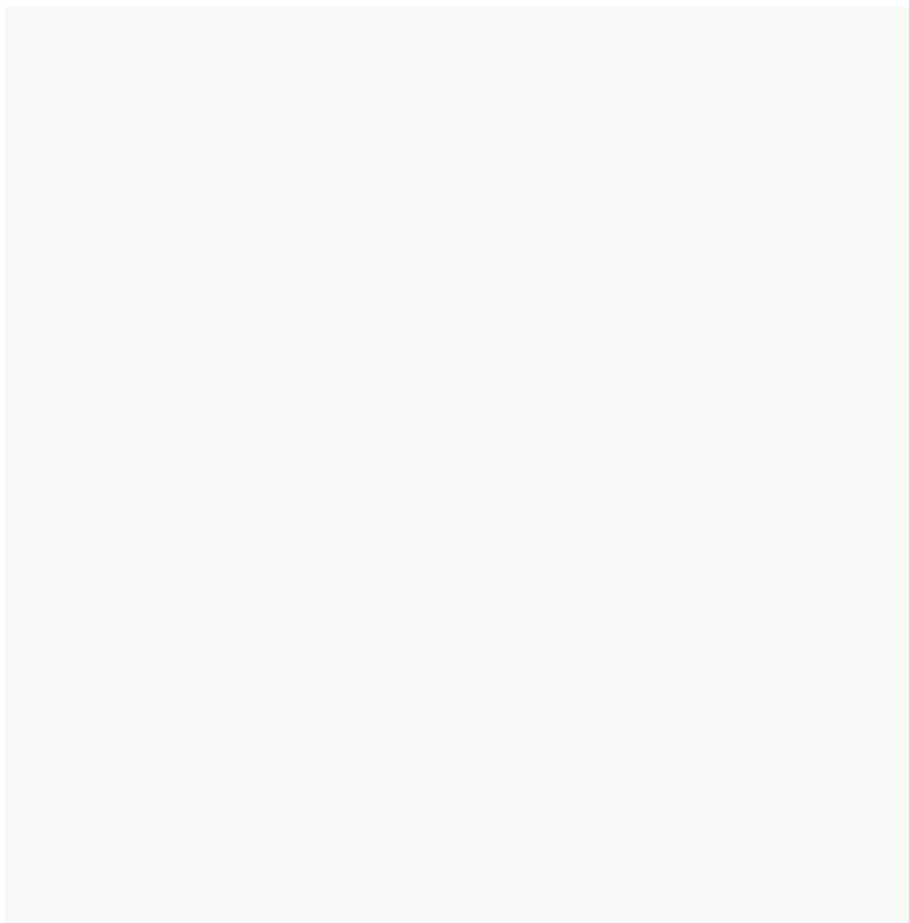
Period
2025–2030



UTSKAST

Titel: Förvaltningsplan för stora rovdjur i Östergötlands län 2025–2030
ISBN: [Klicka här och skriv]
Rapportnummer: [Klicka här och skriv]
Diarienummer: [Klicka här och skriv]
Utgivningsår: 2024
Omslagsbild: Magnus Elander/Scandinav

Förord



Länsstyrelsen i Östergötland, Linköpings slott xx december 2024

[Skriv namn]
Landshövding Östergötland

Innehåll

FÖRORD	3
INLEDNING	6
Syfte.....	6
Målgrupp.....	6
ROVDJUR I ÖSTERGÖTLANDS LÄN	7
Lodjur.....	7
Varg.....	8
MÅL I ROVDJURSFÖRVALTNINGEN	9
Mål att minska skador på tamdjur.....	9
Skador på tamdjur.....	9
Förebyggande åtgärder mot skador på tamdjur.....	9
Besiktning av skador på tamdjur.....	10
Ersättning vid rovdjursangrepp.....	10
Mål att öka förtroende för förvaltningen.....	12
Mål att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus.....	13
Mål att endast legal jakt ska förekomma.....	15
Licensjakt.....	15
Skyddsjakt.....	15
Motverka illegal jakt.....	16
UPPFÖLJNING	17
BILAGA 1. FÖRVALTNINGENS ORGANISATION	18
Rovdjursförvaltningsområde.....	18
Länsstyrelsen.....	19
Viltförvaltningsdelegationen.....	19
Samverkansrådet.....	19
Naturvårdsverket.....	19
BILAGA 2. LAGAR OCH REGLER I ROVDJURSFÖRVALTNINGEN	21
Förordningar, propositioner och direktiv.....	21
Förordning (2009:1263).....	21

Förordning (2009:1474).....	21
Jaktförordningen (1987:905).....	22
Viltskadeförordning (2001:724).....	22
Rovdjursproposition	22
EU:s naturvårdsdirektiv.....	22
BILAGA 3. DOKUMENT OCH LÄNKAR.....	24
Miniminivåer	24
Beslut om miniminivåer	24
Nationella processer	24
Översyn av miniminivåer	24
Inventeringsmetodik.....	24
Fastställda instruktioner för rovdjursinventering.....	24
Riktlinjer om skyddsjakt.....	24
Naturvårdsverkets riktlinjer om skyddsjakt.....	24
Viltskadecenters rekommendationer	25
Ersättningsrekommendationer	25
Nära vargar	25
Rovdjursavisande stängsel	25

Inledning

Det övergripande målet för den svenska rovdjurspolitiken är att varg, björn, järv, lodjur och kungsörn i Sverige ska finnas i ett så stort antal att de långsiktigt kan finnas kvar i den svenska faunan, samt att arterna kan sprida sig i sina naturliga utbredningsområden, samtidigt som tamdjurshållning inte påtagligt försvåras och socioekonomisk hänsyn tas. Det övergripande målet har delats upp i fyra delmål:

- Uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus
- Skador på tamdjur ska inte vara så omfattande att tamdjurshållning påtagligt försvåras
- Ökat förtroende för förvaltningen
- Ingen illegal jakt

I denna förvaltningsplan beskrivs hur de politiska målen om en gynnsam bevarandestatus och långsiktiga rovdjursstammar ska uppnås på regional nivå. Med rovdjur avses i denna förvaltningsplan i första hand lodjur, varg och kungsörn. Björn och järv omfattas också av samma lagstiftning och regler men förekommer inte i Östergötlands län och berörs inte av planen.

Förvaltningsplanen ska, enligt förordning om viltförvaltningsdelegation (2009:1474), prövas för godkännande av länets viltförvaltningsdelegation. Planen ska gälla under perioden 2025–2030. Förändras förutsättningarna för förvaltningen bör dock planen revideras tidigare.

Syfte

Syftet med planen är att vara ett verktyg för den regionala förvaltningen av stora rovdjur. Planen ska ge förutsättningar för en förutsägbar förvaltning med tydliga mål och riktlinjer och åtgärder för hur målen ska uppfyllas. Tillsammans med öppenhet och dialog kring den regionala förvaltningens mål och strategier kan även de konflikter och motsättningar som finns i synen på de stora rovdjuren förebyggas och minskas. Syftet är också att översiktligt beskriva rovdjursförekomsten i länet och hur rovdjursförvaltningen i länet fungerar.

Målgrupp

Förvaltningsplanen ska användas av förvaltande myndigheter som ett verktyg i den löpande förvaltningen. Förvaltningsplanens målgrupp är i första hand Länsstyrelsens tjänstemän, Viltförvaltningsdelegationen och berörda intresseorganisationer. Den är också till för länets invånare som en källa till information.

Rovdjur i Östergötlands län

Lodjur

Lodjur kan förekomma i hela länet med större koncentration i skogslandskap. Populationen har en naturlig upp- och nedgång i antal på grund av påverkan av bland annat bytestillgång, geografiska förutsättningar och förvaltningsmässiga faktorer. Lodjuret är en toppredator i det ekologiska systemet. När lodjuret slår ett byte bidrar det till att andra djur får föda.

För att räkna ut antalet djur i populationen används en omräkningsfaktor som multipliceras med antalet familjegrupper. Omräkningsfaktorn varierar i landet på grund av tillgången av byte. Östergötland har hög bytestäthet.

Bytestäthetskategori	Omräkningsfaktor
Norra renskötselområdet	6,24 (± 73 SD)
Södra renskötselområdet	6,14 (± 44 SD)
Låg bytestäthet	6,24 (± 73 SD)
Hög bytesdjurtäthet	5,48 (± 40 SD)

Tabell 1 Omräkningsfaktor (standardavvikelse (SD)) för hur många djur som en familjegrupp motsvarar. Hela södra förvaltningsområdet har hög bytestäthet.



Bild 1 Populationsutveckling lodjur i Östergötland

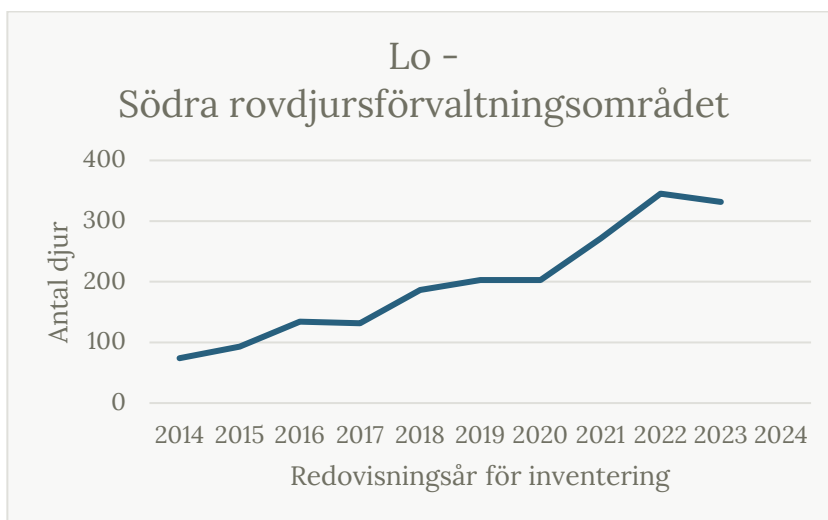


Bild 2 Populationsutveckling lodjur i södra rovdjursförvaltningsområde

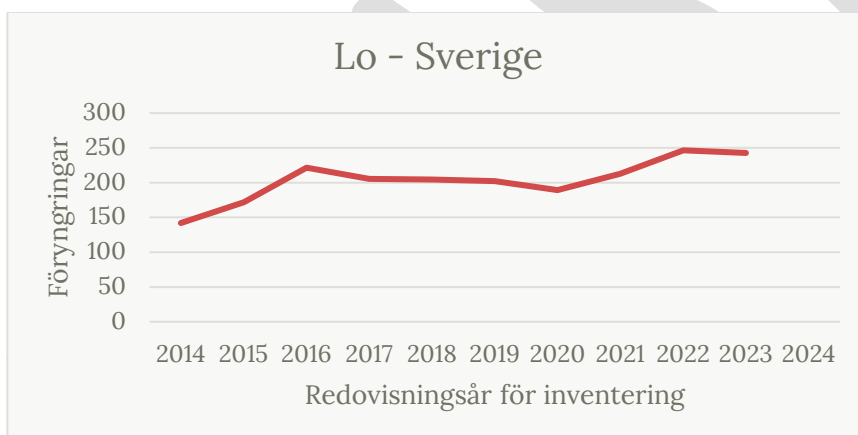


Bild 3 Populationsutveckling lodjur i Sverige

Varg

Varg förekommer i hela länet men finns stationärt i den norra delen. 2018 etablerade sig det första vargparet mellan Ljungsbro och Hällestad, så kallade Långbogenreviret. Idag (2024) finns även Fågelmossen och Tisaren, som är revir där det förekommer stationära vargar, se bild fyra. Reviret Tisaren delas med Örebro län. I södra delen av länet rör sig s.k. "vandringstvargar", det är vargar som ännu inte blivit stationära (ofta unga vargar). De rör sig långa sträckor för att hitta mat, hemområde och partner.



Bild 4 Karta som beskriver ungefärliga område för stationära vargar 2023/2024 i Östergötland

Under inventeringen 2022/2023 beräknades den svenska populationen till 450 (95% CI = 356–585) vargar. Detta beräknas genom att man använder omräkningsfaktorn 10 (multipliserar antal föryrngingar med 10).

Denna uppskattning av populationens storlek inkluderar levande och kända döda vargar under hela inventeringsperioden 1 oktober – 31 mars.

Mål i rovdjursförvaltningen

Mål att minska skador på tamdjur

Skador på tamdjur ska inte vara så omfattande att tamdjurshållning påtagligt försvåras eller omöjliggörs.

Skador på tamdjur

Det går inte att se något mönster i hur många angrepp som inträffar i länet per år. De flesta angreppen är på får och getter men förekommer också på hundar och nötdjur. Angrepp av kungsörn är mycket ovanligt.

Förebyggande åtgärder mot skador på tamdjur

För att minska risken för viltskador orsakade av stora rovdjur ska i första

hand skadeförebyggande åtgärder vidtas. Att vidta akutåtgärder vid angrepp är en mycket viktig åtgärd för att förhindra nya angrepp, länsstyrelsen kan vara behjälplig med material i situationen. Bidrag till permanenta förebyggande åtgärder, till exempel rovdjursavvisande stängsel och skyddande västar mot rovdjur till jakthundar, kan sökas hos Länsstyrelsen. Bidrag betalas ut via Länsstyrelsens viltskademedel i mån av medel. För att skydda hundar mot angrepp av varg finns möjlighet att söka bidrag till skyddsväst. För att förhindra ytterligare skada kan skydds jakt vara en förebyggande åtgärd om andra lämpliga lösningar inte är möjliga. Licensjakt som riktas mot skadedrabbade områden kan förebygga skada.

Besiktning av skador på tamdjur

Alla skador som misstänks vara orsakade av stora rovdjur bör anmälas till Länsstyrelsen. Därigenom kan de bli besiktigade av Länsstyrelsens besiktningspersoner. Besiktningspersonerna är förordnade av Länsstyrelsen och utbildade av Viltskadecenter. I besiktningspersonalens uppdrag ingår att bedöma om skadan är gjord av ett stort rovdjur samt att ge rådgivning och hjälp med insatser för att minska risken för upprepade angrepp. Länsstyrelsen har beredskap att vara behjälplig vid akutåtgärder efter ett angrepp tex genom att låna ut material som syftar till att minska risken för ytterligare angrepp på samma gård. Det kan till exempel vara lapptyg, elnät eller ljud- och ljusskrämmor.

Ersättning vid rovdjursangrepp

Djurägare som drabbas av rovdjursskador har efter en besiktning möjlighet att söka ekonomisk kompensation från Viltskadeanslaget. Vilken typ av ersättning en sökande kan få regleras i Viltskadeförordningen. Ersättningens belopp utgår från de rekommendationer som Viltskadecenter vid Sveriges Lantbruksuniversitet tar fram.

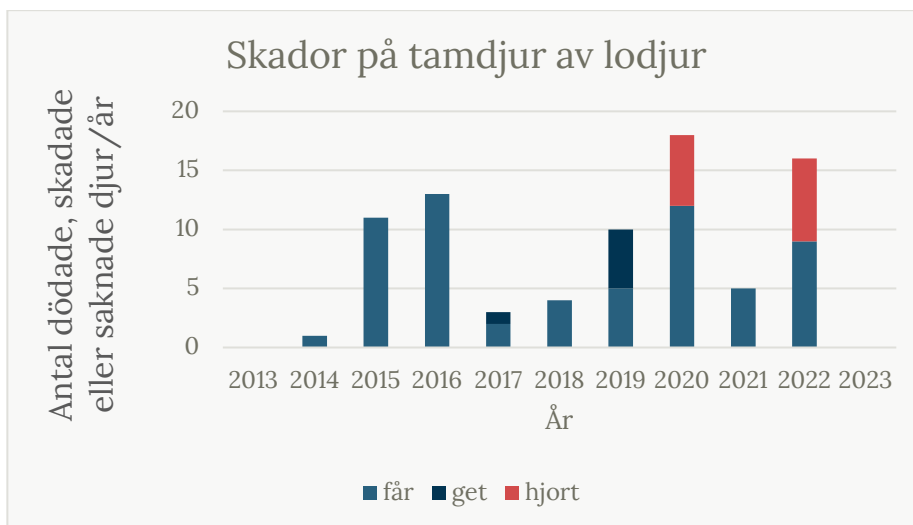


Bild 5 Antal angrepp orsakade av lo (dödade, skadade eller saknade djur i Östergötland/år).

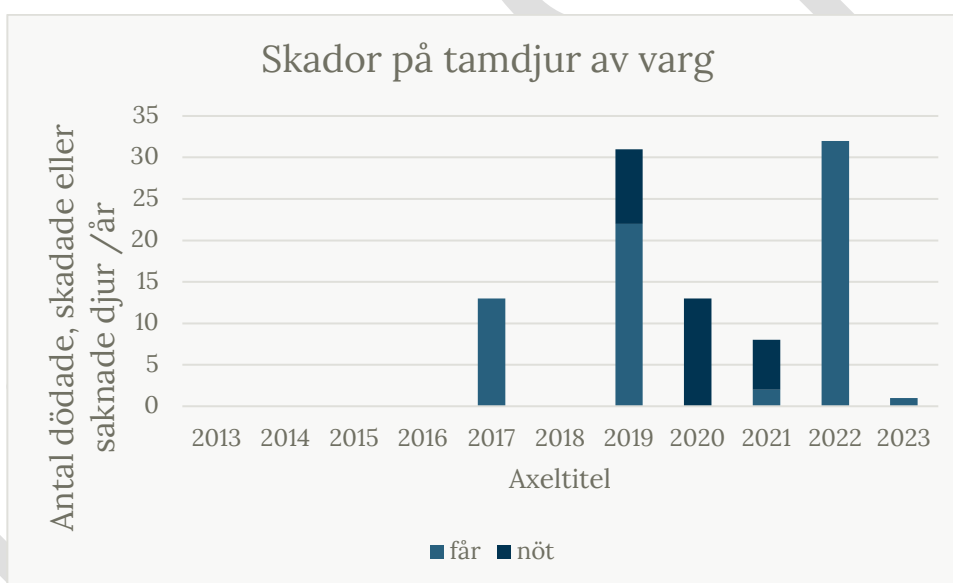


Bild 6 Antal angrepp orsakade av varg (dödade, skadade eller saknade djur i Östergötland/år).

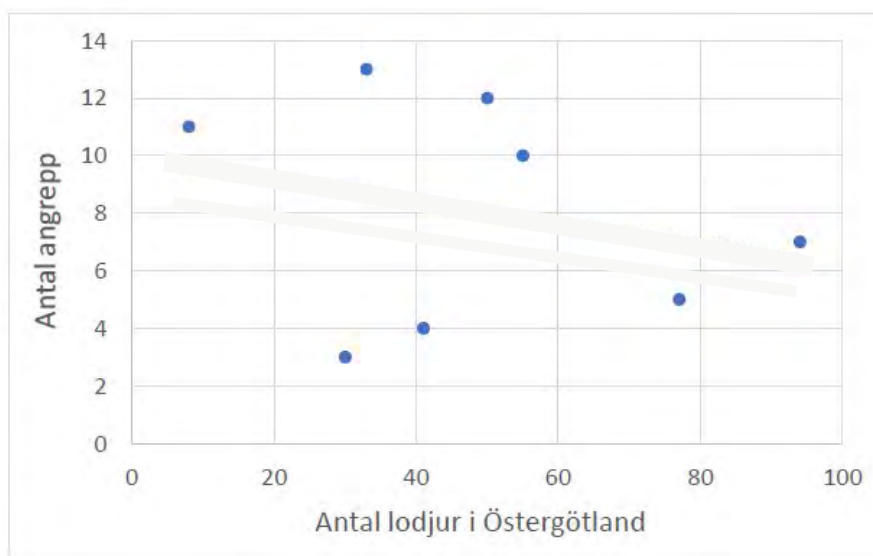


Bild 7. Förhållandet mellan antal lodjur i Östergötland och antal angrepp på får och getter.

Mål att öka förtroende för förvaltningen

Länsstyrelsen ska arbeta för en samexistens mellan människor och rovdjur. För att det ska fungera krävs att människor känner förtroende för rovdjursförvaltningen. Öppenhet, tydlighet och förutsägbarhet från förvaltande myndigheter ökar förtroendet för myndigheternas arbete.

Information och kommunikation

Förekomsten av rovdjur väcker ofta starka känslor och behovet av saklig information är stort. Länsstyrelsen ska vara en källa till aktuell och saklig information om rovdjur till tamdjursägare, jägare och övrig allmänhet. Informationen ska vara uppdaterad och lättillgänglig.

Länsstyrelsens besiktningsmän och övrig fältpersonal är viktiga resurspersoner för insamling och spridning av information i länet i samband med besök hos djurägare och i möten med markägare, djurhållare, jägare och allmänhet.

Viltförvaltningsdelegationens ledamöter har ett ansvar att förmedla saklig information i sina roller som företrädare för näringar, politik och olika intressen. Det är därför viktigt att alla förvaltningsbeslut rörande rovdjur som fattas av Länsstyrelsen och andra förvaltande myndigheter når delegationens medlemmar.

Stöd till tamdjursägare

I förebyggande syfte finns bidrag för att förebygga skador av stora rovdjur tex genom att bygga rovdjursavvisande stängsel, se Länsstyrelsens hemsida för mer information. För att få kännedom om angrepp som skett i länet kan djurhållare registrera sig till rovdjursalert, via Länsstyrelsen hemsida, då får man ett sms om det skett ett dokumenterat angrepp.

Om skadan sker har Länsstyrelsen beredskap dygnet runt för att kunna ta emot samtal om rovdjursdödade eller skadade tamdjur. Vid angrepp åker besiktningsperson till gården för att besikta skadade djur, vara rådgivande för att förhindra nya angrepp och hjälpa till med det akuta arbetet med djur och stängsel.

Länsstyrelsen är efter angreppet tillgänglig för djurhållaren och hjälper till med information om vilken ersättning man kan få och kommunikation med media. Södra rovdjursförvaltningsområdet har en gemensam kommunikationsplan vid angrepp på tamdjur. Länsstyrelsen har erfarenhet av flera olika situationer man kan ställas inför och hjälper gärna till eller delger, om möjligt, kontakter till organisationer som kan vara behjälpliga i andra situationer.

Jour och beredskap

Länsstyrelsen har beredskap för att kunna ta emot samtal om skadade, döda eller saknade tamdjur som misstänks ha haft samröre med rovdjur. Jouren används också för anmälan om hundar som dödade eller skadats av rovdjur, samt om rovdjur fällts/påskjutits med stöd av 28 § jaktförordningen (1987:905). Direktnummer återfinns på Länsstyrelsens webbplats.

Hantering av rovdjur nära människor och bebyggelse

Viltskadecenter har utarbetat rekommendationer för hantering av situationer med vargar nära bostadshus eller människor. Länsstyrelsen arbetar utifrån dessa rekommendationer med dokumentation, information och åtgärder. Alla situationer där varg vistas nära tamdjur eller människa (som vistas utomhus, ej i bil eller inomhus) bör rapporteras till Länsstyrelsen. Rapporterna följs alltid upp. Sker detta vid upprepade tillfällen kan det vara aktuellt med åtgärder. För att få tillräckligt underlag till bedömningen uppmanas alla att rapportera händelserna för kvalitetssäkring och dokumentation.

Mål att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus

Rovdjursförvaltningen i Östergötlands län ska bidra till att gynnsam bevarandestatus upprätthålls i länet och landet för de rovdjursarter som

förekommer i länet (lodjur, kungsörn och varg).

Antal rovdjur

Övergripande riktlinjer beslutas av Viltförvaltningsdelegationen och anger inriktningen för olika delar av den regionala rovdjursförvaltningen.

Gynnsam bevarandestatus beskriver vilka förutsättningar på nationell nivå som krävs för att en art ska kunna finnas kvar på lång sikt.

Referensvärden för gynnsam bevarandestatus anger den lägsta nivån för att arten ska ha gynnsam bevarandestatus.

Bedömningen av gynnsam bevarandestatus ska göras på vetenskapliga grunder. Riksdagen har tagit ställning till att de stora rovdjuren i Sverige har gynnsam bevarandestatus och angett ett referensintervall.

Naturvårdsverket har därefter fastställt exakta referensvärden för lo- och vargpopulationens minsta storlek. Referensvärdet ska rapporteras till EU vart 6:e år enligt EU:s art- och habitatdirektiv.

	Lo	Varg
Referensvärde (antal)	870	300

Tabell 2. Nationellt referensvärde för lo och varg

Minimivåer innebär en regional fördelning av de nationella referensvärdena och summan av dessa motsvarar minst de nationella referensvärdena för respektive art. Minimivån är ett mått på hur många föryngringar av en viss art som minst måste finnas i varje län. Naturvårdsverket fattar beslut om att fastställa minimivåer för varje län och förvaltningsområde efter förslag från samverkansråden. Innan samverkansråden lämnar förslag har dessa prövats för godkännande i respektive läns viltförvaltningsdelegationer. Beslut om nya minimivåer fattas minst var femte år.

Föryngring (FY) av lodjur är en hona med årsunge/ungar. För varg är en föryngring vargpar med unge/ungar.

Tabell 3. Minimivå lo beslutad 2024-04-29, minimivå varg beslutad 2024-06-10, beslut av Naturvårdsverket

	Lo	Varg
Södra förvaltningsområdet	35 FY 191 individer	7,5 FY 75 individer
Östergötland	6 FY 33 individer	Varg, ej minimivå på länsnivå

Förvaltningsmål är det antal av en rovdjursart som förvaltningen har som mål att uppnå och upprätthålla i länet. Förvaltningsmål kan variera i storlek beroende på lokala förutsättningar men måste vara högre än miniminivån. Detta då det måste finnas marginal så att miniminivån inte riskerar att underskridas vid jakt eftersom det finns variationer i hur många ungar som föds varje år, dödlighet i trafiken och andra slumpmässiga faktorer som också påverkar hur många djur som finns i ett område. Förvaltningsmålet beslutas länsvis och påverkas inte av andra läns förvaltningsmål. Detta är det antal djur som förvaltningen ska syfta att hålla i länet.

Tabell 4. Förvaltningsmål lo Östergötland beslutad av Viltförvaltningsdelegationen 2024-06-11

Östergötland	8–11 FY 44–60 individer
--------------	----------------------------

Mål att endast legal jakt ska förekomma

Licensjakt

Licensjakt är ett viktigt verktyg för förvaltningen och innebär att begränsad jakt i vissa fall kan tillåtas enligt 23 c § jaktförordningen (1987:905). Syftet med licensjakten kan bland annat vara att minska koncentrationen av en rovdjursart i ett område för att begränsa de socioekonomiska konsekvenserna och förbättra möjligheterna för tamdjurshållning. Naturvårdsverket får besluta om licensjakt och länsstyrelserna får fatta beslut om sådan jakt efter delegation. Licensjakt kan bara beslutas om det inte finns någon annan lämplig lösning på det problem man vill lösa med jakten och under förutsättning att licensjakten inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus för artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde. Jakten måste ske under strikt kontrollerade former och i begränsad mängd.

För att Naturvårdsverket ska kunna delegera rätten till Länsstyrelsen att besluta om licensjakt ska miniminivån för det södra rovdjursförvaltningsområdet ha uppnåtts.

Skyddsjakt

Varg, lodjur och flera andra arter är strikt skyddade enligt art- och habitatdirektivet (Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om

bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter). Undantag från det strikta skyddet kan endast medges av skäl som finns angivna i 23 a respektive 23 c §§ jaktförordningen (1987:905).

Länsstyrelsen kan fatta beslut om skydds jakt i enlighet med förutsättningarna i § 23 a jaktförordningen (1987:905). Där framgår att beslut om skydds jakt bland annat får fattas i syfte att förhindra allvarlig skada, förutsatt att det inte finns någon annan lämplig lösning på problemet och att jakten inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde.

Vid prövning av skydds jakt gör Länsstyrelsen en samlad bedömning i varje enskilt fall utifrån eventuella skadors och olägenheters omfattning och under hur lång tidsperiod dessa har skett. Bedömningen beaktar om skadeförebyggande åtgärder vidtagits, vilka möjligheter till förebyggande av skada och olägenhet som finns samt möjlighet till annan lämplig lösning än skydds jakt. Vidare bedömer Länsstyrelsen om det går att identifiera en individ som är speciellt skadegörande eller orsakar allvarliga olägenheter.

Naturvårdsverket beslutar med stöd av 24 a § jaktförordningen (1987:905), att överlämna rätten att besluta om skydds jakt efter lodjur och varg.

Länsstyrelserna följer Naturvårdsverkets riktlinjer för beslut om skydds jakt.

Enligt 28 § jaktförordningen (1987:905) får en enskild person i en akut situation döda björn, varg, järv eller lodjur om denne bedömer att det krävs för att skydda egna eller andras tamdjur. Rovdjuret får dock bara dödas om angrepp inte kan förhindras genom skrämsel eller annan lämplig metod. Sådana händelser ska anmälas till Länsstyrelsen som därefter genomför en besiktning av händelsen.

Motverka illegal jakt

Länsstyrelserna har i uppgift att på regional nivå arbeta för att nå de övergripande målen inom rovdjurspolitiken. Illegal jakt kan lokalt påverka populationsutvecklingen och även artens möjligheter till spridning.

Detta innebär bland annat, att länsstyrelsen ska arbeta mot illegal jakt efter stora rovdjur och vara en del i arbetet med att förhindra faunakriminalitet. Stora rovdjur omfattas av artskyddsförordningens regler om fridlysning samt handel, preparering och förevisning, därmed ingår de i länsstyrelsens ansvar för tillsyn. Länsstyrelsen har också uppdrag att förebygga brott mot bestämmelser i miljöbalken och även hantera sådana brott i samarbete med Polismyndigheten och jägarorganisationer.

Ett grundläggande sätt att motverka illegal jakt kan vara att rovdjursförvaltningen i sin helhet är förutsägbar, tydlig och adaptiv samt upplevs som legitim.

Naturvårdsverket har samordnat en nationell samverkansgrupp mot illegal jakt på stora rovdjur.

Uppföljning

Målen följs årligen upp bland annat genom inventering av antalet rovdjur och uppföljning av skadefrekvens och illegal jakt. Viltskadecenter sammanställer statistiken. Länsstyrelsen redovisar de regionala resultaten för Viltförvaltningsdelegationen vid årliga sammanträden.

Bilaga 1. Förvaltningens organisation

Rovdjursförvaltningsområde

Sverige är uppdelat i tre rovdjursförvaltningsområden: södra, mellersta och norra. Gränsdragningen för de tre områdena baseras på områden för renskötsel (norra), vargstammens reproduktionsområde och det huvudsakliga expansionsområdet för lodjur (södra), se bild 1. Det södra rovdjursförvaltningsområdet består av nio län varav ett län, Gotlands län, endast berörs av kungsörn. De övriga länen är: Södermanland, Östergötland, Kalmar, Jönköping, Kronoberg, Halland, Blekinge och Skåne län. Dessa län omfattas främst av arterna lodjur, varg och kungsörn.

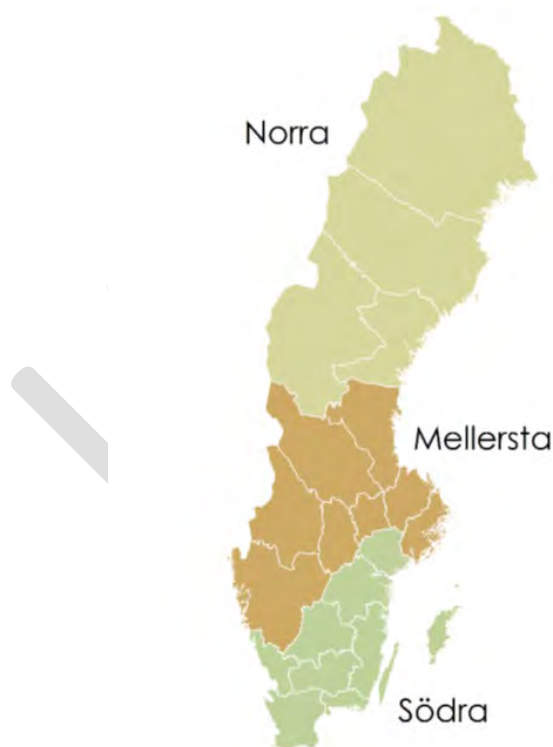


Bild 1 Landets förvaltningsområden för rovdjur

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har ansvar för förvaltningen av varg, björn, lo, järv och kungsörn i länet. I förvaltningen innebär det också att ta fram en förvaltningsplan för de rovdjur som förekommer i länet. Förvaltningsarbetet innebär årlig inventering av lodjurs- och vargföryngringar, dokumentation av övrig vargförekomst och inventering av kungsörnsrevir och häckningsframgång.

Ytterligare en viktig del är informationsspridning om rovdjur vilket genomförs genom till exempel webb, nyhetsbrev, utställningar, föredrag och mediakontakter. Länsstyrelsen handlägger även ansökningar om ersättningar för viltskador orsakade av stora rovdjur samt ger bidrag till förebyggande åtgärder. I de fall där enskilda rovdjur gör upprepade angrepp kan länsstyrelsen fatta beslut om skydds jakt på skadegörande individer. Länsstyrelsen beslutar också, efter delegation av Naturvårdsverket, om licensjakt efter lodjur när populationsstorleken är tillräcklig i södra förvaltningsområdet.

Rovdjursförvaltningen finansieras med medel från Naturvårdsverket, samt Länsstyrelsens förvaltningsanslag.

Viltförvaltningsdelegationen

Viltförvaltningsdelegationen är en del i den regionala viltförvaltningen. Delegationen beslutar om övergripande riktlinjer för viltförvaltningen i länet gällande till exempel skötseln av älgstammen, licensjakt och skydds jakt, samt godkännande av förslag på regionala miniminivåer för rovdjur. Viltförvaltningsdelegationen består av politiska företrädare, samt representanter för Polismyndigheten, jakt- och viltvårdsintresset, naturvårdsintresset, friluftintresset, ägare och brukare av jordbruksmark, lokalt näringsliv och turism, skogsnäringen, natur- och ekoturismföretagen och yrkesfisket.

Samverkansrådet

Samverkansrådet består av landshövdingarna i respektive län inom ett rovdjursförvaltningsområde. Samverkansrådet samordnar arbetet mellan länsstyrelserna i frågor som rör flera län. Frågor till rådet bereds av en grupp rovdjurshandläggare från de olika länsstyrelserna i förvaltningsområdet. Besluten som fattas av samverkansrådet är rådgivande för de berörda länens viltförvaltningsdelegationer.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har regeringens uppdrag att arbeta med övergripande

frågor inom rovdjursförvaltningen. Naturvårdsverket ansvarar bland annat för att:

- Besluta om föreskrifter som rör rovdjur, till exempel inventeringar och ersättning för skador som orsakats av vilt
- Fastställa miniminivåer för antalet rovdjur i varje rovdjursförvaltningsområde och län
- Fastställa inventeringsresultat
- Skriva nationella förvaltningsplaner för rovdjuren
- Delegera beslutsrätten till länsstyrelserna om att få fatta beslut om skyddsjakt och licensjakt
- Följa länsstyrelsernas arbete på regional nivå
- Fördela medel till länsstyrelserna för bland annat rovdjursinventering, informationsinsatser och viltskador
- Ge vägledning och information
- Fördela medel till viltforskning

Bilaga 2. Lagar och regler i rovdjursförvaltningen

Förordningar, propositioner och direktiv

Förordning (2009:1263)

Förordningen (2009:1263) om förvaltning av björn, varg, järv, lo och kungsörn och Naturvårdsverkets tillhörande föreskrifter (NFS 2022:4) utgör ramverket för rovdjursförvaltningen och reglerar:

- Uppdelning av landet i rovdjursförvaltningsområden
- att varje förvaltningsområde ska ha ett samverkansråd
- processen för att fastställa miniminivåer för de olika rovdjuren
- att Länsstyrelsen ska skriva en rovdjursförvaltningsplan
- att Länsstyrelsen ska inventera rovdjuren i länet varje år
- att Naturvårdsverket granskar och fastställer resultatet av inventeringen

Förordning:

[Förordning \(2009:1263\) om förvaltning av björn, varg, järv, lo och kungsörn | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

Föreskrift:

[NFS 2022:4 Naturvårdsverkets föreskrifter om förvaltning av stora rovdjur \(naturvardsverket.se\)](#)

Förordning (2009:1474)

Förordning (2009:1474) om viltförvaltningsdelegationer reglerar Viltförvaltningsdelegationens arbete och hur den ska vara sammansatt. Specifikt för rovdjursförvaltning står det också i förordningen att viltförvaltningsdelegationen ska:

- Besluta om övergripande riktlinjer för viltförvaltning, licensjakt och skyddsjakt i länet.
- Pröva för godkännande det förslag till miniminivåer för rovdjur

som länsstyrelsen ska lämna till samverkansrådet.

- Pröva för godkännande den rovdjursförvaltningsplan som länsstyrelsen tar fram.

Förordning:

[Förordning \(2009:1474\) om viltförvaltningsdelegationer | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

Jaktförordningen (1987:905)

Reglerar licensjakt och skydds jakt på rovdjur samt skydds jakt på enskilda initiativ.

Förordning:

[Jaktförordning \(1987:905\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

Viltskadeförordning (2001:724)

Viltskadeförordning (2001:724) och Naturvårdsverkets tillhörande föreskrifter om bidrag och ersättningar för viltskador (NFS 2018:5, konsoliderad med ändringsföreskrifter NFS 2019:4) reglerar ekonomisk ersättning till tamdjursägare för rovdjursskadade tamdjur och bidrag till skadeförebyggande åtgärder.

Förordning:

[Viltskadeförordning \(2001:724\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

Föreskrifter:

[NFS 2018:5 Naturvårdsverkets föreskrifter om bidrag och ersättningar - konsoliderad \(naturvardsverket.se\)](#)

Rovdjursproposition

Rovdjurspropositionen (prop. 2012/13:191) ”En hållbar rovdjurspolitik” beskriver inriktningen för den svenska rovdjurspolitiken.

Proposition:

[En hållbar rovdjurspolitik \(Proposition 2012/13:191\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

EU:s naturvårdsdirektiv

Direktiven listar arter och naturtyper som anses skyddsvärda i ett europeiskt perspektiv och som ska bevaras långsiktigt.

Art och habitatdirektivet (Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992

om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter)

[untitled \(europa.eu\)](#)

Fågeldirektivet (Europaparlamentet och rådets direktiv 09/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0147>

UTKAST

Bilaga 3. Dokument och länkar

Miniminivåer

Beslut om miniminivåer

[Miniminivåer för rovdjursarter regionalt \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se)

Nationella processer

Översyn av miniminivåer

Naturvårdsverkets vägledning om översyn av miniminivåer för björn, varg, järv och lodjur

Beskriver ingående hur processen för översyn av miniminivåer går till

[Miniminivåer för rovdjursarter regionalt \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se)

Inventeringsmetodik

Fastställda instruktioner för rovdjursinventering

<https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Vilt/Inventeringsmetodik-for-stora-rovdjur/>

Riktlinjer om skydds jakt

Naturvårdsverkets riktlinjer om skydds jakt

[Uppdaterade riktlinjer för beslut om skydds jakt på stora rovdjur \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se)

[bilaga-skydds-jakts-riktlinjer.pdf \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se)

Viltskadecenters rekommendationer

Ersättningsrekommendationer

Viltskadecenter är rådgivare till både myndigheter, intresseorganisationer, enskilda lantbrukare och andra som berörs av rovdjur. De tar fram rekommendationer för förebyggande åtgärder och ersättningsnivåer.

[Viltskadecenters rekommendationer avseende bidrag och ersättningar tamdjur och hundar | Externwebben \(slu.se\)](#)

Nära vargar

De tar också fram rekommendationer för hantering av rovdjur nära människor och bebyggelse.

https://pub.epsilon.slu.se/14105/1/frank_j_170328.pdf

Rovdjursavvisande stängsel

[Permanenta åtgärder mot stora rovdjur | Externwebben \(slu.se\)](#)



(19)

Nämnd.2024.2

Anmälan till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(19)

Nämnd.2024.2

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



(20)

Nämnd.2024.3

Frågor

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(20)

Nämnd.2024.3

Xxxx
Akten

Justerare

.....

.....