

Plats och tid: Stora Studion, Funkishuset kl 08:15:00, 2024-09-30

Distansdeltagande

För att delta på distans ska den enskilda anmäla detta till ordföranden och sekreteraren. Ordförande avgör om distansdeltagande får ske. Anmälan ska senast ske fredagen 27 september klockan 12.

Vid sammanträdet kommer tjänstepersoner enligt nedan delta. Tid för föredragande står i kolumnen längst ut till höger.

- Kristina Lohman, *kommundirektör*
- Aline Eriksson, *samhällsbyggnadschef kl 08:15*
- Sarah Åkerblom, *näringslivsutvecklare kl 09:30*
- Sven Stengard, *ekonomichef 10:00*
- Dennis Gidlund, *kanslichef*

Dagordning för sammanträdet

- Upprop
- Val av protokollsjusterare

Nr	Ärende	Föredragande och ca tid
1	Godkännande av slutrapportering projekt Ringgården	Aline Eriksson, <i>samhällsbyggnadschef</i>
2	Godkännande av slutrapportering projekt Ångbåtskajen	Aline Eriksson, <i>samhällsbyggnadschef</i>
3	Regional bytespunkt i Ringarum (RÖ 2024-8157) OBS! Omedelbar justering	Aline Eriksson, <i>samhällsbyggnadschef</i>
4	Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040	Aline Eriksson, <i>samhällsbyggnadschef</i>
5	Skärgårdsprogram för Kalmar och Östergötlands län	Aline Eriksson, <i>samhällsbyggnadschef</i>
6	Uppdrag - Utvärdering av 2024 års verksamhet för turistinformation samt årets värdskap för gästhamn och ställplatser i Valdemarsviks centrum	Sarah Åkerblom, <i>näringslivsutvecklare</i>
7	Ekonomisk uppföljning 2024 OBS! Underlag kommer senare	Sven Stengard, <i>ekonomichef</i>

8	Delårsrapport per 31/7 2024	Sven Stengard, <i>ekonomichef</i>
9	Inriktningsbeslut för långsiktiga ekonomiska anpassningar	Kristina Lohman, <i>kommundirektör</i>
10	Upphävande av inriktningsbeslut om gemensam överförmyndarnämnd i östra Östergötland	Kristina Lohman, <i>kommundirektör</i>
11	Föreningsstöd Investerings- och upprustningsstöd 2024	Ingen föredragning
12	Föreningsstöd Driftstöd 2024	Ingen föredragning
13	Partistöd 2025	Dennis Gidlund, <i>kanslichef</i>
14	Översyn av politisk organisation samt översyn av arvodesbestämmelser inför mandatperioden 2027-2030	Dennis Gidlund, <i>kanslichef</i>
15	Anmälan till kommunstyrelsen	
16	Information till kommunstyrelsen	Kristina Lohman, <i>kommundirektör</i>
17	Frågor	

Per Hollertz
Ordförande

Dennis Gidlund
Sekreterare



(1)

KS-TEK.2021.19

Godkännande av slutrapportering projekt Ringgården

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Samhällsbyggnad
Mikael Jonsson
Gatu- och fastighetschef

Mottagare

Kommunstyrelsen

Ringårdens renovering - slutredovisning av projektet

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner slutredovisningen och noterar den till dagens protokoll.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade 2020-09-07 (§ 92, punkt 3) att bevilja Kommunstyrelsen 85 mnkr i investeringsmedel för renovering av Ringgården fördelat enligt följande:

- År 2020 5 mnkr
- År 2021 40 mnkr
- År 2022 40 mnkr

Upphandlingen lades ut 2022-02-04, anbudsöppningen skedde 2022-03-17. SEFAB inkom med det vinnande anbudet med en summa på 69 600 000 kr. Kommunstyrelsen fattade 2022-03-30 (§ 68) ett igångsättningsbeslut för projektet samt att ett tilldelningsbeslut skulle skickas till den vinnande anbudsgivaren.

Av det totala anslaget på 85 mnkr har 84,8 mnkr disponerats under projektets genomförande.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
KommundirektörAline Eriksson
Samhällsbyggnadschef



(2)

KS-TEK.2023.226

Godkännande av slutrapportering projekt Ångbåtskajen

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Samhällsbyggnad
Mikael Jonsson
Gatu- och fastighetschef

Mottagare

Kommunstyrelsen

Spontrenovering Ångbåtskajen - slutredovisning av projektet

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner slutredovisningen och noterar den till dagens protokoll.

Ärendebeskrivning

I Mål & Budget för 2024 – 2026 avsattes 9 000 000 kronor för projektet.

Upphandlingen lades ut 2023-09-26, anbudsöppningen skedde 2023-11-01. Fyra anbud inkom och efter utvärdering konstaterades att SM Entreprenad AB inkommit med det vinnande anbudet och tilldelas därför uppdraget. Anbudssumman var på 4 167 000 kronor.

Kommunstyrelsen beslutade 2023-11-20 (§ 204) att delegera till arbetsutskottet att fatta beslut om tilldelningsbeslut samt igångsättningsbeslut i upphandling för renovering av Ångbåtskajen och del av Kolkajen i Valdemarsvik.

Av det totala anslaget på 9 mnkr har 5,7 mnkr disponerats under projektets genomförande.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
KommundirektörAline Eriksson
Samhällsbyggnadschef



(4)

TRAF.2024.23

Regional bytespunkt i Ringarum (RÖ 2024-8157)

Kommunstyrelsens beslut

- 1.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(4)

TRAF.2024.23

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 80

TRAF.2024.23

Regional bytespunkt i Ringarum

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Samhällsbyggnadschefen får i uppdrag att till nästa sammanträde i kommunstyrelsen upprätta två förslag till yttranden angående den regionala bytespunkten i Ringarum.

Ärendebeskrivning

Under dagens sammanträde lyftes ärendet "remiss om regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040". För att kommunen ska kunna avge ett yttrande över detta program behöver vi först ge vårt ställningstagande kring den planerade regionala bytespunkten i Ringarum. Utskottet uppdrar samhällsbyggnadschefen att ta fram två förslag till yttranden som rör den regionala bytespunkten i Ringarum.

bakgrund

Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) inrättad i Region Östergötland har i uppdrag att tillgodose behovet av samhällsfinansierad kollektivtrafik i Östergötlands län. Som del i detta är att i dialog med länets kommuner och tillsammans med Trafikverket verka för att utvecklingen av nödvändig infrastruktur tillgodoses. I stråket Valdemarsvik - Norrköping har byggande av en bytespunkt vid Ringarum planerats under en lång tid men där processen "låst läge" kring det medfinanseringsavtal som Trafikverket önskar teckna med Valdemarsviks kommun.

För att behålla de planeringsresurser som Trafikverket avsatt till projektet önskar Region Östergötland Valdemarsviks kommuns ställningstagande.

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadschef
Region Östergötland
Akten

Justerare

.....

.....

Handläggare
Lars Flintzberg

2024-09-04

Dnr: RÖ 2024-8157

Valdemarsviks kommun
615 80 Valdemarsvik

Regional bytespunkt i Ringarum, Östergötlands län

Bakgrund

Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) inrättad i Region Östergötland har i uppdrag att tillgodose behovet av samhällsfinansierad kollektivtrafik i Östergötlands län. Som del i detta är att i dialog med länets kommuner och tillsammans med Trafikverket verka för att utvecklingen av nödvändig infrastruktur tillgodoses. I stråket Valdemarsvik – Norrköping har byggande av en bytespunkt vid Ringarum planerats under lång tid men där processen har hamnat i "låst läge" kring det medfinansieringsavtal som Trafikverket önskar teckna med Valdemarsviks kommun.

Region Östergötland har som uppdragsgivare till Trafikverket mottagit Valdemarsviks återremittering av "*Reviderat medfinansieringsavtal för Omstigningshallplats Ringarum, väg E22, Valdemarsviks kommun (revidering december 2023)*" med önskan om ett regionalt ställningstagande kring fortsatt hantering av ärendet.

Återremittering av medfinansieringsavtal

Kommunen har framställt önskan om att *ansvarsfördelningen i projektet reds ut med Trafikverket samt att en kostnadsspecifikation upprättas i ärendet*. Trafikverket har efter en dialog med RKM kommit fram till att den information och kalkyler och kostnadsbedömningar Trafikverket lämnat till kommunen angående byggandet av omstigningshallplatsen är på den nivå man kunnat redovisa detta. Trafikverket önskar ett regionalt ställningstagande kring hur projektet ska drivas vidare alternativt om det ska avslutas utan åtgärd.

Vägval

Varje fördröjning i projektet medför kostnadsökningar som drabbar både Region Östergötland och Valdemarsviks kommun, samt låser planeringsresurser i Trafikverket. Med hänsyn till Valdemarsviks kommun bedömning att de kostnadsunderlag som presenteras inte är tillräckliga för att ta projektet vidare och teckna avtal om, samtidigt som Trafikverket inte anser sig kunna få fram mer detaljerade uppskattningar än vad som redan redovisats, behöver nytt ställningstagande göras huruvida projektet ska avslutas och tas upp som nytt ärende i ett senare skede, eller byggas som avskilda projekt från varandra.

Region Östergötlands bedömning

Sett till att det avtalsförslag som tagits fram bedöms innehålla lösningar som inte kommer kunna hanteras, presenterar regionen alternativ där parterna bygger ut sina delar i anläggningen franskilt varandra enligt nedanstående.

Vid kommunalt beslut om att inte teckna nytt avtal med Trafikverket men ser fortsatt behov av en bytespunkt där kommunen tecknar avsiktsförklaring med Trafikverket:

- 1) Att Trafikverket bygger anläggningsdelar som tillhör den statliga anläggningen, hållplatser med tillhörande plattformar, vändslinga för buss, passagepunkter på den plats som utretts och med de ytor som krävs för en framtida bytespunkt finansierade ur NP/LTP.

Att Kommunen projekterar, bygger anläggningsdelar så som pendlarparkering, cykelparkering, gånganslutningar med tillhörande belysning etcetera på kommunal mark och som avskilt projekt från Region Östergötlands/Trafikverkets. Kommunen kan då ansöka om statlig medfinansiering för anläggningsdelar på kommunal mark ur Länstransportplanen.

Att kommunen anskaffar, bekostar och tillför hållplatsutrustning, ex väderskydd bänkar till Trafikverkets projekt om kommunen önskar att sådan utrustning finns på hållplatserna.

Att kommunen efter avslutat projekt påtar sig fullt ansvar för drift- och underhåll av bytespunktens alla ingående delar.

Platsen uppnår inte status som bytespunkt förrän båda parternas åtgärder är färdigställda.

Vid kommunalt beslut om att inte teckna nytt avtal med Trafikverket och inte ser behov av att teckna avsiktsförklaring kring en bytespunkt i närtid:

- 2) För att säkerställa fortsatt trafikering av Ringarum kommer då regionalt uppdrag lämnas till Trafikverket att genomföra delar i projektet som avser åtgärder i den statliga anläggningen så som hållplatser med tillhörande plattformar, vändslinga för buss, passagepunkter på den plats som utretts och finansieras ur NP/LTP

Platsen planeras då inte som fullvärdig bytespunkt utan som en vanlig hållplats utformad med de behov som krävs för trafikeringen utan krav på någon form av extra kundservice.

Handläggare
Lars Flintzberg

2024-09-04

Dnr: RÖ 2024-8157

Åtgärden utesluter inte möjligheter för kommunen i ett framtida perspektiv kan bygga ut anläggningen till en bytespunkt när det passar in den kommunala budget- och planprocessen. Dock tas inte hänsyn kommunala yt-anspråk vid utformningen av den statliga anläggningen i detta scenario.

För att hålla kvar de planeringsresurser som Trafikverket avsatt till projektet önskar Region Östergötland Valdemarsviks kommuns ställningstagande senast 2024-09-20

Med vänliga hälsningar



Johan Kinden
Trafikdirektör

Regional kollektivtrafikmyndighet
Region Östergötland



(5)

TRAF.2024.13

Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsunderlag

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(5)

TRAF.2024.13

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 81

TRAF.2024.13

Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen avger yttrandet till Region Östergötland

Ärendebeskrivning

Region Östergötland har översänt förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland ->2040, med möjlighet att lämna synpunkter senast den 15 oktober 2024.

Regionalt trafikförsörjningsprogram är ett strategiskt dokument som både beskriver behovet av kollektivtrafik i regionen och sätter upp de långsiktiga målen för regionens kollektivtrafikförsörjning.

Trafikförsörjningsprogrammet är en revidering av det nu gällande regionala trafikförsörjningsprogrammet, som beslutades i november 2020.

Processen för att ta fram den strategiska inriktningen bygger på delaktighet. Politisk referensgrupp med representanter från samtliga kommuner i länet har deltagit i arbetet. Samråd och dialog har hållits med kunder, näringsliv och olika intresseorganisationer.

Beslutet skickas till
Region Östergötland
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

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

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen avger yttrandet till Region Östergötland

Ärendebeskrivning

Region Östergötland har översänt förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland ->2040, med möjlighet att lämna synpunkter senast den 15 oktober 2024.

Regionalt trafikförsörjningsprogram är ett strategiskt dokument som både beskriver behovet av kollektivtrafik i regionen och sätter upp de långsiktiga målen för regionens kollektivtrafikförsörjning.

Trafikförsörjningsprogrammet är en revidering av det nu gällande regionala trafikförsörjningsprogrammet, som beslutades i november 2020.

Processen för att ta fram den strategiska inriktningen bygger på delaktighet. Politisk referensgrupp med representanter från samtliga kommuner i länet har deltagit i arbetet. Samråd och dialog har hållits med kunder, näringsliv och olika intresseorganisationer.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande

Beslutet skickas till

Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Kristina Hörnqvist
Arbetsledare/projektledare

Tjänsteställe/Handläggare

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

Mottagare

Region Östergötland
Johan Kindén

Remissvar - Remiss regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

Kommunstyrelsen i Valdemarsviks kommun har beslutat i detta ärende 202X-XX-XX, § XX att lämna följande redovisning som yttrande i ovanstående ärende.

Kommentarer

Region Östergötland har översänt förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland -> 2040, med möjlighet att lämna synpunkter senast den 15 oktober 2024.

Sammanställning synpunkter

Valdemarsvik behåller fortfarande ett relativt stabilt resande. Målet att resandet ökar kan förverkligas då förbifart Söderköping blir verklighet och hållplats Ringarum vid E22 är byggd.

God geografisk tillgång

Se över möjligheten att använda närtrafik under tidiga mornar samt kvällstid, där linjetrafiken är avslutad för dagen. Ex. Fyrudden, ökad möjlighet för ungdomar att sommarjobba på de näringar som Fyrudden och skärgården erbjuder. Näringslivet får ökad möjlighet att anställa unga människor utan bil och körkort under högsäsong.

Närtrafiken har också en funktion att fylla för landsbygdsboende som behöver ta sig till, exempelvis, vårdcentral för provtagningar. Dessa sker oftast på tidiga mornar då ingen närtrafik finns att tillgå i dagsläget.

Linjelägga skolskjutsar

Det ser vi i Valdemarsvik inte som en attraktiv lösning som det ser ut just nu. Våra skolskjutsar har inte kapacitet att plocka med fler resenärer, och tiderna är inte attraktiva för de som skulle kunna vara potentiella resenärer. Gymnasieelever skulle möjligen kunna resa på morgonturerna, men inte för hemfärd på eftermiddagen. Det kräver dock att kapacitet finns i

skolskjutsfordonen. Detta kan förändras om inlämnad motion gällande senareläggande av skoldag för åk 7–9, behandlas till hösten 2024. Om skoldagen senareläggs, frigörs plats i fordon och den enda kostnad som isåfall tillkommer är rullkostnaden. Åtgärden minskar också risken att ytterligare fordon behövs för att täcka behovet på morgonturerna. Andra positiva följder av en sådan åtgärd är att turtiderna på eftermiddagarna förbättras. Fordonen får då bättre utrymme att hinna sin tur och sedan tillbaka för att hämta nästa elevgång. Idag är den tiden väldigt knapp, vissa dagar, och särskilt vintertid blir turerna försenade. En annan fördel som kan tillkomma är att gymnasieelever hinner åka med på den sena turen hem.

Hållplats Mossebo

Som tidigare lyfter vi även frågan om hållplats på väg 212 i anslutning till Mossebo fjärrhållplats. Resenärer med Västervik Express eller Flixbus har ingen möjlighet att därifrån ta sig vidare till Valdemarsviks centrum eller omvänt på annat sätt än att gå med sin packning. Ett kostnadseffektivt alternativ är att lägga fjärrhållplatsen som en hållplats även för närtrafiken för att öka tillgängligheten.

Linjetrafik över länsgräns Kalmar län

Valdemarsviks kommun ser positivt på att ett visst samarbete med Kalmar länstrafik sker och att länsöverskridande linjetrafik, så småningom kan bli verklighet. Det bidrar i hög grad till den önskade förbättringen av samhällsutveckling och också till vår egen ökade möjlighet till kompetensförsörjning. Region Kalmar län nämner också i sitt samråd att arbets- och studiependlare är de viktigaste målgrupperna.

Övriga pendlingsstråksinsatser

I likhet med tidigare trafikförsörjningsprogram så ser vi att det behövs ett övergripande grepp om stråket Valdemarsvik -Falerum/ Åtvidaberg/Linköping. Det skulle i hög grad, även det, medverka till en förbättring av samhällsutvecklingen och stärka Valdemarsviks möjligheter till god kompetensförsörjning.

Klimatförändringar:

Vi ser positivt på att Östgötatrafiken lägger klimatpåverkan som den högst prioriterade frågan för kollektivtrafiken. Vi ser också att biogas i det föreslagna dokumentet nu fått ett lite större utrymme i den nya planen.

Det är då av vikt att resurser läggs på att öka attraktiviteten på busspendling Valdemarsvik-Norrköping, då expressbussen får kortare restid. Det behövs insatser för att påverka och förändra resmönstret och attityden till busspendling. Med kortare restid blir det attraktivt, men det behöver åskådliggöras tydligt med fortgående påverkansåtgärder. Attitydförändring tar tid och kräver flera återkommande insatser. Marknadsföring och annat som givetvis kan ske tillsammans med kommunen.

Varje fordon mindre på vägnätet påverkar klimatet och friställer ytor i Norrköping som kan behövas till annat. Utöver det förbättras framkomligheten för de som verkligen behöver komma fram i stadstrafiken, vilket i slutändan kan leda till en något högre medelhastighet i tätort för linjebussarna.

Att arbetet med länsöverskridande linjetrafik fortgår är positivt även för klimatet, då fler kan busspendla till arbete och studier mellan Valdemarsvik och Västervik.

Valdemarsviks kommun vill i allra högsta grad, som tidigare, vara en part i omställningen från resandet med bil till kollektivtrafikens linjer.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Per Hollertz
Kommunstyrelsens ordförande

Enligt sändlista

Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040

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

Det nu gällande regionala trafikförsörjningsprogrammet beslutades av regionfullmäktige i november 2020. Våren 2023 beslutade trafik- och samhällsplaneringsnämnden att trafikförsörjningsprogrammet skulle revideras med nytt målår 2040.

Processen för att ta fram den strategiska inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet bygger på delaktighet. Trafik- och samhällsplaneringsnämndens beredning för kollektivtrafik har arbetat med att ta fram det förslag som nu skickas ut på remiss. En politisk referensgrupp med representanter från samtliga kommuner i Östergötland har deltagit i arbetet. Samråd och dialog har även hållits med kunder, näringsliv och olika intresseorganisationer under hösten 2023 och våren 2024.

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden har mottagit information om remissförslaget avseende nytt trafikförsörjningsprogram och har därefter fattat beslut att det ska skickas ut på remiss. Remissen skickas till bl.a. länets kommuner, offentliga myndigheter och andra berörda organisationer. Efter remissperioden kommer förslaget behandlas vidare av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden för att därefter tas upp för beslut i regionstyrelsen och regionfullmäktige.

Förslaget, samrådsredogörelse m.m. finns att [hämta på Region Östergötlands webbplats](#) (länk)

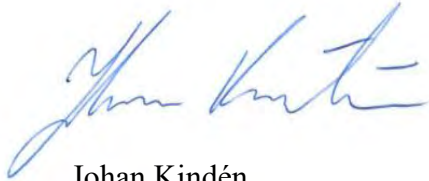
Regionledningskontoret
Therese Furhoff

2024-05-31

RÖ 2024-4950

Synpunkter sänds **senast den 15 oktober 2024** till registrator@regionostergotland.se. Sänd remissvaret i PDF och Word format. Märk mejlet med RÖ 2024-4950.

Med vänlig hälsning



Johan Kindén
Trafikdirektör

Regionledningskontoret
Therese Furhoff

2024-05-31

RÖ 2024-4950

Sändlista

Bliva Buss AB
Blåklintsbuss AB
Boxholms kommun
Branschföreningen tågoperatörerna
Citysamverkan i Linköping
Citysamverkan i Norrköping
Connect bus
Finspångs kommun
Flixbus
Funktionsrätt Östergötland
Företagarna Östergötland
Hällesta buss AB
Högstad
Kinda kommun
Linköpings kommun
Linköpings universitet
LRF Lantbrukarnas riksförbund
Länsstyrelsen i Östergötland
Mjärdevi science park
Mjölby kommun
Mjölby Taxi AB
Mohlins bussar
Motala kommun
Motorcentralen Tomas Pettersson
Mälardalstrafik AB
Nilsbuss
Nobina
Norrköping science park
Norrköpings kommun
Politisk referensgrupp RTP
PRO Östergötland
Region Östergötland Civilsamhället
Region Östergötlands Pensionärsråd
Resenärsforum
RKM Region Jönköpings län
RKM Region Kalmar län
RKM Region Stockholm
RKM Region Sörmland
RKM Region Örebro län
SJ AB
Statens väg- och
transportforskningsinstitut, VTI
Stångåbuss Trafik AB
Svensk kollektivtrafik
Svenska bussbranschens riksförbund
Svenska taxiförbundet
Svenska turistföreningen
Svenskt näringsliv
Sveriges regioner och landsting
Söderköpings kommun
Taxi Finans AB
Taxi Motala/Vadstena AB
Tillväxt Motala
Trafikverket Region Öst
Transdev AB
Transportstyrelsen
Vadstena kommun
Valdemarsviks kommun
Vikbolands Taxi 160000 AB/Högstad
produktion
VR Sverige
VY
Ydre kommun
Åtvidabergs kommun
Ödeshögs kommun
Östgöta Taxi AB
Östsvenska handelskammaren

Sammanfattning av revidering Regionalt trafikförsörjningsprogram 2040

1 (4)

Rubrik	Ändring i texten
Förord	
Sammanfattning	Lagt till skrivelse om geografisk yttäckning till förmån för landsbygder
Förutsättningar och ramverk	Aktualiserad text med tillhörande nya styrdokument
Nytt trafikförsörjningsprogram för Östergötland	Regionala utvecklingsprogrammet (inaktuellt) har blivit ersatt av Regional utvecklingsstrategi för Östergötland med målår 2040. Regional utvecklingsstrategin för Östergötland innefattar flera delar bland annat den Rumsliga strategin (RUM). Texten är uppdaterad utifrån det.
Allmän trafikplikt och kommersiell trafik	Text aktualiserad.
Resandebehov i Östergötland	
Resande idag Så reser östgötarna Resandet med avtalad kollektivtrafik Resande i framtiden	Uppdaterat med aktuell statistik och rapporter. Nytt underlag i form av ny regional resvaneundersökning från 2023. Uppdaterat utifrån ny nationell politik samt tagit bort ej aktuella projekt. Text aktualiserad.
Kollektivtrafik i Östergötland	
Allmän kollektivtrafik	Begreppet stomlinjer ersatt med trafikstrukturen som är beslutad i Målbild 2030 för Regions Östergötlands engagemang i regional busstrafik. Text aktualiserad.
Särskild kollektivtrafik	Text aktualiserad
Kollektivtrafikens miljöpåverkan	Text aktualiserad

Sammanfattning av revidering Regionalt trafikförsörjningsprogram 2040

2 (4)

Rubrik	Ändring i texten
Östergötlands framtida behov av kollektivtrafik	
Kollektivtrafikens roll för Östergötlands utveckling	Text aktualiserad
Kollektivtrafikens rumsliga funktion och styrning	Text aktualiserad
Kollektivtrafiksystemet och dess utveckling	Texten aktualiserad utifrån Målbild 2030 för Regions Östergötlands engagemang i regional busstrafik samt utifrån aktuell information gällande Ostlänken och storregional tågtrafik.
Mål	
Öka kollektivtrafikens marknadsandel	Text aktualiserad, nytt målår 2040
Fler nöjda resenärer	Text aktualiserad, nytt målår 2040
God geografisk tillgänglighet	Nytt målområde. 35 procent av befolkningen bosatta i D-områden ska år 2040 ha tillgång till en attraktiv bytespunkt inom 5 kilometer. I övrigt text aktualiserad, nytt målår 2040
Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet	Text aktualiserad och stomtrafik har ersattas av trafik. Uppdaterat målvärde för målet gällande andel större orter med restidskvot om 1,4 eller lägre. I övrigt text aktualiserad, nytt målår 2040
Klimatneutralt resande	Uppdaterat mål med ny mätmetod baserat på gram per personkilometer i stället för gram per fordonskilometer. I övrigt text aktualiserad, nytt målår 2040
Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	Ny mätmetod för målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser vilken baseras på hållplatser om 20 påstigande eller fler per vardag. Målet om digital tillgänglighet borttaget och flyttat till strategidelen. I övrigt text aktualiserad, nytt målår 2040

Sammanfattning av revidering Regionalt trafikförsörjningsprogram 2040

3 (4)

Rubrik	Ändring i texten
Strategier för utveckling av kollektivtrafiken	
Öka kollektivtrafikens marknadsandel	Strategi Fokusera på målstyrd trafikutveckling i samverkan har kompletterats med uppföljning av marknadsandelar i stråk.
Fler nöjda resenärer	Strategi Tydlig och relevant information har kompletterats med digital tillgänglighet för den äldre befolkningen.
God geografisk tillgänglighet	Strategi Öka möjligheten att kombinera färd sätt har kompletterats med skrivningar kopplat till målet om bytespunkter. En ytterligare strategi har tillkommit gällande linjelagd skolskjuts.
Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet	Text aktualiserad
Klimatneutralt resande	Text aktualiserad
Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning	Lagt till text om lagkrav för digitala tjänster, anpassat och omformulerat text som lyfts i målformuleringen.
Kollektivtrafikens ekonomi	
Trafikekonomi	Text aktualiserad
Samhällsnyttan	Text aktualiserad

Sammanfattning av revidering Regionalt trafikförsörjningsprogram 2040

4 (4)

Rubrik	Ändring i texten
Begreppsförklaring	Nyttillkomna ord: <ul style="list-style-type: none">• Bytespunkter• Omstigningspunkter• Högtrafik• Lågtrafik• Mobility management• Generaliserad reskostnad Borttagna begrepp: <ul style="list-style-type: none">• Stomtrafik
Referenser	
Bilagor	
Bilaga 1 – Stomlinjer	Bilaga ersatt av regionala stråk hämtad från Målbild 2030 för Regions Östergötlands engagemang i regional busstrafik.
Bilaga 2 – Tillgänglighetsanpassade hållplatser	Bilaga borttagen, se infrastrukturbokslut
Bilaga 3 – Samrådsprocessens omfattning	Text aktualiserad



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 tillförse 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 medborgarnyttan, 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 roll 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 marknadsintresse 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.

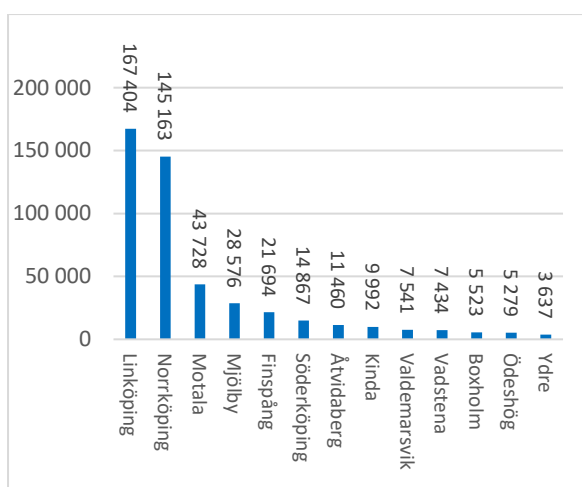


Bild 1: Östergötlands befolkning fördelat per kommun, 2023. (SCB)

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.

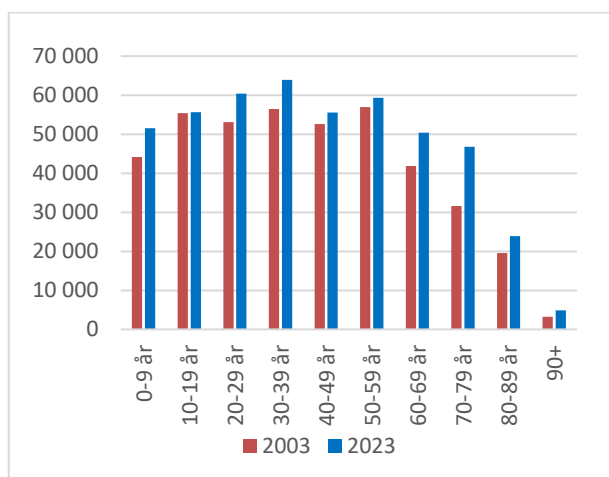


Bild 2: Östergötlands befolkning fördelat efter ålder. (SCB)

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.

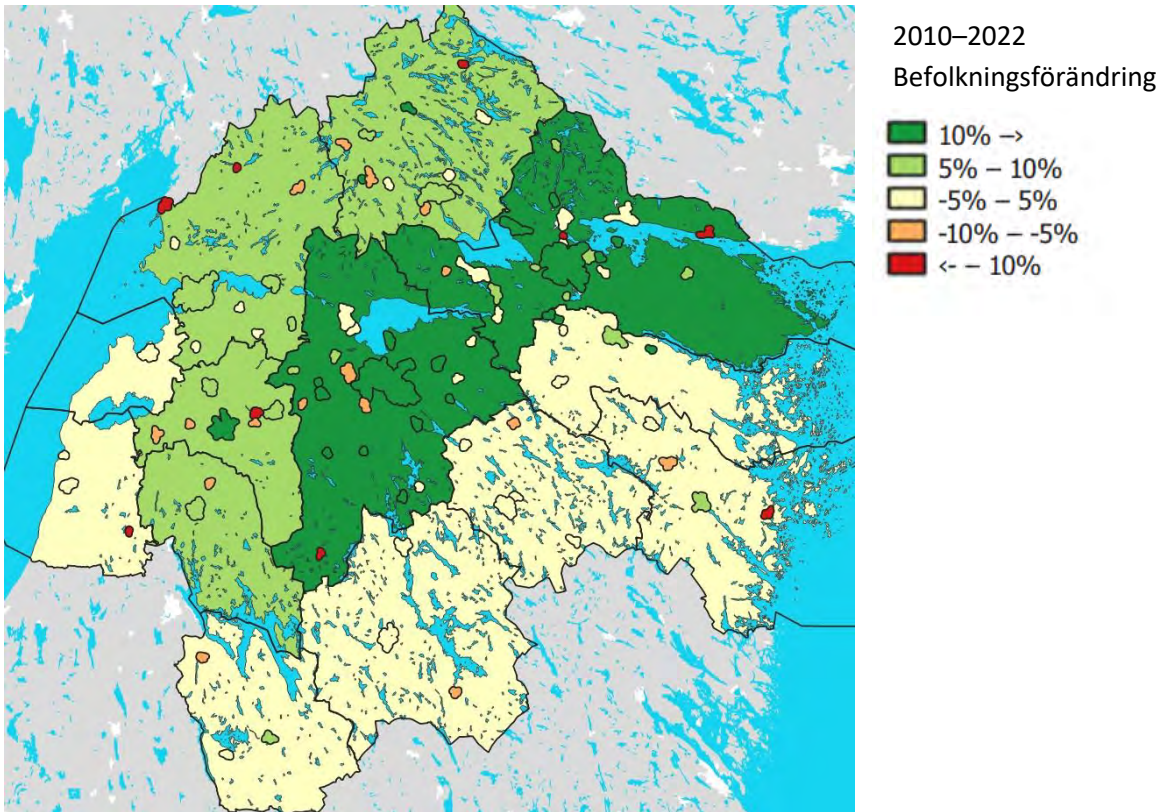


Bild 3: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygder mellan år 2010 och 2022. (SCB)

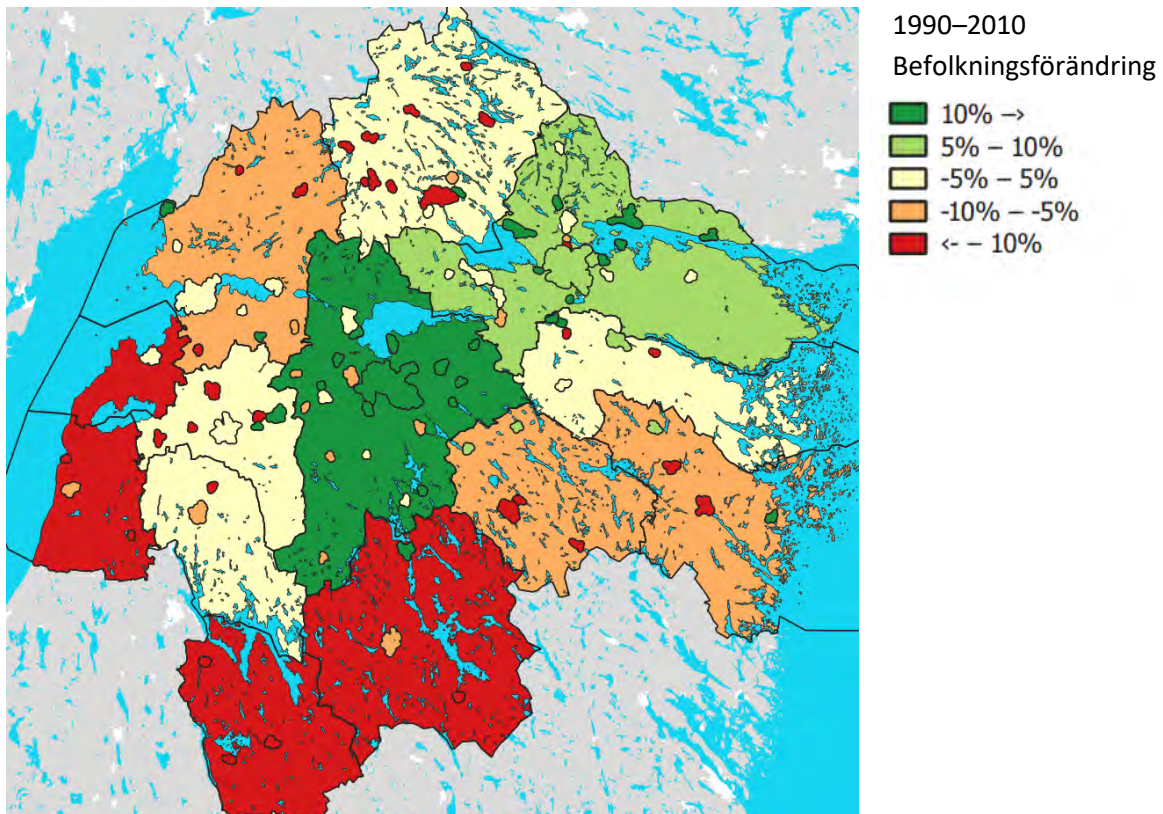


Bild 4: Östergötlands befolkningsförändring för tätorter och landsbygder mellan år 1990–2010. (SCB)

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.

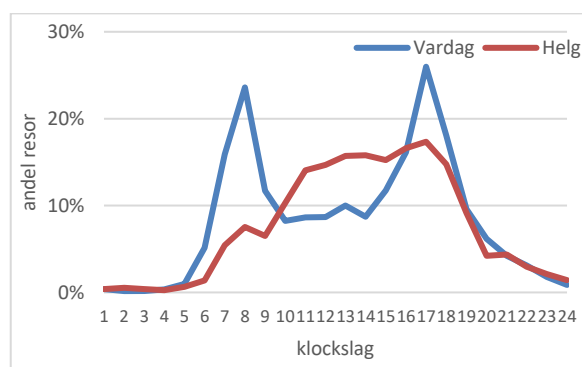


Bild 5: Andel resor per timme fördelat över dygnet under vardag och helg. (Kollektivtrafikbarometern, 2023)

Bilen är det vanligaste färdssättet 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.

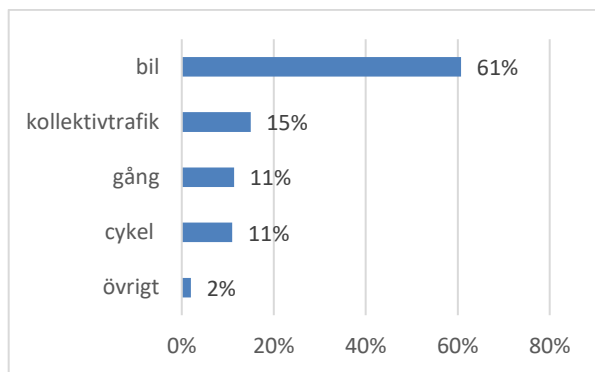


Bild 6: Fördelning mellan färdmedlen på vardagar.
(Kollektivtrafikbarometern, 2023)

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.

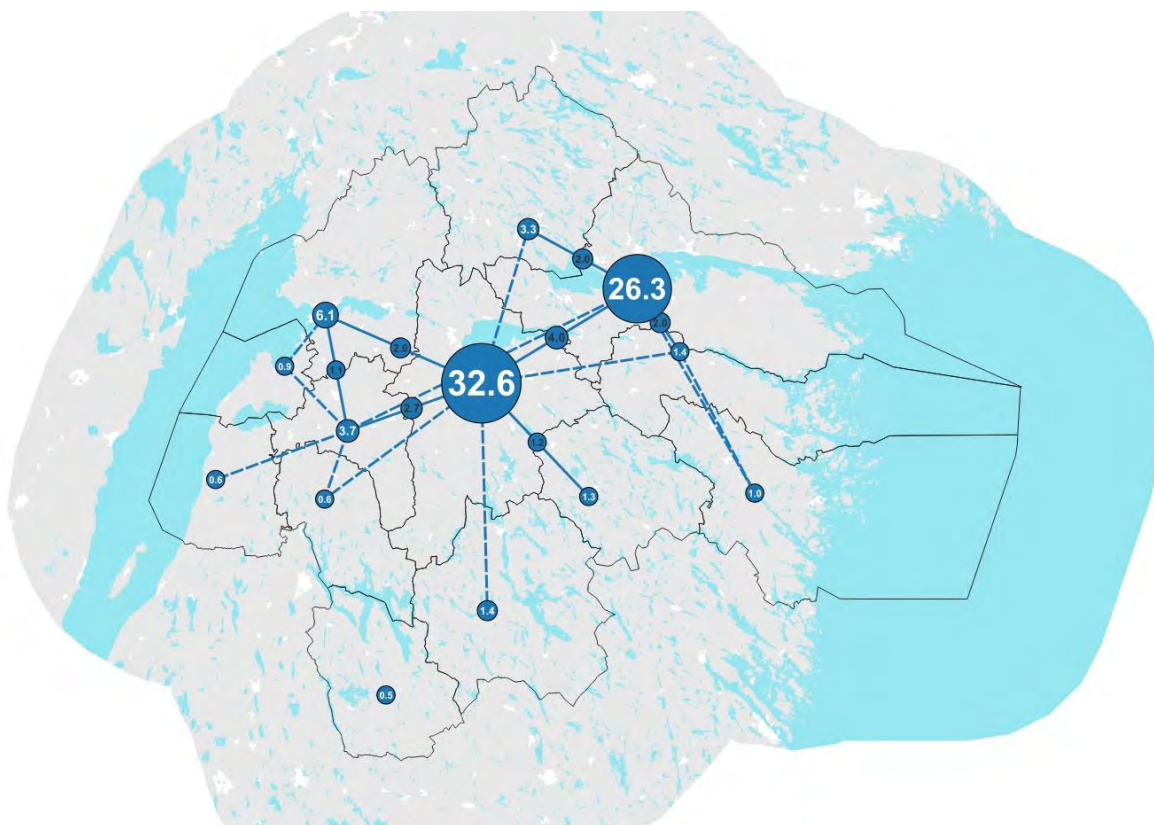


Bild 7: Fördelning av det totala resandet på kommunnivå. Vita siffror visar inomkommunalt resande och svarta siffror resande över kommungräns. Heldragna linjer är inomkommunala resor och streckade linjer är resor över kommungräns. (RVU Östergötland 2023)

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.

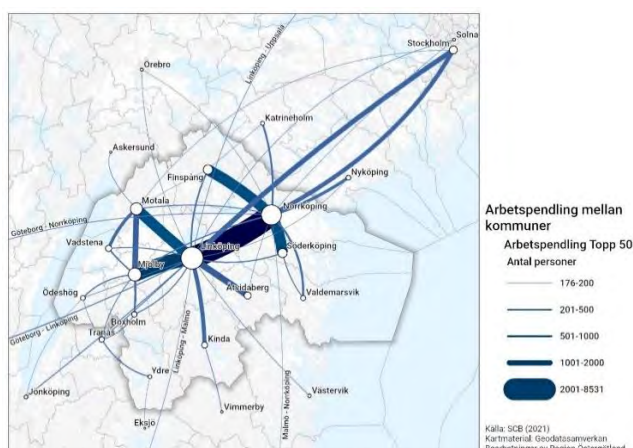


Bild 8: Arbetspendling mellan kommuner. (SCB, 2021)

Inpendlingen till Linköping och Norrköping från övriga Östergötland ökar successivt. Framför allt ökar inpendlingen till Linköping snabbt. Från Linköping och Norrköping är även pendlingen till Stockholm relativt stor.

Pendling för gymnasiestudier varierar, inte minst med storleken på antalet som läser på gymnasiet. Antalet ungdomar i gymnasieålder 16–18 år nådde en topp år 2008. Därefter har åldersgruppen minskat med en fjärdedel. Från år 2015 ökar antalet ungdomar igen, men i långsammare takt. Under andra halvan av 2030-talet beräknas åldersgruppen plana ut på en nivå något under toppnoteringen år 2008.

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

Noder i Östergötland

I Östergötland finns en mångfald av olika livsmiljöer: skärgården, skogsbygderna, slättlandskapet, storstäderna, småstaden, tätorterna, byarna och

landsbygderna. Bra boende, arbete, tillgång till service, kultur, omsorg, rekreation och naturupplevelser finns i alla delar av Östergötland. Olika platser unika och egna kvaliteteter kompletterar eller förstärker andra platser och ger en bredd av livsmiljöer.

Östergötlands struktur med totalt 96 tätorter fördelade över de 13 kommunerna innebär att regionala målpunkter finns utspridda över stora delar av regionens yta. I den rumsliga strategin har en strukturbild med målår 2040 tagits fram. Strukturbilden utgår från fyra primära nodtyper: regional, delregional, nod utanför Östergötland samt skärgårdsnod.

Regional nod

Starkt befolkningscentrum med hög servicegrad och som inrymmer många funktioner. Inom handel, utbildning och sjukvård med god utvecklingspotential till år 2040. Regionala noder har stor betydelse för utveckling i länet och bidrar till utveckling såväl lokalt som regionalt. Exempel på regionala noder är Linköping och Norrköping.

Delregional nod

Tätorter som är viktiga för sitt omland då de har en bredd av funktioner. De ska även ha en hög servicenivå och god tillgänglighet i starka pendlingsstråk. Delregionala noder har potential för fortsatt utveckling och är med sina samlade funktioner även viktiga för att stärka utvecklingen i sitt delregionala omland. Delregionala noder omfattas exempelvis av Söderköping och Vadstena.

Nod utanför Östergötland

Kommunhuvudort utanför Östergötland vars funktionalitet för omlandet har stor betydelse för platser och orter i Östergötland. Exempel på sådana noder är Tranås och Nyköping.

Skärgårdsnod

Plats med viktiga nyckelfunktioner för livet längs kusten och i skärgården, där det är viktigt att bibehålla och om möjligt utveckla nyckelfunktioner. Exempel på Skärgårdsnoder är Fyrudden och Arkösund.

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.

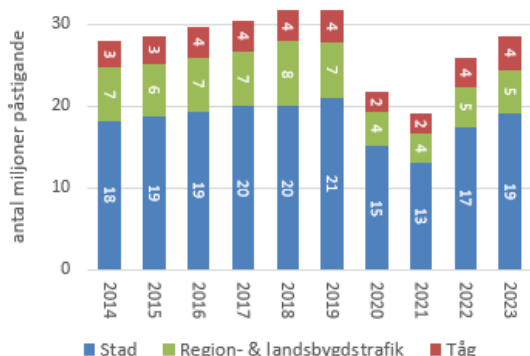


Bild 9: Antal miljoner påstigande i kollektivtrafiken, år 2014–2023. (Östgötatrafikens)

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.

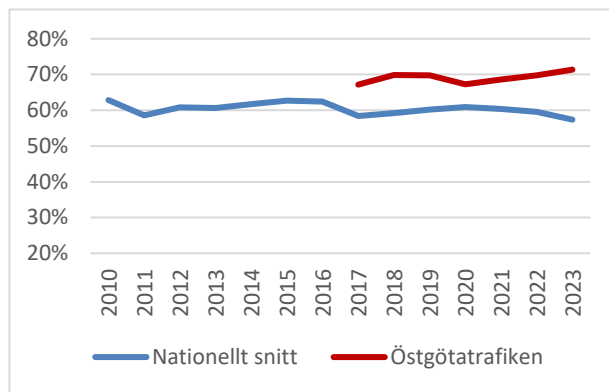


Bild 10: Östgötatrafikens NKI (Nöjd Kund Index) i jämförelse med det nationella genomsnittet. (Kollektivtrafikbarometern)

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 trafikmyndigheter. 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.

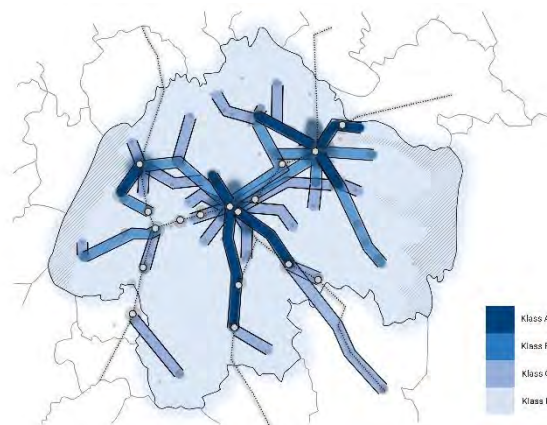


Bild 11: Reserelationer från klass A till D, exklusive Östgötapendeln. (Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik)

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 svävare, 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 svävare. 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.

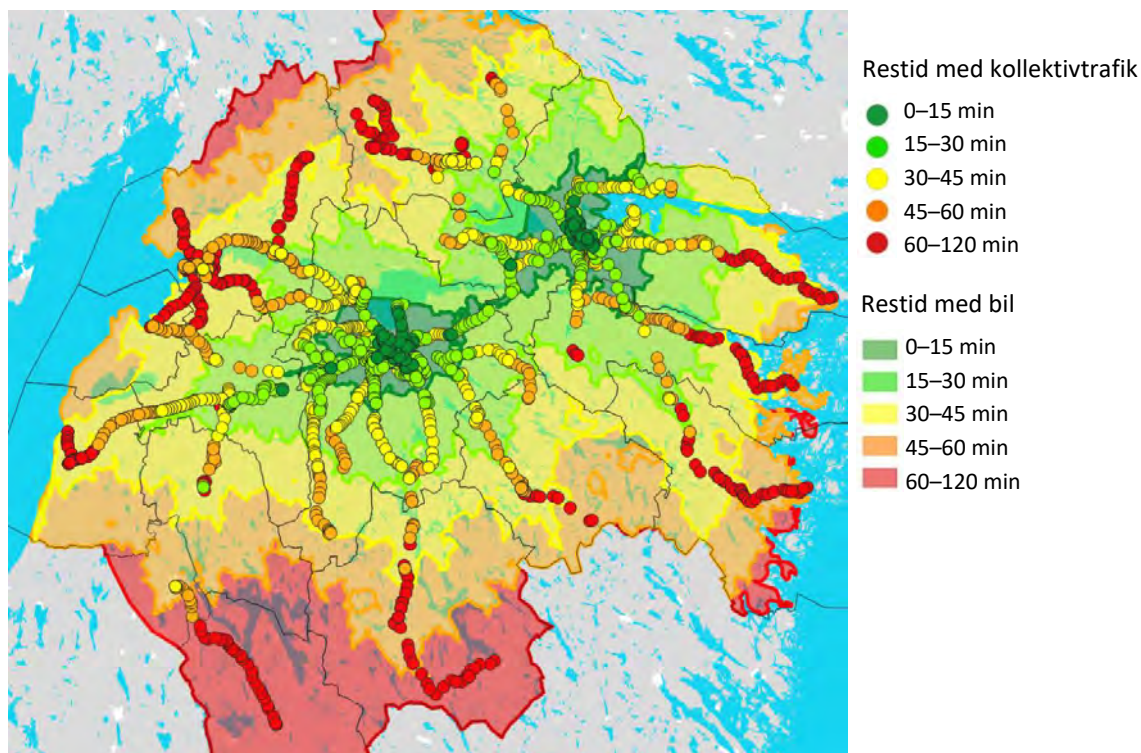


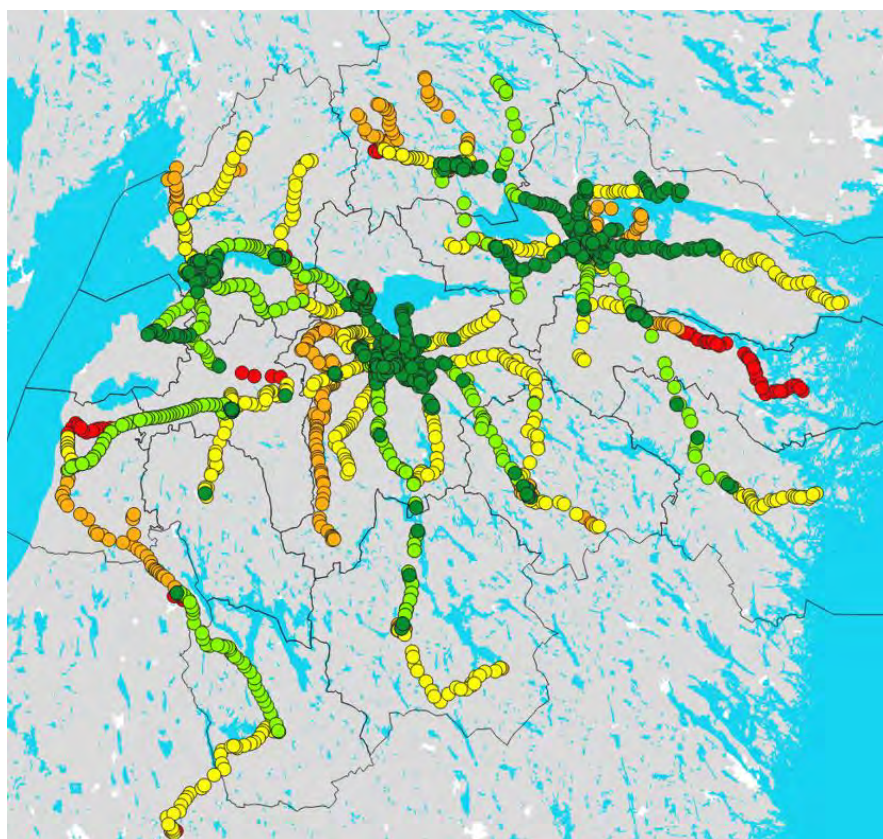
Bild 12: Räckvidden för resor med kollektivtrafik respektive bil med målpunkt resecentra i Linköping eller Norrköping under en vardagsmorgon med ankomst mellan 07:15-08:15. (Östgötatrafiken april 2024, Trafikverket april 2024)

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 Östgötapendeln 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.

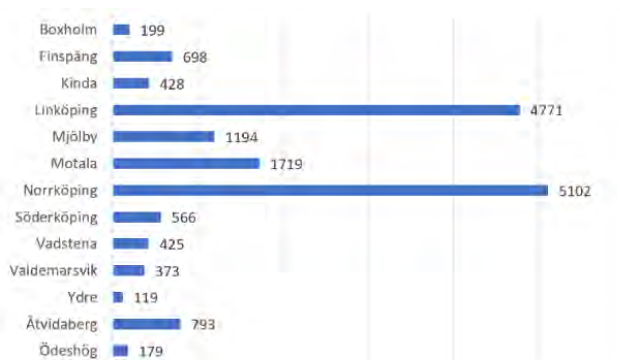


Bild 14: Antalet personer med färdtjänstillstånd i Östergötlands kommuner mars 2024. (Källa: Östgötatrafiken)

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 grannlän.

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 färdstätt 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 förstörad 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

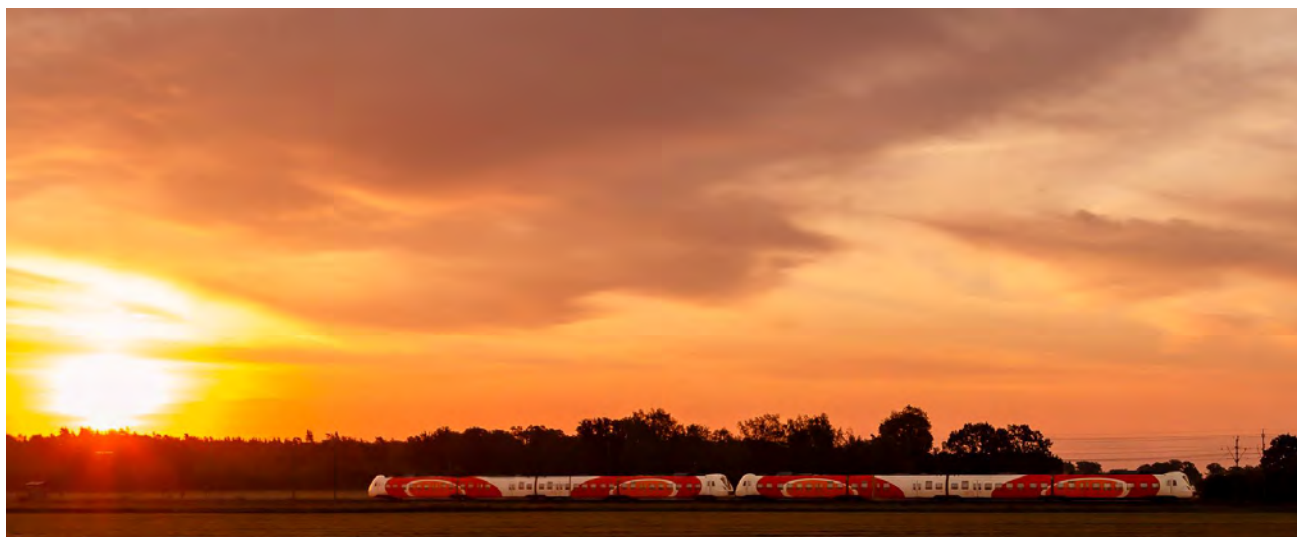
- attraktivt och enkelt
- ett verktyg för en hållbar regional utveckling
- klimatpositivt resande

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 kollektivtrafikens 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 målpuppfyllelse om ökad marknadsandel. Den del av trafiken som idag inte leder mot målpuppfyllelse 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 resenärsgrepp 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.

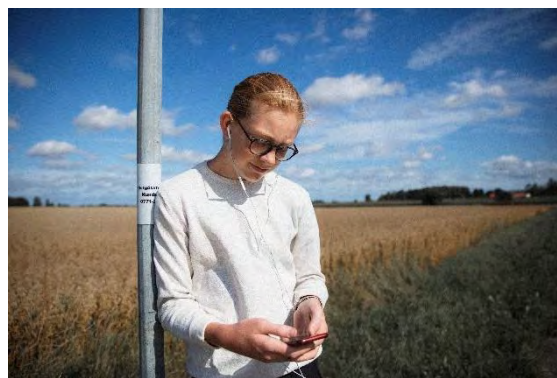
Kollektivtrafikens infrastruktur behöver även planeras för att vara attraktiv, säker och trygg. Prioriteringen ligger på hållplatser med fler än 20 påstigande per vardag eller där samhällsservice finns så som vård, äldreboenden och skolor.

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.

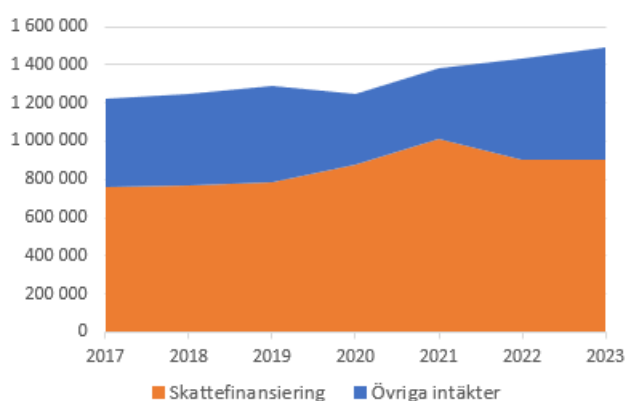


Bild 16: Utveckling av kollektivtrafikens skattefinansiering och intäkter år 2017–2023, mätt i tusentals kronor. (Östgötatrafiken)

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.

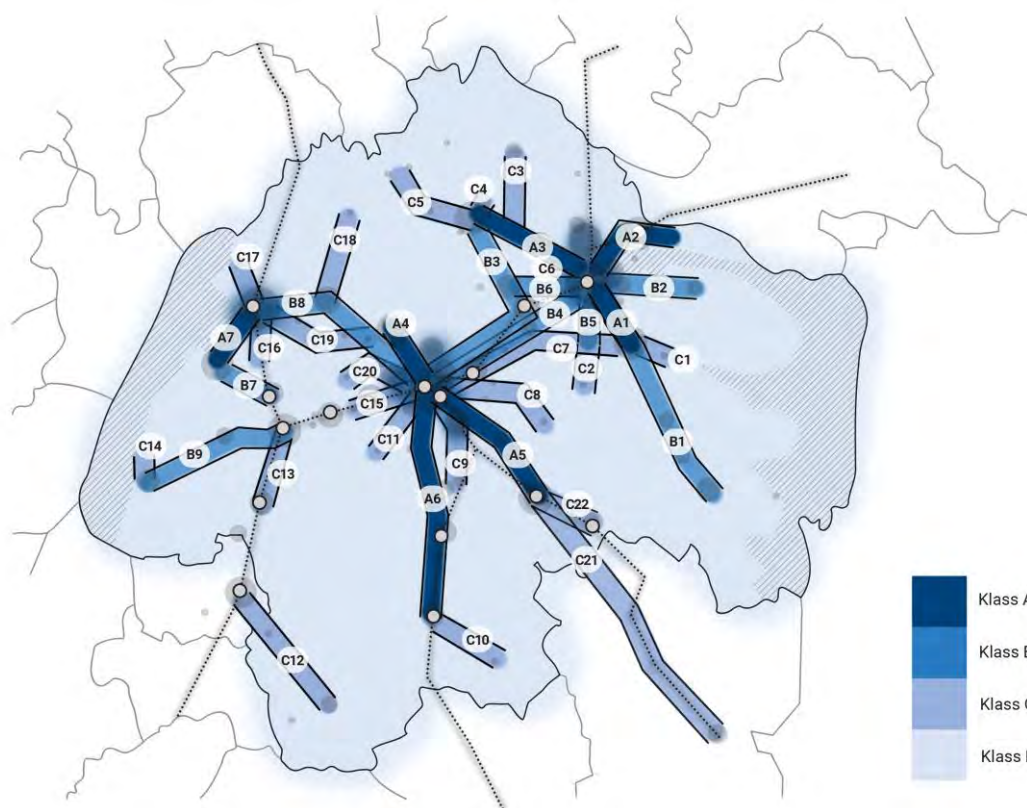
Visuell: Markering som uppfattas med synen.

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	Vadstena	
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.





(6)

KS-TEK.2024.124

Skärgårdsprogram för Kalmar och Östergötlands län

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 75

KS-TEK.2024.124

Skärgårdsprogram för Kalmar och Östergötlands län

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen lämnar yttrandet till Region Östergötland.

Sammanfattning

Regionerna Östergötland och Kalmar län har tillsammans tagit fram ett Skärgårdsprogram. Programmet är en revidering av tidigare "Gemensamt utvecklingsprogram för kust och skärgård".

Valdemarsviks kommun ser positivt på att revidera det tidigare utvecklingsprogrammet med nya målbilder och en uppdaterad kunskapsbild.

Målbilderna i skärgårdsprogrammet bedöms som ändamålsenliga för syftet och utvecklingsförslaget bedöms vara i linje med målsättningen. Utvecklingsförslagen tydliggör även att det finns redan existerande nätverk och stödsystem som går att nyttja, samt att utvecklingsarbeten redan sker i andra regionala styrdokument.

Programmet ger Valdemarsviks kommun viktig kunskap på nuläget för kust och skärgård som kan användas inom den kommunala planeringen. Det är även tydligt att programmet utgör ett regionalt styrmedel som stärker vissa viktiga noder och samband i kommunerna.

Valdemarsviks kommun stödjer utvecklingsförslaget om att möjliggöra för rörelse över länsgränserna, då det i nuläget saknas goda förbindelser ner mot Västervik/Kalmar.

Valdemarsviks undrar hur arbetet med Rumslig strategi påverkar Skärgårdsprogrammet. Det finns även en avsaknad om frågan av sjukvård i programmet som kan lyftas. Utvecklingspunkten om kollektivtrafik till sjöss kan utvecklas så det framkommer i Östergötlands regionala trafikförsörjningsprogram att skärgårdstrafiken kommer förbli på liknande nivå som nu.

Justerare

.....

.....



KSAU § 75

KS-TEK.2024.124

Regionerna Östergötland och Kalmar län har "Skärgårdsprogram för Östergötland och Kalmar" ute på remiss. Programmet ska revidera "Gemensamt utvecklingsprogram för kust och skärgård" och vara en fördjupning av Region Kalmar län och Region Östergötlands utvecklingsstrategier (RUS). Programmet tar sikte på 2040.

Programmet syftar att få en fördjupad bild och skapa samsyn kring kustens och skärgårdens förutsättningar och behov. Programmet är ett planeringsunderlag för regionerna vid bland annat fördelning av ekonomiska medel. Kommunerna kan använda programmet som ett kunskaps- och planeringsunderlag i den mån som de finner det relevant.

Den geografiska omfattningen är kust- och skärgårdsområdena från Norrköping till Mönsterås. Endast de frågor som regionerna och till viss del kommunerna har rådighet över berörs.

Programmet har konkretiserats till tre målpunkter:

- Förutsättningar för att bo, leva och bedriva verksamhet här året runt.
- Ändamålsenlig infrastruktur och transporter.
- Skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden utvecklas och tas tillvara i samverkan med lokala aktörer.

Till målpunkterna finns det identifierade utvecklingsförslag. Frågorna *Vad behövs?*, *Hur?* och *Vem?* ställs inför varje utvecklingsförslag så att det framgår vad som ska göras och av vem.

Ekonomiska konsekvenser

Det förväntas inte några konsekvenser.

Beslutet skickas till

Underlaget ska skickas via e-post till

skargard@regionostergotland.se märkt med diarienumret RÖ

2021/5976

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Plan- och bygglovskontoret

Johanna Knutsson

Planarkitekt

Tel: 0121-187 22

E-post: johanna.knutsson@soderkoping.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Remiss Skärgårdsprogram för Östergötland och Kalmar län

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen överlämnar yttrandet till Region Östergötland.

Sammanfattning

Regionerna Östergötland och Kalmar län har tillsammans tagit fram ett Skärgårdsprogram. Programmet är en revidering av tidigare "Gemensamt utvecklingsprogram för kust och skärgård".

Valdemarsviks kommun ser positivt på att revidera det tidigare utvecklingsprogrammet med nya målbilder och en uppdaterad kunskapsbild.

Målbilderna i skärgårdsprogrammet bedöms som ändamålsenliga för syftet och utvecklingsförslaget bedöms vara i linje med målsättningen. Utvecklingsförslagen tydliggör även att det finns redan existerande nätverk och stödsystem som går att nyttja, samt att utvecklingsarbeten redan sker i andra regionala styrdokument.

Programmet ger Valdemarsviks kommun viktig kunskap på nuläget för kust och skärgård som kan användas inom den kommunala planeringen. Det är även tydligt att programmet utgör ett regionalt styrmedel som stärker vissa viktiga noder och samband i kommunerna.

Valdemarsviks kommun stödjer utvecklingsförslaget om att möjliggöra för rörelse över länsgränserna, då det i nuläget saknas goda förbindelser ner mot Västervik/Kalmar.

Valdemarsviks undrar hur arbetet med Rumslig strategi påverkar Skärgårdsprogrammet. Det finns även en avsaknad om frågan av sjukvård i programmet som kan lyftas. Utvecklingspunkten om kollektivtrafik till sjöss kan utvecklas så det framkommer i Östergötlands regionala trafikförsörjningsprogram att skärgårdstrafiken kommer förbli på liknande nivå som nu.

Ärendebeskrivning

Regionerna Östergötland och Kalmar län har "Skärgårdsprogram för Östergötland och Kalmar" ute på remiss. Programmet ska revidera "Gemensamt utvecklingsprogram för kust och skärgård" och vara en

fördjupning av Region Kalmar län och Region Östergötlands utvecklingsstrategier (RUS). Programmet tar sikte på 2040.

Programmet syftar att få en fördjupad bild och skapa samsyn kring kustens och skärgårdens förutsättningar och behov. Programmet är ett planeringsunderlag för regionerna vid bland annat fördelning av ekonomiska medel. Kommunerna kan använda programmet som ett kunskaps- och planeringsunderlag i den mån som de finner det relevant.

Den geografiska omfattningen är kust- och skärgårdsområdena från Norrköping till Mönsterås. Endast de frågor som regionerna och till viss del kommunerna har rådighet över berörs.

Programmet har konkretiserats till tre målpunkter:

- Förutsättningar för att bo, leva och bedriva verksamhet här året runt.
- Ändamålsenlig infrastruktur och transporter.
- Skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden utvecklas och tas tillvara i samverkan med lokala aktörer.

Till målpunkterna finns det identifierade utvecklingsförslag. Frågorna *Vad behövs?*, *Hur?* och *Vem?* ställs inför varje utvecklingsförslag så att det framgår vad som ska göras och av vem.

Ekonomiska konsekvenser

Det förväntas inte några konsekvenser.

Beslutsunderlag

Remissvar Skärgårdsprogram för Östergötland och Kalmar län, Johanna Knutsson, planarkitekt, 2024-09-13

Missiv, Skärgårdsprogram för Östergötland och Kalmar län, Region Östergötland, 2024-06-14

Beslutet skickas till

Remissvar ska skickas Region Östergötland via e-post till skargard@regionostergotland.se märkt med diarienumret RÖ 2021/5976 Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Tjänsteställe/Handläggare

Plan- och byggkontoret
Johanna Knutsson
Planarkitekt
Tel: 0121-187 22
E-post: johanna.knutsson@soderkoping.se

Mottagare

Region Östergötland
skargard@regionostergotland.se
Dnr RÖ 2021/5976

Remissvar Skärgårdsprogram för Östergötland och Kalmar län

Kommunstyrelsen i Valdemarsviks kommun har beslutat i detta ärende 2024-xx-xx, §xx.

Kommentar

Valdemarsviks kommun anser att det är positivt att Region Östergötland och Region Kalmar län tillsammans tar fram ett nytt skärgårdsprogram för att hantera de mellanregionala och mellankommunala frågorna i kust och skärgården. Det är bra att regionen tydliggör att programmet hanterar främst regionala beröringspunkter.

Valdemarsviks kommun framför att det är viktigt att olika regionala styrdokument fungerar väl tillsammans för att skapa en tillförlitlighet i besluten.

Valdemarsviks kommun anser att det är positivt att Skärgårdsprogrammet utgår från Region Östergötlands och Region Kalmar läns utvecklingsstrategier (RUS) då det tydliggör regionens tidigare ställningstaganden.

Region Östergötland har dock ett annat pågående fördjupningsarbete "Rumslig strategi" och Valdemarsviks kommun undrar därmed hur, eller om, skärgårdsprogrammet kopplar an till det arbetet.

Koppling till Valdemarsviks kommuns styrdokument

I Valdemarsviks kommuns översiktsplan framgår det att Gryt/Fyrudden bör bli en skärgårdsnod. Kommunen styrker därför att Gryt/Fyrudden blir utpekad som en skärgårdsnod i Skärgårdsprogrammet. I Etableringsstrategin för Valdemarsviks kommun framkommer det att Fyrudden är i ett särskilt sårbart läge och är i behov av kommersiell service.

Valdemarsviks kommun har i etableringsstrategin dock uppmärksammat att även Skeppsgården/Kaggebo skulle kunna bli en nod.

Det är viktigt för Valdemarsviks kommun att Skärgårdsprogrammet inte blir ett hinder för näringsidkare att få bidrag genom att en plats inte är utpekad som en nod.

Mål och utvecklingsförslag i Skärgårdsprogrammet

De berörda målen (*1. Förutsättningar för att bo, leva och bedriva verksamhet här året runt. 2. Ändamålsenlig infrastruktur och transporter. 3. Skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden utvecklas och tas tillvara i samverkan med lokala aktörer.*) bedömer Valdemarsviks kommun som ändamålsenliga och täcker ett stort spann av värden som är viktiga för de boende och verksamma i skärgården.

Utvecklingsförslagen bedöms vara i linje med målsättningarna och är en bra blandning mellan hårda och mjuka verktyg.

Utvecklingsförslagen tydliggör även att det finns redan existerande nätverk och stödsystem som går att nyttja, samt att utvecklingsarbeten redan sker i andra regionala styrdokument. Skärgårdsprogrammet stärker därmed redan etablerade system.

Valdemarsviks kommun ser dock att utvecklingsförslaget om kollektivtrafiken till sjöss kan uppfattas som att utbudet ska öka. Enligt remissversionen av Östergötlands regionala trafikförsörjningsprogram framgår det att skärgårdstrafiken bedöms som begränsad och förblir på nuvarande omfattning. Valdemarsvik föreslår istället att skärgårdslinjerna ska skrivas ut som en rutt med särskilt vikt. Likt att Gryt/Fyrudden är utpekad som en prioriterad nod och att E22 samt länsväg 212 är utpekad som väg med särskilt vikt.

Valdemarsviks kommun stödjer utvecklingsförslaget om att möjliggöra för rörelse över länsgränserna, då det i nuläget saknas goda förbindelser ner mot Västervik/Kalmar.

Utvecklingsförslagen berör inte frågan om sjukvård som till stor del av en regional beröringspunkt. Valdemarsviks kommun undrar om skärgårdsprogrammets utvecklingsförslag bör lyfta in den frågan.

Övrigt

Som skärgårdskommun påverkas kommunens planering av förutsättningarna i skärgården. Planeringsunderlaget utgör värdefull information som berörda kommuner har svårt att utreda på egen hand. Valdemarsviks kommun ser det som särskilt intressant att regionen ajourhåller nulägesbilden.

Valdemarsviks kommun ser även att det är positivt med kapitlet uppföljning, som var en bristpunkt i det tidigare utvecklingsprogrammet.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Per Hollertz (M)
Kommunstyrelsens ordförande



(7)

KS-SA.2024.82

**Uppdrag - Utvärdering av 2024 års verksamhet för
turistinformation samt årets värdskap för gästhamn och
ställplatser i Valdemarsviks centrum**

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Justerare

.....

.....



(7)

KS-SA.2024.82

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 76

KS-SA.2024.82

Uppdrag - Utvärdering av 2024 års verksamhet för turistinformation samt årets värdskap för gästhamn och ställplatser i Valdemarsviks centrum

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Valdemarsviks kommun genomför en upphandling alternativt annonserar ut ett arrende för att låta en privat aktör ta över driften av gästhamnen och ställplatserna från och med säsongen 2025.

Sammanfattning

Den kommunala driften av Valdemarsviks gästhamn och ställplatser under 2024 har varit framgångsrik, men det finns en möjlighet att verksamheten kan utvecklas ytterligare under en privat aktörs ledning. Genom att överväga en återgång till privat drift kan kommunen frigöra resurser och samtidigt skapa förutsättningar för en mer dynamisk och lönsam verksamhet som kan bidra positivt till Valdemarsviks attraktionskraft som besöksmål.

Ärendebeskrivning

I mars 2024 övergick driften av Valdemarsviks centrala gästhamn och ställplatser från en extern aktör till att skötas av Valdemarsviks kommun. Denna förändring innebar att kommunens anställda tog över det dagliga ansvaret för verksamheten, vilket inkluderade tillsyn, bokningshantering samt städning av sanitetshuset. Syftet med denna utvärdering är att ge en samlad bild av driftens resultat hittills under året och att föreslå framtida åtgärder för verksamhetens utveckling.

Sammanfattning av verksamheten

Övergången till kommunal drift har överlag fungerat väl. Anställda på kommunen har besökt gästhamnen och ställplatserna två gånger dagligen för att säkerställa att allt fungerar som det ska. Bokningar och kundfrågor har hanterats via telefon och e-post, vilket har resulterat i en smidig process för både besökare och personal. Kommunens lokalvårdare har också haft ett löpande ansvar för att sanitetshuset hålls rent och i gott skick.

Justerare

.....

.....

KSAU § 76

KS-SA.2024.82

Tabell 1: Intäkter "Borg" tillika Valdemarsviks gästhamn- och ställplatser

Borg intäkter	2024	2023	2022	2021
Januari	-3 712,00	-5 686,00	-2 100,00	0,00
Februari	-10 308,00	-4 940,00	-560,00	-6 094,00
Mars	-17 672,00	-15 640,00	-6 420,00	-11 431,10
SUMMA KVARTAL 1	-31 692,00	-26 266,00	-9 080,00	-17 525,10
April	0,00	-49 876,50	-30 880,00	-38 160,20
Maj	-136 745,87	-85 432,00	-68 808,00	-71 985,00
Juni	-164 548,00	-210 040,00	-160 975,80	-124 584,00
SUMMA KVARTAL 2	-301 293,87	-345 348,50	-260 663,80	-234 729,20
Juli	-280 296,00	-230 513,00	-272 684,60	-302 190,00
Augusti	-93 497,99	-129 792,00	-172 133,50	-185 695,50
September	0,00	-76 308,00	-61 320,00	-78 952,00
SUMMA KVARTAL 3	-373 793,99	-436 613,00	-506 138,10	-566 837,50
Oktober	0,00	-30 084,00	-23 371,64	-35 048,00
November	0,00	-5 768,00	-5 040,00	-6 460,00
December	0,00	-140 408,82	-11 400,00	-1 540,00
SUMMA KVARTAL 4	0,00	-176 260,82	-39 811,64	-43 048,00
TOTALT HELA ÅRET	-706 779,86	-984 488,32	-815 693,54	-862 139,80

Tabell 2: Antalet gästnätter de senaste 4 åren

	2024	2023	2022	2021
Ställplatser				
Antal gästnätter	3167	4559	3055	3860
Kommentar	2024-01-01-2024-08-23. Notering: 8 st ställplatser var stängda pga renovering av kajen under mars-juni	helår	helår	2021-03-01-2021-12-31

Justerare

.....

.....



KSAU § 76

KS-SA.2024.82

Gästhamn				
Antal gästnätter	1054	1405	971	969
Kommentar	2024-01-01-2024-08-23 Notering: Gästhamnen var stängd under 14 dagar i juni pga renovering av kajen.	helår	helår	2021-03-01-2021-12-31

Analys och slutsatser

Den nuvarande kommunala driften har visat sig vara tillräcklig och funktionell. Personalen har lyckats hantera de dagliga uppgifterna på ett sätt som möter besökarnas behov och förväntningar. Dock kan det noteras att den kommunala hanteringen innebär en betydande resursförbrukning, både i form av tid och personal.

Trots att gästnätterna är på en god nivå, finns det en potentiell möjlighet att optimera och utveckla verksamheten ytterligare. Ett intressant alternativ för framtiden är att åter överväga att låta en privat aktör driva gästhamnen och ställplatserna. En sådan aktör skulle ta över både kostnader och intäkter, vilket skulle kunna skapa incitament för att utveckla och marknadsföra verksamheten på ett sätt som kan öka gästnätterna och förbättra serviceutbudet. Detta skulle också avlasta kommunen från

Förslag till beslut

Baserat på de goda resultat som den kommunala driften har uppnått, men också med hänsyn till de potentiella fördelarna med en privat aktör, föreslår förvaltningen följande:

- Upphandling av drift:** Att Valdemarsviks kommun genomför en upphandling alternativt annonserar ut ett arrende för att låta en privat aktör ta över driften av gästhamnen och ställplatserna från och med säsongen 2025. Den privata aktören skulle då ansvara för samtliga kostnader och intäkter, vilket kan ge incitament för utveckling, innovation och ökad lönsamhet.
- Utvecklingskrav i avtalet:** Vid en eventuell upphandling bör avtalet inkludera krav på utveckling av verksamheten, med särskilt fokus på marknadsföring, serviceutbud och miljöhänsyn, för att säkerställa att gästhamnen och ställplatserna inte bara bibehåller, utan även förbättrar, sin attraktionskraft.

Justerare

.....

.....



KSAU § 76

KS-SA.2024.82

3. **Kontinuerlig uppföljning:** Oavsett driftform bör kommunen fortsatt följa upp verksamheten genom regelbundna besök och kundundersökningar för att säkerställa att kvaliteten bibehålls och att besökarnas behov tillgodoses.

Ekonomiska konsekvenser

Vid en eventuell upphandling eller ett arrende skulle den privata aktören ansvara för samtliga driftskostnader och intäkter, vilket innebär att Valdemarsviks kommun frigör resurser och samtidigt skapar förutsättningar för en mer lönsam och attraktiv verksamhet.

Beslutet skickas till
Näringslivsutvecklaren
Samhällsbyggnadschefen
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommunledningskontoret
Sarah Åkerblom
Näringslivsutvecklare
Tel: 012319155
E-post: sarah.akerblom@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Drift av Valdemarsviks gästhamn och ställplatser - utvärdering 2024

Förslag till beslut i Kommunstyrelsen

Förvaltningen föreslår att Valdemarsviks kommun genomför en upphandling alternativt annonserar ut ett arrende för att låta en privat aktör ta över driften av gästhamnen och ställplatserna från och med säsongen 2025.

Sammanfattning

Den kommunala driften av Valdemarsviks gästhamn och ställplatser under 2024 har varit framgångsrik, men det finns en möjlighet att verksamheten kan utvecklas ytterligare under en privat aktörs ledning. Genom att överväga en återgång till privat drift kan kommunen frigöra resurser och samtidigt skapa förutsättningar för en mer dynamisk och lönsam verksamhet som kan bidra positivt till Valdemarsviks attraktionskraft som besöksmål.

Ärendebeskrivning

I mars 2024 övergick driften av Valdemarsviks centrala gästhamn och ställplatser från en extern aktör till att skötas av Valdemarsviks kommun. Denna förändring innebar att kommunens anställda tog över det dagliga ansvaret för verksamheten, vilket inkluderade tillsyn, bokningshantering samt städning av sanitetshuset. Syftet med denna utvärdering är att ge en samlad bild av driftens resultat hittills under året och att föreslå framtida åtgärder för verksamhetens utveckling.

Sammanfattning av verksamheten

Övergången till kommunal drift har överlag fungerat väl. Anställda på kommunen har besökt gästhamnen och ställplatserna två gånger dagligen för att säkerställa att allt fungerar som det ska. Bokningar och kundfrågor har hanterats via telefon och e-post, vilket har resulterat i en smidig process för både besökare och personal. Kommunens lokalvårdare har också haft ett löpande ansvar för att sanitetshuset hålls rent och i gott skick.

Gästnätterna under 2024 har varit på en nivå jämförbar med tidigare år, även om 2023 hade ett högre antal gästnätter. De flesta besökare har varit nöjda med sin vistelse, vilket reflekteras i de övervägande positiva recensionerna.

Tabell 1: Intäkter "Borg" tillika Valdemarsviks gästhamn- och ställplatser

Borg intäkter	2024	2023	2022	2021
Januari	-3 712,00	-5 686,00	-2 100,00	0,00
Februari	-10 308,00	-4 940,00	-560,00	-6 094,00
Mars	-17 672,00	-15 640,00	-6 420,00	-11 431,10
SUMMA KVARTAL 1	-31 692,00	-26 266,00	-9 080,00	-17 525,10
April	0,00	-49 876,50	-30 880,00	-38 160,20
Maj	-136 745,87	-85 432,00	-68 808,00	-71 985,00
Juni	-164 548,00	-210 040,00	-160 975,80	-124 584,00
SUMMA KVARTAL 2	-301 293,87	-345 348,50	-260 663,80	-234 729,20
Juli	-280 296,00	-230 513,00	-272 684,60	-302 190,00
Augusti	-93 497,99	-129 792,00	-172 133,50	-185 695,50
September	0,00	-76 308,00	-61 320,00	-78 952,00
SUMMA KVARTAL 3	-373 793,99	-436 613,00	-506 138,10	-566 837,50
Oktober	0,00	-30 084,00	-23 371,64	-35 048,00
November	0,00	-5 768,00	-5 040,00	-6 460,00
December	0,00	-140 408,82	-11 400,00	-1 540,00
SUMMA KVARTAL 4	0,00	-176 260,82	-39 811,64	-43 048,00
TOTALT HELA ÅRET	-706 779,86	-984 488,32	-815 693,54	-862 139,80

Tabell 2: Antalet gästnätter de senaste 4 åren

	2024	2023	2022	2021
Ställplatser				
Antal gästnätter	3167	4559	3055	3860
Kommentar	2024-01-01-2024-08-23. Notering: 8 st ställplatser var stängda pga renovering av kajen under mars-juni	helår	helår	2021-03-01-2021-12-31
Gästhamn				
Antal gästnätter	1054	1405	971	969
Kommentar	2024-01-01-2024-08-23 Notering: Gästhamnen var stängd under 14 dagar i juni pga renovering av kajen.	helår	helår	2021-03-01-2021-12-31

Analys och slutsatser

Den nuvarande kommunala driften har visat sig vara tillräcklig och funktionell. Personalen har lyckats hantera de dagliga uppgifterna på ett sätt som möter besökarnas behov och förväntningar. Dock kan det noteras att den kommunala hanteringen innebär en betydande resursförbrukning, både i form av tid och personal.

Trots att gästnätterna är på en god nivå, finns det en potentiell möjlighet att optimera och utveckla verksamheten ytterligare.

Ett intressant alternativ för framtiden är att åter överväga att låta en privat aktör driva gästhamnen och ställplatserna. En sådan aktör skulle ta över både kostnader och intäkter, vilket skulle kunna skapa incitament för att utveckla och marknadsföra verksamheten på ett sätt som kan öka gästnätterna och förbättra serviceutbudet. Detta skulle också avlasta kommunen från

Förslag till beslut

Baserat på de goda resultat som den kommunala driften har uppnått, men också med hänsyn till de potentiella fördelarna med en privat aktör, föreslår förvaltningen följande:

1. **Upphandling av drift:** Att Valdemarsviks kommun genomför en upphandling alternativt annonserar ut ett arrende för att låta en privat aktör ta över driften av gästhamnen och ställplatserna från och med säsongen 2025. Den privata aktören skulle då ansvara för samtliga kostnader och intäkter, vilket kan ge incitament för utveckling, innovation och ökad lönsamhet.
2. **Utvecklingskrav i avtalet:** Vid en eventuell upphandling bör avtalet inkludera krav på utveckling av verksamheten, med särskilt fokus på marknadsföring, serviceutbud och miljöhänsyn, för att säkerställa att gästhamnen och ställplatserna inte bara bibehåller, utan även förbättrar, sin attraktionskraft.
3. **Kontinuerlig uppföljning:** Oavsett driftform bör kommunen fortsatt följa upp verksamheten genom regelbundna besök och kundundersökningar för att säkerställa att kvaliteten bibehålls och att besökarnas behov tillgodoses.

Ekonomiska konsekvenser

Vid en eventuell upphandling eller ett arrende skulle den privata aktören ansvara för samtliga driftskostnader och intäkter, vilket innebär att Valdemarsviks kommun frigör resurser och samtidigt skapar förutsättningar för en mer lönsam och attraktiv verksamhet.

Beslutet skickas till

Näringslivsutvecklaren
Samhällsbyggnadschefen
Akten



VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Sarah Åkerblom
Näringslivsutvecklare



KSAU § 68

KS-SA.2024.82

Uppdrag - Utvärdering av 2024 års verksamhet för turistinformation, årets värdskap för gästhamn och ställplatser

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Förvaltningen får i uppdrag att utvärdera 2024 års verksamhet för turistinformation samt årets värdskap för gästhamn och ställplatser i Valdemarsviks centrum.
2. Ta fram förslag för organisering av verksamheterna för år 2025.
3. Återrapportering på arbetsutskottets sammanträde 9 oktober.

Ärendebeskrivning

Under dagens sammanträde gav kommunstyrelsens arbetsutskott ett uppdrag till förvaltningen. Återrapportering sker på arbetsutskottets sammanträde i oktober.

Beslutsunderlag

KSAU sammanträde 2024-08-14

Beslutet skickas till
Kommundirektör
Näringslivsutvecklare
Akten

Justerare

.....

.....



(8)

KS-SA.2024.3

Ekonomisk uppföljning 2024

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



(9)

KS-SA.2024.86 042

Delårsrapport per 31/7 2024

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 72

KS-SA.2024.86 042

Delårsrapport per 31/7 2024

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Delårsrapport per den 31/7 2024 godkänns.

Ärendebeskrivning

Delårsrapporten 2024 innehåller en uppföljning av inriktningsmål och uppdrag enligt den plan som fastställdes i kommunstyrelsens verksamhetsplan. Den innehåller även en kort verksamhetsberättelse, ett delårsbokslut samt en prognos för helåret.

Resultatet per den 31/7 uppgår till -16,2 mnkr (5,2 mnkr). Under perioden har nyupplåning skett med 20,0 mnkr. De långfristiga skulderna uppgår därmed till 323,3 mnkr (260,9 mnkr)

Uppföljningen av de finansiella målen för god ekonomisk hushållning visar att kommunen inte uppfyller målen ur ett finansiellt perspektiv vare sig i delårsbokslutet eller prognosen. Delårsbokslutet visar på ett resultat om -16,2 mnkr medan prognosen pekar mot -18,7 mnkr. Det budgeterade resultatet uppgick till -10,9 mnkr.

Det svaga resultatet i kombination med de demografiska förändringar kommunen står inför fordrar omfattande åtgärder i den kommunala verksamheten.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommunledningskontoret
Sven Stengard
Ekonomichef
Tel: 0123-191 24
E-post: sven.stengard@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Delårsrapport per 31/7 2024

Förslag till beslut i Kommunfullmäktige

Delårsrapport per den 31/7 2024 godkänns

Ärendebeskrivning

Delårsrapporten 2024 innehåller en uppföljning av inriktningsmål och uppdrag enligt den plan som fastställdes i kommunstyrelsens verksamhetsplan. Den innehåller även en kort verksamhetsberättelse, ett delårsbokslut samt en prognos för helåret.

Resultatet per den 31/7 uppgår till -16,2 mnkr (5,2 mnkr). Under perioden har nyupplåning skett med 20,0 mnkr. De långfristiga skulderna uppgår därmed till 323,3 mnkr (260,9 mnkr)

Uppföljningen av de finansiella målen för god ekonomisk hushållning visar att kommunen inte uppfyller målen ur ett finansiellt perspektiv vare sig i delårsbokslutet eller prognosen. Delårsbokslutet visar på ett resultat om -16,2 mnkr medan prognosen pekar mot -18,7 mnkr. Det budgeterade resultatet uppgick till -10,9 mnkr.

Det svaga resultatet i kombination med de demografiska förändringar kommunen står inför fordrar omfattande åtgärder i den kommunala verksamheten.

Beslutsunderlag

Delårsrapport 2024

Beslutet skickas till

Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Sven Stengard
Ekonomichef



Valdemarsviks kommun

Delårsrapport 2024



Version 2.0 KS

Delårsrapport per 31/7 2024

Året inleddes med ett starkt förändringstryck kopplat till ett svårt ekonomiskt utgångsläge. Sparkraven var omfattande och uppgick till 21,5 mnkr i kommunfullmäktiges budget. Trots detta var budgeten underbudgeterad med 10,9 mnkr. När kommunstyrelsen tog beslut om sin verksamhetsplan 2024 kunde 17,6 mnkr av sparkravet fördelas. Kvar är 3,9 mnkr som vid delårsboks slutets upprättande inte fördelats ut i verksamheten. Arbetet med besparingar och verksamhetsanpassningar har varit dominerande under årets första sju månader.

De finansiella målen för god ekonomisk hushållning uppnås inte under året. Men när det kommer till de verksamhetsmässiga målen görs den samlade bedömningen att måluppfyllelsen är god och kommunen lever upp till sina mål.

Det är tidigt i processen men med det pågående besparingsarbetet och organisationsförändringarna tillsammans med de övriga budgetförutsättningarna för 2025 görs den bedömningen att förutsättningarna är relativt goda att lägga en realistisk budget med ett resultat som överstiger 0.

Förvaltningsberättelse

Händelser av väsentlig betydelse

Övergripande besparings- och effektiviseringsarbete

Besparingsarbetet under de första sju månaderna har innefattat personalminskningar, inköpsstopp, övertidsstopp, arbete med bemanning och schemaläggning. Totalt har kommunen minskat antalet anställda med 23 personer från januari till juli. Genom den omorganisation som gjorts har även besparingar skett.

Åtgärdsplaner har arbetats fram och redovisats till kommunstyrelsen. Organisationen har även infört nya arbetssätt och roller allt i syfte att effektivisera verksamheten i dess helhet.

Samverkan mellan verksamheterna som till exempel skola och socialtjänst har utvecklats under perioden vilket på sikt ger bättre kvalitet och resurseffektivitet.

Sektor Barn, Utbildning, Arbetsmarknad och Kultur

Fortsatt arbete kring sektorns verksamhetsanpassningar, personella och strukturella, utifrån genomlysningar och kommunens ekonomi.

Arbetet kring ny skolorganisation som möter barn- och elevunderlag fortgår och politiskt beslut väntas under senhösten. För kultur- och biblioteksverksamhet ska avgifter för kulturskolan kompletteras och politiskt beslut ska till kring biblioteksfilial i Gusum. Ny organisation för Arena arbetsmarknad innebär att arbetsmarknadsenheten planeras att flyttas till Stöd och omsorg. För vuxenutbildning inklusive anpassad vuxenutbildning, uppföljning gymnasiet, ansvar KAA, integration och simhall är organisation inte klar. Integrationshandläggare går över till administration BUAK och tjänsten avvecklas efter pensionsavgång sommaren 25.

Personalförändringar inom administration medför behov av förändrat arbetssätt och behov av rekrytering centralt. Ny utbildningschef börjar sin anställning 1 september. Hon ska ha möjlighet att forma sin organisation centralt. Det innebär bl a innehåll i en tjänst på 100% som ska rekryteras under hösten. För att säkerställa behov kommer samverkan med andra kommuner t ex

Söderköpings kommun ses över. Under hösten förstärks sektorn centralt med IT-pedagog 20%, skolintendent 10% och chefstöd.

Rektor för förskola och rektor för RO3 är rekryterade. Ett samarbete med Stöd och omsorg att se över hur antalet externt placerade barn och ungdomar kan minskas är igång. En särskild undervisningsgrupp kommer att startas upp under tidig höst.

Efter organisationsförändring kommer Verksamhet *Utbildning* innehålla förskola, grundskola, fritid/friluftsliv, kultur/bibliotek, kommunalt aktivitetsansvar, gymnasie- och vuxenutbildningsfrågor samt integration.

Huvudmannens kvalitetsrapport som bygger på framtagna *Utvecklingsplan för högre målpåfyllelse* är färdigställd.

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Personalenheten

Personalenhetens fokus har under perioden främst varit att stödja verksamheterna i arbetet med rekryteringar, medarbetarskap och arbetsmiljörelaterade frågor samt löneöversyn. Enheten arbetar i samverkan med arbetstagarorganisationerna med att uppdatera rutiner och riktlinjer för det systematiska arbetsmiljöarbetet. Tillsammans med arbetstagarorganisationerna har personalenheten även genomfört grundläggande arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud.

Bemanningsenheten

Bemanningsenheten har haft tillfälligt utökad resurs på grund av det ansträngda bemanningsläget med den svårighet som det är att finna vikarier till verksamheterna. Behovet är också större för att fylla sommarbemanningen. Bemanningsenheten har per månad i genomsnitt haft ca 2130 (1810) beställningar där det behövs vikarier för att fylla bemanningsbehovet. Det är en ökning med ca 300 beställningar per månad i jämförelse med föregående år. I jämförelse med samma period 2022 motsvarar det en ökning med ca 500 beställningar per månad.

Ekonomi

Ett stort fokus har legat på utvecklingen av kommunens ekonomistyrning. I samverkan med PWC pågår utvecklingen. Riktlinjer för anpassning till justeringarna i kommunallagen har tagits fram. I augusti kommer en nyrekryterad ekonom att tillträda sin tjänst vilket innebär att avdelningen har full bemanning igen.

Kansli

EU-val har genomförts.

Kanslichef och kanslisamordnare på plats.

Kost

Öppning av köket Kyrkvägen 4, tills vidare fungerar det som mottagningskök p g a tillgänglig personal för mottagningskök och för att spara in på en kock tills vidare. Har fungerat mycket bra. Ganska stora utgifter till köket som ej var budgeterade har tillkommit, uppskattningsvis 100 tkr. Personal som gått i pension (1 st) samt sjuk - långtid har ej ersatts vilket minskade personalkostnader i början av året men ökade pensionskostnader och skatter samt sjuklöner har gett motsatt effekt, det trots minimalt extrapersonal trots väldigt hög frånvaro på grund av vård av barn och sjukdom.

Förändring i avtal med förpackningsmaterial, vilket skulle ge lägre kostnader var planerat till april, men kan inte implementeras förrän november p g a låsta avtal..

Studiebesök hos livsmedelsleverantör Martin & Servera mars.

Påbörjad upphandling service och reparationer storkök mars.

Intäkt på ca 40 tkr försvinner då Nyströmska skolan upphör sin verksamhet i Valdemarsvik.

Lokalvård

Fortsatt hög frånvaro, Hela våren och försommaren präglad av VAB och sjuka.

Fortsatt stopp för vikarier, arbetsledare tar många luckor. Under sommaren dock en timanställd som städade toaletterna på helgerna.

Positiv, om än något långsam utveckling på besparingar. Under perioden jan-juli 308 tkr lägre personalkostnader än budgeterar. (191 bättre än 2023 samma period)

Övriga kostnader 92 tkr lägre än budgeterat, (103,7 tkr lägre än 2023, delvis beroende på flytt av mattavtalet till BUA)

Samhällsbyggnad

Försäljning av industrifastighet i Ringarum är genomförd.

Arbete pågår med att identifiera fler fastigheter för vilka försäljningsuppdrag kan föreslås.

VA

Rekrytering av VA-chef pågår.

Arbete pågår med att ta fram ny VA-taxa, som föreslås gälla från 1 januari 2025.

Renhållning

Rekrytering av renhållningschef pågår.

Arbete pågår med att ta fram ny renhållningstaxa, som föreslås gälla från 1 januari 2025.

Sektor Stöd och Omsorg

Bemanning, planering och schemaläggning

Sektor stöd och omsorg har under 2024 behövt fokusera på bemanning, planering och schemaläggning. Beslut om att decentralisera funktioner så som schemaläggare och planerare i hemtjänst har gjort att nya arbetssätt har behövts skapas och implementeras. Med den skärpta tillämpningen av arbetstidslagen i slutet av 2023 krävdes nya beslut av schemaläggning vilket utvärderades under 2024 och behöver utifrån det ses över. Sammantaget kan tydligt påvisas att dessa faktorer har bidragit till ökade kostnader för personal. För att skapa en hållbar och resiliant struktur har en verksamhetsutvecklare anställts för att dedikerat arbeta med området under resterande del av 2024 och 2025. Det förväntas stabilisera ekonomin och även skapa tydlighet och likvärdighet kring bemanning, planering och schemaläggning över enhetsgränserna i sektorn.

Hemmaplanslösningar och särskild undervisningsgrupp

Valdemarsvik har i jämförelse med andra kommuner höga kostnader för individ och familjeomsorg. Det beror på många dyra placeringar av framförallt barn och unga. Flera av dessa placeringar har med satsningar i den egna verksamheten kunnat hanteras på hemmaplan istället. Bland annat har en familj kunnat utredas i en av Socialtjänstens lägenheter med egen anställd personal istället för att placera i externt boende. Detta har inte bara varit ekonomiskt fördelaktigt utan även gynnsamt för familjen. Ytterligare satsning som startas upp under hösten är en särskild undervisningsgrupp där sektorn samverkat med sektor utbildning för att skapa ett upplägg med undervisning och stöd i Valdemarsvik för ungdomar som tidigare varit externt placerade.

Kyrkvägen

Under februari öppnades det nyrenoverade särskilda boendet Kyrkvägen i Ringarum. Utmaningar har hanterats under våren med fastigheten samtidigt som en helt ny personalgrupp behövde sättas samman och 30 nya brukare skulle tas emot. Inför hösten har mycket fallit på plats och tid kan läggas på att justera och sätta arbetssätt och rutiner.

KHOSS (Kommunala hälso- och sjukvården och socialtjänstens beredskap)

Under året behöver sektorn lägga tid på att planera för beredskap för den kommunala hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Statsbidrag har sökts och beviljats för att lägga tid på att förbereda arbetet och kunskapshöja inom området.

Digitalisering

För att nyttja tekniken och leva efter visionen: "digitalt först - fysiskt där det behövs" är sektorn i full

gång med att implementera läkemedelsrobotar och Lifecare mobilomsorg. Läkemedelsrobotarna förväntas spara personalresurser genom att ersätta fysiska besök men även ge möjlighet att planera mer effektivt. Under hösten driftsätts de första robotarna i Gryt och kommer sedan succesivt införas på samtliga hemtjänstenheter. Lifecare mobil omsorg är en applikation som möjliggör för medarbetarna att ta till sig brukarplaneringen digitalt men även närvaromarkera sina besök så verklig utförd tid kan följas hos brukare. Det möjliggör att statistik för utförda timmar kan följas och resurssättas. Det skapar även förutsättningar för att debitera enligt en timtaxemodell. För att sjsätta applikationen fullt ut krävs en tvåfaktorsinloggning som kompletterar mobilt bankID vilket nu ska vara på plats. Senast till årsskiftet kommer applikationen vara driftsatt i samtliga hemtjänstgrupper.

Utvärdering av kommunens ekonomiska ställning

Kommunens ekonomiska ställning har försvagats under perioden. Soliditeten har sjunkit med 2,7%-enheter. Detta till absolut största delen beroende på det svaga resultatet. Både delårsresultat och resultatprognos är negativa -16,2 mnkr respektive -18,7 mnkr. Balanskravsutredningen ger vid handen att kommunens resultatprognos är svagare än det samlade upparbetade kapitalet i resultatutjämningsreserven.

Förväntad utveckling avseende ekonomi och verksamhet utifrån fullmäktiges mål

När det kommer till de finansiella målen om god ekonomisk hushållning kommer kommunen inte att uppnå dessa innevarande år. Resultatet är för svagt. De verksamhetsmässiga målen tyder på en god måluppfyllelse. Med det pågående besparingsarbetet och den förbättrade konjunkturen finns goda förutsättningar för kommunen att återigen leverera plusresultat 2025 och framåt. Bland annat finns förslag på justerade taxor inom den avgiftsfinansierade verksamheten och ett förslag till förändrad skolorganisation kommer att behandlas under hösten.

Försäljningen av ishallen är ännu inte genomförd. När den genomförs kommer kommunens resultat att belastas med ytterligare -3,4 mnkr i realisationsförlust. Detta är inte medräknat i prognosen.

Stöd och omsorg

Den demografiska framskrivningen både nationellt och lokalt visar på en ökande äldre befolkning fram till 2033 och därmed även ett ökande behov av vård och omsorg. SCB:s befolkningsframskrivning visar också att antalet personer i arbetsför ålder minskar kraftigt de kommande åren. Sett till den befolkningsutvecklingen kommer arbetskraften alltså inte att räcka till, om vi fortsätter jobba på samma sätt som idag. Verksamhetsområdet stöd och omsorg kommer därför behöva arbeta aktivt för att ta fram åtgärder som klarar kompetensutmaningen. Det kan handla om att bättre ta tillvara på befintliga medarbetares kompetens, och att satsa på det förebyggande arbetsmiljöarbetet så att fler kan och vill arbeta heltid och längre upp i åldrarna men även ställa om arbetssätt och nyttja tekniska lösningar där det är möjligt.

Lokalt behöver stöd och omsorg se över hur man organiserar sig, både organisatoriskt men även fysiskt. Att bygga en organisation som orkar att driva förändringen är nödvändigt samtidigt som man behöver se över hur det mest effektivt går att lokalisera och samverka mellan de olika enheterna.

Nya krav kommer även ställas utifrån att den nya Socialtjänstlagen träder i kraft. Ett helt nytt grepp kring socialtjänstens förebyggande arbete kommer behövas men även utveckla och förflytta beslutsfattande och verkställighet.

Fortsatt är det stort fokus även på beredskapsplanering och krigsplacering även framåt. Verksamhetsområdet behöver kompetenshöjas inom området men även skapa en robusthet för att

klara eventuell påverkan.

Service och administration

Förändrade arbetssätt med en modern ledning och styrning samt ökad digitalisering leder till en ständig och snabb utveckling av organisationen. I september sätts en ny organisation med målet att leva upp till tidens krav och förväntningar både interna inom organisationen men även externa. Ansvar och roller blir tydligare. Målet är även att frigöra mer värdeskapande tid, automatisera och utveckla processer.

Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur

Arbetet kring ny skolorganisation som möter barn- och elevunderlagfortgår och politiskt beslut väntas under senhösten. Utifrån ekonomiska förutsättningar och krav på budget i balans är det av stor vikt att politiskt beslut fattas så att antal enheter anpassas till barn- och elevunderlag. Den stora vinsten är dock att det skapas större klasser utifrån åldershomogent elevunderlag, samordningsvinster när det gäller kompetens och behörigheter för ökad kvalitet i undervisningen och därmed bättre förutsättningar för högre måluppfyllelse.

Ny organisation för Arena arbetsmarknad innebär att arbetsmarknadsenheten planeras att flyttas till Stöd och omsorg. För vuxenutbildning inklusive anpassad vuxenutbildning, uppföljning gymnasiet, ansvar KAA, integration och simhall är organisation inte klar. Integrationshandläggare går över till administration BUAK och tjänsten avvecklas efter pensionsavgång sommaren 25.

Personalförändringar inom administration medför behov av förändrat arbetssätt och behov av rekrytering centralt. Ny utbildningschef börjar sin anställning 1 september. Hon ska ha möjlighet att forma sin organisation centralt. Det innebär bl a innehåll i en tjänst på 100% som ska rekryteras under hösten. För att säkerställa behov kommer samverkan med andra kommuner ses över. Under hösten förstärks sektorn centralt med IT-pedagog 20%, skolintendent 10% och chefstöd.

Efter organisationsförändring kommer verksamhet *Utbildning* innehålla förskola, grundskola, fritid/friluftsliv, kultur/bibliotek, kommunalt aktivitetsansvar, gymnasie- och vuxenutbildningsfrågor samt integration.

Samhällsbyggnad

Samhällsbyggnad står inför stora framtida investeringar inom speciellt VA, pga stort förnyelse- och underhållsbehov.

Renhållningen måste inom de närmsta åren förändra den fastighetsnära insamlingen.

De ökade kostnader som omvärldsläget innebär, medför att samhällsbyggnad behöver se över sina taxor.

Helårsprognos och redovisning jämfört med budget

Budgetavstämning/Driftredovisning

Sektor	Budget 2024	Redovisat 31/7	Prognos	Avvikelse prognos
Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur	195,2	110,0	193,9	+1,3
Stöd och omsorg	279,6	175,3	282,3	-2,7

Sektor	Budget 2024	Redovisat 31/7	Prognos	Avvikelse prognos
Service och administration	52,5	29,4	52,8	-0,3
Samhällsbyggnad	34,0	25,9	44,5	-10,5
Räddningstjänsten	7,5	4,5	7,5	0,0
Politisk organisation	5,5	3,5	5,5	0,0
Summa verksamheterna	574,3	348,6	586,5	-12,2
Finansiering	-559,5	-332,4	-567,8	8,3
Ej fördelade besparingar	3,9			-3,9
Årets resultat	-10,9	-16,2	-18,7	-7,8

Prognosavvikelserna är relativt små bortsett från samhällsbyggnad där över halva underskottet är kopplat till den avgiftsfinansierade verksamheten.

Övriga nämnder (komplettering till politisk organisation)

Nämnd, mnkr	Budget	Delårsresultat	Prognos	Avvikelse
Miljö- och byggnämnden	0,3	0,2	0,3	0,0
Sociala myndighetsnämnden	0,2	0,1	0,2	0,0
Överförmyndaren	1,4	0,6	1,4	0,0
Revisionen	0,8	0,5	0,8	0,0

Kommunfullmäktiges budgetbeslut är på nämndnivå. Utöver kommunstyrelsens och räddningstjänstens anslag budgeteras anslag till ovanstående nämnder.

Jämförelse med delår 2023

Mnkr, netto	Utfall 31/7 2023	Utfall 31/7 2024	Skillnad
Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur	105,7	110,0	-4,4
Stöd och omsorg	151,4	175,3	-23,9
Service och administration	28,7	29,4	-0,7
Samhällsbyggnad	22,8	25,8	-3,0
Räddningstjänst	4,4	4,5	-0,1
Politisk verksamhet	3,9	3,5	0,4
Summa	316,8	349,5	-31,7
Finansiering	-321,9	-332,3	8,3
Årets resultat	5,1	-16,2	-21,4

Delårsresultatet 2024 är betydligt sämre än resultatet för 2023. Detta beror dels på en svagare budget och dels på högre pensionskostnader men även på att intäkterna för de återbetalningspliktiga statsbidragen inte resultatförts utan återfinns på balansräkningen som en skuld till staten tills de används. Därtill har underskotten i den taxefinansierade verksamheten ökat. Detta sistnämnda underskott åtgärdas via förslag till justerad taxor.

Ekonomi per sektor

Nettokostnader, Mnkr	Utfall 31/7 - 23	Budget 2024	Utfall 31/7- 24	Prognos helår	Avvikelse helår
Service och administration	28,7	52,5	29,4	52,8	-0,3
Barn, Utbildning	105,6	195,2	110,0	193,9	+1,3
Stöd och omsorg	151,4	279,6	175,3	282,3	-2,7
Samhällsbyggnad	22,8	34,0	25,9	44,5	-10,5
Politisk verksamhet	3,9	5,5	3,5	5,5	0,0
Räddningstjänsten	4,4	7,5	4,5	7,5	0,0
Finansförvaltningen	-321,9	-559,5	-332,4	-567,8	+8,3
Ej fördelad besparing		-3,9	0	0	-3,9
Summa	5,1	-10,9	-16,2	-18,7	-7,8

Service och administration

Delårsresultatet följer budget. En minder avvikelse om -0,3 mnkr beräknas i prognosen. Huvudorsaken är en ej budgeterad lön som påfördes sektorn mellan februari och augusti månad. Därtill finns ett underskott på skolskjutsar och färdtjänst.

Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur

- Ökade kostnader för kost och lokaler påverkar budgetutfall.
- Minskade statsbidrag för grundskola.

Förskola och skola: Barn- och elevunderlag kontra antalet enheter medför svårigheter att täcka för verksamhetens behov av grundbemanning och säkerställa stödbelopp till barn och elever i behov stöd d v s till verksamhet. För förskola och skola har budgetarbetet fokuserat på att täcka grundbemanning. Avsatt budget för tilläggsbelopp täckte inte behov utifrån inkomna ansökningar varför belopp till grundbemanning ökades och i stället för tilläggsbelopp infördes en stödpeng som grundas på antalet barn och elever per enhet. Fördelning av stödbelopp ska utvärderas. Organisationen med flera årskurser i ett klassrum med en lärare gick inte att genomföra p g a nytillkomna elever och ytterligare en lärare behövde anställas. Inom förskolan är grundbemanningen uppbyggd på 6,5 barn/medarbetare, vilket i praktiken innebär att någon förskola ligger lite för högt, men de andra förskolorna ligger under. Restriktivitet vad gäller vikarier råder. Två förskollärare har slutat, tjänsterna är inte tillsatta. För grundskolan har statsbidrag minskat.

Gymnasieskola: Exakt kostnad för gymnasieskolan vet- vi inte förrän efter den 15 september utifrån elevernas slutgiltiga val. Antalet elever är ungefär som under förra läsåret. Kostnader för olika program skiljer sig mycket. Nyströmska skolan kommer inte att ha intag på programmen NA, SA och EK till hösten. Det beräknas ge ökade kostnader på cirka 200 tkr/helår.

Hemmalösningar: Under ht 24 beräknas kostnad om cirka 35 tkr för sektorn. Resterande kostnader läggs på Stöd och Omsorg under hösten. För fortsatt verksamhet måste budget finnas.

Övriga verksamheter kommer prognostiserat ha en budget i balans/på plus. Omställningar för Arena verksamhet med övertalighet påverkar budget positivt med beaktande att del av verksamheten är bidragsfinansierad utifrån Samordningsförbundet Östra, Skolverk och Länsstyrelsen. Övertalighet av biblioteksassistent på bibliotek ska verkställas. Pensionsavgångar, uppsägning och intern förflyttning inom stab centralt ersätts inte.

Grundskolan prognostiserar ett underskott på ca -3,1 mnr som möts av överskott inom andra verksamheter.

Stöd och omsorg

HSL har ett underskott på ca 0,4 mnr (maj-24: +0,7 mnr). Avvikelsen kan härledas till att statsbidraget för VFU (verksamhetsplatsförlagd utbildning) 2024 inte beviljas som beräknat.

ÄO – SÄBO har ett underskott på 2,1 mnr (maj-24: -3,8 mnr). Underskottet kan framför allt härledas till Vammarhöjden. Ett arbete har gjorts på Vammarhöjden där bemanningen har justerats för att komma ner i budgeterad nivå men även samplanera mellan SÄBO-enheterna för att använda resurserna optimalt. Processen för inflyttning till särskilt boende har effektiviserats vilket motverkar en överbeläggning på korttidsavdelningen och som där då ger lägre kostnader för personal för resten av året.

Hemtjänsten har ett litet överskott på 0,3 mnr (maj-24: -2,4 mnr). Prognosen bygger på att den efterfrågade volymen är ungefär densamma till hösten och vintern men det är svårt att bedöma. Cheflönerna är flyttade till centralt vilket påverkat prognosen positivt.

Stöd vid funktionsnedsättning var i maj i balans (-0,1 mnr) men har nu ett underskott på 4,5 mnr. Det beror på att ett ärende enligt LSS 9:8 första halvåret haft en extern placering. Sedan 1 juli driver stöd och omsorg boendet i egen regi. Ett överskott om 4,9 mkr finns i stället på budgetposten för externa placering centralt.

IFO:s underskott på 3,6 mnr är en något förbättrad prognos (maj-24: -4,3 mnr). Underskottet kan härledas till fler placeringar än budgeterat.

På centralt/gemensamt finns ett överskott på 4,4 mnr (maj-24: +3,2 mnr) beror på att ett kostnadsdrivande ärende som haft en extern placering i stället drivs i egen regi sedan 1 juli. Kostnaden återkommer i prognos för stöd vid funktionsnedsättning.

Samhällsbyggnad

Renhållning prognostiserar ett totalt underskott om 2,9 mnr varav ca 0,5 mnr avser dyrare kostnader från Renall som fick stor indexuppräknning i 2023. Index för 2024 är för tillfället okänd och är medräknad med 3,6% som en uppskattning. Andra faktorer som påverkar prognosen är återbetalning på 0,4 mnr till kollektivet, högre personalkostnader på ca 0,4 mnr, höjning av kostnader till Söderköping för kundtjänst på 0,4 mnr, bedömning på nya kostnader från GDL som gäller fr.o.m. 2024 på ca 0,7 mnr, prisförhöjning på PreZero med ca 0,3 mnr, nya kostnader för behandling av hushållsavfall från Navirum Energi för 2024 på ca 0,5 mnr och en intäkt på 1,1 mnr som avser bidrag för återvinningsstationer.

VA verksamheten prognostiserar ett totalt underskott om 2,7 mnr varav 1,5 avser nya kapitalkostnader, 0,6 högre personalkostnader. Resten avser konsultkostnader i olika former, främst till en konsult som skulle hjälpa styra verksamheten istället för en ny verksamhetschef. I 2023 var det nästan ingen budget för det. Det fortsätter i 2024.

Centralt på Ledning och Administration har prognosen försämrats på grund av kostnader för styrdokument VA och även för Renhållning (ca 750 tkr totalt), flyttade från investeringsprojekten.

Gata och park: Verksamhetens volym är 1,4 mnkr högre i förhållandet med budgeten.

Fastighet verksamheten prognostiserar ett totalt underskott om 3,0 mnkr varav 2,7 mnkr avser lokalbanken och 0,2 avser kostnader för Ängvägen 7 (urkoppling fiber, stopp i kanalisation), 0,4 vattenskada Loviza Loviseberg, 0,3 mnkr prognos på kostnader för jour- och övertid.

Politisk verksamhet

Verksamheten förväntas hålla budget. Delårsresultatet är marginellt något svagt.

Räddningstjänst

Verksamheten håller budget både i delårsresultat och prognos.

Finansförvaltningen

Delårsresultatet är något sämre än budget. Detta beror framförallt på ökade pensionskostnader under första halvåret. Prognosen pekar dock på ett överskott om totalt +8,5 mnkr. Av detta är 3,7 mnkr reavister, -7,0 mnkr pensioner och +5,9 överskott från kapitalkostnads- och löneökningsspotterna samt +6,1 mnkr på skatteintäkter och generella statsbidrag. Därtill kommer aktieägartillskott till CVAB föreslås till 0,9 mnkr varav 0,7 är budgeterat. Kostnader för framtida nedskrivning av ishallen är inte med i prognosen. Detta försvagar prognosen med 3,4 mnkr.

Den totala skulden hos Kommuninvest ökade under perioden med 20,0 mnkr och uppgår vid delårsbokslutet till 323,3 mnkr. Den 5/9 lyfter kommunen ytterligare 20,0 mnkr i nyupplåning hos Kommuninvest,

Balanskravsresultat

Mnkr	Delår 2024	Prognos 2024
Årets resultat enligt resultaträkningen	-16,2	-18,7
Justerat för reavinster	-3,7	-3,7
Avsättning till resultatutjämningsreserv	0,0	0,0
Årets balanskravsresultat	-19,9	-22,4
Negativt balanskravsresultat från föregående år	0,0	0,0

Balanskravsresultatet i delåret uppgår till -19,9 mnkr och i prognosen till -22,4 mnkr. Ingående resultatutjämningsreserv uppgår till 8,3 mnkr.

Koncernen Valdemarsviks kommun

I koncernen Valdemarsviks kommun ingår förutom modern kommunen de båda aktiebolagen Centrumhuset i Valdemarsvik AB (CVAB) och Valdemarsvik Etablerings AB (VETAB). Båda bolagen är fastighetsbolag utan egen anställd personal. CVAB äger och förvaltar Sjöhuset och Funkishuset. VETAB äger och förvaltar kommunhuset Strömsvik. Endast CVAB har externa hyresgäster. VETAB redovisar ett positivt resultat på 0,1mnkr per 20240731. Helårsprognosen för år 2024 uppgår till 0,0mnkr, dvs ett nollresultat. CVAB redovisar en förlust på -1,0 mnkr per 20240731 med en årsprognos för år 2024 på -1,6 mnkr. Orsaken till det svaga resultatet är den

låga uthyrningsgraden i fastigheten Sjöhuset. Ett försäljningsuppdrag från kommunfullmäktige finns kopplat till Sjöhuset.

Måluppfyllelse

En ekonomi i balans

Målet uppnås inte.

Budgeten var på -10,9 mnkr och både delårsbokslutet och prognosen tyder på ett sämre resultat. Delårsresultatet uppgår till -16,2 mnkr och prognosen till -18,7mnkr. I detta finns reavinster på 3,7 mnkr som ska räknas av till balanskravsresultatet.

Under årets första sju månader har ett stort besparingsarbete pågått. Därtill träder en ny organisation in per den 1 september.

Under målet finns två resultatmål: Det första handlar om att kommunen skall uppnå budgeterat resultat för koncernen och det andra att kommunen ska finansiera minst 50% av aktuella investeringar utan att låna. Ingetdera av målen kommer att uppnås under året. Därtill finns ett mål om oförändrad soliditet. Detta mål klaras inte heller.

En bra och trygg boendekommun

Kyrkvägen 4 har under perioden öppnats efter omfattande ombyggnation. Under de första månaderna flyttade boenden in samtidigt som personalgrupperna som hade en helt ny sammansättning skulle arbetas ihop. Därtill var det delar i byggnationen som inte var klara eller som behövde göras om vilket bidrog till att det stundvis upplevts som rörigt. Delar som uppkommit har åtgärdats längs vägen och förhoppningen är att efter sommaren ska det mesta vara åtgärdat samt att aktivitetslokalen kan öppna för aktiviteter främst för personer boendes i ordinärt boende.

Arbetet med en förprojekteringsplan inför bygge av ett vårdcentrum i Valdemarsvik har startats upp tillsammans med Region Östergötland. Att kommunen tillsammans med regionen kan skapa förutsättningar för att göra förflyttningar till en nära vård i Valdemarsvik är en viktig strategisk satsning för att på sikt skapa en framförallt trygg boendekommun med hälso- och sjukvård geografiskt nära.

Inom LSS arbetar sektorn för att ta fram alternativa lösningar på de befintliga boendena som finns. Den fysiska utformningen begränsar i utförandet och matchar inte brukarens behov fullt ut. I dialog med fastighetsägaren tas förslag fram för hur dessa skulle kunna optimeras genom till- och ombyggnation. Dessa åtgärder förväntas göra att sektor stöd och omsorg bidrar till att nå målet för en bra och trygg boendekommun.

Resultatmålen kring grundskola och arbetslöshet

Resultatmålen är inte uppnådda:

- Samtliga elever ska efter avslutad grundskola ha hög måluppfyllelse
- Den öppna arbetslösheten ska minska

Möjliggöra ny bostadsbyggnation genom framtagande av nya tomter

I Ringarum har en färdig tomt lokaliserats som kan läggas ut till försäljning. I Ringarum finns också ett område som skall planläggas för att bli ett nytt villaområde, vilket kan bli ett substantiellt tillskott till orten.

I Valdemarsviks tätort finns ett sedan tidigare detaljplanlagt mindre tomtområde som kan styckas av och sedan iordningställas och läggas ut till försäljning.

Möjliggöra etablering och tillväxt för nytt och befintligt näringsliv i kommunen

Detaljplanen för ishallen vann laga kraft innan sommaren.

Detaljplanearbete pågår med förändringar av befintligt verksamhetsområde i Mossebo.

Samtliga elever ska efter avslutad grundskola ha god måluppfyllelse:

Slutbetyg i åk. 9 visar ett meritvärde på totalt 212,5 poäng. Det är en ökning jämfört med 2023 (210 poäng). Andelen elever med lägst betyg E i alla ämnen har sjunkit jämfört med 2023 från 67,9% till 62,5%. Även behörighet till gymnasiet har gått ner från 86,4% 2023 till 80,6% 2024.

Analysarbete på huvudmanna- och enhetsnivå resulterar i insatser utifrån övergripande utvecklingsplan och lokala utvecklingsplaner.

Resultatmålet: Den öppna arbetslösheten ska minska

Statistik hämtad från Arbetsförmedlingen visar att arbetslösheten och antalet nyinskrivna arbetssökande har minskat från april till juli. Antalet öppet arbetslösa var i juli 95 personer jämfört med 103 personer juli 2023. I april var 101 personer öppet arbetslösa d v s en sänkning på 6 personer från april till juli 2024.

Kommunen har idag inga verktyg eller system för att följa upp ungdomar som är etablerade på arbetsmarknaden eller studerar 2 år efter fullföljd utbildning.

Uppföljning av gymnasiestudier genomförs regelbundet och ungdomar upp till 20 år följs upp genom det kommunala aktivitetsansvaret, KAA.

Äldre som får insatser hemtjänst eller vård- och omsorgsboende ska känna trygghet.

Resultat från brukarundersökning 2024 publiceras v. 40. Redovisas i samband med bokslutet.

Äldre som bor på vård- och omsorgsboende ska vara nöjda med aktiviteter som erbjuds:

Resultat från brukarundersökning 2024 publiceras v. 40. Redovisas i samband med bokslutet.

Den enskilde som bor i bostad med särskild service (LSS) ska känna trygghet (förtroende) med personalen:

Resultat från brukarundersökning 2024 publiceras v. 40. Redovisas i samband med bokslutet.

Barn och ungas psykiska och fysiska hälsa ska förbättras

Samverkansform genom Skolsocialt team och Barnsocialt team en framgång. I teamen finns samverkar olika kompetenser för att främja barns och elevers hälsa. Utifrån vårdnadshavares finns möjlighet att tillsammans med vårdnadshavarna göra en gemensam kartläggning kring barn/elev

och familj. Genom detta samarbete har kommunen möjlighet att erbjuda en bred insats till familjen. Samarbetet innebär en mindre risk för arbete i parallella spår.

Antalet positiva svar i enkäten *Om mig* ska öka. Målet är inte nått förutom för *Framtidstro* och *Oro/ångest - nästan varje dag* där värden förbättras.

En kommun präglad av öppenhet och dialog

Staben

Valdemarsviks kommun arbetar aktivt med att stödja det befintliga näringslivet och främja nyföretagande samt inflyttning för att skapa hållbar tillväxt. Här är några konkreta åtgärder och initiativ som kommunen har genomfört:

- Nyföretagande:
 - Valdemarsviks kommun medfinansierar fortsatt föreningen Nyföretagarcentrum Söderköping Valdemarsvik och deltar i dess styrelse.
 - Under informationsträffar inför kursen steget-till eget har nyföretagare träffat näringslivsutvecklaren och fått information om Valdemarsviks kommun och näringslivsarbetet.
- Dialog och samverkan:
 - Näringslivsrådet har anordnats vid tre tillfällen. Vartannat möte har varit öppet för alla företagare och vartannat för enbart ordinarie medlemmar i rådet.
 - Ett föreningsråd för alla föreningar har genomförts under 2024.
 - Under våren 2024 har företagare erbjudits företagslotsning med rådgivning och vägledning inom samhällsbyggnadsfrågor vid fasta tider.
- Direkt kontakt med företag:
 - Under 2024 har flera företagsbesök genomförts för att få en bild av företagets vardag och förutsättningar eller för att vägleda i specifika frågor.
- Etableringsstrategi:
 - Under 2024 har en etableringsstrategi för effektiv markanvändning och förenklade etableringsprocesser för näringsverksamheter och bostäder tagit fram.
- Platsutveckling och varumärke:
 - Under 2024 har grunden lagts för att utveckla Valdemarsviks kommuns platsvarumärke för att stärka bilden av kommunen som en attraktiv plats att bo och verka på, i samråd med näringsliv, föreningsliv, medborgare, politik och tjänstemän. Arbetet fortlöper under resterande del av året för att utveckla visuella delar av platsvarumärket samt implementera det.
 - Workshop under våren tillsammans med politiker, företag, föreningar och medborgare.
 - Under 2024 har ett platsutvecklingsprojekt på centrala Storgatan och i Fyrudden genomförts i samarbete med företag och turistföreningen Visit Valdemarsvik, kommunens arbetsmarknadsenhet och JK-enhet.
- Medborgardialog:
 - Vi har arrangerat öppet hus och dialogmöte, "500 dagar med ny politik" för medborgare att ställa frågor och diskutera dagarna som gått.
 - Skärgårdsting i Sjöhuset för intresseföreningar i kust och skärgård.

Barn, Utbildning, Arbetsmarknad och Kultur

Utifrån Resultatmålet:

- Fler medborgare ska känna att de får tillräcklig information om den kommunala

verksamheten och känna delaktighet i viktiga processer.

och indikatorn:

- Minst 4 dialogmöten med allmänheten genomförda.

Under våren har BUAK genomfört 3 dialogmöten under mars månad i syfte att diskutera och inhämta synpunkter kring ny skolorganisation.

Service och Samhällsbyggnad

Kostenheten möten som matråd o liknande har inte hunnits med ännu i år då mycket händer med organisationen och bemanningen i de olika verksamheterna runt om, återupptas i höst.

Stöd och Omsorg

En av sektor stöd och omsorgs viktigaste uppdrag är att skapa en hållbar vård och omsorg samt socialtjänst. Sektor står mitt i en stor demografisk utveckling med fler äldre och mindre personer i arbetsför ålder. Det kommer vara färre som ska ta hand om fler. För att klara den utmaningen krävs att arbetssätt omprövas och välfärdsteknik används där det går men välfärdskontraktet kommer behöva omförhandlas. Att ta in medborgarnas och brukarnas perspektiv och åsikter i det arbetet är avgörande för hur framgångsrikt omställningsarbetet kommer bli. Närmast i tid ligger uppdatering av sektorns boendeutredning där medborgardialoger kommer genomföras.

Kommunen har en hög servicegrad och stor tillgänglighet för medborgare och företagare och bidrar därmed till ett attraktivt företagsklimat

Sektor Barn, Utbildning, Arbetsmarknad och Kultur

Sektorn håller en hög servicegrad genom t ex tillgänglighet utifrån det är möjligt utifrån den bemanning som finns centralt. För tiden 1/1-24 t o m 16/8 -24 har det inkommit fem klagomål. De klagomål som sektorn har tagit emot har besvarats och avslutats. Synpunkterna dokumenterats och tas till vara i sektorns fortsatta utvecklingsarbete.

Staben

Trots vissa utmaningar, som negativa resultat i Svenskt Näringslivs Företagsklimatet-enkät och problem med upphandlingar, har kommunen sett förbättringar i SKR

Insikt-mätning. Nya riktlinjer för att förbättra företagsklimatet antogs under våren.

Fler medborgare ska känna att de får tillräcklig information om den kommunala verksamheten och känna delaktighet i viktiga processer.

BUAK har genomfört 3 dialogmöten under mars månad i syfte att diskutera och inhämta synpunkter kring ny skolorganisation.

En miljömedveten kommun

Sektor stöd och omsorg är en del av den övergripande översynen av kommunens bilar. Genom att bidra i det arbetet och vara öppna för att hitta nya sätt att arbeta med och kring bilar förväntas sektorn bidra till målet om att vara en miljömedveten kommun.

Sektor Barn, Utbildning, Arbetsmarknad och Kultur

- Uppdraget att se över kommunens bilpark är i slutfasen.
- Samverkan kring Service och Samhällsbyggnad kring återbruk har resulterat i en verksamhet *Ta-Ges*.
- Där det är möjlig genomförs digitala möten i syfte att undvika resor.

Stimulera åtgärder som underlättar för kommuninnevanorna att tänka och agera miljöklomt.

Kommunen erbjuder möjlighet för kommunmedborgare att få rådgivning av klimat- och energirådgivare, för att sänka sina energikostnader, och välja klimatsmarta lösningar för sina fastigheter.

Återbruket kan nämnas även här- då befintliga möbler och ting kommer till användning istället för att kastas bort.

Arbeta med miljö/klimatåtgärder inom den kommunala organisationen.

Arbete pågår kontinuerligt för att energieffektivisera det kommunala fastighetsbeståndet, tex genom solpaneler eller byte av uppvärmningssystem. Detsamma gäller våra utemiljöer, liksom att byta ut lampor mot LED-lampor i gatubelysningen. Som exempel på hur det interna arbetet bedrivs kan nämnas Gatu- och fastighetskontoret som har tagit fram en egen miljöpolicy, och redovisar varje år sitt arbete i ett miljöbokslut.

Ta fram plan för klimatsäkring och förebyggande åtgärder för samhällsstrukturen i kommunen.

I kommande planer och projekt ges klimatanpassningsåtgärder stor fokus vid placering och utformning, och arbete pågår för att säkerställa frågorna i befintliga miljöer, såsom exempelvis kring åar och kajkonstruktioner.

En bra arbetsgivare

Kompetensförsörjning/Rekrytering

En av de viktigaste uppgifterna för en ledare är att säkerställa kompetensförsörjningen i sin verksamhet.

En viktig parameter för att klara framtida kompetensförsörjning är att öka andelen heltidsarbetande medarbetare. Arbetet med heltid som norm utifrån både ett jämställdhetsperspektiv men också utifrån kompetensförsörjningsperspektivet, fortgår och andelen medarbetare som arbetar heltid ökar med små steg. Medelsysselsättningsgraden var 2023 07 92,90%. 2024 07 95,64%.

Nyckeltal personal	2023 07	2024 07
Antal tillsvidareanställda	610	604
Medelålder	47 år	47 år
Antal tillsvidareanställda som arbetar heltid	75,90%	77,98%
Medelsysselsättningsgrad	92,90%	95,64%
Frisknärvaro	50,32%	42,75%
Långtidsjukfrånvaro	31,75%	33,49%
Sjukfrånvaro total	6,93%	5,46%

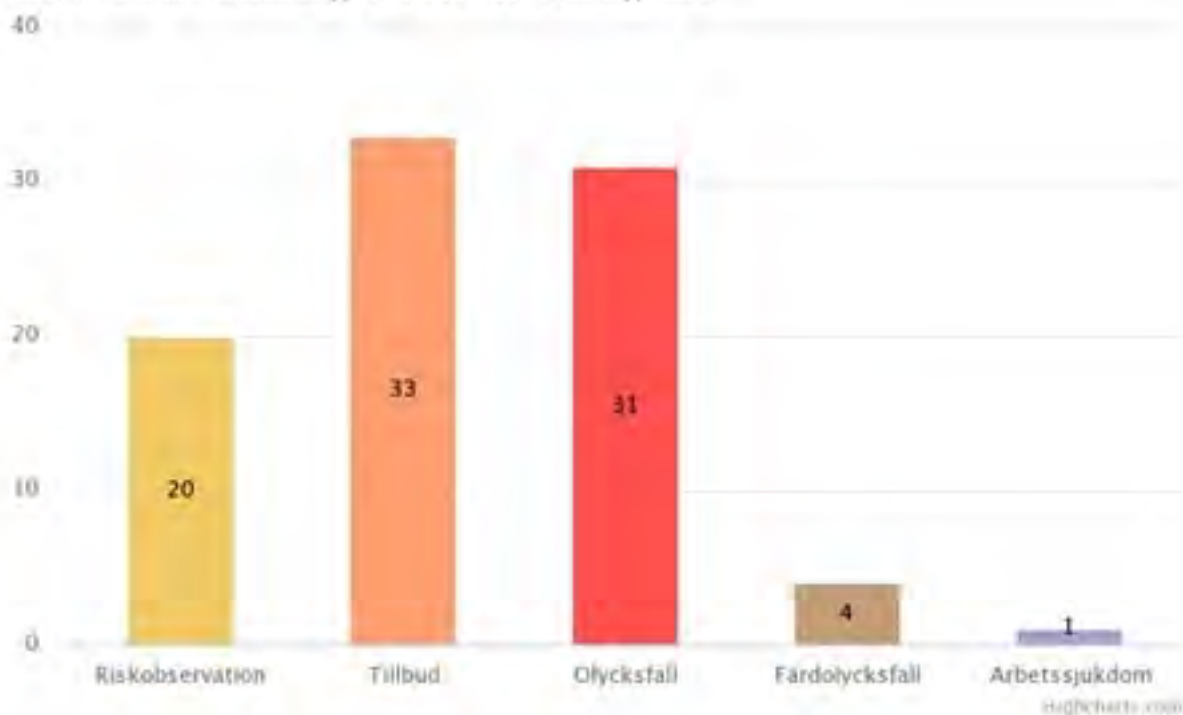
Antalet tillsvidareanställda har minskat med 6 anställda jämfört med samma period föregående år.

I jämförelse med samma period föregående år har även sjukfrånvaron sjunkit med 1,47% till 5,46%. Sjukfrånvaron är betydligt högre bland kvinnor 5,73% i jämförelse med män 4,60%.

Som ett led i att vara en attraktiv arbetsgivare har förvaltningen genomfört en introduktionsdag för alla nyanställda. En dag som visades i utvärderingen vara mycket uppskattat.

Händelsetyp

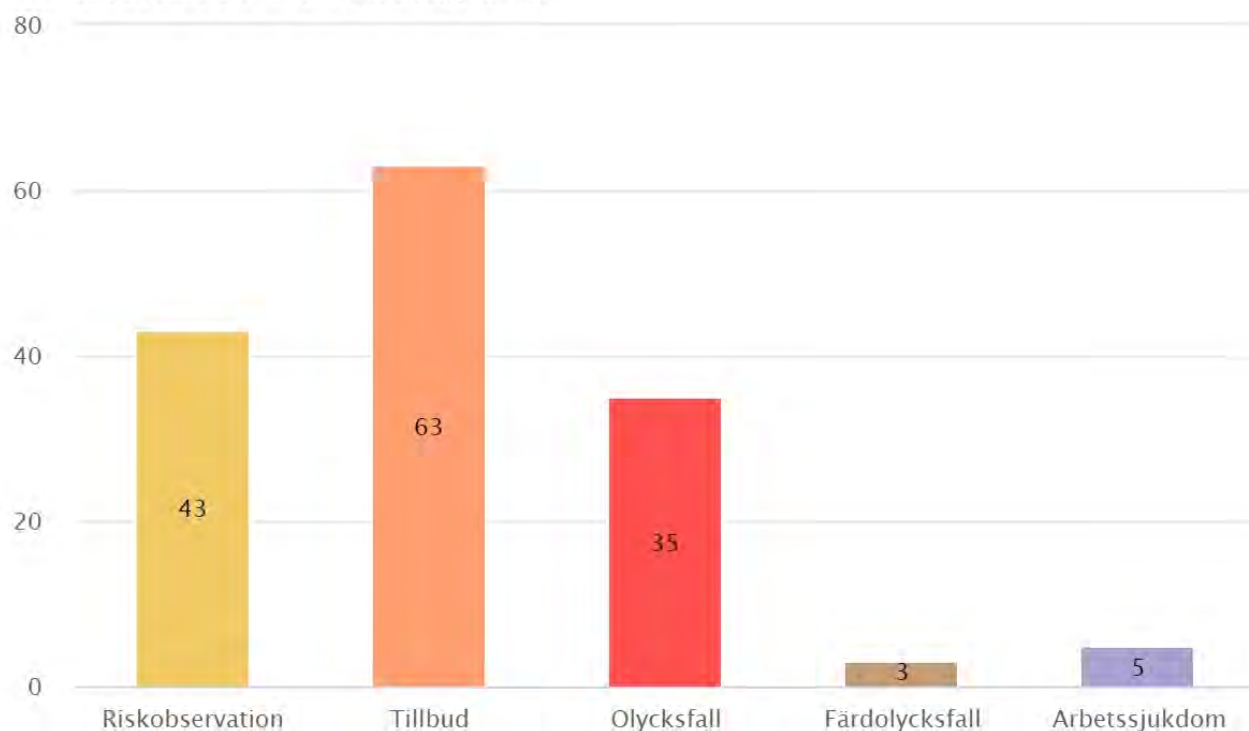
89 händelser med händelsetyp. Alla 5 val av händelsetyp visas.



KIA inrapporterade händelser 2024-01-01 till och med 2024-07-31

Händelsetyp

149 händelser. Alla 5 val av händelsetyp visas.



För ett gott och hållbart ledarskap krävs inte bara goda kunskaper utan också stödresurser och att

chefen har ett rimligt uppdrag. Arbetet med att fortsätta utveckla ledarskapet fortgår. arbetsmiljöutbildning för skyddsombud och chefer pågår i egen regi sedan 2023. Arbetet fortgår med att utveckla systematiska arbetsmiljöarbetet. Lönepolitiken kommer att fortsätta utvecklas i syfte att möjliggöra lönekarriär och underlätta kompetensförsörjningen.

Schemaläggning efter införandet av 11 timmars dygnsvila har varit ett pågående arbete i sektorn. Det påverkade medarbetarna då fasta scheman i högre grad behövde tillämpas. En utvärdering har gjorts under våren och det som framkom i den tas upp i ledningsgrupperna för vidare dialog och arbete framåt.

Valdemarsviks kommun ska präglas av ett gott medarbetar- och ledarskap.

Sektor Barn, Utbildning, Arbetsmarknad och Kultur

För att bidra till att kommunen präglas av ett gott medarbetar - och ledarskap ska ett arbete kring uppdrag och vad det innebär i t ex förutsättningar och eget ansvar påbörjas genom den samtalsmodell som är framskriven i kompetensförsörjningsplanen. Samtalsmodellen ersätter tidigare medarbetar- och lönesamtal.

Utbildningen för chefer *Utvecklande ledarskap* ska fortsätta för nyanställda chefer.

Informationsmöte kring ny HÖK har genomförts.

Arbete kring framtagna handlingsplaner utifrån resultat från *Hållbart medarbetarengagemang* ska fortsätta.

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Ledarskap

Kommunen arbetar aktivt för att skapa ett hållbart och utvecklande ledarskap. Alla chefer har fått möjlighet att genomgå utbildningen "Utvecklande ledarskap". Grunden för en gemensam kunskap att utgå ifrån i sitt ledarskap är lagd. Det finns idag en god förutsättning för att prata och fortsätta utveckla ledarskapet.

Lönebildning

Lönepolitiken fortsätter att utvecklas, alla medarbetare har individuell lön utifrån prestation och bidrag till måluppfyllelse. Arbetet fortgår med att analysera befintliga lönestrukturer i syfte att öka lönespridning som en del av den strategiska kompetensförsörjningen. Löneöversynen har genomförts individuellt efter kända kriterier för alla medarbetare med ett utfall motsvarande 3,35 % Löneöversyn för Vårdförbundets medlemmar är ännu inte klara på grund av den konflikt som rådde under vår och försommar.




Indikatorer/Mätpunkter	Målvärde	Utfall
<p>— Medarbetarenkät HME 2024</p> <p>Prognos för måluppfyllelse ska lämnas i tertialrapport T1. utifrån resultatet HME 2024. Jämförs med resultat 2023.</p> <p>Analys</p> <p>Uppföljning HME-enkät</p> <p>Verksamheterna arbetar med att ta fram handlingsplaner i dialog med medarbetarna utifrån resultatet från medarbetarundersökningen som genomfördes under 2023. Uppföljning sker genom ny medarbetarundersökning (HME-enkät) under september 2024. Resultatet för 2023 års HME var högre 79,6 vilket var högre än 2022 års HME-enkät (78,5) i jämförelse med 2021 då resultatet var 76,4. 83,5% svarade positivt på frågan om att rekommendera arbetsgivaren till andra vilket är en försämring med 2% jämfört med 2022.HME enkät 2024 kommer att skickas ut under hösten, redovisas i årsbokslutet.</p>		

Valdemarsviks kommun ska vara en arbetsgivare som våra medarbetare kan rekommendera till andra.


HME genomförd 2022 visar att 85,5% av medarbetarna kan rekommendera kommunen som arbetsgivare.

HME genomförd 2023 visar att 83,5% av medarbetarna kan rekommendera kommunen som arbetsgivare.

Valdemarsvik ska vara en jämställd arbetsgivare

Indikatorer/Mätpunkter	Målvärde	Utfall
 Genomsnittlig sysselsättningsgrad ska öka med heltid som norm		 Uppnått
Analys En viktig parameter för att klara framtida kompetensförsörjning är att öka andelen heltidsarbetande medarbetare. Arbetet med heltid som norm utifrån både ett jämställdhetsperspektiv men också utifrån kompetensförsörjningsperspektivet fortgår och andelen medarbetare som arbetar heltid ökar med små steg. Medelsysselsättningsgraden var 2023 07 92,90%. 2024 07 har den stigit till 95,64%.		
 Lönekartläggning		

Valdemarsviks kommun ska vara tillgänglig och lätt att nå.

Indikatorer/Mätpunkter	Målvärde	Utfall
 Samtliga verksamheter utvecklar arbetet kring E-tjänster och digitala verktyg för medborgare och vårdnadshavare		

Räkenskaper

Resultaträkning

(belopp i mnkr)	not	Budget 2024	Jan-Jul 2024	Jan-Jul 2023	Resultatprognos
Verksamhetens intäkter	1	0	74,7	81,5	145,0
Verksamhetens kostnader	2	-559,2	-414,4	-389,4	-716,3
Avskrivningar	2	-23,0	-13,0	-12,3	-23,0
Verksamhetens nettokostnader		-582,2	-352,7	-320,2	-594,3
Skatteintäkter	3	577,8	221,2	218,0	380,9
Skatteutjämning	4	0	100,2	94,1	166,5
Fastighetsavgift	4	0	20,2	16,0	34,7
Summa skatteintäkter och bidrag		555,9	341,6	328,1	582,1
Finansiella intäkter	5	0	0,9	0,3	1,5
Finansiella kostnader		0	-6,0	-3,1	0

Summa finansnetto		-6,5	-5,1	-2,8	-8,0
Resultat före extraordinära poster		0	-16,2	5,1	0
Extraordinära intäkter		0	0	0	0,0
Extraordinära kostnader		0	0	0	0,0
ÅRETS RESULTAT		-10,9	-16,2	5,1	-18,7

Kassaflödesrapport

(belopp i mnkr)	not	JAN-JUL 2024	JAN-JUL 2023
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Årets resultat		-16,2	5,1
Justering för ej likviditetspåverkande poster			
- Av- / Nedskrivningar		13,0	12,4
- Avsättningar pensioner		2,9	0,8
- Övriga ej likviditetspåverkande poster		-0,3	-0,1
Justering för rörelsekapitalförändring	6	39,1	12,1
Kassaflöde från löpande verksamhet		38,5	30,3
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
Investering i materiella anläggningstillg	7	-33,0	-48,3
Försäljning av materiella anläggningstillg		3,8	0,7
Investering i finansiella anläggningstillg		-0,8	-0,8
Försäljning av finansiella anläggningstillg		0	0
Kassaflöde från investeringsverksamhet		-29,9	-48,4
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Ökning av långfristiga fordringar		0	0
Minskning av långfristiga fordringar		0	5,5
Nyupptagna lån		0	30,0
Amortering av skuld		-10,0	-8,0
Ökning övriga långfristiga skulder			
Kassaflöde från finansieringsverksamhet		-10,0	27,5
Årets kassaflöde		-1,5	9,3
Likvida medel vid årets början		24,9	22,4
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT		23,4	31,7

Balansräkning

(belopp i mnkr)	not	240731	231231
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	8		
Mark, byggnader, tekniska anläggningar		394,8	402,1
Maskiner och inventarier		23,1	22,3
Pågående nyanläggningar		103,2	80,5
Långfristiga fordringar	9	33,4	33,4
Värdepapper och andelar	10	10,4	9,7
Summa anläggningstillgångar		564,9	548,0
Omsättningstillgångar			
Förråd		1,2	1,2
Exploateringsfastigheter	11	0,1	0,1
Kortfristiga fordringar	12	78,6	89,3
Kassa och bank		23,5	24,9
Summa omsättningstillgångar		103,4	115,5
SUMMA TILLGÅNGAR		668,2	663,5
EGET KAPITAL AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER			
Eget kapital			
Eget kapital		195,9	212,2
därav årets resultat		-16,2	-14,8
Summa eget kapital		196,0	212,2
Avsättningar	13		
Avsättningar pensioner		15,1	12,2
Avsättning återställande av deponi			
Summa avsättningar		15,1	12,2
Skulder			
Långfristiga skulder		247,0	257,2
Kortfristiga skulder	14	210,1	181,9
Summa skulder		457,1	439,1
SUMMA EGET KAPITAL AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		668,2	663,5
Ansvars- och borgensförbindelser			
Pensionsförpliktelser som inte upptagits			
bland avsättningar och skulder		166,8	157,6
Borgensåtaganden	15	0,0	0,0

Noter och redovisningsprinciper

Noter och redovisningsprinciper		
Samma redovisningsprinciper och beräkningsmetoder används som vid kommunens årsredovisning.		
Noter till resultaträkningen		
Avser perioden januari t.o.m. juli år 2023 samt jämförelsetal perioden januari t.o.m. juli år 2022		
Not 1 Övriga rörelseintäkter		
Belopp i mnkr	2024 Kommunen	2023 Kommunen delår
Realisationsvinst	3,7	2,1
Exploateringsresultat	0,0	0,0
	3,7	2,1
Not 2 Verksamhetens kostnader		
Avser verksamhetens externa kostnader. Skattekostnader, räntor och avskrivningar ingår ej.		
Not 3 Skatteintäkter		
Belopp i mnkr	2024 Delår	2023 Delår
Egna skatteintäkter	221,8	217,0
Prel slutavr 2019		
Prel slutavr, föreg år, just.	-0,7	0,5
Prel slutavr. Innev. år	0,1	0,5
	221,2	218,0
Not 4 Skatteutjämning *)		
Belopp i mnkr	2024 Delår	2023 Delår
Inkomstutjämning	73,1	70,2
Kostnadsutjämningsavg/bid	2,4	2,7
Generellt bidrag från staten	3,1	3,1
Regleringsbidrag/avgift	13,5	10,4

Noter och redovisningsprinciper		
LSS-utjämning	8,2	7,7
Fastighetsavgift	20,2	16,0
	120,4	110,1
Not 5 Finansiella intäkter		
Belopp i mnkr	2024 Delår	2023 Delår
Ränteintäkter	0,4	0,0
Räntor från koncernföretag	0,5	0,3
Förlagslån Kommuninvest	0,0	0,0
	0,9	0,3
Noter till kassaflödesanalysen		
Avser perioden januari t.o.m. juli år 2024 samt		
jämförelsetal perioden januari t.o.m juli år 2023		
Not 6 Justering för rörelsekapitalets förändring		
Belopp i mnkr	2024 Delår	2023 Delår
Ökning (-)/minskning (+) av kortfristiga fordringar	10,8	10,9
Ökning (+)/minskning (-) av kortfristiga skulder	28,3	1,2
Ökning (-)/minskning (+) av	0	0
förråd/exploateringsfastigheter		
	39,1	12,1
Not 7 Nettoinvesteringar		
Belopp i mnkr	2024 Delår	2023 Delår
Periodens utgifter	33,0	48,3
Investeringsbidrag	0	0
	33,0	48,3
Noter till balansräkningen		
Avser ställningen vid aktuell periods slut 2024-07-31 samt ställningen vid 2023-12-31		
Not 8 Materiella anläggningstillgångar		
Belopp i mkr	2024 Delår	2023 Delår

Noter och redovisningsprinciper		
Markreserv	25,7	25,9
Verksamhetsfastigheter	210,8	218,1
Fastigheter, affärsverksamhet	91,9	83,3
Publika fastigheter	55,8	50,1
Fastigheter, annan verksamhet	10,6	12,4
Maskiner och Inventarier	23,1	21,1
Pågående ny-till-ombyggnad	103,2	58,5
	521,1	469,5
Not 9 Långfristiga fordringar		
Belopp i mnkr	2024 Delår	2023 Delår
Vetab	4,7	4,7
Centrumhuset AB	28,7	28,7
	33,4	33,4
Not 10 Värdepapper och andelar		
Belopp i mkr	2024 Delår	2023 Delår
Vetab	0,1	0,1
Centrumhuset AB	0,9	0,9
Kommuninvest Ek Förening		
Medlemsinsats	8,5	7,8
FSF AB (För Småkom Försäkr)	0	0
Räddningstj Östra Götaland	0,3	0,3
Östsvenska Yrkeshögskolan	0,1	0,1
Kommunassurans Syd	0,5	0,5
Inera AB	0	0
Övrigt	0	0
	10,4	9,6
Andelskapitalet i Kommuninvest ekonomisk förening avser inbetalt andelskapital vid medlemskapet. Det totala insatskapitalet för Valdemarsviks kommun uppgår till 9 188 tkr.		

Noter och redovisningsprinciper		
Not 11 Exploateringsfastigheter		
Belopp i mkr	2024 Delår	2023 Delår
Område Borg	0,1	0,1
	0,1	0,1
Not 12 Kortfristiga fordringar		
Belopp i mkr	2024 Delår	2023 Delår
Kundfordringar	3,5	2,8
Övriga kortfristiga fordringar	53,4	48,9
Interimsfordringar	21,7	22,8
	78,6	74,5
Not 13 Avsättningar		
Pensionsskulden är redovisad enligt blandad modell vilket innebär att pensioner intjänade före 1998 redovisas som ansvarsförbindelse och att pensioner intjänade från och med 1998 redovisas som avsättning.		
Not 14 Kortfristiga skulder		
Belopp i mnkr	2024 Delår	2023 Delår
Leverantörsskulder	13,7	20,6
Övr kortfristiga skulder	88,4	67,1
Semesterlöneskuld	15,6	18,3
Förskott miljöprojekt	6,8	7,7
Kortfristig del av långfristig skuld	85,7	45,0
	210,2	158,7
Not 15 Borgensåtaganden		
Belopp i mnkr	2024 Delår	2023 Delår
Valdemarsviks IF	0	0
Kommunalt förlustansvar för egnahem	0,0	0,0
	0,0	0,0

Valdemarsviks kommun har i september 1994 ingått en solidarisk borgen såsom för egen skuld för Kommuninvest i Sverige AB:s samtliga nuvarande och framtida förpliktelser. Samtliga 293 kommuner och landsting/regioner som per 2024-07-31 var medlemmar i Kommuninvest ekonomisk förening har ingått likalydande borgensförbindelser. Mellan samtliga medlemmar i Kommuninvest ekonomisk förening har ingåtts ett regressavtal som reglerar fördelningen av ansvaret mellan medlemmarna vid ett eventuellt ianspråktagande av ovan nämnd borgensförbindelse. Enligt regressavtalet ska ansvaret fördelas dels i förhållande till storleken på de medel som respektive medlem lånat av Kommuninvest i Sverige AB, dels i förhållande till storleken på medlemmarnas respektive insatskapital i Kommuninvest ekonomisk förening. Vid en uppskattning av den finansiella effekten av Valdemarsviks kommuns ansvar enligt ovan nämnd borgensförbindelse, kan noteras att per 2024-06-30 uppgick Kommuninvest i Sverige AB:s totala förpliktelser till 624 188 mnkr och totala tillgångar till 630 305 mnkr. Valdemarsviks kommuns andel av de totala förpliktelserna uppgick till 409 mnkr och andelen av de totala tillgångarna uppgick till 412 mnkr.

CYKLISKA EFFEKTER MELLAN DELÅRSRESULTAT OCH PROGNOTISERAT RESULTAT

De effekter som är kända handlar främst om ferielöneeffekten inom utbildningsverksamheten och tidpunkten för lönerevisionen. Dessa tillsammans gör att delårsresultatet blir drygt 10,0 mnkr bättre. Innevarande år har aktualisering av pensioner under första halvåret försämrat resultatet med ca 7,0 mnkr. Återbetalningspliktiga statsbidrag har skuldförts till den del de inte nyttjats. Detta sänker intäkterna jämfört med föregående år med 9,9 mnkr.

EFFEKTER AV ÄNDRADE UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Om uppskattningar och bedömningar som redovisats under tidigare räkenskapsår ändrats i den omfattningen att de får väsentliga effekter på den aktuella rapportperioden, ska dessa redovisas. I föreliggande delårsrapport finns inga sådana effekter att redovisa.

INTERNA MELLANHAVANDEN INOM DEN KOMMUNALA KONCERNEN

Kommunens resultat förbättras med 1,4 mnkr efter eliminering av interna mellanhavanden. Kommunens balansomslutning minskar med 38,4 mnkr efter eliminering av interna mellanhavanden.

Investeringsredovisning

Budgetavvikelsen för projekt Ringgården beror på de ändrings- och tillägsarbeten som det förhandlas om i projektets slutfas. Totalkostnaden för det fleråriga projektet prognostiseras ett mindre överskott på 0,3 mnkr. Totalbudget för projektet är 85 mnkr och prognosen är 84,7 mnkr. Projektet slutredovisas under hösten

Även för projekt LSS korttidsboende prognostiseras ett lägre utfall än budgeterat, -1,3 mnkr.

Fördelaktigt anbud är huvudorsaken till den positiva prognosen

Utveckling anläggningar och gator prognostiseras ett utfall som är 3,6 mnkr bättre än budget. Det är projektet "Sponter Ångbåtskajen" som genom fördelaktiga anbud bidragit med att prognosen är bättre än budget.

Projekt, Mkr	Budget 2024	Utfall 240731	Avvikelse	Prognos 2024
FASTIGHETSPROJEKT				
RINGGÅRDEN	8,5	9,5	-1,0	10,0
LSS KORTTIDSBOENDE	14,3	8,2	6,1	13,0
MINDRE FASTIGHETSPROJEKT	0,4	0,1	0,3	0,1
FASTIGHETSUNDERHÅLL ENLIGT PLAN PLU	4,7	2,1	2,6	4,7
GATOR OCH ANLÄGGNINGAR				
TOPPBELÄGGNING GATOR ENLIGT PLAN (PLU)	2,0	0,7	1,3	2,0
UTVECKLING ANLÄGGNINGAR OCH GATOR	11,6	4,6	4,9	8,3
KULVERTAR OCH UTREDNINGAR	2,3	0,3	2,0	2,3
INVENTARIER OCH UTRUSTNING				
INVENTARIER OCH UTRUSTNING	5,4	4,3	1,1	5,4
IT INVESTERINGAR	2,5	0,3	2,2	2,5
SUMMA	51,7	30,0	21,7	51,4
AVGIFTSFINANSIERAD VERKSAMHET	21,7	3,0	18,7	21,7
VATTEN- OCH AVLOPPSANLÄGGNINGAR	9,1	2,2	6,9	9,1
RENHÅLLNING	12,6	0,8	11,8	12,6
SUMMA AVGIFTSFINANSIERAD VERKSAMHET	21,7	3,0	18,7	21,7
RESERV	0,0	0,0	0,0	0,0
NETTOINVESTERINGAR	73,4	33,0	40,4	73,1

Investeringsredovisning fleråriga, större projekt						
(mkr)						
Investeringsredovisning kommunen	Totalutgift			Varav: årets investeringar		
Pågående projekt	Total budget	Beräknad totalutgift	Prognos avvikelse	Budget	Utfall 230731	Prognos helår
<i>Fastighetsprojekt</i>						
Ringgården, färdigt år 2024	85,0	84,7	0,3	8,5	9,5	10,0
LSS boende Loviseberg, färdigt år 2024	15,0	13,7	1,3	14,3	8,2	13,0
S:a större pågående projekt	100,0	97,7	1,6	22,8	17,7	23,0



(10)

KS-SA.2024.60

Inriktningsbeslut för långsiktiga ekonomiska anpassningar

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommunledningskontoret
Dennis Gidlund
Kanslichef
Tel: 0123-194 29
E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Inriktningsbeslut för långsiktiga ekonomiska anpassningar

Förslag till beslut

1. Förvaltningen återkommer till kommunstyrelsen i områden där beräkningar saknas.

Underlaget skickas till kommunstyrelsen utan förslag till beslut från förvaltningen.

Ärendebeskrivning

För att reducera medel för drift och investeringar identifierade förvaltningen områden där kommunen kan minska sina kostnader. Kommunstyrelsen fattade den 17 juni 2024, § 94, beslut om att uppdra till förvaltningen om att redovisa besparingar med kostnadsberäkningar till kommunstyrelsens sammanträde 30 september. Först efter denna redovisning kan kommunstyrelsen ge förvaltningen direktiv om vilka långsiktiga ekonomiska anpassningar som ska utredas vidare eller genomföras.

Områden där beräkningar ej finns till sammanträdet 30 september är förslaget att förvaltningen återkommer med beräkningar till kommunstyrelsen. Detta avser långsiktig investeringsplan men också organisering av biblioteksverksamheten.

Redovisning per område

- **Se över organisering inom stöd- och omsorg för vård- och omsorgsboende Åldersro**

Möjlig besparing: Hyreskostnader på årsbasis 1 mkr samt samverkansvinster för medarbetare uppskattningsvis om 500 tkr. Total besparing: 1,5 mkr

Beskrivning/konsekvens: Genom att avveckla Åldersro om 12 platser och i stället nyttja den tomställda avdelningen på Vammarhöjden blir besparingen dels på den hyran som idag finns för Åldersro. För Vammarhöjdens hyra har kommunen fortsatt kostnad för oavsett beläggning av plasterna på den tomställda avdelningen eller inte. En större enhet med fler medarbetare ger större möjlighet att samplanera

personalresurser. Dessutom är en enhet med endast 12 platser sårbart personalmässigt vilket i sig är kostnadsdrivande. Så ytterligare besparing skulle kunna ske uppskattningsvis med en årsarbetare men högst troligt blir det mer än så.

En direkt konsekvens blir att inget särskilt boende finns i Gryt.

Effekten gällande denna åtgärd ser kommunen först från april 2027 eftersom avtalet med fastighetsägaren löper till och med 2027-03-31.

- **Se över centralisering av hemtjänsten till Bäckadal.**

Möjlig besparing: Hyreskostnader på årsbasis 350 tkr samt samverkansvinster för medarbetare uppskattningsvis om 500 tkr.

Total besparing: 850 tkr

Beskrivning/konsekvens: Genom att samlokalisera all central hemtjänst i lokaler i fastighet på Bäckadal som kommunen idag på totalen har hyreskostnader för försvinner extern hyreskostnad för hemtjänstgruppen lokaliserad på Storgatan 72. Hemtjänst är en volymbaserad verksamhet som inte är konstant vilket kräver stor flexibilitet. Med fysisk möjlighet att samverka ännu mer mellan grupperna kan ett mer flexibelt arbetssätt tillämpas och där finns besparingsmöjligheter.

Ingen konsekvens för brukare då deras insatser inte är avgörande för vart hemtjänsten är lokaliserad.

Effekten gällande denna åtgärd ser kommunen först från 2027 eftersom avtalet med fastighetsägaren på Storgatan 72 löper till och med 2026-12-31.

- **Se över vilka kommunala fastigheter som kan avyttras**

<i>Byggnad</i>	<i>Intäkter-23</i>	<i>Utgifter -23</i>
Hembygdsgården	14 000	10 000
Vammar Industrihus	3 139 500	1 949 600
Folkets Hus	1 680 400	2 294 700
Kustbevakningshuset	261 500	202 600
Falsaren 2	97 900	70 900
Tolsum 7:1	0	1000 (mark)
Loviseberg Sporthall	171 800	258 300 (rives)

Möjlig besparing:

För många av byggnaderna överstiger kostnaderna intäkterna, vilket innebär att de varje år genererar ett minusresultat. Det finns också ett framtida renoveringsbehov för dem alla, vilket i många fall handlar om miljonbelopp.

Beskrivning/konsekvens:

Avyttras fastigheterna, försvinner de framtida investeringskostnaderna för renoveringar. Kommunen förlorar dock vid en försäljning alla intäkter som fastigheterna genererar, då ex Vammar industrihus har relativt goda intäkter.

Då en del av hyresintäkterna från dessa fastigheter kommer från kommunens egna verksamheter, skulle en försäljning av dem innebära att dessa hyreskostnader istället betalas till den nya ägaren istället för fastighetskontoret.

Det blir också en osäkerhet för de verksamheter som hyr där idag, om den kommande köparen är intresserad av att ha dem kvar som hyresgäster.

Skulle en försäljning ske av Folkets hus, så innebär det att skolmatsalen inte längre är belägen i kommunens egen fastighet. Detta medför att det behöver säkerställas att en potentiell köpare är positiv till att köket kan fortsatt inrymmas i Folkets hus, alternativt att ny placering av köket måste lokaliseras, vilket kommer innebära en stor investeringskostnad.

Kommunen är även ägare till en del övriga byggnader såsom sjöbodar, lada etc. med renoveringsbehov, utan hyresintäkter, och utan avstyckningsmöjligheter. En avyttring av dessa är troligtvis inte möjlig, och ska renovering av dem vara möjlig behöver andra driftsformer (såsom arrenden) undersökas vidare.

- *Se över driftsform alternativt avyttra hamnar*

De hamnar som kommunen har i sin ägo är hamnen i Valdemarsvik, hamnen i Fyrudden och i Fyrfjärden. Driftsformer kan vara att drifva detta i egen regi, arrendera ut eller att avyttra. Väljer man att sälja hamnarna, slipper man driftsansvaret för all framtid. Däremot tappar man rådigheten över anläggningarna. En verksamhetsutövare har dock ett egenintresse att driva sin anläggning på ett inkomstbringande sätt, varför det troligtvis skulle skötas på ett bra sätt. Väljer man att arrendera ut hamnarna, kommer kommunen fortsatt ha ett ansvar för dem. Även om en arrendator har ansvaret för den dagliga driften, har kommunen vissa

åtaganden och administrativa uppgifter. Om arrendeformen väljs, bör det vara ett arrende med mycket lång tidsram. Detta möjliggör att arrendatorn själv står för investeringar (reovering av byggnader, bryggor, Y-bommar etc), och kommunen slipper då investeringskostnaden.

Möjlig besparing:

	Intäkter-23	Utgifter -23
Fyrfjärdens hamn	1 053 600	565 900
Fyruddens hamn	671 700	1 139 400

De stora besparingarna ligger i att slippa utföra kommande investeringskostnader. Investeringskostnader finns för Fyrudden på över 30 miljoner för kajrenoveringar, och för alla hamnarna finns behov av investeringar för bryggor på många miljoner.

Beskrivning/konsekvens:

Dessa objekt har ett stort investeringbehov, och man behöver ta beslut om man skall iordningställa dem tillfyllest innan en försäljning eller ett långsiktigt arrende, eller om de skall säljas/arrenderas ut i befintligt skick.

Fyrudden har ett stort investeringsbehov i kajer och sponter, och är det objekt som sticker ut mest ekonomiskt angående investeringar. Här behöver man bestämma om man ska ha med Kustbevakningshuset i arrende eller avyttring.

- ***Se över driftsform alternativt avyttra campingplatser***

De tre campingplatser som kommunen skulle kunna avyttra är Ekön, Grännäs och Yxningen. Ämtö stugby är redan utlagd till försäljning och nämns därför ej.

Möjlig besparing:

	Intäkter -23	Utgifter -23
Eköns camping	205 000	549 800
Grännäs Camping	125 600	341 000
Yxningens camping	1 200	44 600 (arrende till 2030)

Beskrivning/konsekvens:

Väljer man att sälja campingarna, slipper man driftsansvaret för all framtid. Däremot tappar man rådigheten över anläggningarna.

En verksamhetsutövare har dock ett egenintresse att driva sin anläggning på ett inkomstbringande sätt, varför det troligtvis skulle skötas på ett bra sätt.

Väljer man att arrendera ut campingarna, kommer kommunen fortsatt ha ett ansvar för dem. Även om en arrendator har ansvaret för den dagliga driften, har kommunen vissa åtaganden och administrativa uppgifter. Om arrendeformen väljs, bör det vara ett arrende med mycket lång tidsram. Detta möjliggör att arrendatorn själv står för investeringar (reovering av byggnader etc), och kommunen slipper då investeringskostnaden.

Yxningen och Ekön skulle vara möjliga att undersöka en framtida försäljning av- detta måste dock anstå tills nuvarande arrenden inte längre är aktuella.

Grännäs har i och med sitt läge i direkt närhet till centrala Valdemarsvik, samt idrottsanläggningen, ett annat utgångsläge än de övriga. En försäljning av denna camping skulle kunna ha en större påverkan på andra verksamheter, varför ett långt arrende bör beaktas.

- ***Se över sänkta ambitionsnivåer inom samhällsbyggnad***

1. Köp av tjänster från AME

Möjlig besparing: Upp till 500 tkr

Gatukontoret skulle kunna se över de tjänster arbetsmarknadsenheten (AME) utför i nuläget, och minska ner på dessa. Detta skulle dock inte innebära någon besparing för kommunen som helhet, då AME i sådana fall får minskade intäkter.

Däremot skulle man kunna se över vilka tjänster som utförs, och om de skulle kunna ändra innehåll (se stycke nedan om blommor). För att slippa onödig administration skulle en överenskommen summa kunna överföras till AME från gatukontorets driftbudget.

Konsekvenser: AME verksamhet tappar "riktiga" arbetsuppgifter.

2 Julbelysning

Möjlig besparing: Går inte att nuläget ange en summa.

Genomförandet av en besparing på julbelysning, innebär att man har färre ljuspunkter som smyckar och lyser upp i kommunens centralorter under årets mörkaste period.

Reservdelar köps inte in vid reparationsbehov på befintlig utsmyckning utan trasig belysning tas istället bort. I och med att den mesta belysningen är LED-lampor innebär besparingen inte så stor summa i minskad elkostnad, men om man inte köper in nya blir det en besparing på framtida inköp.

3. Lekplatser

Möjlig besparing: Går inte att nuläget ange en summa.

Se över om alla lekplatser i kommunen kan finnas kvar på sikt. Besparingen innebär färre lekplatser i kommunen. Vilka som kan tänkas tas bort bör bedömas utifrån lekplatsens skick och om det går att uppskatta hur frekvent lekplatsen utnyttjas. Lekredskap som inte är möjliga att laga, tas bort för att minska investeringskostnaderna för att köpa in nya.

4. Sommarblommor

Möjlig besparing: 300 000 kr om man helt slutar med sommarblommor. 150 000 kr om man väljer att bygga växthus och driva det via stöd och omsorg (dock tillkommer 1 miljon i investeringskostnad).

Ambitionsnivån kopplat till blommor i det offentliga rummet kan ses över. Förvaltningen ser dock fler negativa konsekvenser kopplat till det. Men en kostnadsreducering skulle kunna ske genom att odla fram egna blommor i egen regi.

Ett växthus skulle kosta ca 1000 tkr, och med en avskrivning på 30 år samt ränta på ca 4% skulle det innebära en årskostnad på ca 75 tkr per. Fröer och värme mm kalkyleras till ca 70-80 tkr/år, vilket totalt blir ca 150 tkr för denna lösning. Odling av växter och blommor skulle kunna skötas av Stöd och Omsorg inom den nuvarande dagliga verksamheten.

6. *Minimera renhållning i parker, av grönområden, på gator, vägar samt på lek - och badplatser*

Möjlig besparing: Går inte att nuläget ange en summa.

Besparingen ger ingen större ekonomisk besparing, utan ger mest möjlighet att omdisponera tid till mer prioriterade åtgärder. Längre intervaller mellan papperskorgstömning samt städning överlag i kommunen skulle medföra att vissa områden i kommunen kan upplevas ovårdade, skräpiga samt misskötta.

7. Individanpassa gatubelysningen

Möjlig besparing: ca 300 000 kr

Vattenfall äger hela gatubelysningssystemet i kommunen. I andra kommuner har de infört en möjlighet att individstyra gatubelysningen. Detta innebär att man monterar teknik i varje stolpe som gör att det är möjligt att styra enstaka stolpar eller områden, och avgöra när man vill att det ska lysa eller inte lysa. Investeringen hanteras som annan gatubelysning av leverantören, och läggs som en avgift i kommunens löpande fakturor. Kostnadsökningen kan sedan sparas in genom att man kan ha mindre antal ronderingar och åtgärder. I andra kommuner har det ekonomiskt gått jämnt ut genom detta. Sedan kan man göra en analys av alla områden och även enskilda stolpar, och ändra tider för när belysning anses vara relevant. Detta har i andra kommuner lett till rena besparingar på ca 8-10% av den totala energiförbrukningen.

- Se över driftsformen och effektiviseringar av idrottsanläggningar

Översyn pågår av taxorna som omfattar verksamheten, vilket kommer innebära mer intäkter än i nuläget. Möjligheten för andra driftsformer för idrottsanläggningar skulle kunna utredas vidare men kräver en större arbetsinsats.

Beskrivning/konsekvens:

Skulle idrottsanläggningarna istället läggas över i någon annans regi, förlorar kommunen möjligheten att ta intäkter för dessa- men slipper samtidigt driftsansvaret för dem och kan använda de personella resurserna till andra arbetsuppgifter.

- Se över framtiden för simhallen

Möjlig besparing: ca 1 mkr/ år.

Simhallen har inspekterats vid flera tillfällen, och för att den ska kunna nyttjas med normalt underhåll behöver omfattande renoveringar/ombyggnationer genomföras. Genomförs dessa kan simhallen ha en ytterligare livslängd på ca 30 år. 2019 togs en kalkyl på 35 miljoner kronor fram för den nödvändiga renoveringen/ombyggnationen. I och med att prisuppgiften är 5 år gammal, hamnar man idag troligen på 30% högre, vilket innebär ca 45,5 miljoner.

Skicket på simhallen är sådant att dessa åtgärder behöver genomföras omedelbart. Byggnadens ålder och skick medför att det frekvent är saker som går sönder, såsom kakelplattor som lossnar etc, vilket måste åtgärdas omedelbart när det inträffar för att undvika att någon besökare skadar sig. Renoveringsarbeten i bassängen kräver att den töms, vilket innebär att varje åtgärd leder till stor vattenåtgång och elförbrukning pga uppvärmningskostnader. Simhallen uppfyller heller inte dagens krav på tillgänglighet.

I Tkr	HELÅR 2024 prognos	HELÅR 2023 UTFALL
INTÄKTER/INKOMSTER	-775	-770
<i>inkl. FÖRSÄLJNINGSENTÄKTER</i>	-125	-124
<i>TAXOR O AVGIFTER</i>	-170	-167
<i>HYROR OCH ARRENDEN</i>	-480	-480
PERSONALKOSTNADER	900	850
LOKAL-MARKHYROR,FASTIGHS	472	444
FÖRBRUKNINGSSINV O MATER	91	89
ÖVR. VERKSAMHETSKOSTNADER	62	71
Totaler(Netto)	750	683

Utöver ovan beskrivna kostnader har fastighetskontoret kostnader på ca 300 tkr /år för personal och drift. Sammantagen kostnad på ca 1 mkr per år

Bokfört värde för simhallen är ca 1,4 miljoner.

Beskrivning/konsekvens:

Investeringsbehovet på 45 miljoner försvinner. Personalen på fastighetskontoret kan lägga sin arbetstid på andra objekt istället.

Simundervisning behöver ske på annan plats. Kostnader tillkommer för entré till övrig simhall och transport.

- **Se över pedagogiska måltider inom skola och förskola**

Möjlig besparing: Minska ambitionsnivåerna

Redovisning kostnader:

Grundskolans inkl fritidshemmets: 2023 173,9 tkr
2024 prognosen 178,7
Förskolan: 2023 482,8 och prognos 2024 472,6 tkr

Beskrivning/konsekvens:

Den pedagogiska måltiden ingår i personalens arbetstid och är kostnadsfri. Under måltiden arbetar personalen, vilket innebär att de har tillsynsskyldighet. Personalen serveras samma mat som barn/elever. Antalet vuxna som äter pedagogisk måltid bör vara rimligt utifrån ålder på barn, barngruppens storlek och lokalens utformning.

Vid bedömning av rimligheten gäller utgångspunkterna nedan (om särskilda skäl ej föreligger). I förskolan är utgångspunkten att tre vuxna per avdelning har möjlighet att äta pedagogisk måltid med barnen. På fritidshemmet är utgångspunkten att två vuxna per avdelning har möjlighet att äta pedagogisk måltid tillsammans med barnen. I skolan är utgångspunkten att en pedagog (samt ev assistent) per klass äter pedagogisk måltid med eleverna.

- ***Se över fritidsverksamheten för 13 till 19-åringar i kommunen***

Möjlig besparing: Ca 43 000 kronor.

Beskrivning/konsekvens: Idag organiseras detta varannan fredag på Fabriken. Kostnaden för personalen som arbetar med Fabriken är cirka 43 000 kronor baserat på helår.

Fritidsgårdsdelen är varannan fredag 18-22. På lång sikt kan det få sociala och ekonomiska konsekvenser, då de som besöker verksamheten är ungdomar som behöver vuxenkontakt då dessa generellt inte är med i annan organiserad fritid. Förutom fritidsgården är kyrkan den enda mötesplatsen för ungdomar.

- ***Se över att införa avgifter för kulturskolan***

Möjlig intäkt: Ca 270 000 kr per år.

Beskrivning/konsekvens: Idag är kulturskolan avgiftsfri i kommunen. Av länets 13 kommuner är Valdemarsviks kommun tillsammans med Finspångs kommun de enda kommuner som inte tar ut några avgifter för kulturskolan. I de kommuner som tar ut avgifter baseras avgiften för kulturskolans aktiviteter på hushållets inkomst.



Enligt förslaget som drogs tillbaka fanns en schablon om vad respektive aktivitet skulle kosta. Det finns en svårighet i att beräkna exakt ekonomisk effekt om att införa dessa avgifter och hur det skulle resultera i intäkter för kommunen. Eftersom verksamheten är avgiftsfri idag finns en risk att vissa barn inte fortsätter i kulturskolan. I en annan närliggande kommun slutade 6 % av barnen i kulturskolan delta i aktiviteter när avgifter infördes. Det är också svårt att beräkna intäkter då det inte finns en kartläggning om vårdnadshavares inkomster som ligger till grund för hur mycket avgifter kommer reduceras.

Under 2023 var det 249 anmälningar till aktiviteter inom kulturskolan per termin. En snittavgift i enlighet med förslaget som hanterades av kommunstyrelsens barn- och utbildningsutskott var 600 kronor per aktivitet. Detta innebär en intäkt om cirka 300 000 kr baserat på 249 anmälningar x 2 terminer x 600 kr. Om avgifter införs får kommunen också räkna med ett bortfall om cirka 10 %. Detta innebär en möjlig intäkt om cirka 270 000 kr per helår. Denna intäkt har inte tagit hänsyn till reduktion av avgift baserat på inkomst för vårdnadshavare.

Ekonomiska konsekvenser

Detta beslut medför inga ekonomiska konsekvenser. Det kan medföra ekonomiska konsekvenser när det beslutas kring att genomföras förändringar i verksamhet som beskrivs enligt ovan.

Beslutet skickas till

Kommundirektörens ledningsgrupp
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör



KS § 94

KS-SA.2024.60

Inriktningsbeslut för långsiktiga ekonomiska anpassningar

Kommunstyrelsens beslut

1. Förvaltningen får i uppdrag att återkomma med beräkningar i förslag till ekonomiska anpassningar enligt nedan;
 - Se över organisering inom stöd- och omsorg för vård- och omsorgsboende Åldersro
 - Se över centralisering av hemtjänsten till Bäckadal.
 - Se över vilka kommunala fastigheter som kan avyttras
 - Se över framtiden för simhallen
 - Se över driftsform alternativt avyttra hamnar
 - Se över driftsform alternativt avyttra campingplatser
 - Se över taxor och avgifter inom hela den kommunala verksamheten
 - Se över sänkta ambitionsnivåer inom samhällsbyggnad
 - Se över organisering av biblioteksverksamheten
 - Se över att införa avgifter för kulturskolan
 - Se över driftsformen och effektiviseringar av idrottsanläggningar
 - Se över pedagogiska måltider inom skola och förskola
 - Se över fritidsverksamheten för 13 till 19-åringar i kommunen
 - Ta fram en långsiktig plan (20 år) över planerade större (>5 mkr) infrastrukturinvesteringar med kapitalbehov och kostnader.
 - Se över driftsform eventuellt avyttra Åbäcksholm.
2. Beräkningar ska senast redovisas till kommunstyrelsens sammanträde 30 september.

Protokollsanteckning

Lars Beckman (S), Magnus Loftén (S), Nhela Ali (S) och Ulla Wallering Fall (S) lämnar följande protokollsanteckning:

Gällande lista som lades fram på KS 240617 som exempel att arbeta vidare med önskar vi undantag för förslaget om att- Se över avveckling av simhallen och att - Se över fritidsverksamheten för 13 till 19-åringar i kommunen då vi ser dessa kommunala angelägenheter som särskilt betydelsefulla för våra innevånare. Simhallens betydelse för våra

Justerare

.....

.....



KS § 94

KS-SA.2024.60

kommuninnevånare både unga och äldre kan inte nog överskattas. Det handlar om att kunna erbjuda alltifrån simundervisning till rehabilitering och motionssim. Våra barn och ungas fritidsaktiviteter hjälper till att förebygga och inte minst skapar intressanta aktiviteter för barn och unga i en känslig tid i livet. Övriga förslag kommer vi att ta ställning till i den kommande processen. Vi vill uppmärksamma kommunledningen på att vissa förslag redan är utredda utan att uppdrag har getts av KS, tex avgifter i kulturskolan. Andra förslag till uppdrag är uppgifter som kontinuerligt bör genomföras av förvaltningen, tex se över taxor och avgifter.

Jonas Andersson (V) och Bo Franzén (V) lämnar följande protokollanteckning:

Den kommunala ekonomiska situationen ställer krav på ett långsiktigt utvecklingsarbete för kommunens verksamheter. De primära åtagandena som vård, omsorg och skola kan ges tillräckliga förutsättningar för fortsatt verksamhet med tillfällig intäktshöjning. Övriga verksamheter och ekonomiska fördelningsmodeller behöver en översyn, så att verksamheter som riktas mot besöksnäringen inte belastar skattekollektiv i lika stor grad som i dagsläget, samt att kommunens egna verksamheter inte ska utsättas för interndebiteringar som är kontraproduktiva. Flera av förvaltningens förslag riktas mot verksamheter som redan i dagsläget är hårt pressade ekonomiskt samt att de inte ger någon långvarig effekt på kommunens ekonomi, med risk i att öka kommunens åtaganden i stället.

Därmed ser vi att de punkter som förvaltningen presenterat i ärendet kan reduceras ned till;

- Se över organisering inom stöd- och omsorg för vård- och omsorgsboende Åldersro.*
- Se över taxor och avgifter inom hela den kommunala verksamheten.*
- Se över sänkta ambitionsnivåer inom samhällsbyggnad.*

Samt med tillägg i för att uppnå högre grad av utveckling och effektivisering på längre sikt;

- Utredda kommunens behov av administrativa lokaler, inkl de kommunala bolagens fastigheter, i syfte att påvisa möjligheten till att tomställa fastigheter.*

Justerare

.....

.....

KS § 94

KS-SA.2024.60

- *Se över fördelningsmodellen/interndebiteringar inom förvaltningen, inkl de kommunala bolagens fastigheter, i syfte att åtgärda kontraproduktiva hyror och kostnader.*
- *Utreda hur enskilda driftsobjekt – besöksnäring, via arrenden, hyra och andra intäkter kan ge en kommunal intäkt. I syfte i att t ex camping eller hamn ska bli en långsiktig intäkt för kommunens skattekollektiv.*

Ärendebeskrivning

Förvaltningen har under 2024 bedrivit ett omfattande besparingsarbete för att minska kommunens verksamhetskostnader.

Med undantag för de åren där de så kallade covid-bidragen från staten bidragit till verksamheten har budgetunderskotten i verksamheten varit betydande. Framför allt är det verksamheterna inom samhällsbyggnads- och stöd & omsorgssektorerna som haft svårigheter att rymma uppdragen inom givna ekonomiska ramar de senaste åren. Det genomsnittliga underskottet i verksamheterna har för den senaste femårsperioden uppgått till drygt 20,0 mnkr. Till viss del har detta kunnat mötas av överskott inom finansförvaltningen. Men så är inte fallet för innevarande år.

Inför 2025 års budgetarbete finns mycket stora investeringsbehov framför allt inom vatten- och renhållning. Detta medför att kommande årsresultat bör överstiga 10 miljoner kronor för att kunna möta finansieringen av nödvändiga investeringar.

Se tabell nedan för budgetavvikelse från 2019 till och med 2024.

Mnkr	Ram	Budget	Prognos	Avvikelse	Avvikelse				
		-24	avvikelse	-23	-22	-21	-20	-19	
	-25	-24		-23	-22	-21	-20	-19	
Finansförvaltningen	554,0	-539,1	4,8	17,1	28,7	17,9	21,7	-3,7	
Stöd & omsorg	270,4	270,4	-5,0	-25,3	-18,2	7,2	0,3	-10,6	
Barn, utbildning	190,2	190,2	0,0	3,2	5,5	-2,2	-3,0	-9,3	
Samhällsbyggnad	29,5	29,5	-10,6	-8,9	-9,1	-13,1	-7,2	-7,4	
Service & adm	51,0	51,0	-1,1	0,0	0,0	1,2	-3,0	-0,9	
Räddningstjänsten	7,6	7,5	0,0	-0,2	0,3	0,2	-0,1	0,0	

Justerare

.....

.....



KS § 94

KS-SA.2024.60

Politisk organisation	5,3	5,3	0,0	-0,6	0,0	-0,1	-0,3	0,0
Ej fördelade besparingar		-3,9	-3,9					
Summa verksamheterna	554,0	550,0	-20,6	-31,8	-21,5	-6,4	-13,3	-28,2
Summa totalt	0,0	-10,9	-15,8	-14,7	7,2	11,5	8,4	-31,9
Årets resultat			-26,7	-14,8	17,2	26,6	16,7	-18,7

För att långsiktigt reducera medel för drift och investeringar har förvaltningen identifierat områden där kommunen kan minska sina kostnader. Genom ett politiskt inriktningsbeslut om vilka besparingar med kostnadsberäkningar som bedöms vara aktuella kan förvaltningen påbörja utredningar kring dessa förslag.

Förvaltningens förslag om långsiktiga ekonomiska anpassningar

- Se över organisering inom stöd- och omsorg för vård- och omsorgsboende Åldersro
- Se över centralisering av hemtjänsten till Bäckadal.
- Se över vilka kommunala fastigheter som kan avyttras
- Se över avveckling av simhallen
- Se över driftsform alternativt avyttra hamnar
- Se över driftsform alternativt avyttra campingplatser
- Se över taxor och avgifter inom hela den kommunala verksamheten
- Se över sänkta ambitionsnivåer inom samhällsbyggnad
- Se över organisering av biblioteksverksamheten
- Se över att införa avgifter för kulturskolan
- Se över driftsformen och effektiviseringar av idrottsanläggningar
- Se över pedagogiska måltider inom skola och förskola
- Se över fritidsverksamheten för 13 till 19-åringar i kommunen

Ekonomiska konsekvenser

Detta beslut medför inga ekonomiska konsekvenser. Ekonomiska konsekvenser per förslag redovisas senast vid kommunstyrelsens sammanträde 30 september.

Yrkanden

Per Hanö (SD) yrkar på följande tillägg:

Justerare

.....

.....



KS § 94

KS-SA.2024.60

- Förvaltningen får i uppdrag att ta fram en långsiktig plan (20 år) över planerade större (>5 mkr) infrastrukturinvesteringar med kapitalbehov och kostnader.
- Förvaltningen får i uppdrag att se över driftsform eventuellt avyttra Åbäcksholm.

Annelie Noort (KD) yrkar att se över avveckling av simhallen ändras till se över framtiden för simhallen.

Lars Beckman (S) yrkar att simhallen samt fritidsverksamheten för 13-19-åringar utgår.

Beslutsgång

Ordföranden finner att det föreligger 2 tilläggsyrkanden samt 3 ändringsyrkanden.

Ordföranden ställer först proposition gällande ändringsyrkanden från Lars Beckman (S) och finner att kommunstyrelsen avslår ändringsyrkandena.

Därefter ställer ordföranden proposition gällande tilläggsyrkanden från Per Hanö (SD) och finner att kommunstyrelsen beslutar att bifalla tilläggsyrkandena.

Därefter ställer ordföranden proposition gällande ändringsyrkande från Annelie Noort (KD) och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med tilläggsyrkandet.

Beslutet skickas till

Kommundirektör
Ekonomichef
Kanslichef
Sektorchefer

Justerare

.....

.....



(11)

KS-SA.2022.4

Upphävande av inriktningsbeslut om gemensam överförmyndarnämnd i östra Östergötland

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx

Justerare

.....

.....



(11)

KS-SA.2022.4

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommunledningskontoret
Dennis Gidlund
Kanslichef
Tel: 0123-194 29
E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Upphävande av inriktningsbeslut om gemensam överförmyndarnämnd i östra Östergötland

Förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige upphäver beslut KF §120/22.
2. Förvaltningen får i uppdrag att senast december 2025 återkomma med förslag om hur överförmyndarens verksamhet ska organiseras från 2027.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktiges beslut KF §120/22

Kommunfullmäktige beslutade 2022-08-29 § 120 följande:

Kommunfullmäktige ställer sig positiv till att införa en gemensam nämnd och en gemensam verksamhet för överförmyndaverksamheten i östra Östergötland.

Inriktningen är att en gemensam nämnd och verksamhet kan införas från och med den 1 januari 2027 och att beslut om avtal mellan de ingående kommunerna ska fattas senast år 2025.

Överförmyndaren får i uppdrag att tillsammans med överförmyndarnämnderna i Finspångs, Norrköpings och Söderköpings kommuner förbereda samverkan genom att ensa regelverk och arbetssätt.

Beslutet gäller under förutsättningen att samtliga berörda kommuners fullmäktige fattar likalydande beslut.

Inför beslutet i kommunfullmäktige samverkade kommunerna för att enas kring vissa principiella frågor för utgångspunkt i det kommande arbetet. Inom den fortsatta samverkan skulle följande gällande;

- Norrköpings kommun ska vara värdkommun.
- Samverkan sker genom gemensam nämnd.
- Verksamheten bedrivs sammanhållet, det vill säga att man har gemensamma regler, rutiner, arvoden mm och inte fyra olika system



- Varje kommun har ansvar för det som skett i ärendena innan samverkan.
- Lokal närvaro ska garanteras i alla kommuner som ingår i samverkan.
- Finansieringen ska utgå från antalet ärenden i respektive kommun.
- Ingen kommun ska behöva sänka kvaliteten i sin verksamhet vid en samverkan, målet är bland annat att ge ökade förutsättningar att leva upp till intentionerna i föräldrabalken, öka förmågan att rekrytera och behålla medarbetare, öka rättssäkerheten i handläggningen och en större förmåga att arbeta utvecklingsinriktat och proaktivt.

Nuvarande organisering av överförmyndarens verksamhet

Sedan 2023-03-01 ingår Valdemarsviks kommun tillsammans med Söderköpings kommun ett avtal om samverkan i gemensamt överförmyndarkontor. Söderköpings kommun är värdkommun och det gemensamma överförmyndarkontoret har sitt säte i Söderköpings kommun. Samverkansavtalet gäller till och med 2026-12-31.

Förslag till beslut

Efter vidare översyn kring utgångspunkterna enligt ovan konstaterar förvaltningen att detta förslag med en gemensam nämnd samt den organisering som är utgångspunkt i det vidare arbetet är för kostnadsdrivande. Med anledning av detta är förslaget att kommunfullmäktige upphäver det tidigare beslutet och att förvaltningen får återkomma senast december 2025 om hur överförmyndarens verksamhet fortsatt ska organiseras.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutet skickas till

Överförmyndaren
Finspångs kommun
Norrköpings kommun
Söderköpings kommun
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör



KF §120

KS-SA.2022.4

Samverkan om gemensam överförmyndarnämnd i östra Östergötland

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige ställer sig positiv till att införa en gemensam nämnd och en gemensam verksamhet för överförmyndaverksamheten i östra Östergötland.

Inriktningen är att en gemensam nämnd och verksamhet kan införas från och med den 1 januari 2027 och att beslut om avtal mellan de ingående kommunerna ska fattas senast år 2025.

Överförmyndaren får i uppdrag att tillsammans med överförmyndarnämnderna i Finspångs, Norrköpings och Söderköpings kommuner förbereda samverkan genom att ensa regelverk och arbetssätt.

Beslutet gäller under förutsättningen att samtliga berörda kommuners fullmäktige fattar likalydande beslut.

Ärendebeskrivning

Söderköpings kommun har initierat frågan om en eventuell samverkan inom överförmyndarverksamheten med Finspång, Norrköping och Valdemarsvik. Kommunstyrelsen i Valdemarsvik har 2022-02-14 § 27 ställt sig positiv att utreda förutsättningarna tillsammans med övriga kommuner.

Kommunerna har samverkat i utredningsarbetet och representanter för överförmyndarverksamheterna har träffats regelbundet. Representanterna har enats om vissa principiella frågor som varit utgångspunkt i arbetet. Om kommunerna väljer att samverka inom området vill man att

- Norrköpings kommun ska vara värdkommun.
- Samverkan sker genom gemensam nämnd.
- Verksamheten bedrivs sammanhållet, det vill säga att man har gemensamma regler, rutiner, arvoden mm och inte fyra olika system
- Varje kommun har ansvar för det som skett i ärendena innan samverkan.
- Lokal närvaro ska garanteras i alla kommuner som ingår i samverkan.
- Finansieringen ska utgå från antalet ärenden i respektive kommun.
- Ingen kommun ska behöva sänka kvaliteten i sin verksamhet vid en samverkan, målet är bland annat att ge ökade förutsättningar att leva

Justerare

.....

.....

.....



KF §120

KS-SA.2022.4

upp till intentionerna i föräldrabalken, öka förmågan att rekrytera och behålla medarbetare, öka rättssäkerheten i handläggningen och en större förmåga att arbeta utvecklingsinriktat och proaktivt.

Utredningen har fokuserat på att beskriva verksamheterna i respektive kommun samt vad som behöver ske för att starta en gemensam verksamhet. Förslag till avtal mellan kommunerna och reglemente för en gemensam nämnd har också tagits fram.

Utredningen visar att kommunerna har olika förutsättningar, organisation och arbetssätt. För att en gemensam verksamhet ska fungera bra behöver ärenden hanteras på ett likartat sätt och de fyra kommunernas verksamhet skiljer sig åt idag på flera sätt.

Verksamheten behöver också ha kännedom om de lokala förhållandena både vad gäller huvudmännens och ställföreträdarnas förhållanden. I dagsläget skulle ingen personal från Söderköpings och Valdemarsviks kommuner följa med in i den gemensamma verksamheten. Det betyder att den befintliga personalen i Norrköpings kommun skulle behöva hantera 36 % fler ärenden i tre nya kommuner utan lokal kännedom i åtminstone två av kommunerna. Samtidigt ska ny personal rekryteras och läras upp vilket tar tid.

Norrköpings kommuns verksamhetslokaler för överförmyndarverksamheten är i dagsläget inte tillräcklig för den personal som behöver rekryteras inför 2023. För en gemensam verksamhet behövs ytterligare kontorsarbetsplatser vilket inte finns på plats till 2023.

Slutsatser och förslag

I ett första skede av utredningsarbetet var utgångspunkten att ta fram ett förslag till beslut för att eventuellt ingå i samverkan inför nästa politiska mandatperiod, från januari 2023. Kommunernas representanter landar i slutsatsen att det behövs mer förberedelser för att den gemensam verksamhet ska kunna starta utan att verksamheten, och i förlängningen även huvudmännen, skulle påverkas negativt.

Däremot ser man att en gemensam verksamhet kan bidra till att en högre kvalitet kan upprätthållas i alla kommuner och särskilt i de mindre kommunerna. Fler anställda ger större möjligheter till redundans i verksamheten och fler möjligheter till specialisering. Som exempel kan nämnas att i dagsläget har ingen av de mindre kommunerna jurister

Justerare

.....

.....

.....



KF §120

KS-SA.2022.4

anställda i sina överförmyndarverksamheter, i en gemensam verksamhet kommer juristkompetens lättare kunna tillhandahållas.

Alla kommuner skulle dra nytta av en gemensam verksamhet men för att inte verksamheterna och huvudmännen skulle drabbas av negativa konsekvenser måste man få tid till att förbereda verksamheterna så att övergången till en ny organisation blir smidig.

Enligt Föräldrabalkens regler kan nämndorganisationen för överförmyndarverksamhet bara ändras vid ett mandatskifte.

Förslaget är att en gemensam verksamhet startar vid nästa möjliga tillfälle, det vill säga vid inledningen av 2027. Samtidigt föreslås det att överförmyndarverksamheterna i de fyra kommunerna får i uppdrag att förbereda och planera övergången till en gemensam verksamhet genom ett aktivt nätverksarbete under den kommande mandatperioden. Det gemensamma arbetet koncentreras på att styr- och stöddokument, riktlinjer, rutiner, delegationsordningar med mera i så stor utsträckning som möjligt samordnas. Därutöver behövs även en förberedelse vad gäller teknik, digitalisering, arkivhantering, kommunikationsinsatser och administration. Ett slutgiltigt beslut bör fattas i god tid så att värdkommunen hinner förbereda verksamhetslokaler inför övergången till gemensam verksamhet. Under den kommande mandatperioden kan samverkan börja ske genom avtalsamverkan där värdkommunen vid lämpligt tillfälle kan driva delar av de andra kommunernas verksamhet.

Ekonomiska konsekvenser

På grund av att budgetberäkningen är för 2023 och utredningen rekommenderar ett införande till 2027 får den endast ses som ett räkneexempel för en samverkan, och nya beräkningar tas fram inför införandet. Något som behöver räknas ut mer exakt i samband med ett eventuellt slutligt beslut att ingå i samverkan år 2025.

Norrköpings kommun har samtliga kostnader för överförmyndarverksamheten budgeterade under överförmyndarnämnden, som lokaler, nämndadministration, juriststöd och andra OH-kostnader. En gemensam nämnd skulle innebära att de övriga kommunerna får kostnader för sådana delar de inte budgeterat i överförmyndarverksamheten tidigare. Den beräkning som gjorts visar att det behövs en budget för 2023 på 32 805 tkr för att driva en gemensam verksamhet med samma kvalitet som Norrköping gör idag. Fördelningen mellan kommunerna utifrån hur många ärenden respektive kommun bidrar med i den gemensamma verksamheten

Justerare

.....

.....

.....



KF §120

KS-SA.2022.4

är Finspång 13,9 %, Norrköping 73,5 %, Söderköping 8,6 % och Valdemarsvik 4 %.

En gemensam verksamhet 2023 skulle för Norrköpings kommuns del innebära en minskad kostnad (24 111 tkr) med cirka 870 tkr i förhållande till den budgetram (24 980 tkr) som överförmyndarnämnden har äskat för 2023.

Beslutsunderlag

Protokoll KS 2022-08-15 § 134

Tjänsteskrivelse från sektor Service och Samhällsbyggnad 2022-05-27

Utredningsrapport – Samverkan inom överförmyndarverksamheten i kommunerna Finspång, Norrköping, Söderköping och Valdemarsvik daterad 2022-05-31 inklusive bilagor

Beslutet skickas till

Finspångs kommun

Norrköpings kommun

Söderköpings kommun

Överförmyndaren

Kommunsekreteraren F.S.

Akten

Justerare

.....

.....

.....



(12)

KS-SA.2024.35

Föreningsstöd Investerings- och upprustningsstöd 2024

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....

KSAU § 78

KS-SA.2024.35

Föreningsstöd Investerings- och upprustningsstöd 2024

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att bevilja stöd enligt tabell nedan.

Förening	Barn- och Ungdomsverksamhet	Investering	Beräknad kostnad för investering	Sökt belopp	Förslag till beslut	Notering
Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening	Ja	Underhåll, ny kyl/frys, uppgradera ljud- och bildanläggning, elbelysning info-skyllt. Isolering av källarens yttervägg, målning av fönsterfoder, knutar och utemöbel, trädgårdsskötsel täckbark och gödsel	60 000 kr	60 000 kr	30 000 kr	Stödet ska användas till nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer av anläggning. Ej inköp av utrustning så som kyl/frys, bild och ljudanläggning.
Waldemarsviks Segelklubb	Ja	Byta ut en utav två befintliga bryggor, ny brygga. Ansöker om 5% av totalinvestering	520 000 kr	25 000 kr	25 000 kr	
Totalt:				85 000 kr	55 000 kr	

Sammanfattning

Två har föreningar inkommit med ansökningar. I budgeten för 2024 finns det 84 000 kr för investerings- och upprustningsstöd.

Gryts JUF har ansökt om bidrag om 60 000 kr varav 30 000 kr avser inköp av utrustning så som kyl- och frysskåp samt ljud- och bildanläggning. Förvaltningen tolkar riktlinjerna som om att stödet avser nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer av anläggningen ej inköp av utrustning. Därav anser förvaltningen att Gryts JUF endast kan ansöka om 30 000 kr i för investerings- och upprustningsstöd.

Waldemarsviks Segelklubb ansöker om 25 000 kr i stöd för delfinansiering på en investering på totalt 520 000 kr för att anlägga en ny brygga. Segelklubben uppfyller kommunens villkor och riktlinjer samt har inkommit med en korrekt ansökan.

Justerare

.....

.....

KSAU § 78

KS-SA.2024.35

Ärendebeskrivning

För investerings- och upprustningsstöd 2024 har två föreningar inkommit med ansökningar. I budgeten för 2024 finns det 84 000 kr för investerings- och upprustningsstöd.

Gryts JUF har ansökt om bidrag om 60 000 kr varav 30 000 kr avser inköp av utrustning så som kyl- och frysskåp samt ljud- och bildanläggning. Förvaltningen tolkar riktlinjerna som om att stödet avser nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer av anläggningen ej inköp av utrustning. Därav anser förvaltningen att Gryts JUF endast kan ansöka om 30 000 kr i för investerings- och upprustningsstöd.

Waldemarsviks Segelklubb ansöker om 25 000 kr i stöd för delfinansiering på en investering på totalt 520 000 kr för att anlägga en ny brygga.

Förvaltningen föreslår att stöd tilldelas de båda föreningarna enligt tabellen nedan. Kvar i budget efter fördelning blir 29 000 kr.

Förening	Barn- och Ungdomsverksamhet	Investering	Beräknad kostnad för investering	Sökt belopp	Förslag till beslut	Notering
Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening	Ja	Underhåll, ny kyl/frys, uppgradera ljud- och bildanläggning, elbelysning infoskyllt. Isolering av källarens yttervägg, målning av fönsterfoder, knutar och utemöbel, trädgårdsskötsel täckbark och gödsel	60 000 kr	60 000 kr	30 000 kr	Stödet ska användas till nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer av anläggning. Ej inköp av utrustning så som kyl/frys, bild och ljudanläggning.
Waldemarsviks Segelklubb	Ja	Byta ut en utav två befintliga bryggor, ny brygga. Ansöker om 5% av totalinvestering	520 000 kr	25 000 kr	25 000 kr	
Totalt:				85 000 kr	55 000 kr	

Justerare

.....

.....



KSAU § 78

KS-SA.2024.35

Investerings- och upprustningsstödet riktar sig till föreningar med egen eller långsiktigt arrenderad anläggning vid nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer. Anläggningen ska vara av sådan typ som krävs för att föreningens verksamhet ska kunna bedrivas. Syftet med stödet är att förbättra föreningars möjlighet att bidra till ett rikare föreningsliv, förbättra folkhälsan samt öka delaktigheten och känslan av ett socialt sammanhang för invånare i Valdemarsviks kommun.

Villkor för bidraget:

- Föreningen ska leva upp till de generella villkoren för föreningsstöd.
- Anläggningen ska ägas eller genom ett längre avtal (minst ettårigt) eller liknande disponeras av föreningen.
- Anläggningen ska vara belägen i Valdemarsviks kommun.
- Anläggningen ska vara av sådan typ som krävs för att föreningens verksamhet ska kunna bedrivas.
- Om föreningen kan få statligt stöd för en investering är föreningen skyldig att utnyttja det stödet.
- Föreningen ska ha haft tillgång till anläggningen största delen av tiden 12 månader innan stödet söks.

Föreningar kan ansöka om maximalt 10 000 kronor. För högre belopp krävs en ansökan som kommunstyrelsen prövar i varje enskilt fall.

Om de ansökta beloppen överstiger budget för stödet prioriteras de föreningar som bedriver barn- och ungdomsverksamhet.

Ansökan lämnas in senast 1 maj.

Föreningen ska i samband med ansökan lämna in årsberättelse för föregående års verksamhet som innehåller ekonomisk och verksamhetsmässig redogörelse. Den ekonomiska berättelsen ska innehålla resultat- och balansräkning, vinst- och förlusträkning samt revisionsberättelse.

Stödet söks innan investeringen genomförs. Föreningen ska tydligt beskriva vilken typ av investeringar som ska göras.

Besluts- och utbetalningsprocess: Inom 2 månader efter ansökningstidens utgång får föreningen besked om stödets storlek. Kvitton för genomförda investeringar ska vara inlämnade inom 1 år. Stödet betalas ut 2 månader efter att kvitton redovisats. Observera

Justerare

.....

.....



KSAU § 78

KS-SA.2024.35

att beslut- och utbetalningsprocessen kan förlängas om en förening ansöker om mer än 10 000 kr eftersom kommunstyrelsen då måste fatta beslutet.

Beslutet skickas till

Berörd

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Caroline Starkås

Arbetsledare Medborgarservice

Tel: 0123-19100

E-post: caroline.starkas@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Föreningsstöd Investerings- och upprustningsstöd 2024

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar att bevilja stöd enligt tabell nedan.

Förening	Barn- och Ungdomsverksamhet	Investering	Beräknad kostnad för investering	Sökt belopp	Förslag till beslut	Notering
Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening	Ja	Underhåll, ny kyl/frys, uppgradera ljud- och bildanläggning, elbelysning infoskylt. Isolering av källarens yttervägg, målning av fönsterfoder, knutar och utemöbel, trädgårdsskötsel täckbark och gödsel	60 000 kr	60 000 kr	30 000 kr	Stödet ska användas till nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer av anläggning. Ej inköp av utrustning så som kyl/frys, bild och ljudanläggning.
Waldemarsviks Segelklubb	Ja	Byta ut en utav två befintliga bryggor, ny brygga. Ansöker om 5% av totalinvestering	520 000 kr	25 000 kr	25 000 kr	
Totalt:				85 000 kr	55 000 kr	

Sammanfattning

Två har föreningar inkommit med ansökningar. I budgeten för 2024 finns det 84 000 kr för investerings- och upprustningsstöd.

Gryts JUF har ansökt om bidrag om 60 000 kr varav 30 000 kr avser inköp av utrustning så som kyl- och frysskåp samt ljud- och bildanläggning.

Förvaltningen tolkar riktlinjerna som om att stödet avser nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer av anläggningen ej inköp av utrustning.

Därav anser förvaltningen att Gryts JUF endast kan ansöka om 30 000 kr i för investerings- och upprustningsstöd.

Waldemarsviks Segelklubb ansöker om 25 000 kr i stöd för delfinansiering på en investering på totalt 520 000 kr för att anlägga en ny brygga.

Segelklubben uppfyller kommunens villkor och riktlinjer samt har inkommit med en korrekt ansökan.

Ärendebeskrivning

För investerings- och upprustningsstöd 2024 har två föreningar inkommit med ansökningar. I budgeten för 2024 finns det 84 000 kr för investerings- och upprustningsstöd.

Gryts JUF har ansökt om bidrag om 60 000 kr varav 30 000 kr avser inköp av utrustning så som kyl- och frysskåp samt ljud- och bildanläggning. Förvaltningen tolkar riktlinjerna som om att stödet avser nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer av anläggningen ej inköp av utrustning. Därav anser förvaltningen att Gryts JUF endast kan ansöka om 30 000 kr i för investerings- och upprustningsstöd.

Waldemarsviks Segelklubb ansöker om 25 000 kr i stöd för delfinansiering på en investering på totalt 520 000 kr för att anlägga en ny brygga.

Förvaltningen föreslår att stöd tilldelas de båda föreningarna enligt tabellen nedan. Kvar i budget efter fördelning blir 29 000 kr.

Förening	Barn- och Ungdomsverksamhet	Investering	Beräknad kostnad för investering	Sökt belopp	Förslag till beslut	Notering
Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening	Ja	Underhåll, ny kyl/frys, uppgradera ljud- och bildanläggning, elbelysning infoskylt. Isolering av källarens yttervägg, målning av fönsterfoder, knutar och utemöbel, trädgårdsskötsel täckbark och gödsel	60 000 kr	60 000 kr	30 000 kr	Stödet ska användas till nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer av anläggning. Ej inköp av utrustning så som kyl/frys, bild och ljudanläggning.
Waldemarsviks Segelklubb	Ja	Byta ut en utav två befintliga bryggor, ny brygga. Ansöker om 5% av totalinvestering	520 000 kr	25 000 kr	25 000 kr	
Totalt:				85 000 kr	55 000 kr	

Investerings- och upprustningsstödet riktar sig till föreningar med egen eller långsiktigt arrenderad anläggning vid nyanläggningar, om- och tillbyggnader samt reparationer. Anläggningen ska vara av sådan typ som krävs för att föreningens verksamhet ska kunna bedrivas. Syftet med stödet är att förbättra föreningars möjlighet att bidra till ett rikare föreningsliv, förbättra folkhälsan samt öka delaktigheten och känslan av ett socialt sammanhang för invånare i Valdemarsviks kommun.

Villkor för bidraget:

- Föreningen ska leva upp till de generella villkoren för föreningsstöd.
- Anläggningen ska ägas eller genom ett längre avtal (minst ettårigt) eller liknande disponeras av föreningen.
- Anläggningen ska vara belägen i Valdemarsviks kommun.
- Anläggningen ska vara av sådan typ som krävs för att föreningens verksamhet ska kunna bedrivas.



- Om föreningen kan få statligt stöd för en investering är föreningen skyldig att utnyttja det stödet.
- Föreningen ska ha haft tillgång till anläggningen största delen av tiden 12 månader innan stödet söks.

Föreningar kan ansöka om maximalt 10 000 kronor. För högre belopp krävs en ansökan som kommunstyrelsen prövar i varje enskilt fall. Om de ansökta beloppen överstiger budget för stödet prioriteras de föreningar som bedriver barn- och ungdomsverksamhet.

Ansökan lämnas in senast 1 maj.

Föreningen ska i samband med ansökan lämna in årsberättelse för föregående års verksamhet som innehåller ekonomisk och verksamhetsmässig redogörelse. Den ekonomiska berättelsen ska innehålla resultat- och balansräkning, vinst- och förlusträkning samt revisionsberättelse.

Stödet söks innan investeringen genomförs. Föreningen ska tydligt beskriva vilken typ av investeringar som ska göras.

Besluts- och utbetalningsprocess: Inom 2 månader efter ansökningstidens utgång får föreningen besked om stödets storlek. Kvitton för genomförda investeringar ska vara inlämnade inom 1 år. Stödet betalas ut 2 månader efter att kvitton redovisats. Observera att beslut- och utbetalningsprocessen kan förlängas om en förening ansöker om mer än 10 000 kr eftersom kommunstyrelsen då måste fatta beslutet.

Beslutsunderlag

Ansökan Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening
Ansökan Waldemarsviks Segelklubb, WSK

Beslutet skickas till

Berörd
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör



Kontaktuppgifter

Förening Gryts JUF - avd Bygdegårdsförening	
Postmottagare namn Mats Edberg	
Adress Fyrtorp Trivseludden 8	Plusgiro/bankgiro 5863-4262
Postnummer och ort 615 96 Gryt	E-postadress edberg.mats@hotmail.com
Kontaktperson Mats Edberg	Telefon kontaktperson 0734-161607

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2024 -03- 19	
Dnr	Fv/Avd/-landt
Dpl/Obj.	

Bedriver föreningen barn- och ungdomsverksamhet? Ja Nej

Uppgifter om anläggningen

Adress där anläggningen finns Åbäcksnäs Gryts bygdegård, 615 96 Gryt
Äger eller hyr (i så fall hur länge) föreningen anläggningen? Äger
Har föreningen hyrt ut anläggningen/anläggningarna de senaste 12 månaderna? I vilken omfattning? Ja. 28 gånger under 2023
Vilken typ av investering ska göras? Se bifogad Verksamhetsplan bilaga 1
Hur mycket beräknas investeringen kosta? 60.000 SEK. Se bifogad verksamhetsplan bilaga 1

Intygande om att villkoren (se riktlinjerna) för att söka stödet är uppfyllda

Ort och datum Gryt 14/2/2024	
Ordförandens underskrift	Namnförtydligande Mats Edberg

Bilagor som ska bifogas ansökan

- Årsberättelse från föregående år
- Kvitton från genomföra investeringar ska lämnas in inom 1 år efter besked om stöd

Ansökan skickas in senast 1 maj via e-post till kommun@valdemarsvik.se eller via post till Valdemarsviks kommun, 615 80 Valdemarsvik

Personuppgiftshandling

Personuppgifterna i denna blankett registreras och sparas i kommunens dataregister/system enligt dataskyddsförordningen. För ytterligare information om personuppgiftshandling för denna blankett och övrig information om kommunens personuppgiftshandling, se kommunens hemsida.

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2023

Styrelsen inom Gryts JUF – avd: Bygdegårdsförening ber att få avge följande verksamhetsberättelse för sitt fyrtionionde verksamhetsår, omfattande tiden 1 januari till och med 31 december 2023.

Styrelsen

Styrelsen inom bygdegårdsföreningen har under 2023 bestått av Mats Edberg (ordförande), Thomas Stark (vice ordförande), Karin Cederqvist (sekreterare), Mats Rönneskog (kassör) samt ledamöterna Ulf Larsson och Helena Jarstad.

Ersättare har varit Anna Rönneskog Niklas Hamström och Johan Gustafsson.

Alla ersättare har varit kallade till samtliga styrelsemöten och därmed kunnat ta del av all dokumentation, före, under och efter de sammanträden som hållits.

Kontaktperson för bokningar har Karin Cederqvist varit och Niklas Hamström har ansvarat för informationen på hemsidan och i sociala medier.

Styrelsen har haft 9 protokollförda sammanträden under året.

Revisor och revisorssuppleanter

Ordinarie revisor har varit Anders Carlsson och John Furenbäck. Osäker på om John blev omvald under 2023.

Som revisorsersättare har Johanna Gräslund och Ulf Jonsson fungerat.

Valberedning

Valberedningen har bestått av Jenny Elander Ek.

Övriga funktionärer

Under året har styrelsemedlemmar ansvarat för städningen av bygdegårdens lokaler. Detta har skett månadsvis och helt på ideell basis.

Årsmötet 2023

Söndagen den 26 februari genomfördes 2023 års årsmöte i Bygdegården. 17 medlemmar var samlade för att fatta beslut om det avslutade verksamhetsåret samt kommande verksamhet, ekonomiska resultat och planer, val av ny styrelse samt övriga funktionärer.

I anslutning till årsmötet avtackades de båda avgående styrelseledamöterna Cia Lindkvist Stéen och Eric Elander Duque, för sina mångåriga insatser i föreningen.

Årets underhåll

Bygdegården har genomgått en rad olika underhållsarbeten där det löpande underhållet av både fastigheten och trädgården skötts av de månadsansvariga.

Styrelsen har haft två gemensamma arbetsdagar, för mindre reparationsarbeten, tillverkning av trädgårdsmöbler, städning, sortering, röjning etc.

Hallen och lilla salen har renoverats med nya ytskikt, taper och målning, byte av armaturer och kompletterande inköp av möbler. Arbetet utfördes av styrelsemedlemmar och deras anhöriga men krävde även professionell hjälp av lokala hantverkare.

Diskmaskinen slutade tyvärr att fungera efter en brand i motor och gick inte att reparera, vilket tvingade fram inköp av en ny maskin.

Efter energideklaration utförd av certifierad energiexpert har Bygdegården placerats i energiklass D. Fastigheten som helhet har besiktigats och uppgifterna förmedlats till Riksföreningen.

Uthyrningsverksamhet

Att göra Gryts Bygdegård tillgänglig som möteslokal för alla i bygden är den grundläggande verksamheten för föreningen. Under verksamhetsåret 2023 har intäkterna för bygdegårdens lokaler ökat med 41% jämfört med 2022. Gården har vid 24 tillfällen varit uthyrd till föreningar och intresseorganisationer, däribland 7 föreläsningar. Valdemarsviks kommun har använt lokalen till möten vid 2 tillfällen. Försvarmakten har hyrt bygdegården under 9 dagar och studentkåren vid Linköpings universitet under 3 dagar. Dessutom har gården fyllts med repeterande musikanter under två helger. Det har anordnats uppskattade och väl besökta ”Kreativ Verkstad” för barn, under både påsklov och höstlov.

I juli månad användes gården till två konstutställningar dels med Anne-Marie Löf och dels med Inger Bergfeldt, Wiwi Heggblad samt Louice Rolf. I september återvände konstnären Benny Andersson, i sällskap med Bernth Uhno, för en veckolång utställning.

Dessutom har gården varit uthyrd till privata tillställningar, födelsedagsfester, barnkalas och minnestunder vid 10 tillfällen.

Röda Korset har sagt upp källarutrymmet, som de utnyttjat som lagerlokal. Det rummet hyrs nu av Moelia Sundström, träbildhuggare och konstnär, som ateljé. Det mindre rummet i källaren används fortfarande av keramiker Maria Hultsberg.

Lägenheten har fått nya hyresgäster och varit uthyrd under 11 av årets månader.

Därtill har stolar, bord och porslin hyrts ut vid ett par tillfällen.

Egen verksamhet

Under det gångna året har föreningen varit aktiv, såväl när det gäller egen verksamhet, som medverkan och deltagande i andra arrangörers verksamhet.

Den traditionella hantverksutställningen ”Gryt Visar” genomfördes i år under lördagen och söndagen den 5 – 6 augusti. Utställningen samlade 8 utställare, vilket är något färre jämfört med tidigare år, och lockade många besökare till inköp av hantverk, fika och korv.

Föreningen deltog i förberedelser och genomförande av julmarknaden i Gryt, den 2 december, med spridande av information och försäljning av lotter.

Vi arrangerade tre konstutställningar under juli-sep.

Vi har även deltagit i samverkansmöten med andra föreningar i Gryt i syfte att utveckla vår bygd och att förbereda samverkan med kommunledning

Informationsverksamhet

Hemsidan www.bygdegardarna.se/gryt har löpande uppdaterats med aktuella händelser, aktiviteter och kalendarier för uthyrning av lokalen. Föreningen finns även på sociala medier, som Facebook och Instagram, under namnet ”Gryts Bygdegård”. För att sprida information och skapa intresse för Bygdegården har tre enklare foldrar sammanställts, där en är info och PR för vår gård till allmänheten och de andra vänder sig till privatpersoner och till företag på orten, för att vädja om bidrag och att öka antalet betande medlemmar. Information om föreningen finns dessutom på Grytsportalen (www.gryt.se) och på Gryt – pärlan vid havet (fyrudden.bloggo.nu)

Affischer har satts upp på anslagstavlor i Gryt och Valdemarsvik, vid aktuella evenemang, utställningar etc.

Medlemmar

Under det gångna verksamhetsåret har 70 medlemmar varit registrerade, vilket är en fortsatt nedgång jämfört med föregående år.

Ekonomi

Föreningen avslutar året med ett underskott på drygt 8 000:- för den genomförda verksamheten som kunnat täckas genom uttag ur eget kapital. Förlusten förklaras av flera faktorer, dels det faktum att inga bidrag utbetalades och dels kostnader i samband med renovering samt det oplanerade inköpet av ny diskmaskin.

Beträffande föreningens ekonomi och ekonomiska förvaltning ber vi att få hänvisa till de separata redovisningar som lämnats i form av bokslut med resultat- och balansräkningar, revisionsberättelse samt förslag till budget.

Tack

Styrelsen för Gryts JUF – avd:s Bygdegårdsförening ber att få framföra ett stort och varmt tack till alla som bidragit till att genomföra verksamheten under det gångna året.

Gryt i februari 2024

Styrelsen

VERKSAMHETSPLAN

GRYTS BYGDEGÅRDSFÖRENING 2024

Inledning

Styrelsen inom bygdegårdsföreningen har vid ett sammanträde beslutat att ta fram ett förslag till Verksamhetsplan för verksamhetsåret 2024. Detta föreläggs årsmötet för behandling och slutgiltigt beslut om fastställande.

Verksamhetsplanen grundas på ett antal olika faktorer. Först och främst är det föreningens stadga, som i dess ändamålsparagraf anger syftet och målen för föreningens verksamhet. Denna lyder enligt följande: *"Föreningen, som är partipolitiskt och religiöst obunden, har till uppgift att driva en allmän samlingslokal, erbjuda mötesplatser och värna mötesfriheten. Lokalen skall opartiskt och på skäliga villkor uthyras till föreningens medlemmar, enskilda, ideella organisationer, företag och offentliga myndigheter, som önskar använda lokalen förutsatt att de delar föreningens demokratiska värderingar.*

Föreningen finns till på bygdens initiativ och ska bidra till lokal utveckling där den verkar. Genom kulturverksamhet och andra insatser ska föreningen erbjuda meningsfulla aktiviteter för att stärka bygdens attraktionskraft.

För att främja sitt ändamål ska föreningen samarbeta med liknande organisationer samt vara ansluten till Bygdegårdarnas Riksförbund."

Dessutom tillkommer de beslut som fattats av Bygdegårdarnas Riksförbund och Östergötlands Bygdegårdsdistrikt angående de prioriteringar av verksamhet som ska göras under 2023.

Detta anger inriktningen på vad som ska göras. Vidare handlar det om styrelsens val av tolkningen av sin uppgift samt vilket arbetssätt som styrelsen väljer för att lösa sin uppgift.

1. Landsbygdsutveckling

- Bygdegårdsföreningen kommer att verka för att i egen regi eller i samverkan med andra organisationer ta initiativ/medverka till möten och aktiviteter för att stärka den lokala bygdens utveckling.
- Representera föreningen och framföra våra åsikter vid arrangemang med andra föreningar och organisationer.
- Ordförande Mats Edberg är kontaktperson för verksamhetsområdet landsbygdsutveckling.

2. Ekonomi

- Fortsatt arbete för att utöka antalet medlemmar
- Verka för ökad uthyrningsverksamhet i syfte att stärka ekonomin.
- Ansöka om fastighetsbidrag hos bygdegårdsdistriktet, kommunen, penninglotteriet, allmänna arvsfonden, lokala företag och privatpersoner.

3. Fastigheten

- Öka fastighetens attraktionsvärde genom renoveringar och inköp av modernare utrustning.
- Se bifogad underhållsplan. /bil 1
- Ulf Larsson och Mats Edberg är kontaktpersoner vad gäller fastighetsfrågor.

4. Aktiviteter och marknadsföring

- Karin Cederqvist är bokningsansvarig.
- Helena Jarstad och Mats Edberg är kontaktpersoner vad gäller aktiviteter.
- Niklas Hamström och Mats Edberg är kontaktpersoner vad gäller marknadsföring.
- Se bifogad aktivitetsplan. /bil 2

Underhållsplan Bygdegården 2024

Bilaga 1

Åtgärd	Vem	Kostnad	När
Införskaffning av nya kyl- och frysskåp	Ulf L	20 000	Snarast
Se till att vår ljud- och bildanläggning får en modern kvalitet	Mats R och Mats E	10 000	Delvis utförd
Elbelysning av vår infoskylt nere vid vägen	Ulf och Mats	3 000	Våren
Isolering av källarens yttervägg i energibesparande syfte samt att undvika fuktskador inkl ny ytterdörr	Ulf, mfl	20 000	Sommarhalvåret
Vitmålning av fönsterfoder och knutar, tillverka ett trädgårdsbord till nya bänkarna	Mats, mfl	5 000	Vårens arbetsdag
Trädgårdsskötsel, (täckbark o gödsel)	Alla	2 000	Sommarhalvåret
Summa kostnader -24		60 000	

1. Digital marknadsföring:

Digitala inlägg om arrangemang, egna o av andra föreningars, på de flesta välbesökta hemsidor som exempelvis: Gryt - Porten mot havet, Gryts portalen, Skryt om Gryt (fb), Gryts vänner (fb), Valdemarsviks turistbyrå. Visit Valdemarsvik, Egen hemsida (webb, fb, instagram, twitter), mm

Presentera arrangemang samt även önska God Jul, påsk, pingst, osv, alla med bilder från oss, skärgården o andra naturbilder som läggs ut på vår egen hemsida. Fler ska vara medvetna o påminnas om vår bygdegård.

2. Uppfräschning av vår gård

- Uppfräschning o modernisering både in- och utvändigt. Ny frys och kyl i köket, modernare ljudanläggning, energibesparande åtgärder i källaren, skylt vid vägen får belysning, komplettering av trädgårdsmöbler. Det mesta utförs av oss styrelsemedlemmar.
- Syftet med dessa uppgifter är att vi vill ge ett modernare och fräschare intryck av gården, för att locka fler att vilja anordna ex bröllop, födelsedagar, mm.
- Detaljer hittar ni i Underhållsplanen

3. Arrangemang

- Aktörer/arrangemang som ger oss draghjälp med att locka folk till vår gård ska vi vårda/värna om så att de fortsätter/börjar att boka oss.
- Föreläsningsförening.
- Teatrar, revyer och musikevenemang
- Föreningsmöten
- Andra föreningars arrangemang.
- Försöka att ytterligare öka vår uthyrning för bröllop, födelsedagsfester, barnkalas och andra privata fester samt de olika arrangemang som står på vår hemsida.

4. Planerade egna arrangemang:

- Konstutställningar
- Gryt visar
- Kreativ verkstad på påsk- och höstlov med hjälp av "Hållplats V-vik"



VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2024 -02- 09	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dpl/Obj	

Kontaktuppgifter


Förening Waldemarsviks Segelklubb (WSK)	
Postmottagare namn Waldemarsviks Segelklubb	
Adress c/o Fredrik Fredriksson, Velltorp 2	Plusgiro/bankgiro 881-5045
Postnummer och ort 610 31 Vikbolandet	E-postadress ordf@wsk.se
Kontaktperson Fredrik Höge	Telefon kontaktperson 0734185256

Bedriver föreningen barn- och ungdomsverksamhet? Ja Nej

Uppgifter om anläggningen

Adress där anläggningen finns Arholmen, Bankeböte (fastighetsbeteckning Ormö 1:5)
Äger eller hyr (i så fall hur länge) föreningen anläggningen? WSK äger fastigheten
Har föreningen hyrt ut anläggningen/anläggningarna de senaste 12 månaderna? I vilken omfattning? Nej
Vilken typ av investering ska göras? En brygga behöver ersättas, se bilagor.
Hur mycket beräknas investeringen kosta? 520.000 kr (se bilagd offert från Gräsmarö Skärgårdsservice AB)

Intygande om att villkoren (se riktlinjerna) för att söka stödet är uppfyllda

Ort och datum Vikbolandet, 9 februari 2024	
Ordförandens underskrift 	Namnförtydligande Fredrik Fredriksson

Bilagor som ska bifogas ansökan

- Årsberättelse från föregående år
- Kvitton från genomföra investeringar ska lämnas in inom 1 år efter besked om stöd

Ansökan skickas in senast 1 maj via e-post till kommun@valdemarsvik.se eller via post till Valdemarsviks kommun, 615 80 Valdemarsvik

Personuppgiftshandling

Personuppgifterna i denna blankett registreras och sparas i kommunens dataregister/system enligt dataskyddsförordningen. För ytterligare information om personuppgiftshandling för denna blankett och övrig information om kommunens personuppgiftshandling, se kommunens hemsida.



2024-02-08

WSK: Ansökan Investering- och upprustningsstöd (Valdemarsviks kommun)

Valdemarsviks Segelklubb (WSK)

Den ideella föreningen Valdemarsviks Segelklubb har sin hemort i Valdemarsviks kommun. Föreningen ombildades 1984, genom en sammanslagning av Waldemarsviks Segelsällskap (bildad 1921) och Valdemarsviks Segelklubb (bildad 1931).

Waldemarsviks Segelklubb (WSK) är en allmännyttig förening som bedriver kappseglingsverksamhet för kölbåtar och för ungdomar i jollar. WSK har också som särskild målsättning att främja segelsport och båtliv under trivsamma former och gemenskap.

WSK's verksamhet är under båtsäsongen centrerad till vår klubbholme Arholmen (fastighetsbeteckning Ormö 1:5), en holme som WSK äger i utloppet av Valdemarsviken nära vikens södra strand vid gården Bankeböte (N58°06.560 / E016°44.250). Antalet medlemmar var i slutet av 2023 464 st. Av dessa har vi 141 familjemedlemskap, totalt 209 st varav 76 är yngre än 20 år samt 6 ungdomsmedlemmar.

WSK bildades under folkhemmets storhetstid med dess sociala traditioner vilket skiljer sig en del från villkoren för 2020-talets Sverige. Båtlivet förändras också då fler hyr och delar båtar där dessutom medlemskap i en båtklubb inte är lika självklart som förr. Båtklubbar har utmaningar i att rekrytera yngre medlemmar vilket gör att medelåldern bland medlemmarna ökar, en trend som vi försöker vända. I föreningen så är rekrytering av ungdomar ett återkommande ämne på såväl styrelsemöten som medlemsmöten för att främja klubbens framtid. Många av dagens äldre medlemmar deltog i unga år på seglarlägret vilket understryker vikten av att identifiera och genomföra aktiviteter som riktar sig till just ungdomar.

WSK har under alla år bedrivit seglarläger för ungdomar vilket alltid varit mycket populärt, vår viktigaste ungdomssatsning. Under 2023 så deltog 27 ungdomar under lägerveckan på Arholmen. Under klubbens kappseglingar för kölbåtar deltog 2023 29 startande båtar, ett rekord i en uppåtgående trend, där även ungdomar deltar som gästar på kappseglande båtar.

Mer information om föreningens verksamhet finner man på; www.wsk.se

Syfte med ansökan

Bryggor är grundförutsättning för vår verksamhet, man behöver kunna lägga till göra fast sin båt för att kunna delta i verksamheten men vi bedriver även verksamhet på och från bryggorna. Arholmen har idag två bryggor som är gjorda för att lägga till sin båt vilka används beroende på hur vinden blåser. Den södra bryggan har enligt flygfoton anor från 1950-talet och behöver bytas ut. När detta arbete görs, preliminärt under säsongen 2024, så behöver vi samtidigt fokusera på att säkerställa god tillgänglighet (från land och hav) samt säkerhet med bättre räcken och räddningsstegar – för alla men i synnerhet för ungdomar och personer med funktionsnedsättning.

Bryggor är vår huvudsakliga funktionsyta, kärnan i verksamheten. Från bryggan håller ledare genomgångar i anknytning till jollarna och vattnet. En ny brygga kommer behöva utrustas med en 'kjol' som möjliggör att jollar kan lägga till längs med samt bänkar för teoretiska genomgångar.

WSK har gällande Servitut för våra bryggor och processen för Strandskyddsdispens och Bygglov pågår.

Arholmen är klubbholme för WSK's medlemmar men Alla är välkomna till vår holme. Vi har varje år många besökande båtar, vi har inga avgifter (förutom för el om man så önskar) och vi talar varmt om vår holme närhelst möjlighet ges.



2024-02-08

Äskande för ny brygga

WSK har erhållit en offert från Gräsmarö Skärgårdstjänst AB (se bilaga 1) på 416.000 kr exklusive moms (520.000 kr inklusive moms). Vi har värderat att göra del av arbetet med ideella krafter från föreningens medlemmar men har kommit fram till att besparingen vore förhållandevis liten, dessutom svår att genomföra då karaktären på arbetet kräver infrastruktur som vi får svårt att mobilisera.

Vi har undersökt förutsättningarna för bidrag från flera potentiella bidragsgivare där vi planerar ansökningar till;

- Valdemarsviks kommun
 - Ansöker om 25.000 kr motsvarande ca 5% av kostnaden.
- RF SISU
 - vi erhöll 6/2, 2024 ett Medfinansieringsintyg på 100.000 kr.
- Kustlandet
 - Har dialog med Gustaf Westring, ansökan ifylls under mars efter konstituerande styrelsemöte efter årsmötet 12 mars. Bidrag skulle ev kunna vara i paritet med RF SISU.
- XL-hjälpen
 - Har inte haft dialog med XL-bygg utan fyllt i ansökan på nätet.

Beslut angående bryggans tillblivelse kommer tas på WSK's årsmöte 12 mars, 2024.

Finansieringsförslaget kommer då bygga på; nyttjande av föreningens kassa, bidrag samt banklån för mellanskillnaden. Då föreningens ekonomi är förhållandevis liten så är bidrag av *stor* betydelse för vår verksamhet.

Bilagor

1. Offert från Gräsmarö Skärgårdstjänst AB
2. WSK's Verksamhetsberättelse för 2023
3. Resultaträkning
4. Balansräkning
5. Revisionsberättelse
6. Protokoll från WSK styrelsemöte 23/1, 2024.
7. Medfinansieringsintyg RF SISU

Med vänliga hälsningar

Fredrik Höge, Ledamot/Sekreterare

Tel. 0734185256

Offert angående renovering av brygga ca 34*2 m

Efter er förfrågan så har vi härmed nöjet att lämna ett antal offerter på en totalrenovering av er brygga på er fastighet enligt bifogad skiss.

Byggnationsbeskrivning.

Den gamla överdelen på bryggan rives och deponimaterial lägges i strandkant.

Som yttre fundament monteras en inplankningslåda Den byggs med virke av 150 *150 mm + 75*150 mm + 45*145 mm.

Botten byggs av 75*150 mm bärlinor. Lådorna pålas sedan till berg med 6 rk 75 pålar. Priset bygger på att vi når berg inom 6 m från överkant fundament. Annars tillkommer en kostnad på 250 kr/m påle + moms. Lådorna fylls sedan med bergkross och anläggningsbetong FROSTBI c 35/45 S4, VCTO 40 ANL.

Som inre fundament till bryggan monteras 2 styck betongrör användas med en dimension 1005 mm i dia utvändigt och med en godstjocklek på ca 120 mm.

De förankras i berg eller motsvarande med armeringsjärn av dimension 32 mm. Totalt. 5 stycken i betongrör. Råls monteras tvärgående. Fundamenten gjutes sedan homogent med anläggningsbetong klass c 32-40.

Som bäring mellan det yttre och inre fundamenten monteras 10 stycken tryckimpregnerade cylindersvarvade stolpar med en dia på 180 mm och en maxlängd på 6 m pålas ner som parvis. Tvärslån av dimension 75*198 mm monteras i stolparna med 2 gängstänger m16 A4 kvalitet i varje stolpe. För att minimera risken för att isen ändrar läge på stolparna så förses de med svarta plaströr i vattenytan.

Tryckta limträbalkar i dimension 90 * 200 mm monteras på tvärslå.

Till bryggdäcket används virke av dimension 34 mm* 145 mm av fin "norrlandskvalitet" tryckt i kvalitét ab. En bryggkjol bestående av 3 stycken vågräta plankor i samma dimension som bryggdäcket monteras runt hela anläggningen.

Kostnad för ovanstående beskrivet arbete:	416 000 kr
Moms tillkommer med:	104 000 kr
Summa:	520 000 kr

Byggstart planeras våren 2024 och färdigställt senast 1/5-2024.

Frågor besvaras av Hans Johansson telefon 0708-396344

Bilaga: Skiss, förklaringskiss, allmänna villkor

För ytterligare information besök vår hemsida www.grasmaro.nu

Fredriksnäs 24-01-03

Entreprenör

Beställare

Hans Johansson

Hans Hansson

Gräsmarö Skärgårdstjänst ab

Valdemarsviks båtklubb



Till Waldemarsviks Segelklubb

Medfinansieringsintyg

Waldemarsviks Segelklubb avser att totalrenovera sin brygga i anslutning till deras nuvarande anläggning Arholmen. Föreningen har varit i kontakt med undertecknad gällande medfinansiering av projektet.

RF-SISU ställer sig positiva till att bevilja ett anläggningsstöd till Waldemarsviks Segelklubb med ett belopp på 100 000 kr för att renovera sin brygga under förutsättning att en finansieringsplan finns som styrker investeringskostnaden på 520 000 kr.

Medfinansieringsintyget är giltigt t.o.m. 2024-05-31. Därefter kan vi inte garantera summan på 100 000 kr.

Linköping 2024-02-06

RF-SISU Östergötland

Johan Råsbrink

Verksamhetschef/Idrottsstrateg



Protokoll för WSK styrelsemöte, 2024-01-23, 18:00

(Hos Fredrik Höge i Linköping (eller Teams))

Mötet öppnas

1) Närvarande

Styrelsen: Fredrik Höge, Fredrik Fredriksson, Per Svensson, Peter Jonsson (suppleant), Per Hanö (Teams), Kersti Hansson (adjungerad kassör, Teams), Evelina Södervall (Suppleant), Lars Wiberg.

Valberedningen: Göran Karlsson.

Slipenkommittén: (förslag till justerade regler) Michael Johansson (Teams)

Holmekommittén: (Bryggprojektet, offert från Gräsmarö Skärgårdstjänst), Hans Hansson (Teams),

2) Val av justerare

Evelina Södervall valdes till justerare.

3) Godkännande av dagordning

Tidigare förmedlad dagordning godkändes.

4) Tidigare protokoll

Vi gick igenom föregående protokoll där följande noterades:

5) Slipen

- Förslag på justerade regler förmedlades av Slipenkommittén/Michael Johansson måndag 22/1.

Grana och Michael har diskuterat förslaget till nya regler.

Vi pratade om huruvida första sommaren på land skulle vara avgiftsfri eller inte. Vi beslutade att redan första sommaren ska förknippas med sommaravgift också men, om det finns förmildrande omständigheter (t ex sjukdom), så kan styrelsen besluta att inte ta ut sommaravgiften. Vissa mindre justeringar utöver detta.

Det föreslogs att ta kontakt med Båtunionen för att bättre förstå hur man kan beivra övergivna båtar. Även om det finns aktuellt båtplatsavtal.

Vi beslutade också att texten om engagemang i föreningen, i kommitté eller styrelse, ska (även) inkluderas i styrelsens kommande uppdatering av stadgarna, dvs medlemskapet som sådant innebär att man kan komma att behöva engagera sig.

Mikael skickar uppdaterat förslag till Fredrik H som sen skickar till Jens för att läggas upp på hemsidan.

6) Arholmen

- Strandskyddsdispens avhandlas sannolikt 29/2. Bygglovet hanteras därefter.

- Offert har vi fått från Gräsmarö Skärgårdstjänst AB på 520.000 kr inklusive moms. Vi pratade om förutsättningarna för denna offert. Vi pratade även om ett eventuellt billigare alternativ, en flytbrygga, 292.125 kr inkl moms. Dock behöver den offerten kompletteras med diverse element för att offerterna ska vara direkt jämförbara även om dess längder är olika, dvs pontonbryggan är kortare. Men, mötets enhälliga mening var att en fast brygga är vad vi behöver, dvs enligt Gräsmarö Skärgårdstjänst AB's offert.

Vi behöver vara ett litet gäng som gör detta och tillsätter detta efter årsmötet om förslaget får bifall.

- Ansökan om bidrag – Kommunen, Kustlandet, RF SISU, XL-hjälpen

Vi beslutade att skicka ansökningar till nämnda möjliga bidragsgivare. Fredrik H itererar ansökningar vilka tidigare förmedlats i draft till Styrelsen för återkoppling.

- Finansieringsförslaget till årsmötet gicks igenom: Vi beslutade att till årsmötet föreslå 20 års amorteringstid. Eventuella bidrag skulle vi i huvudsak lägga på amortering.

7) Förslag på justerade avgifter

a) Återkoppling från Storängen (ref mail 13/1), justering av avgiftsförslag inför årsmötet.

Ref bildspel; *Förslag på avgiftsjusteringar 2024*. Förslag till avgiftsförändringar har justerats efter återkoppling från Lars-Rune Grahn, dvs; höjningen är nu 15 kr/kvm (från 155 till 170 kr/kvm) för inomhusplats, och 15 kr/kvm utomhus (från 50 till 65 kr/kvm) gäller både Sandvik & Slipen). Även hamnplatserna justerade upp 20%.

b) Förslag på att göra två separata kommittéer; Storängen resp Sandvik. – Vi såg en risk att dessa vinteruppläggningsplatser divergerar om vi gör två olika kommittéer enligt förslaget. Vi beslutade att vi till årsmötet föreslår att vi bibehåller en (1) Slipenkommitté av Sandvik och Storängen. Ekonomiskt kan vi fortsätta med separata budgetar samt verksamhetsplaner/verksamhetsberättelser.

8) Inför årsmötet

a) Valberedningens förslag på ledamöter (styrelse / kommittéer) gick vi igenom.

b) Inbjudan till medlemmar per mail. Fredrik F gör detta och inkluderar punkt c) nedan samt uppmaning att ev motioner ska lämnas in senast 4 veckor innan årsmötet.

c) Anmälan till årsmötet per mail.

d) Vi går igenom stadgarnas agendapunkter, samt våra 'övrigpunkter', och avgör vem som förbereder & föredrar vad. T ex:

- i) Förslag till budget (**Kersti**)
 - ii) Styrelsens verksamhetsberättelse (**Fredrik H**)
 - iii) Kommittéernas verksamhetsberättelser & planer samt förslag på nya avgifter redan upplagt på nätet.
 - iv) Bryggprojektet och dess finansiering (som styrelsemotion under årsmötet). Vi gick igenom bildspelet som Fredrik H förmedlat innan mötet och vi beslutade att detta är styrelsen förslag till årsmötet, dvs att; vi använder 200.000 kr från vår kassa och lånar resten från banken. Eventuella bidrag blir en 'uppsida' som vi inte intecknar i dagsläget.
 - e) Hedersmedlem. Göran Falck skriver tacktal (kan dock inte medverka). Tavla (**Per S**)
 - f) Förtäring (innan årsmötet) **Evelina**.
 - g) Avtackning av avgående ledamöter i styrelse och kommittéer. **Fredrik F**
 - h) Gratulation av klubbmästare i kappsegling. **Fredrik F**
 - i) Årets WSK'are. Hans H föreslår vi i Holmekommittén.
 - j) Kommun/Kajprojekt i hamnen från årsskiftet till juni vilket påverkar våra platser. **Per H**
 - k) WSK-bladet – bara digitalt? Kostar ca 13.500 tryck, porto 7.200 kr för tryck för porto/distribution, även en hel del tid för administration. **Fredrik H**
 - l) Arbetsdag för jollar och snurrebåtar. **Fredrik H**
 - m) Båtunionens Administrativa System (BAS) - krav på registrering av fullständigt personnummer från och med 2025. **Lena**
 - n) GDPR och personuppgiftspolicy. **Lena**
 - o) Medlemsmöte under 2024, generell information men kanske även justerade stadgar. Efter upptagning sannolikt. **Fredrik F**
- 9) **Övriga frågor**
- a) Båtklubbarnas årsrapportering i BAS. Lena Karlsson (registeransvarig) har återkopplat per mail lördag 20/1, 2024 att rapportering till Båtunionen genomförts.
 - b) Årsrapport till Seglarförbundet också klar och inskickad av Lena enligt mail 22/1, 2024.
 - c) Översyn av stadgar. Genomlysning initierad, forts arbete sker av Fredrik & Fredrik för att presenteras under utlyst medlemsmöte i höst, punkt j) nedan.
 - d) ÖDSF årsmöte torsdagen den 15 februari kl 18.00 (Lkpg). Fredrik H deltar (tillika revisor)
 - e) Inbjudan från Valdemarsviks kommun och RF/SISU, föreningsträff Valdemarsvik (31 januari). Peter Jonsson åker dit.
 - f) Utbildningserbjudande för vt-24 från RF/SISU (mail 10/1, 2024, Kjell Storm)
 - g) Förfrågan från LSS och LJS om lån av våra C55:or

under april och maj 2024. Tidigare styrelsebeslut =
*Endast för medlemmar, kostnad om de ska användas på
annat ställe än Valdemarsvik/hamnen eller Arholmen
(pris / dag): 100 kr för optimist och 300 kr för C-55, 400
kr för C55 & släp. Vi godkänner detta, Göran Karlsson
tar dialog kring pris med Torbjörn Gunnarsson.*

Hysesavtal bör vi få till, Göran undersöker även om det
finns mall hos Seglarförbundet.

h) Jolle/båtinventering och arbetsdag för jollar/båtar.
Fredrik F pratar med Peter Lindeberg.

i) Marströms Race 23-24/8 – fråga från arrangerande
båtklubbar att stötta evenemanget på något sätt.

j) *GDPR tar vi inte upp på styrelsemötet, Lena tar fram
förslag på Policy inför årsmötet, förmedlas till styrelsen
dessförinnan.*

k) Medlemsmöte i höst – stadgeöversyn, information mm.

l) Elbåt och laddning. Det kan komma elbåtar till våra
hamnplatser där vi behöver ta ställning till eventuell
laddning av batteribåtar i hamnen. Vi behöver se över
hamnreglerna i detta avseende. T ex: *Eluttag på
bryggorna får inte användas för batteripaket avsedda för
båtens framdrift.*

10) **Nästa möte** (efter årsmötet om det inte kommer in
motioner till årsmötet)

a) Per S tar med dator skrivare till årsmötet för snabb
konstituering av ny styrelse.

11) **Mötets avslutande**

Sekreterare Fredrik Höge



Justerare Evelina Södervall



Ordf FREDRIK FREDRIKSSON



REVISIONSBERÄTTELSE


Vi har granskat bokföringen för Valdemarsviks Segelklubb, WSK, för tiden 2023-01-01 – 2023-12-31 och har funnit denna i god ordning, intäkter och kostnader är styrkta med verifikationer och tillgodohavande på bankkonto har kontrollerats mot bankkontoutdrag.

Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för att tillstyrka att årsmötet fastställer resultaträkningen och balansräkningen för föreningen och beviljar styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för den tid som revisionen omfattar.

Valdemarsvik den

2024-01-08


Hans Andersson


Rune Kling



STYRELSENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2023

Under verksamhetsåret 2023 konstituerades styrelsen enligt följande;

Fredrik Fredrikssons, ordförande (vald av årsmötet)

Fredrik Höge, ledamot/sekreterare

Per Hanö, ledamot

Per Svensson, ledamot

Lars Wiberg, ledamot

Evelina Södervall (suppleant)

Peter Jonsson (suppleant)

Kersti Hansson var engagerad som adjungerad Kassör

Under verksamhetsåret har styrelsen genomfört 9 styrelsemöten. Möten har präglats av diverse frågor kopplade till kommittéerna, vilka deltagit på flera styrelsemöten, men även löpande verksamhet såsom frågor kopplade till; sponsring, medlemsfrågor och medlemsrekrytering. Vi har även haft möte med Gryts segelsällskap (juni & sept) för att diskutera möjliga gemensamma aktiviteter.

Vi har jobbat med förutsättningar för bryggprojektet på Arholmen, dvs renovering och liten utbyggnad av södra bryggan där jobbat med; Servitut, strandskyddsdispens och bygglovshantering. För servitut så skickade vi i slutet på juni ett brev till Rolf Klevell (Ormö 1;4) med; bakgrund, karta/ritningar (bryggor & bojar) och även förslag på servitutavtal vilket signerades i oktober efter önskemål av förtydliganden samt en önskad ersättning på 25.000 kronor vilken betalades för denna överenskommelse. Servitutet skickades in till Lantmäteriet för inskrivning så att det låses till fastigheten vid ev ägarbyte vilket Lantmäteriet bekräftade som utfört i november. Vi har därmed framtidssäkrat Servitut för dagens bryggor och bojar då gammal skrivelse från 1930-talet var just gammal och skulle ev kunna ifrågasättas av en framtida ny ägare av vattnet runt Arholmen. Huruvida vi kan få bidrag för bryggan återstår att se men ur ett budgetperspektiv för 2024 så in-tecknar vi inte det.

Vi träffade RF SISU 30/8 för att knyta kontakt och för att utröna möjligheterna för anläggningsbidrag till bryggprojektet på Arholmen. Vi diskuterade även möjligheten att bjuda in dem till årsmötet eller annat tillfälle för att stötta med utbildning.

Vi har även haft kontakt med Valdemarsviks Kommun angående möjlighet till föreningsbidrag samt med Kustlandet för att förstå förutsättningarna för ev bidrag därifrån. Detta arbete kommer fortsätta under 2024 och även informeras om på årsmötet 12 mars.

Vi har inventerat utbildningsbehov (ledare, tränare, domare) som erbjuds av Svenska Seglarförbundet gm blänkare på hemsidan och sociala medier i början av september. Ingen kommitté anmälde någon till detta.

Vi har undersökt läget med våra försäkringar och konstaterat att vi har de försäkringar som vi behöver. Viktigt att medlemmarna förstår sina egna försäkringsvillkor, t ex huruvida masten är försäkrad när den är skild från båten.

Vi medverkade på en Sjölivsdag i november anordnad av Medborgarskolan där WSK (Per Svensson och Peter Jonsson, till höger) syntes i en monter och berättade om WSK för intresserade förbipasserade.

Under hösten kartlade vi tillsammans med valberedningen behovet av förstärkning i kommittéerna. Behovet summerades under styrelsemöte i Januari, 2024 där Valberedningen deltog.

Vi bestämde att vi efter sjösättningen i vår ska anordna en jolle/båt-fixardag, likt arbetsdagen på Arholmen, för att med gemensamma krafter putsa och fixa våra båtar och jollar. En båt/jolleinventering ska göras för att kartlägga underhållsbehov.

WSK's kappseglingar samlade 29 (28) startande båtar vilket innebär att föregående års uppgång håller i sig.

Inför ett par styrelsemöten har vår kassör förmedlat ekonomiska rapporter tillsammans med beskrivningar om väsentliga händelser. Vi har jobbat med att ta fram ett förslag på nya avgifter inför årsmötet i skenet av inflationens effekter samt behov av ny brygga på Arholmens södra strand.

Digitala medier är en fortsatt viktig kommunikationskanal där antal följare fortsätter öka även under 2023 - på Facebook: 306 (270) och på Instagram: 218 (196) st.

Vi kommer fortsätta att jobba med att ha en så komplett maillista som möjligt för direkt kommunikation med medlemmarna. Hemsidan www.wsk.se är också en viktig informationskälla med bl a; nyheter, kontaktuppgifter och underlag inför årsmötet.

Även detta år fördelades ett WSK-blad till medlemmarna i mitten av juni. Då kostnaden för detta (tryck & porto) inte är försumbar så kommer vi under årsmötet ställa frågan om vi ska fortsätta med tryckt variant eller om vi ska överväga ett digitalt blad.

Klubbens medlemsantal i slutet av 2023 var 464 st (512). Den till synes stora nedgången av medlemmar härleds delvis till en större genomgång av registret som nyligen gjorts där främst barn i familjemedlemskap genom åren vuxit > 20 år och inte längre kan vara barn i familjemedlemskap.

WSK Styrelse
24 januari, 2024



Resultatrapport

VALDEMARSVIKS SEGELKLUBB 825000-6015

Sida 1 (2)

Vald period: Hela räkenskapsåret

Utskriven: 2024-01-04 11:33:16

Räkenskapsår: 2023-01-01 - 2023-12-31

Senaste ver.nr: A439

Urval av Hela företaget: 01 - Gemensam

	Perioden	Perioden / Budget	Budget
Intäkter			
Nettoomsättning			
3010 Intäkter medlemmar	77 400,00	112,2%	69 000,00
3740 Öresutjämning	5,60	-	0,00
S:a Nettoomsättning	77 405,60	112,2%	69 000,00
Övriga föreningsintäkter			
3950 Annonsintäkter WSK-blad	2 200,00	110,0%	2 000,00
3987 Kommunala bidrag	0,00	0,0%	8 000,00
3989 Övriga bidrag	3 720,00	62,0%	6 000,00
3990 Övr ersättn och intäkter	2 000,00	28,6%	7 000,00
3992 Försäljning vimplar, märken, etc	1 150,00	-	0,00
3998 Sponsorbidrag	20 000,00	200,0%	10 000,00
S:a Övriga föreningsintäkter	29 070,00	88,1%	33 000,00
S:a Intäkter	106 475,60	104,4%	102 000,00
Kostnader			
Övriga externa kostnader			
5000 Hyra lokal	-1 100,00	-	0,00
5420 Inhandlad förtäring	-3 411,35	-	0,00
5910 Annonsering	-499,00	-	0,00
6110 Kontorsmaterial	-659,10	-	0,00
6120 Trycksaker	-1 875,00	-	0,00
6121 WSK-BLAD	-13 500,00	-	0,00
6230 System och datakostnader	-6 008,75	-	0,00
6250 Porto	-8 430,00	-	0,00
6310 Försäkringar	-14 241,00	104,7%	-13 600,00
6570 Bankkostnader	-1 010,00	-	0,00
6980 Föreningsavgifter	-46 463,00	116,2%	-40 000,00
6990 Övr kostnader	-2 275,00	6,7%	-33 800,00
6992 Nycklar	-100,00	-	0,00
6993 Lämnade bidrag och gåvor	-4 500,00	-	0,00
S:a Övriga externa kostnader	-104 072,20	119,1%	-87 400,00
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar			
7832 Avskrivning båtar	-3 750,00	-	0,00
7833 Avskrivning bastu	-5 968,00	-	0,00
S:a Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	-9 718,00	-	0,00
S:a Kostnader	-113 790,20	130,2%	-87 400,00

Resultatrapport

VALDEMARSVIKS SEGELKLUBB 825000-6015

Sida 2 (2)

Vald period: Hela räkenskapsåret

Utskriven: 2024-01-04 11:33:16

Räkenskapsår: 2023-01-01 - 2023-12-31

Senaste ver.nr: A439

Urval av Hela företaget: 01 - Gemensam

	Perioden	Perioden / Budget	Budget
Verksamhetens resultat före finansiella intäkter och kostnader	-7 314,60	-50,1%	14 600,00
Finansiella investeringar			
Ränteintäkter och liknande poster			
8310 Ränteintäkter	2 796,66	-	0,00
S:a Ränteintäkter och liknande poster	2 796,66	-	0,00
S:a Finansiella investeringar	2 796,66	-	0,00
Resultat efter finansiella poster	-4 517,94	-30,9%	14 600,00
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt	-4 517,94	-30,9%	14 600,00
Beräknat resultat:	-4 517,94	-30,9%	14 600,00

Balansrapport

VALDEMARSVIKS SEGELKLUBB 825000-6015

Sida 1 (2)

Vald period: Hela räkenskapsåret

Utskriven: 2024-01-04 11:32:16

Räkenskapsår: 2023-01-01 - 2023-12-31

Senaste ver.nr: A439

	Ingående balans	Ingående saldo	Perioden	Utgående saldo
TILLGÅNGAR				
Materiella anläggningstillgångar				
Inventarier				
1221 Inköp Båtar	68 260,00	68 260,00	0,00	68 260,00
1229 Ackum avskr båtar	-55 849,00	-55 849,00	-3 750,00	-59 599,00
1230 Bastu	89 511,00	89 511,00	0,00	89 511,00
1239 Ack avskrivningar på bastu	-61 743,00	-61 743,00	-5 968,00	-67 711,00
S:a Inventarier	40 179,00	40 179,00	-9 718,00	30 461,00
S:a Materiella anläggningstillgångar	40 179,00	40 179,00	-9 718,00	30 461,00
Omsättningstillgångar				
Kassa och bank				
1930 Bank trans	41 676,95	41 676,95	2 012,57	43 689,52
1941 Bank kapitalkonto	300 006,66	300 006,66	-72 257,00	227 749,66
S:a Kassa och bank	341 683,61	341 683,61	-70 244,43	271 439,18
S:a Omsättningstillgångar	341 683,61	341 683,61	-70 244,43	271 439,18
S:a TILLGÅNGAR	381 862,61	381 862,61	-79 962,43	301 900,18
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital				
Balanserat kapital				
2040 Eget Kapital	-355 959,62	-355 959,62	24 897,01	-331 062,61
S:a Balanserat kapital	-355 959,62	-355 959,62	24 897,01	-331 062,61
Ändamålsbestämda medel				
2094 Arholmenfonden	-17 700,00	-17 700,00	17 700,00	0,00
2099 Årets resultat	24 897,01	24 897,01	6 015,42	30 912,43
S:a Ändamålsbestämda medel	7 197,01	7 197,01	23 715,42	30 912,43
S:a Eget kapital	-348 762,61	-348 762,61	48 612,43	-300 150,18
Kortfristiga skulder				
Övriga kortfristiga skulder				
2897 Deposition nycklar	0,00	0,00	-1 400,00	-1 400,00

Balansrapport

VALDEMARSVIKS SEGELKLUBB 825000-6015

Sida 2 (2)

Vald period: Hela räkenskapsåret

Utskriven: 2024-01-04 11:32:16

Räkenskapsår: 2023-01-01 - 2023-12-31

Senaste ver.nr: A439

	Ingående balans	Ingående saldo	Perioden	Utgående saldo
S:a Övriga kortfristiga skulder	0,00	0,00	-1 400,00	-1 400,00
Upplupna kostnader och intäkter				
2900 Förskottsbet.slipavg./medl.avg	-100,00	-100,00	-250,00	-350,00
2990 Upplupna kostnader	-33 000,00	-33 000,00	33 000,00	0,00
S:a Upplupna kostnader och intäkter	-33 100,00	-33 100,00	32 750,00	-350,00
S:a Kortfristiga skulder	-33 100,00	-33 100,00	31 350,00	-1 750,00
S:a EGET KAPITAL OCH SKULDER	-381 862,61	-381 862,61	79 962,43	-301 900,18
Beräknat resultat:	0,00	0,00	0,00	0,00

Förslag till
**Resultaträkning för Gryts JUF-avd:s
Bygdegårdsförening 2023**

Intäkter:

Utfall 2023-12-31

Medlemsavgifter	7.000
Elbidrag	13.336
Hyra lägenheten	43.100
Hyra lokaler	63.746
Egna aktiviteter, kultur	4.940
"Gryt visar"	5.205
Lotterier	1.260
Kommunalt driftsbidrag	12.500
Ränta	1.218
Övriga intäkter	1.476
Totalt	153.781

Kostnader:

Medlems-/bankkostnader	550
Egna aktiviteter	2.950
Lotterier	276
Fastighetsunderhåll	69.607
Vatten, renhållning	9.209
El	51.425
Städning, förbrukn.art.	954
Lägenheten	0
Inventarier underhåll	18.671
Styrelsen, reseersättning mm	1.884
Kontorsmaterial, trycksaker, data	1.852
Bokningstelefon	904
Bredband	8.344
Föreningsavgifter	400
Övriga kostnader	0
	160.965
Förlust	./. 7.184

Gryts Bygdegårdsförening

2024-08-05

ANKOM

Balansräkning 2023

Tillgångar	2023-12-31	2022-12-31
Anläggningstillgångar		
	44.954,00	44.954,00
Omsättningstillgångar		
Kassa	695,00	0
Företagskonto	209.536,19	218.397,74
Kapitalkonto	112.568,59	111.350,59
Summa omsättningstillg.	322.799,78	329.748,33
Summa Tillgångar	367.753,78	374.702,33
Skulder och eget kapital		
Kortfristig skuld	236,00	0
Eget kapital	320.999,06	394.642,78
Summa eget kapital och		
Skulder	321.235,06	320.999,60
Årets resultat	-7.184,55	-19.940,45



(13)

KS-SA.2024.34

Föreningsstöd Driftstöd 2024

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 79

KS-SA.2024.34

Föreningsstöd Driftstöd 2024

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att bevilja stöd enligt nedan.

Förening	Driftstöd- Samlingslokaler	Sökt belopp	Anläggning
Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening	7 000 kr	Ej angett	Bygdegård
Gryts JUF avd Bygdegårdsförening	7 000 kr	Ej angett	Bygdegård
<i>Summa:</i>	14 000 kr		

Sammanfattning

En del av budgeten till driftstödet är särskilt öronmärkt för ansökningar som gäller samlingslokaler, 100 000 kr.

Driftstöd för samlingslokaler 2024 har sökt utav 2 föreningar, Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening och Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening. Båda föreningarna uppfyller villkoren och har inkommit med begärda handlingar. Föreningarna har valt att ej specificera i ansökan vilket belopp de ansöker om.

Förvaltningens förslag är att båda föreningarna får ett stöd om 7 000 kr vardera. 7 000 kr motsvarar vad föreningarna får in i form av medlemsavgifter, rimligt kan då vara att kommunen bidrar med ett likvärdigt sort stöd.

Ärendebeskrivning

Driftstödet syftar till att täcka en del av föreningarnas skötselkostnad för den egna anläggningen. Det kan exempelvis handla om skötsel av fotbollsplaner, ridanläggningar, elljusspår eller kartframställning. Bidraget ska förbättra föreningars möjlighet att bidra till ett rikare föreningsliv, förbättra folkhälsan samt öka delaktigheten och känslan av ett socialt sammanhang för invånare i Valdemarsviks kommun.

Föreningen ska leva upp till de generella villkoren för föreningsstöd, de ska äga eller ha ett längre avtal för anläggningen.

Anläggningen ska vara belägen i Valdemarsviks kommun och

Justerare

.....

.....



KSAU § 79

KS-SA.2024.34

föreningen ska ha haft tillgång till anläggningen största delen av tiden 12 månader innan stödet söks.

Föreningen ska i samband med ansökan lämna in årsberättelse för föregående års verksamhet som innehåller ekonomisk och verksamhetsmässig redogörelse. Den ekonomiska berättelsen ska innehålla resultat- och balansräkning, vinst- och förlusträkning samt revisionsberättelse. Föreningen ska i ansökan tydligt beskriva den verksamhet som planeras bedrivas vid anläggningen samt den verksamhet som bedrivits under föregående år vid respektive anläggning.

Stödets storlek varierar beroende på vilken anläggning föreningen disponerar, summan regleras enligt bilaga 1 i riktlinjerna för förenings- och projektstöd.

Om de ansökta beloppen överstiger budget för stödet prioriteras de föreningar som bedriver barn- och ungdomsverksamhet.

En del av budgeten till driftstödet är särskilt öronmärkt för ansökningar som gäller samlingslokaler, 100 000 kr.

Driftstöd för samlingslokaler 2024 har sökt utav 2 föreningar, Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening och Gryts JUF avd.

Bygdegårdsförening. Båda föreningarna uppfyller villkoren och har inkommit med begärda handlingar. Föreningarna har valt att ej specificera i ansökan vilket belopp de ansöker om.

Förvaltningens förslag är att båda föreningarna får ett stöd om 7 000 kr vardera, se tabell nedan. 7 000 kr motsvarar vad de båda föreningarna får in i form av medlemsavgifter, rimligt kan då vara att kommunen bidrar med ett likvärdigt stort stöd.

Förening	Driftstöd- Samlingslokaler	Sökt belopp	Anläggning
Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening	7 000 kr	Ej angett	Bygdegård
Gryts JUF avd Bygdegårdsförening	7 000 kr	Ej angett	Bygdegård
<i>Summa:</i>	14 000 kr		

Beslutet skickas till

Berörd

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Sektor Service och Samhällsbyggnad

Caroline Starkås

Arbetsledare Medborgarservice

Tel: 0123-19100

E-post: caroline.starkas@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsen

Föreningsstöd Driftstöd 2024, Samlingslokaler

Förslag till beslut i kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen beslutar att bevilja stöd enligt nedan.

Förening	Driftstöd- Samlingslokaler	Sökt belopp	Anläggning
Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening	7 000 kr	Ej angett	Bygdegård
Gryts JUF avd Bygdegårdsförening	7 000 kr	Ej angett	Bygdegård
<i>Summa:</i>	14 000 kr		

Sammanfattning

En del av budgeten till driftstödet är särskilt öronmärkt för ansökningar som gäller samlingslokaler, 100 000 kr.

Driftstöd för samlingslokaler 2024 har sökt utav 2 föreningar, Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening och Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening. Båda föreningarna uppfyller villkoren och har inkommit med begärda handlingar. Föreningarna har valt att ej specificera i ansökan vilket belopp de ansöker om.

Förvaltningens förslag är att båda föreningarna får ett stöd om 7 000 kr vardera. 7 000 kr motsvarar vad föreningarna får in i form av medlemsavgifter, rimligt kan då vara att kommunen bidrar med ett likvärdigt stort stöd.

Ärendebeskrivning

Driftstödet syftar till att täcka en del av föreningarnas skötselkostnad för den egna anläggningen. Det kan exempelvis handla om skötsel av fotbollsplaner, ridanläggningar, elljusspår eller kartframställning. Bidraget ska förbättra föreningars möjlighet att bidra till ett rikare föreningsliv, förbättra folkhälsan samt öka delaktigheten och känslan av ett socialt sammanhang för invånare i Valdemarsviks kommun.

Föreningen ska leva upp till de generella villkoren för föreningsstöd, de ska äga eller ha ett längre avtal för anläggningen. Anläggningen ska vara belägen i Valdemarsviks kommun och föreningen ska ha haft tillgång till anläggningen största delen av tiden 12 månader innan stödet söks.

Föreningen ska i samband med ansökan lämna in årsberättelse för föregående års verksamhet som innehåller ekonomisk och verksamhetsmässig redogörelse. Den ekonomiska berättelsen ska innehålla resultat- och balansräkning, vinst- och förlusträkning samt revisionsberättelse. Föreningen ska i ansökan tydligt beskriva den verksamhet som planeras bedrivas vid anläggningen samt den verksamhet som bedrivits under föregående år vid respektive anläggning.

Stödets storlek varierar beroende på vilken anläggning föreningen disponerar, summan regleras enligt bilaga 1 i riktlinjerna för förenings- och projektstöd.

Om de ansökta beloppen överstiger budget för stödet prioriteras de föreningar som bedriver barn- och ungdomsverksamhet.

En del av budgeten till driftstödet är särskilt öronmärkt för ansökningar som gäller samlingslokaler, 100 000 kr.

Driftstöd för samlingslokaler 2024 har sökt utav 2 föreningar, Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening och Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening. Båda föreningarna uppfyller villkoren och har inkommit med begärda handlingar. Föreningarna har valt att ej specificera i ansökan vilket belopp de ansöker om.

Förvaltningens förslag är att båda föreningarna får ett stöd om 7 000 kr vardera, se tabell nedan. 7 000 kr motsvarar vad de båda föreningarna får in i form av medlemsavgifter, rimligt kan då vara att kommunen bidrar med ett likvärdigt stort stöd.

Förening	Driftstöd- Samlingslokaler	Sökt belopp	Anläggning
Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening	7 000 kr	Ej angett	Bygdegård
Gryts JUF avd Bygdegårdsförening	7 000 kr	Ej angett	Bygdegård
<i>Summa:</i>	14 000 kr		

Beslutsunderlag

Ansökan från Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening
Ansökan från Gryts JUF avd. Bygdegårdsförening

Beslutet skickas till

Akten
Berörd

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör



Kontaktuppgifter		VALDEMARSVIKS KOMMUN	
Förening Gryts JUF avd Bygdegårdsförening		För kändedom	
Postmottagare namn Mats Edberg		2024 -03- 19	
Adress Fyrtorp Trivseludden 8		Enr	Fw/Avd/landl
Postnummer och ort 615 96 Gryt		Dipl/Obj	
Kontaktperson Mats Edberg		Plusgiro/bankgiro 5863-4262	
		E-postadress edberg.mats@hotmail.com	
		Telefon kontaktperson 0734-161607	

Bedriver föreningen barn- och ungdomsverksamhet? Ja Nej

Uppgifter om anläggningen/anläggningarna

Typ av anläggning/anläggningar Bygdegård
Adress där anläggningen/anläggningarna finns Åbäcksnäs Gryts Bygdegård, 615 96 Gryt
Äger eller hyr (i så fall hur länge) föreningen anläggningen/anläggningarna? Äger
Har föreningen hyrt ut anläggningen/anläggningarna de senaste 12 månaderna? I vilken omfattning? Ja. Lokalerna har hyrts ut 28 gånger under 2023

Intygande om att villkoren (se riktlinjerna) för att söka stödet är uppfyllda

Ort och datum Gryt 14/2/2024	Ordförandens underskrift	Namnförtydligande Mats Edberg
---------------------------------	--------------------------	----------------------------------

Bilagor som ska bifogas ansökan

- Årsberättelse från föregående år
- Beskrivning av verksamheten som planeras bedrivas vid anläggningen samt av den verksamhet som bedrivits under föregående år vid respektive anläggning

Ansökan skickas in senast 1 maj via e-post till kommun@valdemarsvik.se eller via post till Valdemarsviks kommun, 615 80 Valdemarsvik

Personuppgiftshandling

Personuppgifterna i denna blankett registreras och sparas i kommunens dataregister/system enligt dataskyddsförordningen. För ytterligare information om personuppgiftshandling för denna blankett och övrig information om kommunens personuppgiftshandling, se kommunens hemsida.

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2023

Styrelsen inom Gryts JUF – avd: Bygdegårdsförening ber att få avge följande verksamhetsberättelse för sitt fyrtiononde verksamhetsår, omfattande tiden 1 januari till och med 31 december 2023.

Styrelsen

Styrelsen inom bygdegårdsföreningen har under 2023 bestått av Mats Edberg (ordförande), Thomas Stark (vice ordförande), Karin Cederqvist (sekreterare), Mats Rönneskog (kassör) samt ledamöterna Ulf Larsson och Helena Jarstad.

Ersättare har varit Anna Rönneskog Niklas Hamström och Johan Gustafsson.

Alla ersättare har varit kallade till samtliga styrelsemöten och därmed kunnat ta del av all dokumentation, före, under och efter de sammanträden som hållits.

Kontaktperson för bokningar har Karin Cederqvist varit och Niklas Hamström har ansvarat för informationen på hemsidan och i sociala medier.

Styrelsen har haft 9 protokollförda sammanträden under året.

Revisor och revisorssuppleanter

Ordinarie revisor har varit Anders Carlsson och John Furenbäck. Osäker på om John blev omvald under 2023.

Som revisorsersättare har Johanna Gräslund och Ulf Jonsson fungerat.

Valberedning

Valberedningen har bestått av Jenny Elander Ek.

Övriga funktionärer

Under året har styrelsemedlemmar ansvarat för städningen av bygdegårdens lokaler. Detta har skett månadsvis och helt på ideell basis.

Årsmötet 2023

Söndagen den 26 februari genomfördes 2023 års årsmöte i Bygdegården. 17 medlemmar var samlade för att fatta beslut om det avslutade verksamhetsåret samt kommande verksamhet, ekonomiska resultat och planer, val av ny styrelse samt övriga funktionärer.

I anslutning till årsmötet avtackades de båda avgående styrelseledamöterna Cia Lindkvist Stéen och Eric Elander Duque, för sina mångåriga insatser i föreningen.

Årets underhåll

Bygdegården har genomgått en rad olika underhållsarbeten där det löpande underhållet av både fastigheten och trädgården skötts av de månadsansvariga.

Styrelsen har haft två gemensamma arbetsdagar, för mindre reparationsarbeten, tillverkning av trädgårdsmöbler, städning, sortering, röjning etc.

Hallen och lilla salen har renoverats med nya ytskikt, taper och målning, byte av armaturer och kompletterande inköp av möbler. Arbetet utfördes av styrelsemedlemmar och deras anhöriga men krävde även professionell hjälp av lokala hantverkare.

Diskmaskinen slutade tyvärr att fungera efter en brand i motor och gick inte att reparera, vilket tvingade fram inköp av en ny maskin.

Efter energideklaration utförd av certifierad energiexpert har Bygdegården placerats i energiklass D. Fastigheten som helhet har besiktigats och uppgifterna förmedlats till Riksföreningen.

Uthyrningsverksamhet

Att göra Gryts Bygdegård tillgänglig som möteslokal för alla i bygden är den grundläggande verksamheten för föreningen. Under verksamhetsåret 2023 har intäkterna för bygdegårdens lokaler ökat med 41% jämfört med 2022. Gården har vid 24 tillfällen varit uthyrd till föreningar och intresseorganisationer, däribland 7 föreläsningar. Valdemarsviks kommun har använt lokalen till möten vid 2 tillfällen. Försvarsmakten har hyrt bygdegården under 9 dagar och studentkåren vid Linköpings universitet under 3 dagar. Dessutom har gården fyllts med repeterande musikanter under två helger. Det har anordnats uppskattade och väl besökta "Kreativ Verkstad" för barn, under både påsklov och höstlov.

I juli månad användes gården till två konstutställningar dels med Anne-Marie Löf och dels med Inger Bergfeldt, Wiwi Heggblad samt Louice Rolf. I september återvände konstnären Benny Andersson, i sällskap med Bernth Uhno, för en veckolång utställning.

Dessutom har gården varit uthyrd till privata tillställningar, födelsedagsfester, barnkalas och minnestunder vid 10 tillfällen.

Röda Korset har sagt upp källarutrymmet, som de utnyttjat som lagerlokal. Det rummet hyrs nu av Moelia Sundström, träbildhuggare och konstnär, som ateljé. Det mindre rummet i källaren används fortfarande av keramiker Maria Hultsberg.

Lägenheten har fått nya hyresgäster och varit uthyrd under 11 av årets månader.

Därtill har stolar, bord och porslin hyrts ut vid ett par tillfällen.

Egen verksamhet

Under det gångna året har föreningen varit aktiv, såväl när det gäller egen verksamhet, som medverkan och deltagande i andra arrangörers verksamhet.

Den traditionella hantverksutställningen "Gryt Visar" genomfördes i år under lördagen och söndagen den 5 – 6 augusti. Utställningen samlade 8 utställare, vilket är något färre jämfört med tidigare år, och lockade många besökare till inköp av hantverk, fika och korv.

Föreningen deltog i förberedelser och genomförande av julmarknaden i Gryt, den 2 december, med spridande av information och försäljning av lotter.

Vi arrangerade tre konstutställningar under juli-sep.

Vi har även deltagit i samverkansmöten med andra föreningar i Gryt i syfte att utveckla vår bygd och att förbereda samverkan med kommunledning

Informationsverksamhet

Hemsidan www.bygdegardarna.se/gryt har löpande uppdaterats med aktuella händelser, aktiviteter och kalendarier för uthyrning av lokalen. Föreningen finns även på sociala medier, som Facebook och Instagram, under namnet "Gryts Bygdegård". För att sprida information och skapa intresse för Bygdegården har tre enklare foldrar sammanställts, där en är info och PR för vår gård till allmänheten och de andra vänder sig till privatpersoner och till företag på orten, för att vädja om bidrag och att öka antalet betande medlemmar. Information om föreningen finns dessutom på Grytsportalen (www.gryt.se) och på Gryt – pärlan vid havet (fyrudden.bloggo.nu)

Affischer har satts upp på anslagstavlor i Gryt och Valdemarsvik, vid aktuella evenemang, utställningar etc.

Medlemmar

Under det gångna verksamhetsåret har 70 medlemmar varit registrerade, vilket är en fortsatt nedgång jämfört med föregående år.

Ekonomi

Föreningen avslutar året med ett underskott på drygt 8 000:- för den genomförda verksamheten som kunnat täckas genom uttag ur eget kapital. Förlusten förklaras av flera faktorer, dels det faktum att inga bidrag utbetalades och dels kostnader i samband med renovering samt det oplanerade inköpet av ny diskmaskin.

Beträffande föreningens ekonomi och ekonomiska förvaltning ber vi att få hänvisa till de separata redovisningar som lämnats i form av bokslut med resultat- och balansräkningar, revisionsberättelse samt förslag till budget.

Tack

Styrelsen för Gryts JUF – avd:s Bygdegårdsförening ber att få framföra ett stort och varmt tack till alla som bidragit till att genomföra verksamheten under det gångna året.

Gryt i februari 2024

Styrelsen

VERKSAMHETSPLAN**GRYTS BYGDEGÅRDSFÖRENING 2024****Inledning**

Styrelsen inom bygdegårdsföreningen har vid ett sammanträde beslutat att ta fram ett förslag till Verksamhetsplan för verksamhetsåret 2024. Detta föreläggs årsmötet för behandling och slutgiltigt beslut om fastställande.

Verksamhetsplanen grundas på ett antal olika faktorer. Först och främst är det föreningens stadga, som i dess ändamålsparagraf anger syftet och målen för föreningens verksamhet. Denna lyder enligt följande: *"Föreningen, som är partipolitiskt och religiöst obunden, har till uppgift att driva en allmän samlingslokal, erbjuda mötesplatser och värna mötesfriheten. Lokalen skall opartiskt och på skäliga villkor uthyras till föreningens medlemmar, enskilda, ideella organisationer, företag och offentliga myndigheter, som önskar använda lokalen förutsatt att de delar föreningens demokratiska värderingar.*

Föreningen finns till på bygdens initiativ och ska bidra till lokal utveckling där den verkar. Genom kulturverksamhet och andra insatser ska föreningen erbjuda meningsfulla aktiviteter för att stärka bygdens attraktionskraft.

För att främja sitt ändamål ska föreningen samarbeta med liknande organisationer samt vara ansluten till Bygdegårdarnas Riksförbund."

Dessutom tillkommer de beslut som fattats av Bygdegårdarnas Riksförbund och Östergötlands Bygdegårdsdistrikt angående de prioriteringar av verksamhet som ska göras under 2023.

Detta anger inriktningen på vad som ska göras. Vidare handlar det om styrelsens val av tolkningen av sin uppgift samt vilket arbetssätt som styrelsen väljer för att lösa sin uppgift.

1. Landsbygdsutveckling

- Bygdegårdsföreningen kommer att verka för att i egen regi eller i samverkan med andra organisationer ta initiativ/medverka till möten och aktiviteter för att stärka den lokala bygdens utveckling.
- Representera föreningen och framföra våra åsikter vid arrangemang med andra föreningar och organisationer.
- Ordförande Mats Edberg är kontaktperson för verksamhetsområdet landsbygdsutveckling.

2. Ekonomi

- Fortsatt arbete för att utöka antalet medlemmar
- Verka för ökad uthyrningsverksamhet i syfte att stärka ekonomin.
- Ansöka om fastighetsbidrag hos bygdegårdsdistriktet, kommunen, penninglotteriet, allmänna arvsfonden, lokala företag och privatpersoner.

3. Fastigheten

- Öka fastighetens attraktionsvärde genom renoveringar och inköp av modernare utrustning.
- Se bifogad underhållsplan. /bil 1
- Ulf Larsson och Mats Edberg är kontaktpersoner vad gäller fastighetsfrågor.

4. Aktiviteter och marknadsföring

- Karin Cederqvist är bokningsansvarig.
- Helena Jarstad och Mats Edberg är kontaktpersoner vad gäller aktiviteter.
- Niklas Hamström och Mats Edberg är kontaktpersoner vad gäller marknadsföring.
- Se bifogad aktivitetsplan. /bil 2

Underhållsplan Bygdegården 2024

Bilaga 1

Åtgärd	Vem	Kostnad	När
Införskaffning av nya kyl- och frysskåp	Ulf L	20 000	Snarast
Se till att vår ljud- och bildanläggning Får en modern kvalitet	Mats R och Mats E	10 000	Delvis utförd
Elbelysning av vår infoskylt nere vid vägen	Ulf och Mats	3 000	Våren
Isolering av källarens yttervägg i energibesparande syfte samt att undvika fuktskador inkl ny ytter dörr	Ulf, mfl	20 000	Sommar- halvåret
Vitmålning av fönsterfoder och knutar, tillverka ett trädgårdsbord till nya bänkarna	Mats, mfl	5 000	Vårens arbetsdag
Trädgårdsskötsel, (täckbark o gödsel)	Alla	2 000	Sommar- halvåret
Summa kostnader -24		60 000	

1. Digital marknadsföring:

Digitala inlägg om arrangemang, egna o av andra föreningars, på de flesta välbesökta hemsidor som exempelvis: Gryt - Porten mot havet, Gryts portalen, Skryt om Gryt (fb), Gryts vänner (fb), Valdemarsviks turistbyrå. Visit Valdemarsvik, Egen hemsida (webb, fb, instagram, twitter), mm

Presentera arrangemang samt även önska God Jul, påsk, pingst, osv, alla med bilder från oss, skärgården o andra naturbilder som läggs ut på vår egen hemsida. Fler ska vara medvetna o påminnas om vår bygdegård.

2. Uppfräschning av vår gård

- Uppfräschning o modernisering både in- och utvändigt. Ny frys och kyl i köket, modernare ljudanläggning, energibesparande åtgärder i källaren, skylt vid vägen får belysning, komplettering av trädgårdsmöbler. Det mesta utförs av oss styrelsemedlemmar.
- Syftet med dessa uppgifter är att vi vill ge ett modernare och fräschare intryck av gården, för att locka fler att vilja anordna ex bröllop, födelsedagar, mm.
- Detaljer hittar ni i Underhållsplanen

3. Arrangemang

- Aktörer/arrangemang som ger oss draghjälp med att locka folk till vår gård ska vi vårda/värna om så att de fortsätter/börjar att boka oss.
- Föreläsningsförening.
- Teatrar, revyer och musikevenemang
- Föreningsmöten
- Andra föreningars arrangemang.
- Försöka att ytterligare öka vår uthyrning för bröllop, födelsedagsfester, barnkalas och andra privata fester samt de olika arrangemang som står på vår hemsida.

4. Planerade egna arrangemang:

- Konstutställningar
- Gryt visar
- Kreativ verkstad på påsk- och höstlov med hjälp av "Hållplats V-vik"

Förslag till

Resultaträkning för Gryts JUF-avd:s Bygdegårdsförening 2023

Intäkter:

Utfall 2023-12-31

Medlemsavgifter	7.000
Elbidrag	13.336
Hyra lägenheten	43.100
Hyra lokaler	63.746
Egna aktiviteter, kultur	4.940
"Gryt visar"	5.205
Lotterier	1.260
Kommunalt driftsbidrag	12.500
Ränta	1.218
Övriga intäkter	1.476
Totalt	153.781

Kostnader:

Medlems-/bankkostnader	550
Egna aktiviteter	2.950
Lotterier	276
Fastighetsunderhåll	69.607
Vatten, renhållning	9.209
El	51.425
Städning, förbrukn.art.	954
Lägenheten	0
Inventarier underhåll	18.671
Styrelsen, reseersättning mm	1.884
Kontorsmaterial, trycksaker, data	1.852
Bokningstelefon	904
Bredband	8.344
Föreningsavgifter	400
Övriga kostnader	0
	160.965
Förlust	./. 7.184

Gryts Bygdegårdsförening

2024-08-05

ANKOM

Balansräkning 2023

Tillgångar	2023-12-31	2022-12-31
Anläggningstillgångar		
	44.954,00	44.954,00
Omsättningstillgångar		
Kassa	695,00	0
Företagskonto	209.536,19	218.397,74
Kapitalkonto	112.568,59	111.350,59
Summa omsättningstillg.	322.799,78	329.748,33
Summa Tillgångar	367.753,78	374.702,33
Skulder och eget kapital		
Kortfristig skuld	236,00	0
Eget kapital	320.999,06	394.642,78
Summa eget kapital och		
Skulder	321.235,06	320.999,60
Årets resultat	-7.184,55	-19.940,45



VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2024 -04- 09	
Dnr	Fv/Avd/Handl
Dpl/Obj	

Kontaktuppgifter

Förening <i>Ostra Ed Tryserums Bygdeg. förening</i>	
Postmottagare namn <i>Mariehøise Botvidsson</i>	
Adress <i>Bråborg</i>	Plusgiro/bankgiro <i>5762-1484</i>
Postnummer och ort <i>61592 Valdemarsvik</i>	E-postadress <i>botmar@telia.com</i>
Kontaktperson <i>Mariehøise Botvidsson</i>	Telefon kontaktperson <i>070-6163582</i>

Bedriver föreningen barn- och ungdomsverksamhet? Ja Nej

Uppgifter om anläggningen/anläggningarna

Typ av anläggning/anläggningar <i>Fastighet Bygdegård</i>
Adress där anläggningen/anläggningarna finns <i>Långråda 61592 Valdemarsvik</i>
Äger eller hyr (i så fall hur länge) föreningen anläggningen/anläggningarna? <i>Nej äger</i>
Har föreningen hyrt ut anläggningen/anläggningarna de senaste 12 månaderna? I vilken omfattning? <i>V.g. se Verksamhetsberättelsen</i>

Intygande om att villkoren (se riktlinjerna) för att söka stödet är uppfyllda

Ort och datum <i>Långråda 29.04.08</i>	
Ordförandens underskrift <i>Mariehøise Botvidsson</i>	Namnförtydligande <i>Mariehøise Botvidsson</i>

Bilagor som ska bifogas ansökan

- Årsberättelse från föregående år
- Beskrivning av verksamheten som planeras bedrivas vid anläggningen samt av den verksamhet som bedrivits under föregående år vid respektive anläggning

Ansökan skickas in senast 1 maj via e-post till kommun@valdemarsvik.se eller via post till Valdemarsviks kommun, 615 80 Valdemarsvik

Personuppgiftshandling

Personuppgifterna i denna blankett registreras och sparas i kommunens dataregister/system enligt dataskyddsförordningen. För ytterligare information om personuppgiftshandling för denna blankett och övrig information om kommunens personuppgiftshandling, se kommunens hemsida.

Verksamhetsberättelse för Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening år 2023

Vi kan se tillbaka på ett år med relativt god aktivitet. Bingoverksamheten i IF Tryms regi har varit igång hela året, vilket ger oss en jämn inkomst. Biljardrummet i källaren utnyttjas också regelbundet.

Årsmötet var välbesökt och hölls den 28 januari. Kajsa Norrby med kör inledde och efter förhandlingarna avslutade vi med en tre-rätters middag och trevlig samvaro.

Totalt har föreningen haft 5 styrelsemöten.

Valdemarsviks Riksteaterförening har arrangerat två teaterföreställningar i Bygdegården och i egen regi med ekonomiskt stöd från Östergötlands Bygdegårdsdistrikt har vi haft en musicalföreställning

5 föreningar har hyrt Bygdegården för förenings- och årsmöten

Svea Wind och Valdemarsviks kommun har hyrt lokalen för informationsmöten, Kajsa Norrby har använt lokalen för kursverksamhet

Under maj månad hade vi två musikarrangemang. Musikkafé med Tryserum-ÖstraEds Kyrkokör samt Östgötamusiken tillsammans med Kajsa Norrby. Den senare med ekonomiskt stöd av Östergötlands Bygdegårdsdistrikt.

Tre privata fester, varav ett bröllop har hållits under sommar och höst och även två minnesstunder i samband med begravningar

Föreningen har anordnat en dans med middag och året avslutades med den traditionella Julmarknaden den 9 december

Under våren och försommaren har Bygdegården målats såväl inomhus som utomhus. Inomhusmålningen sköttes av en målerifirma och utomhus var det medlemmar som jobbade hårt under ett antal dagar

Ett varmt tack till alla er som bidragit till verksamheten under året

Långrådna i december 2023

Styrelsen

Verksamhetsberättelse för Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening år 2023

Vi kan se tillbaka på ett år med relativt god aktivitet. Bingoverksamheten i IF Tryms regi har varit igång hela året, vilket ger oss en jämn inkomst. Biljardrummet i källaren utnyttjas också regelbundet.

Årsmötet var välbesökt och hölls den 28 januari. Kajsa Norrby med kör inledde och efter förhandlingarna avslutade vi med en tre-rätters middag och trevlig samvaro.

Totalt har föreningen haft 5 styrelsemöten.

Valdemarsviks Riksteaterförening har arrangerat två teaterföreställningar i Bygdegården och i egen regi med ekonomiskt stöd från Östergötlands Bygdegårdsdistrikt har vi haft en musicalföreställning

5 föreningar har hyrt Bygdegården för förenings- och årsmöten

Svea Wind och Valdemarsviks kommun har hyrt lokalen för informationsmöten, Kajsa Norrby har använt lokalen för kursverksamhet

Under maj månad hade vi två musikarrangemang. Musikkafé med Tryserum-ÖstraEds Kyrkokör samt Östgötamusiken tillsammans med Kajsa Norrby. Den senare med ekonomiskt stöd av Östergötlands Bygdegårdsdistrikt.

Tre privata fester, varav ett bröllop har hållits under sommar och höst och även två minnesstunder i samband med begravningar

Föreningen har anordnat en dans med middag och året avslutades med den traditionella Julmarknaden den 9 december

Under våren och försommaren har Bygdegården målats såväl inomhus som utomhus. Inomhusmålningen sköttes av en målerifirma och utomhus var det medlemmar som jobbade hårt under ett antal dagar

Ett varmt tack till alla er som bidragit till verksamheten under året

Långrådna i december 2023

Styrelsen

Verksamhet som planeras stämmer väl överens med verksamheten för det gångna året

Verksamhetsbeskrivning för Östra Ed Tryserums Bygdegårdsförening gällande 2024

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
2024 -05- 17	
Dirr	Fv/Avd/f-handl
Dpl/Obj	

Planerad verksamhet i Bygdegården är att finnas till för föreningar och privata aktörer som behöver en lokal för ex teaterföreställning, konsert eller föreningsmöte samt bröllop, begravning och barndop. Behovet av uthyrning som är den största intäkten, går inte att förutse.

I Bygdegårdens regi är planerat en kväll med dans och gemenskap för inbjudna gäster, samt en Julmarknad under hösten 2024

Efter omfattande målningsarbeten under 2023, inom- såväl som utomhus är inte några omfattande arbeten planerade. Endast löpande underhåll med skötsel av golven bl a

En förhoppning finns att IF Trym fortsätter sin Bingoverksam, vilket innebär fast uthyrning varje vecka. Utöver detta kommer det fortsatt finnas möjligheter att spela Biljard en dag i veckan.

Vintertid kräver all uthyrning att vägen till Bygdegården, plogas och sandas, vilket även gäller parkeringen runt fastigheten.

Långrådna februari 2024

Styrelsen. Gen MarieLouise Botvidsson 070-6163582

ÖSTRA ED TRYSERUM BYGDEGÅRDSFÖRENING

FÖRENKLAD BALANS OCH RESULTATRÄKNING 2023

BALANSRÄKNING		2023	2022	RESULTATRÄKNING	
TILLGÅNGAR				RESULTATRÄKNING	
Fastigheten	19 000	19 000	Hyror	79 650	73 110
Omb. Fastigheten	88 478	88 478	Kaffe Mat o Externa arbeten	68 939	50 516
			Medlemsavgifter	7 750	7 750
SUMMA	107 478	107 478	Bidrag kommunen och	62 700	35 000
			Bidrag Bygdegårdarna		16 051
Kassa	281 086	258 658	Finansiella int. Räntor	204	
			SUMMA INTÄKER	219 243	182 427
SUMMA TILLGÅNGAR	388 564	366 136	Underhåll	77 620	207 921
			El	51 073	54 216
SKULDER OCH EGET KAPITAL			Medlemsavgift BR	4 285	4 235
Balanserat resultat	366 086	487 185	Försäkring	10 148	9 058
Årets resultat	22 428	-121 049	Div. kostnader	53 689	28 046
			SUMMA KOSTNADER	196 815	303 476
SUMMA SKULDER O EGET KAPITAL	388 564	366 136	RESULTAT	22 428	-121 049

Av Egna kapitalet består 18 740 avsatta för kulturverksamhet samt andelar 45 050.

Långrådna 2023-01-25

ÖSTRA ED TRYSERUM BYGDEGÅRDSFÖRENING

BUDGET 2024

INBETLANINGAR

HYOR	75 000
KAFFESERVERING, FESTER, EXTERNA ARB	45 000
MEDLEMSAVGIFTER	7 000
DRIFTSBIDRAG	
SUMMA INBETALNINGAR:	127 000

UTBETALNINGAR

UNDERHÅLL	-15 000
EL	-55 000
MEDLEMSAVGIFT BYGDEGÅRD RIKS	-5 000
FÖRSÄKRINGAR	-11 000
FÖRBRUKNING, R RENHÅLLNING	-30 000
SUMMA UTBETALNINGAR:	116 000

SUMMA	11 000
--------------	---------------



(14)

KS-SA.2024.23

Partistöd 2025

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 77

KS-SA.2024.23

Partistöd 2025

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

1. Kommunfullmäktige beslutar att utbetala kommunalt partistöd för år 2025 till de partier som har lämnat in en redovisning av hur det kommunala partistödet har använts under 2023 i enlighet med kommunallagens bestämmelser och kommunens regler för partistöd.
2. Partistöd utbetalas till Centerpartiet, Landsbygdspartiet, Oberoende, Moderaterna, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Kristdemokraterna.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige har 2022-04-04 § 51 antagit nya regler för kommunalt partistöd. En mottagare av partistöd ska årligen lämna en skriftlig redovisning som visar att partistödet har använts för det ändamål som anges i 4 kap. 29 § 2 st. KL. Redovisningen ska avse perioden 1 januari-31 december föregående år och vara inlämnad till kommunfullmäktige senast den 30 juni efter redovisningsperiodens utgång.

Partistödet består av ett grundstöd, som utgår med 0,1 x aktuellt basbelopp per parti samt ett mandatstöd som utgår med 0,05 x aktuellt basbelopp per mandat.

Beslutet skickas till

Gruppledarna för partierna representerade i kommunfullmäktige
Ekonomiavdelningen
Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Dennis Gidlund
Kanslichef
Tel: 0123-194 29
E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Partistöd 2025

Förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige beslutar att utbetala kommunalt partistöd för år 2025 till de partier som har lämnat in en redovisning av hur det kommunala partistödet har använts under 2023 i enlighet med kommunallagens bestämmelser och kommunens regler för partistöd.
2. Partistöd utbetalas till Centerpartiet, Landsbygdspartiet Oberoende, Moderaterna, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Kristdemokraterna.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige har 2022-04-04 § 51 antagit nya regler för kommunalt partistöd. En mottagare av partistöd ska årligen lämna en skriftlig redovisning som visar att partistödet har använts för det ändamål som anges i 4 kap. 29 § 2 st. KL. Redovisningen ska avse perioden 1 januari-31 december föregående år och vara inlämnad till kommunfullmäktige senast den 30 juni efter redovisningsperiodens utgång.

Partistödet består av ett grundstöd, som utgår med 0,1 x aktuellt basbelopp per parti samt ett mandatstöd som utgår med 0,05 x aktuellt basbelopp per mandat.

Beslutsunderlag

Regler för kommunalt partistöd

Beslutet skickas till

Gruppledarna för partierna representerade i kommunfullmäktige
Ekonomiavdelningen
Akten



Kristina Lohman
Kommundirektör

Dennis Gidlund
kanslichef

Regler för kommunalt partistöd i Valdemarsviks kommun

I kommunallagen (2017:725) finns de grundläggande bestämmelserna om kommunalt partistöd. Kommuner har rätt att ge bidrag eller annat stöd till politiska partier för att stärka deras ställning i den kommunala demokratin (4 kap. 29 § KL).

I Valdemarsviks kommun ska därutöver följande gälla:

§ 1 Rätt till partistöd

Det lokala partistödet i Valdemarsviks kommun utgår till de partier som är representerade i kommunfullmäktige i enlighet med vad som föreskrivs i 4 kap. 29 § 2 st. KL. Ett parti är representerat om det har fått mandat i fullmäktige för vilket en vald ledamot är fastställd enligt 14 kap. vallagen (2005:837).

§ 2 Grundstöd och mandatstöd

Partistödet består av ett grundstöd, som utgår med 0,1 x aktuellt basbelopp per parti samt ett mandatstöd som utgår med 0,05 x aktuellt basbelopp per mandat.

§ 3 Fördelning av partistöd

Vid fördelningen av partistöd beaktas endast mandat för vilket en vald ledamot är fastställd enligt 14 kap. vallagen.

Om ett parti upphör att vara representerat i kommunfullmäktige upphör rätten till partistöd för nästkommande kalenderår.

§ 4 Redovisning och granskning

En mottagare av partistöd ska årligen lämna en skriftlig redovisning som visar att partistödet har använts för det ändamål som anges i 4 kap. 29 § 2 st. KL, det vill säga för att stärka partiets ställning i den kommunala demokratin. Redovisningen ska avse perioden 1 januari-31 december och vara inlämnad till kommunfullmäktige senast den 30 juni efter redovisningsperiodens utgång.

En av mottagaren utsedd särskild granskare ska granska om redovisningen ger en rättvisande bild av hur mottagaren använt partistödet. Granskningsrapport med intyg ska bifogas redovisningen.

§ 5 Utbetalning

Partistöd betalas ut årligen i förskott under februari månad efter beslut av kommunfullmäktige.

Om ett parti inte lämnar in redovisning eller granskningsrapport eller gör det efter utsatt tid utbetalas inget partistöd för nästkommande år, om det inte finns synnerliga skäl.



Revisionsberättelse för Valdemarsviks partiförening 2023

Jag, Malin Östh, har granskat räkenskaperna för Valdemarsviks partiförening som jag funnit vara i god ordning. De utgifter och intäkter partiföreningen haft under 2023 går lätt att följa genom en strukturerad bokföring där utgifter styrks genom verifikationer.

Jag har inte upptäckt något som ger anledning till anmärkning och föreslår därför att styrelsen beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2023.

Linköping 27/2-2024

Malin Östh

Vänsterpartiet Valdemarsvik Orgnr: 802457-9495

Resultaträkning för perioden 230101-231231

	Intäkt	Utgift	Verifikation		Noteringar
Ingående balans	230101			1108,8	
	230112	Medlemsintäkt	1	886	För 2022
	230120	Banktjänst	2	-550	
	230315	Partistöd	3	10510	
	230327	Årsmöte	4	-1255	
	230327	08-mar	5	-1549	
	231020	Medlemsintäkt	6	946	För 2023
					Not. Distriktsavgift-;
				10096,8	Utgående balans
					231231

Summa utg	-3354
Summa intä	12342
Årets resultat	8988

Balansräkning
Ingående balans
Utgående balans

Kassör Sonja Ståhl

Datum:

Vänsterpartiet Valdemarsvik

Föreningens verksamhet.

Föreningen har drivits av styrelsen; ordf. Jonas Andersson, sekr. Olle Wester, kassör Sonja Ståhl, ledamöterna Charlotta Franzén, Jörgen Malmström samt Bo Franzén och Håkan Söderholm som ersättare.

Medlemsutvecklingen

Partiföreningen hade vid årsskiftet 16 medlemmar. Antal kvinnliga medlemmar har ökat.

Styrelse- och medlemsmöten.

Styrelse eller medlemsmöten har hållits regelbundet, vid 6 tillfällen. Protokoll för medlemsmöten finns hos sekr. och ordf.

Lokala politiken – 2023

Den lokala politiken har präglats av högerstyret och deras problem med att hantera kommunens ekonomi. Årets resultat för kommunen är det sämsta på många år.

Vi har inom styrelse och nämnd bevakat och i vissa fall lagt förslag till åtgärder för att stävja den ekonomiska katastrofen utan att ge avkall på välfärden. Dock med lågt resultat, vilket var väntat.

Under året har ett närmare samspel påbörjats med s.

Följande motioner och interpellationer har lagts i kommunfullmäktige:

- Motion – Kommunalt reservat – ej beredd.
- Motion – Skolfrukost – ej beredd.
- Motion – Upphandling fordon – besvarad i KS 2024.
- Interpellation – de 3 husen
- Motion – Utred förskolebuss – bifallen i KS 2024.
- Motion – Avgiftsfri sommarbiljett – avslag.

Tidigare lagda motioner:

- Motion – Plan för bostadsförsörjning – bifallen 2024.

Inför budget år 2024 för kommunen med den extrema högerpolitik lokalt, regionalt som nationellt fanns det inga realistiska förutsättningar att lägga fram en egen budget.

Motion till då 2023 om att distriktet ska aktivt stödja de mindre föreningarnas utåtriktade verksamheter, bifalldes.

Aktiviteter

8 – mars, ett försök med att möta medborgarna med en nejlika testades, föll mycket väl ut.

1 maj firandet avlöpte i härlig valanda tillsammans med kamrater i Norrköpings pf 1 maj firande.

Masstidningen 1 – maj producerades och delades ut till alla fasta hushåll med posten.

Medlemsutflykt till fam. Liffner och deras självhushåll genomfördes under juni månad.

Ingen medlem hade möjlighet att delta på partiets vänsterdagar i Göteborg.

Träff om nytt partiprogram har genomförts med utarbetning av egen motion till kongressen om att återremittera förslaget partiprogram.

Aktiviteten på sociala medier har varit något lägre än tidigare med inlägg på 1-2 lokala inlägg per månad, med varierande räckvidd.

Debattartiklar angående den ekonomiska situationen i kommunen (tillsammans med Söderköping pf) samt en om Svenska freds (tillsammans med flera av Östergötlands pf) har skickats in till NT och publicerats.

Som julavslut på året förtärdes en härlig julbuffé hos Lotta & Bosse.

Seminarier eller öppna möten angående kommunal ekonomi för allmänheten har inte genomförts, datum med berörd partistyrelseledamot gick inte att få fram.

Föreningens hemsida har inte startats om.

Sammanfattningsvis, har merparten av verksamhetsplan för 2023 uppnåtts.

Ordf. Jonas Andersson

VÄNSTERPARTIET VALDEMARSVIK

Protokoll fört vid årsmöte 3 mars 2024 i Gusums Folkets Hus

Deltagare: 8 röstberättigade medlemmar

1. Mötets öppnande

Ordföranden Jonas Andersson hälsar alla välkomna och förklarar årsmötet öppnat.

2. Mötets behöriga utlysande

Förklaras mötet behörigen utlyst.

3. Fastställande av dagordning

Föreliggande dagordning fastställs.

4. Fastställande av närvarolista och röstlängd.

Noteras att 8 medlemmar är närvarande, tillika utgörande röstlängd.

5. Val av mötesordförande

Utses Jonas Andersson till mötets ordförande.

6. Val av mötessekreterare

Utses Olle Wester till mötets sekreterare.

7. Val av justerare

Utses Sonja Ståhl och Bosse Franzén att justera dagens protokoll.

8. Verksamhetsberättelse för 2023

Jonas föredrar verksamhetsberättelsen för 2023, varefter densamme godkänns.

9. Kassaberättelse för 2023

Jonas föredrar kassörens berättelse, vilken godkänns.

10. Revisionsberättelse för 2023.

Jonas föredrar revisionsberättelsen, vilken godkänns.

11. Beviljande av ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2023

Beslutar årsmötet bevilja styrelsen ansvarsfrihet för det år revisionen omfattar.

12. Val av revisor för räkenskapsåret 2024

Utses Malin Öst till revisor för 2024.

13. Val av styrelse för verksamhetsåret 2024

- a) Till ordförande utses Jonas Andersson
- b) Till sekreterare utses Lotta Franzén.
- c) Till kassör utses Sonja Ståhl
- d) Till ordinarie ledamöter utses Bosse Franzén och Jörgen Malmström
- e) Till ersättare utses Håkan Söderholm. Ytterligare en ledamot kommer att utses på kommande medlemsmöte.

14. Val av två firmatecknare var för sig

Utses Jonas Andersson 690325-1954 och Sonja Ståhl 660428-1920 att teckna föreningens firma.

15. Val av valberedning

Utses Karin Almberg, Oskar Österholm och Malin Lindell till valberedning intill nästa årsmöte.

16. Fastställande av verksamhetsplan och budget för 2024

Jonas föredrar förslag till verksamhetsplan för 2024. Till förslaget görs följande tilllägg: Utflykt på vandringsled med grillning kommer också att genomföras. Beslutar mötet fastställa den utökade verksamhetsplanen samt budget för 2024.

17. Rapporter och information

- a) Skolutredning, en tjänstemannaprodukt, har inte behandlats av KS.
- b) Föreningsbidrag är kraftigt reducerade i årets budget.
- c) Tänkbar köpare finns till Sahlinshuset och Mattonska magasinet.
- d) Kommunens ekonomi är usel.
- e) Diskussion förekommer, främst från Lpo:s sida, om att KF-ordföranden borde bytas ut.
- f) Jörgen rapporterar från huvudmannamöte på Sparbanken.

19. Övriga frågor

- a) Ang val av kongressombud så riktar Bosse kritik mot att valberedningens förslag leder till försök att påverka vilka som ska väljas.
- b) Jonas förbereder debattinlägg i skolförslagsfrågan.
- c) Planer på vindkraftspark på Fifalla har mest mötts av negativa invändningary.
- d) Ang internationella kvinnodagen den 8/3 kommer Lotta att dela ut nejlikor i centrum. Blommor inhandlas på Ica.

20. Mötets avslutande


Förklarar mötet avslutat.



Olle Wester
Sekreterare



Sonja Ståhl
Justerare



Bosse Franzén
Justerare

Redovisning av partistöd 2023

Kontorskostnader

Sverigedemokraterna har kansli och våra kanslirelaterade kostnader ligger på ungefär 20 000 kronor per år. Kansliet används i första hand för organisatoriskt arbete och medlemsvård. Även den dagliga parlamentariska gruppen använder kansliet för träffar med mera. Medlemsmöten och träffar sker kontinuerligt. Bland annat har vi öppet hus varje onsdag där både medlemmar och andra är välkomna (under pandemin har det dock inte varit möjligt med samma kontinuitet som innan pandemin). Vid några större träffar per år när det kommer ett större antal sympatisörer, väljare och medlemmar för att diskutera de frågor vi driver och arbetar med. I kansliet förs även interna möten mellan förtroendevalda samt används som lager för vårt kampanjmaterial. Då vårt medlemsantal ständigt växer ökar således också utskickskostnaderna, som i skrivande stund uppgår till cirka 4 600 kronor per utskickstillfälle. Senaste tiden sker en del av utskicken digitalt varför kostnaden för utskick inte ökar i samma omfattning som vårt medlemsantal ökar.

Medlemsmöten

Föreningen har regelbundna möten i form av öppet hus där även icke medlemmar äger tillträde. Till dessa möten inköps diverse fika med tilltugg. För 2023 har vi använt ca 2 500 kronor.

Kampanj och utåtriktad verksamhet

Sverigedemokraterna är det mest aktiva och synliga politiska partiet på våra gator och torg. Vi anordnar regelbundna tålmöten, flygbladsutdelningar och andra utåtriktade aktiviteter som har både materiella och logistiska kostnader. Polistillstånd, reseersättningar, parkeringstillstånd, förtäring med mera kostar runt 3 500 kronor/år. För 2023 har använts ca 2 800 kronor.

Konferenser

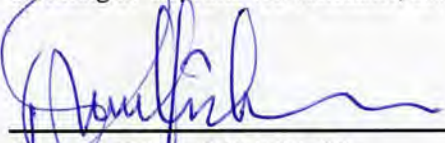
Riksorganisationen anordnar ett antal föreläsningar, konferenser och kongresser samt långväga utbildningar och informationsträffar. Vid dessa subventionerar föreningen övernattnings- och deltagaravgifter för våra folk- och förtroendevalda. Kostnader för detta ändamål ligger på runt 4 000 kronor/verksamhetsår. För 2023 har använts ca 1 500 kronor.

Utbildnings- och informationsträffar

Sverigedemokraterna i Valdemarsvik anordnar egna utbildnings- och informationsträffar för våra medlemmar. Våra riksdagsledamöter och sakkunniga på riksnivå besöker därför ibland Valdemarsvik. För några av dessa utbildningsträffar skickas kallelse med vanlig post och e-mail. Kostnaden för dessa informationsträffar blir ca 2 000 kronor/år. Kostnader för de närliggande utbildnings- och informationsträffarna ingår. För 2023 har använts 1 000 kronor.

Valår

Var fjärde år är det allmänna val samt kyrkoval. Var femte år är det val till Europaparlamentet. Sverigedemokraterna satsar kraftigt på kampanjarbete och lägger varje år undan en summa pengar som sedan används vid valen för massiv utåtriktad verksamhet, samt för postutskick till samtliga hushåll i Valdemarsvik. För detta ändamål avsätts omkring 8 500 kronor per år vilket ger utrymme för ett bra valkampanjarbete. I ovanstående summa ingår insatser för kampanjarbetet inför valet. Exempel för kampanjrelaterade kostnader är, utdelning av broschyrer, medlemsmöten, utdelning av valsedlar vid vallokaler, osv. Kampanjarbetet med material 2023 har kostat ca 2 500 kronor.



Sten G. Bäck, 2024-02-02

Ordförande

Sverigedemokraterna Valdemarsvik

Granskningsrapport av hur partistöd 2023 redovisats

Granskning

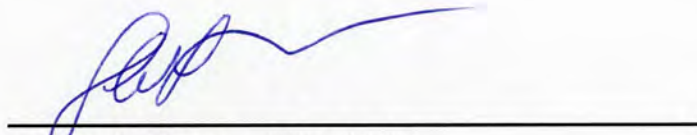
Undertecknad har granskat redovisningen för hur partistödet för kommunföreningen Sverigedemokraterna Valdemarsvik för 2023 använts.

Granskningen har omfattat de kostnader som redovisats för varje enskild post i redovisningen genom genomläsning och avstämning med föreningens kassör, ordförande samt gruppledare.

Resultat- och balansräkning för räkenskapsåret 2023-01-01...2023-12-31 samt kontoutdrag har också varit underlag vid bedömningen.

Granskningen har genomförts under perioden 2024-01-30...2024-01-31.

Undertecknad intygar att partistödet använts i enlighet med ändamålet.



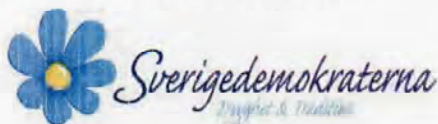
Liubov Parfienko, 2024-01-31

Ledamot

Sverigedemokraterna Valdemarsvik

Förenklad årsbokslut

Sverigedemokraterna Valdemarsvik
802491-8123



Förenklad årsbokslut för räkenskapsåret 2023-01-01...2023-12-31

RESULTATRÄKNING		2022-01-01	2023-01-01
(SEK)		2022-12-31	2023-12-31
3993	Partistöd Valdemarsvik	28 000 kr	18 393 kr
3994	Partistöd Ydre		11 000 kr
3999	Stöd distriktet	20 000 kr	20 000 kr
3999	Återbetalning medlemsavgift	2 550 kr	2 000 kr
Summa intäkter		50 550 kr	51 393 kr
Verksamhetskostnader			
5011	Lokalhyra	- 20 000 kr -	20 000 kr
5800	Resor & boende, polistillstånd	- 6 780 kr -	1 050 kr
5900	PR & Reklam	- 64 330 kr -	5 418 kr
6570	Banktjänster	-	650 kr
6993	Gåvor	-	295 kr
7614	Utbildning förtroendevalda		
8910	Skatt		
Summa kostnader		-91 110 kr	-27 413 kr
VERKSAMHETENS RESULTAT		-40 560 kr	23 980 kr
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		-40 560 kr	23 980 kr
ÅRETS RESULTAT		-40 560 kr	23 980 kr
BALANSRÄKNING			
(SEK)		2022-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
1930	Kassa och bank	8 838 kr	32 818 kr
SUMMA TILLGÅNGAR		8 838 kr	32 818 kr
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
2019	Eget kapital	49 398 kr	8 838 kr
2099	Årets resultat	- 40 560 kr	23 980 kr
Summa eget kapital		8 838 kr	32 818 kr
Summa skulder			
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER:		8 838 kr	32 818 kr

Konto	Datum	Kostnad	Intäkt	Saldo	Post
	2023-01-01			10 092 kr	Ingående
6570	2023-01-20	650 kr		9 442 kr	Banktjänster
5900	2023-03-06	1 653 kr		7 789 kr	SMS-utskick
3993	2023-03-06		20 000 kr	27 789 kr	Stöd till kansli
3993	2023-03-15		18 393 kr	46 182 kr	Partistöd Valdemarsvik
5900	2023-04-03	2 791 kr		43 391 kr	Fika/gåva årsmöte
2011	2023-04-04	20 000 kr		23 391 kr	Kanslihyra
3993	2023-05-31		11 000 kr	34 391 kr	Partistöd Ydre
5800	2023-06-08	1 050 kr		33 341 kr	Polistillstånd, mm
6993	2023-08-09	295 kr		33 046 kr	Gåva
5900	2023-11-07	974 kr		32 072 kr	Annonss
3993	2023-12-14		2 000 kr	34 072 kr	Medlemsåterbäring
				34 072 kr	
				34 071,85 kr	

Valdemarsvik 2024-01-07

Göran Hargestam, Ordförande

Kurt Olsson, Kassör



Socialdemokraterna

FRAMTIDSPARTIET

Valdemarsvik 20240410

Till

Valdemarsviks kommun

Valdemarsviks Socialdemokratiska Arbetarekommun ansöker härmed om kommunalt partistöd

Grundstöd 0,1x aktuellt basbelopp

Mandatstöd 0,05x aktuellt basbelopp

Redovisning av partistödets användning:

Arbetarekommunens Verksamhetsberättelse 2023

Socialdemokratiska fullmäktigegruppens verksamhetsberättelse 2023

Resultatrapport 2023

Balansrapport 2023

Verksamhetsplan 2024

För ytterligare information eller kompletteringar kontakta undertecknad

Lars Beckman



Socialdemokraterna

FRAMTIDSPARTIET - VALDEMARSVIK

Verksamhetsberättelse 2023

Valdemarsviks Socialdemokratiska Arbetarekommun

Organisation

Styrelse

Styrelsen har haft följande utseende:

Ordförande:	Britt Olauson	
Vice ordförande:	Göran Segergren	medlemsansvarig och kommunikatör
Sekreterare:	Lena Nilsson	facklig ledare
Kassör:	Christer Fall	
Ordinarie ledamöter:	Gunilla Strid Beckman	studieledare
	Nhela Ali	
	Magnus Loftén	
	Göran Tinglöf	
	Linnea Lindahl	
Ersättare:	Helena Johansson	
	Maria Skarin	
	Marcus Johnsson	
	Majlis Paakkari	
	Ted Starkås	
Adjungerad ledamot:	Lars Beckman	
Arbetsutskott:	Britt Olauson	
	Göran Segergren	
	Lena Nilsson	
	Christer Fall	

Revision

I Revisionen har ingått:

Ordinarie revisorer:	Örjan Carlsson
	Kenneth Quick
	Ola Wåhlin
Ersättare:	Leif Månsson
	Lennart Nyberg

Valberedningar

Två valberedningar har utsetts:

Valdemarsviks Arbetarekommun 1 år	
Sammanställande:	Ulla Wallering Fall
Ledamöter:	Örjan Carlsson
	Inga Ericsson

Kommunala uppdrag 4 år

Sammanställande: Örjan Carlsson
Ledamöter: Inga Ericsson
Erik Lundberg
Lena Nilsson
Ulla Wallering Fall

Ombud

Valda ombud har varit:

Fonus

Ordinarie ombud: Erik Lundberg
Ersättare: Christer Fall

Marieborgs folkhögskola

Ordinarie ombud: Maud Carlsson
Gunilla Strid Beckman
Ersättare: Majlis Paakkari
Kerstin Johansson

Valdemarsviks Riksteaterförening

Ordinarie ombud: Christer Fall

Partidistriktets representantskap

Ordinarie ombud: Britt Olauson
Lars Beckman
Nhela Ali
Erland Olauson
Ted Starkås
Göran Segergren
Majlis Paakkari
Ersättare: Gunilla Strid Beckman
Magnus Loftén
Mats Kettle
Örjan Carlsson
Maud Carlsson
Lena Nilsson
Malin Stenberg

Medlemmar

Antalet medlemmar kunde vid årets slut räknas till 126.

Möten

Styrelsemöten

Under året har 7 protokollförda styrelsemöten genomförts.

Medlemsmöten

12 medlemsmöten har hållits, samtliga i kombination med fullmäktigegruppmöten.

Årsmöte

Årsmöte hölls 2022-03-19 i Folkets Hus, Gusum med Jan Olov Andersson som ordförande. I anslutning till årsmötet informerade Johan Löfstrand, riksdagsledamot från länet och vice gruppleddare för Socialdemokraterna i riksdagen, om situationen och arbetet i riksdagen samt förde diskussion med mötesdeltagarna

1: a maj-firande

1: a maj - arbetarrörelsens internationella högtidsdag - firades i Folkets Hus, Gusum, under parollen "För hela Sverige".

Mötet inleddes och avslutades av Arbetarekommunens ordförande Britt Olauson.

Tal hölls av Anne-Marie Lindgren, socialdemokratisk författare och ideolog, känd från bl a tidskriften Aktuellt i politiken samt av SSU Östergötlands ordförande Alexander Winge.

Det genomfördes barnaktiviteter i Viran. Kaffeservering anordnades och för musik- och sångunderhållning stod artist- och syskonparet Linn Svensson och Adam Svensson.

Aktiviteter

Socialdemokraterna har på nationell-, regional- och lokal nivå under året planlagt mellanvalsstrategier för åren 2023–2026, som i huvudsak går ut på att skapa bästa möjliga förutsättningar för Socialdemokraterna inför EU-parlamentsvalet 2024, kyrkovalet 2025 samt kommunal-, region- och riksdagsvalen 2026.

En grund för Valdemarsviks AK:s mellanvalsstrategi för år 2023 utgör den verksamhetsplan som beslutades vid förra årsmötet samt de idéer om arbetssätt och arbetsformer som framkom ur den genomgripande valanalys som genomfördes, presenterades och diskuterades i början av året.

Därtill formulerades följande mätbara resultatmål för år 2023:

4 aktivitetsledare ska tillsammans med 30 aktiva medlemmar genomföra 150 samtal med kommuninnevånarna. 5 nya medlemmar ska värvas. Följande valdistrikt prioriteras: Gusum, Valdemarsvik 1, Valdemarsvik 2.

Målen har nåtts. Mer än 150 samtal har förts vid gatu- och torgmöten i Valdemarsviks centrum och vid evenemangen Gusumdagarna, Ut och njut i Gryt och Baljadagen i Ringarum. Ca 30 medlemmar har varit politiskt aktiva och fler än fyra medlemmar har varit aktivitetsledare. 8 nya medlemmar har värvats.

Arbetarekommunen har under året varit representerad i

- distriktets ordförandeträffar 2 digitala, 2 i Linköping
- distriktskongressen i Norrköping
- digitalt seminarium angående opinionsbildning i sociala medier
- digital studieledarträff
- verksamhetsforum – 2-dagarsutbildning i Eskilstuna

Information till medlemmarna har skett via utskick av e-postmeddelanden/brev och vid några tillfällen mer samlat i medlemsbrev. Vi har också varit aktiva i sociala media.

Facklig politisk samverkan

Det fackliga politiska arbetet behöver förstärkas i vår kommun liksom i övriga kommuner i landet.

Deltagandet i ett nationellt stormöte gav inspiration och tillsammans med Kommunal och Metall kommer vi att förbättra vår lokala samverkan i kommunen.

Politik

Efter att i 11 år styrt kommunen i koalition med andra partier övergick Valdemarsviks Socialdemokrater i opposition inför mandatperioden 2023–2026. Efter en, till att börja med, lite ovan och trevande situation har vi efter hand funnit sätt och former att arbeta efter. Vi stävar efter att vara aktiva i debatter på alla nivåer i den politiska organisationen och att ställa frågor, lämna interpellationer och motioner inom olika områden. Vi har för avsikt att också så mycket som möjlig förekomma i olika media för att redovisa socialdemokratisk

politik och utåt visa var vi står i förhållande till majoriteten inför olika beslut som ska fattas.

Se vidare: Aktiviteter – ovan

Verksamhetsberättelse från fullmäktigegruppen

Tyvär har Valdemarsviks Socialdemokrater under året drabbats av en rad avhopp från politiska förtroendeuppdrag. Förklaringar till detta är sjukdom, att man haft svårt att få vardagen att fungera – familjesituationen-arbetet-politiskt uppdrag – att man känt sig otillräcklig och/eller upplevt sig sakna tillräckligt engagemang.

Glädjande för medlemskapet i och för förnyringen av vårt parti är att en gemensam SSU-klubb för Valdemarsvik/Söderköping har bildats – SSU-Öst. Styrelserna för både Valdemarsviks och Söderköpings Arbetarekommuner ger klubben sitt fulla stöd.

Valdemarsviks AK har beslutat att bidra med 10 000 kr till en fond för ”Verksamhetsutveckling SSU Östergötland”, som ger förutsättningar för framför allt nya och mindre SSU-klubbar att växa sig starka och få en livskraftig utveckling.

Aktuell lista över Socialdemokraterna i Valdemarsviks politiska representation och uppdrag – se Bilaga Representation och uppdrag.

Näs

Medlemmar har under våren och hösten bidragit med arbetsinsatser vid städdagar kring och i vår klubbstuga samt vid reparations- och installationsarbeten.

Uthyrningsgraden av har varit positiv och givit en del intäkter.

På styrelsemötet i augusti beslutades att lösa befintligt banklån på fastigheten - 49 000 kr - och därmed slippa amorterings- och räntekostnader, som skjutit i höjden på sistone.

Slutord

Vi lever i en mörk tid och det gäller att inte tappa ljuset!

Sverige har blivit fattigare och farligare och omvärldens kriser och konflikter påverkar oss.

Högerextremister, populister och etablerade högerpartier vill försvaga och splittra oss. Men vi kan

trots det välja att samarbeta, bygga broar och lyfta varandra och tillsammans kämpa för en

rättvisare värld. En värld där vi tryggar våra gränser och vårt välstånd och tillsammans löser klimatkrisen!

Den tanken måste bära för oss alla men gäller särskilt våra barn och ungdomar.

- Hopp om en ljusare framtid!

.....
Britt Olauson, ordförande

.....
Göran Segergren, vice ordförande

.....
Lena Nilsson, sekreterare

.....
Christer Fall, kassör

.....
Nhela Ali, Ledamot

.....
Magnus Loftén

.....
Göran Tinglöf, ledamot

.....
Gunilla Strid Beckman, ledamot

.....
Linnea Lindahl, ledamot



Verksamhetsberättelse för fullmäktigegruppen i Valdemarsviks kommun 2023

Gruppens arbete

Året som gått har S-gruppen träffats veckan innan våra KS sammanträden. Gruppledare för vårt parti under verksamhetsåret har varit Lars Beckman. Nhela Ali har som tidigare organiserat det praktiska med att bjuda in till möten mm och Jan Karlsson uppdraget som mötesordförande vid våra gruppmöten. Vi har åter kunnat genomföra våra möten fysiskt då vi lämnat pandemin bakom oss.

Politisk verksamhet i stort

Även detta år har den största politiska tvistefrågan under året varit om och nybyggnation av Vammarhöjden. Ambitionen från oss tillsammans med Region Östergötland har varit att etablera ett fullvärdigt vårdcentrum med tillhörande särskilt boende. Vi har även arbetat för att under samma tak förlägga annan kommunal verksamhet som skulle innebära stora samordningsvinster för kommunen, regionen och inte minst för våra kommuninnevånare. Det handlar då om en familjecentral, hemsjukvård och hemtjänst för att nämna några. Arbetet med ombyggnation av vårt eget särskilda boende Kyrkvägen 4 i Ringarum (Tidigare Ringgården) har fortgått under året och alldeles i början på 2024 har det hållits invigning. Många i vår stora organisation har även detta år haft svåra utmaningar att hantera i sin dagliga arbetssituation för vilket de ska de ha en stor eloge. Processen med att bygga bostäder på Sörbyområdet i Ringarum genom att annonsera ut området för tilldelning av markanvisning har inte gått riktigt som vi planerat för. Vi hade en intressant knuten till detta projekt men man valde att hoppa av då luften för byggmarknaden rasat.

För oss som parti med samma antal mandat som innan valet kan vi konstatera att vi haft lite av ett mellanår lite för att slicka såren efter förlusten i valet. Året har även präglats av att en stor omsättning av ledamöter i vår KF grupp. Där behöver vi bli bättre på att förbereda de som tar på sig ett uppdrag för oss på vad det innebär. Den budget som antogs av kommunfullmäktige gav vid handen att stora besparingar behöver genomföras. Vi valde en annan väg då vi kan konstatera att inflationen påverkar offentlig sektor i stor omfattning vilket vi tog som intäkt för att underbalansera budgeten för 2024. Vi hade sedan tidigare under vårt styre några år satt av ekonomiska överskott i Resultatutjämningsreserven RUR: en. Vårt senaste bidrag blev ett överskott på 17,4 miljoner- för 2022.

Saxat ur årsredovisning 2022

” Det ekonomiska resultatet för året är positivt (+17,4 mnkr) och så är även balanskravsresultatet (+16,6 mnkr). Kommunen klarar sina mål för god ekonomisk hushållning. Soliditeten ökar kraftigt. Detta i huvudsak på grund av det goda resultatet. Balansomslutningen är i det närmaste oförändrad”

De höga pensionskostnaderna för kommunen är också av tillfällig karaktär och faller tillbaka 2026. En mindre generös inställning från vår SD styrda regering har valt att inte kompensera kommuner och regioner för urholkade statsbidrag fullt ut. Den nya politiska ledningen valde tidigt att avsluta arbetet med Fairtrade city. Vi har löpande under året ställt frågor, lagt fram interpellationer och även motioner i kommunfullmäktige. Vi var inte överens med sittande majoritet om att inte utlysa tjänsten som ny kommundirektör.

Vi reserverade oss emot försäljningen av Ämtö med följande skriftliga motivering:

"En försäljning av fastigheten kommer inte att ge särskilt mycket i dessa tider, det skulle kunna ge mycket mer om vi utvecklade det här till någonting mer än vad det är idag. Den skulle kunna fortsätta vara offentligt ägd men drivas av någon entreprenör. Kommunen har restaurerat servicehus och avlopp för bara några år sedan. Den inslagna vägen kan man fortsätta på. Vi har avtal på fler ställen med campingarrendatorer som sträcker sig över en längre tidsperiod på 15 till 20 år vilket kan göra även detta objekt intressant då man då kan göra investeringarna själva. En annan anledning till att en försäljning är att Ämtö är en av få offentligt ägda platser i underbara Gryts skärgård där hamnen används tämligen frekvent av fritidsbåtsägare med sin skyddade hamn, och där en privat ägare skulle kunna göra skärgården mer svåråtkomlig för gemene man."

I budgetdiskussionen inför 2024 la vi fram förslag om Att stycket under inriktningsmålet

En bra och trygg boendekommunen med lydelsen "Valdemarsviks kommun har historiskt tagit emot många nyanlända. Valdemarsviks kommun ska ha ett begränsat mottagande av nyanlända och fokusera på arbetet att få de som redan bor här att komma i självförsörjning och integreras i samhället." stryks. · Att sektor vård och omsorg tillförs ytterligare 5 mnkr. Att besparingskravet för sektor Barn, utbildning, arbetsmarknad och kultur minskas med 3 mnkr. Att 2024 års budget efter användningen av 10,9 mnkr ur resultatutjämningsreserven fastställs med ett underskott med 8 mnkr.

Vi yrkade på följande tillägg till kommunstyrelsens förslag till budget: · Att uppdra åt förvaltningen att öka delaktigheten och inflytandet för våra medarbetare såväl i budgetarbetet som i vardagen samt att ge medarbetarna inom äldreomsorgen möjlighet att vara delaktiga i utformningen av sina arbetsplaner. Att alla anställda ska erbjudas ska erbjudas heltid men att möjlighet ska ges till mer anpassad arbetstid. · Att de exploateringsplaner som finns fullföljs så fort som möjligt. : Att kommunen ska arbeta för en ökad användning av förnyelsebar energi i kommunen samt att solceller ska sättas upp på alla kommunala fastigheter där det är möjligt och lämpligt.

Under året som gått har den nya majoriteten valt att genomlys/ utreda stora delar av kommunens verksamheter. Därav har vi hitintills inte sett några skarpa förslag till förändringar.

Valdemarsvik den 15 feb 2024 Lars Beckman Gruppledare



Verksamhetsplan 2024

Arbete i opposition

Vi satsar på

- att fortlöpande diskutera och utveckla vårt arbete i opposition
- att följa, informera om och diskutera lokal, regional, nationell och EU politik
- att våra vallöften ska hållas levande och påverka den lokala politiken – se Bilaga Våra vallöften
- att vara aktiva i debatter på olika politiska nivåer
- att formulera frågor, interpellationer och motioner i Kommunfullmäktige
- att i massmedia och sociala media redovisa socialdemokratisk politik och våra ställningstaganden inför olika kommunala beslut

Medlemsutveckling

Vi satsar på

- att värva fler medlemmar genom att bli bättre på att ställa frågan och erbjuda medlemskap
- att bli bättre på att välkomna, informera och stötta nya medlemmar och göra dem delaktiga
- att ha tät kontakt med alla medlemmar – Facebook, e-post, brev, telefon, möten
- att alla medlemmar ska erbjudas grund- och vidareutbildning om socialdemokratien
- att genomföra studiecirkelverksamhet inför EU-valet
- att diskutera och ge synpunkter på kommande partiprogram
- att stötta våra förtroendevalda och erbjuda dem specifika studieinsatser i deras olika roller
- att kunna erbjuda tillfällen för erfarenhetsutbyte och tillgång till fadderskap

Utåtriktad verksamhet

Vi satsar på

- att kampanja inför EU-valet
- att vara synliga ute i samhället med vår politik; informera, lyssna, föra samtal kring och skapa opinion för vår politik genom att
 - knacka dörr
 - anordna gatu-/torgmöten och finnas med vid evenemang, marknader o dyl
 - bjuda in till öppna möten
- att göra arbetsplatsbesök inom såväl kommunala som privata verksamheter – observera, bli informerade och föra samtal
- att ta kontakt med fackförbund för att skapa samverkan och ta fram gemensamma politiska förslag
- att öka aktiviteten/vara alerta på sociala medier och i massmedia – informera, gilla, dela, skapa reportage, debattartiklar, insändare....

Resultatmål 2024 för medlemsutveckling och utåtriktad verksamhet

Våra mål för 2024 är att

- genomföra 500 politiska samtal framför allt i form av dörrknackning hos kommuninnevånarna
- 8 medlemmar står som ledare för de politiska samtalen
- 40 medlemmar är aktiva i samtalen med kommuninnevånarna
- värva 5 nya medlemmar

Prioriterade valdistrikt är

1. Gusum
2. Valdemarsvik 1
3. Valdemarsvik 2



Protokoll fört vid Valdemarsviks Arbetarekommuns årsmöte 24 mars 2024 klockan 15:00 i Viran, Folkets Hus, Gusum

1. **Mötets öppnande:** Ordförande Britt Olauson öppnade mötet med att
 - välkomna medlemmarna och hålla ett kortare anförande kring den oros- och kristid vi befinner oss i
 - före årsmötesförhandlingarna bjuda in till fikastund och digitalt möte med vår gästtalare Lisa Johansson Nåbo, SSU-ordförande och Östergötlands kandidat i valet till EU-parlamentet.
2. **Val av mötesfunktionärer:**
 - a. Ordförande: Jan-Olof Andersson
 - b. Sekreterare: Göran Segergren
 - c. Protokolljusterare: Lars Bäckman och Nhela Ali
3. **Årsmötets behöriga utlysande:** Godkändes
4. **Fastställande av röstlängd:** 25 medlemmar
5. **Fastställande av dagordning:** Godkändes
6. **Kommunfullmäktigegruppens verksamhetsberättelse 2023:** Lästes upp och godkändes.
7. **Arbetarekommunens verksamhetsberättelse 2023:** Lästes upp och godkändes.
8. **Ekonomisk berättelse 2023:** Lästes upp och godkändes.
9. **Revisionsberättelse:** Lästes upp och godkändes.
10. **Beslut om ansvarsfrihet för Arbetarekommunens styrelse:** Mötet gav styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.
11. **Val**
 - a. **Vice ordförande 2 år**
Göran Segergren Omval
 - b. **Kassör 2 år**
Christer Fall Omval
 - c. **En ledamot 2 år**
Pontus Andersson Nyval

- d. Fem ersättare 1 år**
Helena Johansson Omval
Majlis Paakkari Omval
Ted Starkås Omval
Douglas Broström Nyval
Linnea Lindahl Nyval
- e. Adjungerade till styrelsen 1 år**
Oppositionsrådet Lars Beckman
Ledamot i styrelsen för SSU-Öst
- f. Två revisorer 1 år**
Kennet Qvick Omval
Ola Wählin Omval
- g. Två revisorsersättare 1 år**
Örjan Carlsson Nyval
Leif Månsson Omval
- h. Tre ledamöter i Arbetarekommuns valberedning 1 år, varav en utses till sammankallande**
Örjan Carlsson, Omval Sammankallande
Erland Olauson Nyval
Charlotte Kettle Nyval
- i. Ett ombud Fonus 1 år**
Erik Lundberg Omval
- j. En ersättare Fonus 1 år**
Christer Fall Omval
- k. Två ombud Marieborgs Folkhögskola 1 år**
Maud Carlsson Omval
Gunilla Strid-Beckman Omval
- l. Två ersättare Marieborgs Folkhögskola 1 år**
Majlis Paakkari Omval
Kerstin Johansson Omval
- m. Ett ombud Valdemarsviks Riksteaterförening 1 år**
Christer Fall Omval
- n. Sju ombud Partidistriktets representantskap 1 år**
Britt Olauson Omval
Lars Beckman Omval
Nhela Ali Omval
Erland Olauson Omval
Magnus Loftén Nyval
Göran Segergren Omval
Majlis Paakkari Omval

o. Fem ersättare Partidistriktets representantskap 1 år

Gunilla Strid-Beckman Omval
Ted Starkås Nyval
Örjan Carlsson Omval
Maud Carlsson Omval
Lena Nilsson Omval

12. Verksamhetsplan och Budget 2024: Lästes upp och godkändes.

13. Förslag från styrelsen och motioner från medlemmar:

Inga förslag och motioner fanns att behandla.

14. EU-valet: Informerades om AK:s EU-valstrategi och tidsplan.

15. Kyrkovalet: Beslutades att AK:s styrelse får i uppdrag att diskutera kring och till i höst utarbeta förslag på vilket sätt Socialdemokraterna ska medverka i Kyrkovalet 2025 – egen lista alternativt medverka i samlingslista.

16. Aktuella kommunala frågor: Informerades om och diskuterades kring de fyra förslag till skolorganisation som förvaltningen presenterat på uppdrag av majoritetsstyret – M, SD, LPo och Kd - samt om de synpunkter och frågor kring dessa som Socialdemokraterna redovisat i media.

Informerades också om majoritetsstyrets brist på samlad information kring besparingsåtgärder och organisationsförändringar.

17. Övriga frågor

Informerades om 1:a majfirandet, som traditionsenligt äger rum i Gusums Folkets Hus med tal, fikastund, barnaktiviteter och underhållning av Linn och Adam Svenson.

Tal hålls av Eva Lind, riksdagsledamot på Östgötabänken samt av oppositionsrådet Lars Beckman.

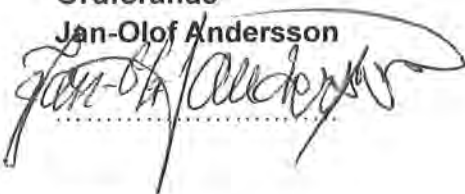
Framställdes önskemål om att återinföra våra kampsånger vid årsmötena

18. Mötets avslutande

Britt Olauson avslutade mötet och avtackade med blommor mötesordförande Jan-Olof Andersson och mötessekreterare Göran Segergren samt Inga Ericson och Ulla Wallering Fall, som avgår ur AK:s valberedning.

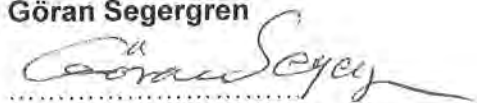
Ordförande

Jan-Olof Andersson



Sekreterare

Göran Segergren



Justerare

Lars Beckman



Justerare

Nhela Ali



		Ing balans	Period	Utg balans
TILLGÅNGAR				
Omsättningstillgångar				
1040	Bankkonto	101 056,88	-44 584,03	56 472,85
1041	Bankkonto S-kvinnor	2 200,00	0,00	2 200,00
1050	Fonus	2 037,00	0,00	2 037,00
1257	Datorer, personal	9 758,00	0,00	9 758,00
1259	Ack. avskrivning datorer	-8 622,00	-1 028,00	-9 650,00
S:a Omsättningstillgångar		106 429,88	-45 612,03	60 817,85
Anläggningstillgångar				
1620	Aktier och andelar	2 037,00	0,00	2 037,00
1910	Näs 1:73, fritidsbostad	227 000,00	0,00	227 000,00
1920	Näs 1:73, tomtmark	268 000,00	0,00	268 000,00
S:a Anläggningstillgångar		497 037,00	0,00	497 037,00
S:A TILLGÅNGAR		603 466,88	-45 612,03	557 854,85
SKULDER OCH EGET KAPITAL				
Skulder				
Långfristiga skulder				
2740	Banklån	-51 000,00	51 000,00	0,00
S:a Långfristiga skulder		-51 000,00	51 000,00	0,00
S:a Skulder		-51 000,00	51 000,00	0,00
S:A SKULDER OCH EGET KAPITAL		-51 000,00	51 000,00	0,00
BERÄKNAT RESULTAT		552 466,88	5 387,97	557 854,85

Intäkter

Klass 30			
3010	Medlemsavgifter, soc.demokraterna		13 500,00
3011	Försäljning 1:a maj nålar, lotter mm		2 610,00
S:a Klass 30			16 110,00
Övriga rörelseintäkter			
3880	Näs, hyresintäkter		48 200,00
S:a Övriga rörelseintäkter			48 200,00
Erhållna bidrag			
3970	Partistöd, Valdemarsviks kommun		31 530,00
S:a Erhållna bidrag			31 530,00
S:a Intäkter			95 840,00

Bruttovinst 95 840,00

Personalkostnader

5531	Bilersättning, skattefri		-810,00
S:a Personalkostnader			-810,00

Övriga kostnader

6010	Lokalhyra		-6 174,00
6120	Näs, renhållning och sotning		-3 384,00
6150	Näs, el		-4 795,20
6160	Näs, inventarier mm		-2 537,00
6162	Näs, rep och underhåll		-3 611,00
6180	Näs, samfällighetsförening		-7 125,00
6190	Näs, vägsamfällighet		-1 250,00
6196	Näs, Telia kontantkort/abonnemang		-5 304,00
6198	Näs, möteskostnader		-675,00
6199	Näs, annonser		-100,00
6510	Kontorsmaterial		-3 116,00
6600	Medlemsavgifter i andra föreningar		-200,00
6730	Gåvor och uppvaktningar		-1 500,00
6790	Porto mm		-525,00
7020	Externa konferenskostnader		-2 632,00
7040	Distriktskongress		-1 400,00
7200	Annonser och information		-7 798,50
7310	Försäkringar		-2 275,00
7350	Interna sammanträdes- och möteskostnader		-9 483,55
7680	Familjeaktiviteter		-687,78
7690	Övr kostnader		-11 580,00
7700	Valkostnader		-5 030,00
7710	Inköp 1:a maj nålar, lotter mm		-1 973,00

S:a Övriga kostnader -83 156,03

Värdeförändring			
	7835	Avskrivning dator	-1 028,00
		S:a Värdeförändring	-1 028,00
Resultat före avskrivningar			10 845,97
Resultat efter avskrivningar			10 845,97
Finansiella kostnader			
	8120	Räntekostnader	-1 819,00
	8140	Övr bankkostnader	-550,00
		S:a Finansiella kostnader	-2 369,00
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader			8 476,97
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt			8 476,97
Resultat före skatt			8 476,97
Skatt			
	8920	Fastighetsskatt	-3 089,00
		S:a Skatt	-3 089,00
Nettoresultat			5 387,97



2024-02-26

I Valdemarsvik

Styrelsen för Moderata Samlingspartiet i Valdemarsvik. Verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2023

Årsmötet

Styrelsen utsågs vid ordinarie årsmöte den 28 mars 2023 på Rasta i Ringarum.

Föreningsstyrelsen

Styrelsen har under verksamhetsåret haft följande sammansättning:

Anders Sjölander, ordförande

Yvonne Janhäger, vice ordförande

Bernt Janhäger, kassör, medlemsansvarig

Per Hollertz, sekreterare

Övriga ledamöter: Martin Jemsö, Hans Andersson, Peter Karlsson

Johnny Nilsson, Gunilla Jonsson samt MUF-representant (vakant).

Revisorer

Anders Jonsson och Hans Torstensson och som ersättare Johan Gustafsson.

Valberedning

Johan Gustafsson (Sammanställande), Jan-Erik Andersson och Mårten Holmqvist

Partiet har under året haft representanter i kommunala styrelser och nämnder enligt följande:

Kommunfullmäktige:

Ordinarie: Anders Sjölander, Anna Nilsson, Per Hollertz, Yvonne Janhäger, Hans Andersson, Bernt Janhäger, Anders Jonsson

Ersättare: Johan Gustafsson, Mårten Holmqvist, Gunnar Pilspets och Mia Asklöf.

Kommunstyrelsens ordförande: Per Hollertz

Kommunstyrelsen:

Ordinarie: Per Hollertz (ordf) och Anders Sjölander.

Ersättare: Mårten Holmqvist, Bernt Janhäger och Gunilla Jonsson.

Barn och utbildningsutskottet:

Anders Sjölander

Bernt Janhäger

Stöd och omsorgsutskottet:

Per Hollertz

Gunilla Jonsson



2024-02-26

I Valdemarsvik

Kommunstyrelsens arbetsutskott:

Per Hollertz
Anders Sjölander

Miljö och byggnämnden:

Anders Jonsson (ordf), Johan Gustafsson och Martin Jemsö (ersättare).

Sociala myndighetsnämnden:

Yvonne Janhäger (ordf)

Valnämnd:

Bernt Janhäger (ordf)

Kommunfullmäktiges demokratiberedning:

Per Hollertz, ordförande

Kommunrevisionen

Mathias Carlsson

Partiarbete

Under året har dessvärre endast två regelrätta styrelsemöten hållits, dock har vissa löpande beslut tagits via telefon och mejl. Samt två medlemsmöten där samtliga medlemmar inbjudits. Detta beror till stor del tror jag på att vi inte haft och således inte kunnat följa någon verksamhetsplan.

Vi har även haft gruppmöten med SD, KD och LpO dit den som velat har kunnat komma och vara med.

Övrigt:

Föreningen har varit representerad vid möten inom länsförbundet såsom länsförbundsråd.

Vi har haft besök från länsförbundet vid ett tillfälle då närvarade delar av styrelsen samt från länsförbundet Niklas Borg och vårt partiombud Jessica Häggroth.

Vi har under året även kampanjat en gång i centrala Valdemarsvik med mycket god uppslutning. Vi var 8 st från M i Valdemarsvik men även 4 stycken från länsförbundet. Det var dock en mycket kall tillställning.



I Valdemarsvik

2024-02-26

Valdemarsvik 2024-02-26

Anders Sjölander

Yvonne Janhäger

Bernt Janhäger

Per Hollertz

Hans Andersson

Peter Karlsson

Johnny Nilsson

Martin Jemsö

Gunilla Jonsson

Resultatrapport ÅRL

	Period	Akkumulerat	Period fg år
RÖRELSENS INTÄKTER			
Nettoomsättning			
3710 Medlemsavgifter	4 470,00	4 470,00	0,00
3712 Kommunalt Partistöd	23 648,00	23 648,00	21 800,00
3713 Enskilda bidrag	550,00	550,00	10,00
Summa nettoomsättning	28 668,00	28 668,00	21 810,00
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER	28 668,00	28 668,00	21 810,00
RÖRELSENS KOSTNADER			
Råvaror och förnödenheter			
4112 Kampanjmaterial	0,00	0,00	-37 616,00
4114 Politisk annonsering,Kommersiell	0,00	0,00	-16 318,75
4120 Övrig kampanjverksamhet	0,00	0,00	-2 332,00
4210 Medlemsinformation	0,00	0,00	-2 520,00
4313 Föreningsstyrelsen	-2 338,22	-2 338,22	-2 954,36
Summa råvaror och förnödenheter	-2 338,22	-2 338,22	-61 741,11
BRUTTOVINST	26 329,78	26 329,78	-39 931,11
Övriga externa kostnader			
6122 Bokföringskostnader	-2 009,00	-2 009,00	-1 709,00
6174 Övriga Kostnader(uppvaktning födelsedagskort och kondoleans)	0,00	0,00	-950,00
6570 Bankkostnader	-550,00	-550,00	-550,00
Summa övriga externa kostnader	-2 559,00	-2 559,00	-3 209,00
Personalkostnader			
7112 Verksamhetsbidrag Kommunalt P-stöd	-7 094,00	-7 094,00	-6 540,00
7113 Bidrag från förbundet	0,00	0,00	31 000,00
Summa personalkostnader	-7 094,00	-7 094,00	24 460,00
RÖRELSERESULTAT	16 676,78	16 676,78	-18 680,11
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	16 676,78	16 676,78	-18 680,11
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER	-11 991,22	-11 991,22	-40 490,11
BERÄKNAT RESULTAT	16 676,78	16 676,78	-18 680,11

Balansrapport ÅRL

	Ing balans	Ing saldo	Period	Utg balans
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
Summa anläggningstillgångar	0,00	0,00	0,00	0,00
Omsättningstillgångar				
Kassa och bank				
1930 Företagskonto/checkkonto/affärskonto	14 091,79	14 091,79	16 765,00	30 856,79
1940 Övriga bankkonton	16,34	16,34	550,00	566,34
Summa kassa och bank	14 108,13	14 108,13	17 315,00	31 423,13
Summa omsättningstillgångar	14 108,13	14 108,13	17 315,00	31 423,13
SUMMA TILLGÅNGAR	14 108,13	14 108,13	17 315,00	31 423,13
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER				
Kortfristiga skulder				
2440 Leverantörsskulder	0,00	0,00	-638,22	-638,22
Summa kortfristiga skulder	0,00	0,00	-638,22	-638,22
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	0,00	0,00	-638,22	-638,22
BERÄKNAT RESULTAT	14 108,13	14 108,13	16 676,78	30 784,91

Förklarande noter till den ekonomiska redogörelsen för år 2023

Intäkter

- Medlemsavgifter: Föreningens del av medlemsavgiften till Moderaterna
- Kommunalt partistöd baserat på antal mandat i kommunfullmäktige.

Kostnader

- Föreningsstyrelsen: kostnader för föregående årsmöte, kostnad för kallelser.
- Bokföringskostnader: licens för bokföringsprogram.
- Bankkostnader: avgift för banktjänster.
- Verksamhetsbidrag: utgiftsposten till länsförbundet avser utbildning, utskick till medlemmar, administrativt stöd, kampanjmaterial m.m

Årets resultat 16. 676 kr förs till årets ingående saldo på 14.108 kr till ett utgående saldo på 30.784 kr. Det följer det vanliga mönstret där kassan byggs upp inför nästa valår och kampanj.



KORIA

Redovisning av partistöd 2022, LPo Valdemarsvik

Utgifterna under 2022 är i huvudsak relaterade till valet och valrörelsen. Dessa utgifter är: inköp av materiel och varor 7 516 kr, lokalhyra 3 100 kr samt reklamtrycksaker 28 791,75 kr. Partiet har också haft utgifter som inte varit direkt relaterade till valet vilka är: övriga kostnader 2 604 kr och bankkostnader 300 kr.

Intäkterna under året har varit partistöd på 9 800 kr samt sponsring på 6 000 kr från en av partiets medlemmar.

Årets resultat är på -26 511,75 kr. Det negativa resultatet är dock enligt plan då valrörelsen kostar pengar och eftersom vi tidigare år sparat överskotten finns det pengar för att kunna täcka upp det negativa resultatet.

Fillingerums Sateri 2023-05-13

Måns Holmqvist

Kassör

2024-06-03 14:08:08

Balansrapport

Preliminär

Räkenskapsårets början: 22-01-01

Resultatenhet: Hela företaget

Period: 22-01-01 - 22-12-31

	Ing balans	Period	Utg balans
TILLGÅNGAR			
Omsättningstillgångar			
Kassa och bank			
2010	48 316,07	-26 511,75	21 804,32
Övriga bankkonto			
Så Kassa och bank	48 316,07	-26 511,75	21 804,32
Omsättningstillgångar	48 316,07	-26 511,75	21 804,32
SÅ TILLGÅNGAR	48 316,07	-26 511,75	21 804,32
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER			
Eget kapital			
2010	-48 316,07	0,00	-48 316,07
2019	0,00	26 511,75	26 511,75
Så Eget kapital	-48 316,07	26 511,75	-21 804,32
SÅ EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	-48 316,07	26 511,75	-21 804,32
BERÄKNAT RESULTAT***	0,00	0,00	0,00

Resultatrapport

Preliminär

Räkenskapsårets början: 22-01-01

Resultatenhet: Hela företaget

Period: 22-01-01 - 22-12-31

		Perioden
Rörelsens intäkter och lagerförändring		
Nettoomsättning		
3710	Kommunala bidrag	9 800.00
S:a Nettoomsättning		9 800.00
Övriga rörelseintäkter		
3992	Sporsning	6 000.00
S:a Övriga rörelseintäkter		6 000.00
S:a Rörelseintäkter och lagerförändring		15 800.00
Rörelsens kostnader		
Ravaror och förnödenheter mm		
4010	Inköp materiel och varor	-7 516.00
S:a Ravaror och förnödenheter mm		-7 516.00
Bruttovinst		8 284.00
Övriga externa kostnader		
5010	Lokalhyra	-3 100.00
5930	Reklamtrycksaker	-28 791.75
6390	Övr kostnader	-2 604.00
6570	Bankkostnader	-300.00
S:a Övriga externa kostnader		-34 795.75
S:a Rörelsens kostnader inkl ravaror mm		-42 311.75
Rörelseresultat före avskrivningar		-26 511.75
Rörelseresultat efter avskrivningar		-26 511.75
Rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader		-26 511.75
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-26 511.75
Resultat före bokslutsdispositioner och skatt		-26 511.75
Resultat före skatt		-26 511.75
Beräknat resultat		-26 511.75
8999	Redovisat resultat	26 511.75

Anslutningsnummer: 2023-05-27 Arrende KS-SA 2024-23 Handling: 425169

Granskning Landsbygdspartiet Oberoendes partistöd 2022

Landsbygdspartiet Oberoende Valdemarsviks redovisar härmed användning av partistöd 2022. Undertecknade har granskat räkenskaper, huvudbok, balans- och resultatrapport för året 2022.

Redovisningen upprättades enligt huvudbok och Valdemarsviks Sparbanks kontoutdrag.

Enligt vår bedömning har årsredovisningen upprättas enligt lagen och följer Valdemarsviks kommuns bestämmelser angående partistöd.

Hans-Hermann Lübbe
partiets revisor



Bifogad:

- Verifikationslist
- Huvudbok
- Balansrapport
- Resultatrapport

Verifikationslista

Räkenskapsårets början: 22-01-01

Preliminär

Ordning	Verum	Datum	Text	Debet	Kredit	
Verum		Konto	Benämning			
1		220120	Vald Sparbank			
		1940	Övriga bankkonto		300,00	
		1940	Övriga bankkonto		300,00	
		6570	Bankkostnader	300,00		
		6570	Bankkostnader	300,00		
		1940	Övriga bankkonto	300,00		
		Tillagd av: ab 2023-01-24				
		6570	Bankkostnader		300,00	
		Tillagd av: ab 2023-01-24				
2		220217	Vald kommun			
		1940	Övriga bankkonto	9 800,00		
		3710	Kommunala bidrag		9 800,00	
3		220310	Hemköp			
		1940	Övriga bankkonto		252,00	
		6390	Övr kostnader	252,00		
		220419	Hemköp			
		1940	Övriga bankkonto		1 869,00	
		6390	Övr kostnader	1 869,00		
5		220502	Gryts Bygdegårdsförening, lokalhyra			
		1940	Övriga bankkonto		800,00	
		5010	Lokalhyra	800,00		
6		220504	Merch Design, flyers			
		1940	Övriga bankkonto		1 000,00	
		5930	Reklamtrycksaker	1 000,00		
7		220509	B Pettersson			
		1940	Övriga bankkonto		245,00	
		6390	Övr kostnader	245,00		
8		220510	P-O Birgersson, blommor, Stefan K			
		1940	Övriga bankkonto		238,00	
		6390	Övr kostnader	238,00		
9		220531	Media Trio, annons			
		1940	Övriga bankkonto		7 062,50	
		5930	Reklamtrycksaker	7 062,50		
10		220617	Ulf Larsson, sponsring, annons			
		1940	Övriga bankkonto	6 000,00		
		3992	Sponsring		6 000,00	
11		220717	Custom Merch, tröjor			
		1940	Övriga bankkonto		4 375,00	
		5930	Reklamtrycksaker	4 375,00		
12		220805	Walley, beachflaggor			
		1940	Övriga bankkonto		5 967,75	
		5930	Reklamtrycksaker	5 967,75		
		220808	Walley, banderoller			
		1940	Övriga bankkonto		4 824,00	
		5930	Reklamtrycksaker	4 824,00		
14		220809	Custom Merch, valnamifäst			
		1940	Övriga bankkonto		1 250,00	
		5930	Reklamtrycksaker	1 250,00		
15		220829	Media Trio			
		1940	Övriga bankkonto		4 312,50	
		5930	Reklamtrycksaker	4 312,50		
16		220922	GBC, skyltmaterial			
		1940	Övriga bankkonto		7 516,00	
		4010	Inköp materiel och varor	7 516,00		
17		221017	Gryts Bygdegårdsför			
		1940	Övriga bankkonto		800,00	
		5010	Lokalhyra	800,00		
18		221025	Vald kommun, hyra FH			
		1940	Övriga bankkonto		1 500,00	
		5010	Lokalhyra	1 500,00		

Verifikationslista

Utskrivet: 23-01-24

Preliminär

Senaste vermr: 19

Räkenskapsarets början: 22-01-01

Ordning:	Vermr	Datum	Text	Debet	Kredit	
		Konto	Benämning			
19		221231	Ombokning resultat			
		8999	Redovisat resultat	26 511.75		
		2019	Redovisat resultat		26 511.75	
		8999	Redovisat resultat		53 023.50	
		Tillagd av: ab 2023-01-24				
		2019	Redovisat resultat	53 023.50		
		Tillagd av: ab 2023-01-24				
Antal verifikat:		19				
Antal transaktioner:		44		Omslutning:	138 247.00	
					138 247.00	

Ankom: 2023-06-27 Ärende: KS-SA.2023.35 Handling: 419439

Ankom: 2024-06-03 Ärende: KS-SA.2024.23 Handling: 425169

Huvudbok

Preliminär

Räkenskapsårets början: 22-01-01

Hela företaget

Konto: 1110 - 8999

Period: 22-01-01 - 22-12-31

Konto	Numr	Var	Datum	Text	Debet	Kredit	Saldo
1940				Övriga bankkonto			
				Ingaende balans			48 316,07
				Ingaende saldo:			48 316,07
	1		220120	Vald Sparbank		300,00	48 016,07
	1		220120	Vald Sparbank		300,00	47 716,07
	1		220120	Vald Sparbank	300,00		48 016,07
				Ullagd av: ah 2023-01-24			
	2		220217	Vald kommun	9 800,00		57 816,07
	3		220310	Hemköp		252,00	57 564,07
	4		220419	Hemköp		1 869,00	55 695,07
	5		220502	Gryts Bygdegårdsförening, lokalhyra		800,00	54 895,07
	6		220504	Merch Design, flyers		1 000,00	53 895,07
	7		220509	B Pettersson		245,00	53 650,07
	8		220510	P-O Birgersson, blommor, Stefan K.		238,00	53 412,07
	9		220531	Media Trio, annons		7 062,50	46 349,57
	10		220617	Ulf Larsson, sponsring, annons	6 000,00		52 349,57
	11		220717	Custom Merch, tröjor		4 375,00	47 974,57
	12		220805	Walley, beachflaggor		5 967,75	42 006,82
	13		220808	Walley, banderoller		4 824,00	37 182,82
	14		220809	Custom Merch, valnamnfest		1 250,00	35 932,82
	15		220829	Media Trio		4 312,50	31 620,32
	16		220922	GBC, akylmaterial		7 516,00	24 104,32
	17		221017	Gryts Bygdegårdsför		800,00	23 304,32
	18		221025	Vald kommun, hyra FH		1 500,00	21 804,32
				Omslutning:	16 100,00	42 611,75	
				Utgaende saldo:	16 100,00	42 611,75	21 804,32
2010				Utgått kapital			
				Ingaende balans			-48 316,07
				Ingaende saldo:			-48 316,07
				Omslutning:			
				Utgaende saldo:			-48 316,07
2019				Redovisat resultat			
				Ingaende saldo:			0,00
	19		221231	Ombokning resultat		26 511,75	-26 511,75
	19		221231	Ombokning resultat	53 023,50		26 511,75
				Ullagd av: ah 2023-01-24			
				Omslutning:	53 023,50	26 511,75	
				Utgaende saldo:	53 023,50	26 511,75	26 511,75
3710				Kommunala bidrag			
				Ingaende saldo:			0,00
	2		220217	Vald kommun		9 800,00	-9 800,00
				Omslutning:		9 800,00	
				Utgaende saldo:		9 800,00	-9 800,00
3992				Sponsring			
				Ingaende saldo:			0,00
	10		220617	Ulf Larsson, sponsring, annons		6 000,00	-6 000,00
				Omslutning:		6 000,00	
				Utgaende saldo:		6 000,00	-6 000,00
4010				Inköp materiel och varor			
				Ingaende saldo:			0,00
	16		220922	GBC, akylmaterial	7 516,00		7 516,00
				Omslutning:	7 516,00		
				Utgaende saldo:	7 516,00		7 516,00

Ankom: 2024-06-03 Årende: KS-SA.2024.23 Handling: 425169

Huvudbok

Preliminär

Räkenskapsårets början: 22-01-01
 Hela företaget
 Konto: 1110 - 8999
 Period: 22-01-01 - 22-12-31

Konto	Namn	Venn	Datum	Text	Debet	Kredit	Saldo
5010	Lokalhyra						
				Ingående saldo:			0,00
	5		220502	Gryts Bygdegårdsförening, lokalhyra	800,00		800,00
	17		221017	Gryts Bygdegårdsför	800,00		1 600,00
	18		221025	Vald kommun, hyra FH	1 500,00		3 100,00
				Omslutning:	3 100,00		
				Utgående saldo:	3 100,00		3 100,00
5930	Reklamtrycksaker						
				Ingående saldo:			0,00
	6		220504	Merch Design, flyers	1 000,00		1 000,00
	9		220531	Media Trio, annons	7 062,50		8 062,50
	11		220717	Custom Merch, tröjor	4 375,00		12 437,50
	12		220805	Walley, beachflaggor	5 967,75		18 405,25
	13		220808	Walley, banderoller	4 824,00		23 229,25
	14		220809	Custom Merch, valnamifest	1 250,00		24 479,25
	15		220829	Media Trio	4 312,50		28 791,75
				Omslutning:	28 791,75		
				Utgående saldo:	28 791,75		28 791,75
6390	Övr kostnader						
				Ingående saldo:			0,00
	3		220310	Hemköp	252,00		252,00
	4		220419	Hemköp	1 869,00		2 121,00
	7		220509	B Pettersson	245,00		2 366,00
	8		220510	P-O Birgersson, blommor, Stefan K	238,00		2 604,00
				Omslutning:	2 604,00		
				Utgående saldo:	2 604,00		2 604,00
6570	Bankkostnader						
				Ingående saldo:			0,00
	1		220120	Vald Sparbank	300,00		300,00
	1		220120	Vald Sparbank	300,00		600,00
	1		220120	Vald Sparbank		300,00	300,00
				Förlagd av: ab 2023-01-24			
				Omslutning:	600,00	300,00	
				Utgående saldo:	600,00	300,00	300,00
999	Redovisat resultat						
				Ingående saldo:			0,00
	19		221231	Ombokning resultat	26 511,75		26 511,75
	19		221231	Ombokning resultat		53 023,50	-26 511,75
				Förlagd av: ab 2023-01-24			
				Omslutning:	26 511,75	53 023,50	
				Utgående saldo:	26 511,75	53 023,50	-26 511,75
Huvudboksomslutning:					138 247,00	138 247,00	

Ankom: 2023-06-27 Årende: KS-SA 2023:36 Handling: 419436



PROTOKOLL

fört det konstituerande mötet med Landsbygdspartiet Oberoende i Valdemarsvik
25 februari 2024

Konstituering av styrelsen

§ 1. Öppnande av mötet

Stefan Kemle öppnade mötet.

§ 2. Val av sekreterare för mötet

Barbro Pettersson valdes att föra protokollet.

§ 3. Val av justeringsman

Mats Fredriksson valdes att justera protokollet.

§ 4. a) Val av sekreterare

Barbro Pettersson valdes som sekreterare.

b) Val av kassör

Mats Fredriksson valdes som kassör.

c) Val av medlemsansvarig

Barbro Pettersson valdes som medlemsansvarig.

d) Val av två firmatecknare

Ordförande Stefan Kemle (1962 01 03-1991) jämte kassör Mats Fredriksson (1962 10 24-6671) utsågs som firmatecknare var för sig eller i förening.

§ 5. Nästa möte

Datum kommer senare

§ 6. Mötet avslutas

Ordförande tackade och mötet avslutades därmed.

Stefan Kemle Ordf.


Barbro Pettersson sekr.


Justerat Mats Fredriksson

PROTOKOLL

fört vid Landsbygdspartiet Oberoende i Valdemarsviks Årsmöte 25 februari 2024

§ 1. Mötets öppnande

Ordförande Stefan Kemle hälsade alla välkomna och förklarade årsmötet öppnat.

§ 2. Val av ordförande för mötet

Stefan Kemle valdes som mötesordförande.

§ 3. Val av sekreterare för mötet

Barbro Pettersson valdes som mötessekreterare.

§ 4. Val av justeringsman

Mats Fredriksson valdes att justera protokollet.

§ 5. Styrelsen årsredovisning, fastställande av resultat och balansräkning

Revisor Roger Abrahamsson tillsammans med kassör Mats Fredriksson redovisade de olika punkterna. Godkändes.

§ 6. Revisors berättelse

Revisor Roger Abrahamsson läste revisorerernas berättelse.

§ 7. Frågan om ansvarsfrihet för styrelsen

Per revisors inrådan beslutas att styrelsen ges ansvarsfrihet för det gångna räkenskapsåret.

§ 8. Val av ordförande 1(ett) år

Stefan Kemle valdes som ordförande.

§ 9. Val av ledamöter 2 (två) år och ersättare 1 (ett år)

Barbro Pettersson, Gunnar Spets och Mats Fredriksson valdes som ordinarie ledamöter (alla omval) Ulf G Larsson (nyval)

Bo Gustafsson och Lis-Beth Spets valdes som ersättare (båda nyval)

§10. Val av revisorer 1 (ett) år

Carl Hamilton valdes (nyval) liksom

Roger Abrahamsson (omval) till revisorer.

§11. Val av Valberedning

Styrelsen ska gemensamt hjälpas åt att föreslå nya namn till styrelsen.

§12. Verksamhetsberättelse

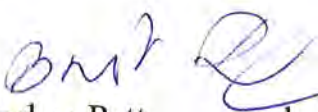
Ordförande läste verksamhetsberättelsen. Godkändes. (se bilaga)

§ 12 Mötet avslutas

Ordförande tackade och avslutade mötet därmed.

Stefan Kemle ordf.

Mats Fredriksson justerat


Barbro Pettersson sekr.



VERKSAMHETSBERÄTTELSE för Landsbygdspartiet Oberoende i Valdemarsvik 2023

Styrelsen för Landsbygdspartiet har under senaste verksamhetsåret bestått av Ulf Larsson (ordförande), Stefan Kemle (vice ordf) Barbro Pettersson (sekreterare) Måns Holmqvist (kassör) och övriga ledamöter Gunnars Spetz, Mats Fredriksson och Susanne Hamilton.

Ny styrelse ombildades efter det att fyra lämnat Landsbygdspartiet och blivit vildar. På det extra årsmötet 26 november valdes Stefan Kemle som Ordförande och Mats Fredriksson som kassör. Ny ledamot Uffe Larsson.

Revisorer Roger Abrahamsson och Hans-Hermann Lubbe.

Valberedning:

Styrelsen

Verksamhetsåret 2023

LPo har under verksamhetsåret haft 23 medlemmar.

LPo har genomfört sju (7) stycken styrelsemöte där medlemmar har fått delta.

Årsmötet hölls 23 februari där 17 medlemmar deltog.

LPo har genomfört tre dialogmöten med Ringarum, Gusum och Gryt

Där har vi lyssnat och diskuterat åsikter och önskemål för framtiden.

Vilka varit sakliga och mycket åsikter har intagits.

Som Kommunalråd har LPo drivit och genomfört många viktiga frågor för kommunen.

Upprensningen av Vammarån var en ren LPo produkt, tillika den nya parkeringen vid Yxningebadet, för den Kommunala badplatsen som varit ett stort behov av en längre tid.

LPo har varit drivande i näringslivsfrågor även i Barn och utbildningsfrågor, där LPo har ordförandeposten.

LPo siter även med två representanter i Vård & Omsorg, där partiet varit pådrivande i hur den framtida organisationen ska se ut.

Efter att dom tre vildarna Ulf Larsson, Per- Ola Birgersson och Mathias Knutsson vägrat lämna ifrån sig sina poster efter avhoppet, så tappar partiet en plats i Kommunstyrelsen samt en plats i Bygg och miljö-nämnden. De har även satt den undertecknade majoriteten i en svår situation då vi inte har egen majoritet längre.



Landsbygdspartiet
Oberoende

Landsbygdspartiet oberoende <http://www.landsbygdspartiet.org>

Ett händelserikt år där ekonomi och besparingsåtgärder varit det mest prioriterade områdena.

Barbro Pettersson sekr.

Stefan Kemle ordf.



PROTOKOLL

Extra Konstituerande möte för
Landsbygdspartiet Oberoende i Valdemarsvik
Söndagen den 26 november 2023

§ 1. Mötet öppnas

Gruppledare Stefan Kemle hälsar alla välkomna till det extra mötet, på grund av rådande omständigheter, då fyra styrelsemedlemmar meddelat att de lämnat partiet.

§ 2. Val av ordförande för mötet

Susanne Hamilton valdes som ordförande för mötet.

§ 3. Val av ordförande och kassör för styrelsen

På grund av, vid årsmötet den 23 februari 2023, valda ordförande och kassör nu lämnat partiet föreslås följande ersättare:

Stefan Kemle som ny Ordförande

Mats Fredriksson (1962 10 24-6671) som ny kassör

Dessa båda valdes enhälligt.

Måns Holmqvist (1997 06 08-4135) lämnar därmed sina rättigheter och uppdrag att sköta partiets konton.


§ 4. Val av firmatecknare:

Ordförande Stefan Kemle jämte Mats Fredriksson (1962 10 24-6671) utsågs att teckna firma var för sig eller i förening.

Mötet avslutas.

Valdemarsvik 26 november 2023

Susanne Hamilton
Mötesordförande


Barbro Pettersson
Sekreterare

Justerat
Gunnar Spets

KD

EKONOMISK REDOVISNING

KD I VALDEMARSVIK 2023

Partistöd	10 510:-
Gåvor	1 065:-
Riks medlemsavgifter	2 170:-

SUMMA INTÄKTER	13 745:-
----------------	----------

BEHÅLLNING FRÅN 2022	14 790:-
----------------------	----------

Bankgiro	550:-
Partiavdelningsavgift	1 000:-
Framtidsbildarna medlemsavgift	400:-
Material	1 150:-
Utbildning	2 615:-
Årsmötet	1 845:-
Övrigt	1 850:-

SUMMA UTGIFTER	9 410:-
----------------	---------

KASSABEHÅLLNING 20231231	19 125:-
--------------------------	----------

Vilimmas

Revisor



Verksamhetsberättelse 2023

För Kristdemokraterna Valdemarsvik

Styrelsen har utgjorts av

Ordförande	Annelie Noort
Vice ordförande	Marianne Svensson
Kassör	Bo Svensson
Sekreterare	Marianne Svensson
Övriga ledamöter	Petra Battel, Elisabeth Evertsson, Stefan Hellman, Leif Jonsson

Övriga uppdrag i avdelningen

Valberedning	Stefan Hellman (ordf) Madeleine Ottosson Bengt Svensson
Revisorer	Hans Andersson Tord Henriksson
Revisorsersättare	Monica Andersson Madeleine Ottosson
Val- och kampanjledare	Annelie Noort, Bengt Svensson
Ombud, partidistriktets årsmöte	Annelie Noort Petra Battel Elisabeth Evertsson
Ersättare, partidistriktets årsmöte	Bo Svensson Marianne Svensson Bengt Svensson
Medlemsregistrator	Annelie Noort, Marianne Svensson
Framtidsbildarnas årsmöte ombud	Petra Battel, Elisabeth Evertsson

Medlemmar

Vid årsskiftet 2022-2023 hade Kristdemokraterna Valdemarsvik 44 medlemmar. Under året 2023 har två medlemmar begärt utträde. En f d medlem har flyttat tillbaka till vår kommun och en ny medlem har flyttat in vilket resulterar i 44 medlemmar vid årsskiftet 2023-2024. Av de 44 medlemmarna är det 31 betalande.

Årsmötet

Årsmötet 2023 ägde rum den 16 februari 2023 i Sionkyrkan, Ringarum. Per Larsson, regionråd, gästade partiavdelningen och talade om sitt arbete inom regionen. Efter det fanns det möjlighet att ställa frågor. Vi delade ut Vittsippspriset till Julänglarna i Valdemarsvik som gästade oss med

sex personer. De presenterade sig och berättade om deras ideella arbete att förse barn och familjer med presenter och pensionärer med en matkasse i jultiden. De fick en fin vitsippa i glas av Målerås glasbruk samt ett diplom och blommor. Efter det serverades smörgåstårta med dryck.

Extern verksamhet

Arbetet inom politiken har präglats av att vi har varit en del i majoriteten. Att vi stämmer av med samarbetspartierna gör det svårare – men inte omöjligt – att komma med specifika kristdemokratiska synpunkter. Majoriteten brukar vara ganska enig om hur vi vill framåt inom kommunen. Vi i Kristdemokraterna utgör en del av den politiska ledningen och har kommit förvaltningen mycket närmare. Det gör det politiska arbetet extra roligt men det har också varit en resa från oppositionsparti till parti i majoriteten och att lära sig skillnaden. Vi har jobbat på bra med gemensamma texter och fått bra genomslag av våra idéer och synpunkter.

I kommunfullmäktige har vi försökt vara synliga och ärliga. Oftast är vi representerade med både ordinarie ledamöter och ersättare, vilket känns väldigt bra. I slutet av året har Petra Battel valts som 1:a vice ordförande i kommunfullmäktige i stället för Sten Bäck (SD) som valde att lämna funktionen. Som kommunfullmäktiges ordförande är Mathias Knutsson (partilös) kvar och andre vice ordförande Göran Tinglöf (S). Inför varje kommunfullmäktigemöte och kommunstyrelsemöte har vi gruppmöte tillsammans med samarbetspartierna.

Under året har vi i KD besökt Tryserums skola och varit med på dialogmöte om LSS. Vi har organiserat en skräpplockardag i Ringarum som uppskattades av invånare. Tillsammans med andra politiker inom majoriteten har vi varit på informationsmöte om små modulära reaktorer, dialogmöten i Ringarum och Gusum, besökt skolor och äldreboenden, varit med på möten med kommunens medarbetare, dialogmöten om centrumhandel, varit på företags- och verksamhetsbesök och träffat företagare.

Vi har varit aktiva på facebook med en del inlägg. Vi har haft en annons på facebook efter utdelningen av Vitsippspriset till Julänglarna. Vi har 344 följare på facebooksidan. Under året har det stått flera artiklar i Norrköpings Tidningar med majoriteten där Annelie eller Petra har intervjuats.

Intern verksamhet

Vi har haft nio protokollförda styrelsemöten och några informella träffar utöver årsmötet och det konstituerande sammanträdet i februari. Några möten har varit digitala eller hybrid. Partidistriktets årsmöte hölls i april. Petra Battel, Elisabeth Evertsson och Marianne Svensson deltog som valda ombud. På det extra partidistriktsårsmöte i november deltog Elisabeth Evertsson samt Bengt och Marianne Svensson som valda ombud. Under året har vi deltagit i en KD-utbildningsdag i Jönköping, KD-dagar i Örebro, KD-riksting i Helsingborg samt diverse kommunala utbildningstillfällen samt en utbildningsdag av Vreta Kluster om livsmedelsstrategi och upphandling.

Partiavdelningens medlemmar har fått ett medlemsbrev samt några mail under året. I december organiserades en lyckad grötfrukost i kaffestugan på Hembygdsberget tillsammans med KD Söderköping.

Kommunala arbetet

Förtroendeuppdrag i kommunen under året:

Kommunfullmäktige, ledamot	Annelie Noort, Petra Battel
Kommunfullmäktige, ersättare	Elisabeth Evertsson, Marianne Svensson
Kommunfullmäktige, 1:a v ordf (från dec)	Petra Battel
Kommunstyrelsen, ledamot	Annelie Noort
Krisledningsnämnden, ledamot	Annelie Noort
Barn- och utbildningsutskott, ersättare	Annelie Noort
Arbetsutskott, ersättare	Annelie Noort
Stöd- och omsorgsutskott, ersättare (från maj)	Annelie Noort
Sociala myndighetsnämnden, ledamot	Petra Battel
Demokratiberedningen, ledamot	Elisabeth Evertsson
Beredning för översiktlig planering, ledamot	Annelie Noort
Beredn f översyn ledn- o adm. resurser, ledamot	Annelie Noort
Folkhälsopolitiskt nätverk	Annelie Noort
Stiftelsen Gusums Bruksmuseum, ordf	Annelie Noort
Kommunala bolag CVAB och CETAB, ersättare	Annelie Noort
Valnämnd, ledamot	Bo Svensson
Valnämnd, ersättare	Carolina Hellman
Johanna & CJ Lundbergs Stiftelse, ledamot	Elisabeth Evertsson

Kristdemokraterna (2 mandat) har samarbetat i majoritet med Moderaterna (7 mandat), Sverigedemokraterna (5 mandat) och Landsbygdspartiet Oberoende (5 mandat). Tyvärr har LPO i slutet på året tappat tre mandat för att ledamöter har lämnat partiet och idag är partilösa och därmed i opposition. De har dock lovat att fortsatt stödja styret. Partierna i opposition har bestått av Socialdemokraterna (10 mandat), Centerpartiet (4 mandat), Vänsterpartiet (2 mandat). SD hade svårt att bemanna utskottet för Stöd och Omsorg och därför fick vi även den ersättarplatsen i utskottet tilldelad. En gång per vecka äger ett rådsmöte rum där Annelie Noort deltar. Sedan äger det rum ett - två möten till per vecka för dialog med den kommunala ledningen, medarbetargrupper eller företag.

Kommunen har haft stora ekonomiska utmaningar under året. Efter att budgeten antogs i december 2022 visade det sig att kommunens resultat var ca 20 miljoner kr sämre än prognostiserat, det mesta, ca 17 miljoner, på grund av extra kostnader inom Sektor Stöd och Omsorg och ca 2,3 miljoner inom Sektor Samhällsbyggnad. Året började således med att mycket tid gick åt för att försöka hitta orsaken till de ekonomiska problemen och försöka få ordning på den. Det arbetet gick trögt. Flera genomlysningar beställdes för att få insyn i förvaltningens arbetssätt och ekonomi. Behovet av investeringar och underhåll är fortsatt stort.

Kommundirektören Karl Öhlander lämnade kommunen i slutet av september. Kristina Lohman, sektorchef Barn & Utbildning, har blivit tillförordnad kommundirektör under sex månaders tid. Hon jobbar mycket på att förbättra förvaltningen genom att samarbeta som en organisation i s f tre separata sektorer. Tanken med besparingarna är också att de bara går att genomföra genom samarbetet över sektorgränserna. Hon jobbar också mycket med ledning och styrning inom förvaltningen samt kulturförändring.

Under året har det jobbats på att sälja kommunens fastigheter för att minska beståndet och därmed kostnader samt öka kommunens intäkter och attraktivitet. Stallet i Gusum har sålts. Det har inte lyckats att hitta en intressent för området vid Sörby Stallet i Ringarum, vilket beror på de oroande omständigheterna i världen, sämre ekonomi i Sverige, höga kostnader att låna

pengar och bygga. Arbetet att få området detaljplanelagt är igång. Det har inte hittats intressenter för Folkets Parks-kullen (9-10 tomter) som är detaljplanelagt. Det ska under året styckas av i ett försök att sälja tomter styckvis. Det har förts samtal om att sälja Folkets Hus i Valdemarsvik samt en tomt vid Läxgatan/Storgatan. Förprojektering av Vammarhöjdens Vårdcentrum med 50 vårdplatser har godkänts av Kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige har beslutat att stänga Gusums Äldreboende så snart som Kyrkvägen 4 i Ringarum (Ringgården) tas i bruk (januari 2024). Ishallen har 2022 sålts till en entreprenör som har drivit den sedan dess. Köpet har inte gått igenom officiellt men kommunen för samtal för att få till det.

Ekonomisk redovisning för partiavdelningen

Behållning från 2022: 14.790 kr

Intäkter

Partistöd	10.510:-
Gåvor	1.065:-
Riks medl.-avg	2.170:-
SUMMA	13.745:-

Utgifter

Bankgiro	550:-
Partiavdelningsavgift	1.000:-
Framtidsbildarna medl.avg.	400:-
Material mm	1.150:-
Utbildning	2.615:-
Årsmötet	1.845:-
Övrigt	1.850:-
SUMMA	9.410:-

KASSABEHÅLLNING 2023-12-31: 19.125:-

Styrelsens signering

Annelie Noort, ordförande

Marianne Svensson, vice ordförande

Bo Svensson, kassör

Petra Battel

Elisabeth Evertsson

Stefan Hellman

Leif Jonsson

Granskningsrapport

Vi, av Centerpartiet i Valdemarsvik särskilt utsedd granskare, har granskat Centerpartiet i Valdemarsviks användning av det kommunala partistödet för 2023.

Granskningen har utförts genom att verksamhetsberättelse och ekonomisk rapport för 2023 har granskats.

Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Vi bedömer sammantaget att partistödet har använts för det ändamål som avses.

Gryt den 14/2 2024


Kaj Engman


Ingrid Magnusson

Verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2023

Styrelsen har under år 2023 bestått av ordinarie ledamöter Jenny Elander Ek, Anders Carlsson, Torvald Karlsson, Anette Edström Karlsson, Göran Karlsson, Carola Andersson, Per-Inge Jacobsson, Rosa Jonsson, Jesper Juhlin och Magnus Ek. Ersättare har varit Ingela Jansson, Madeleine Wiström, Ingegerd Fyhrman, Helen Engman, Daniel Johnsson, Emmy Thuresson och Ellen Gyberg Ek. Marie Lindh Eriksson har varit ordförande.

Verksamhetsåret 2023 präglades politiskt i mångt och mycket av de ekonomiska utmaningarna och en väntan på vad den styrande majoriteten kunde komma att lägga för förslag för att komma till bukt med underskottet. Inte mycket har hänt vilket innebär att vi förväntar oss ett händelserikt 2024 med många och snabba beslut. Vi lade som enda oppositionsparti ett eget budgetförslag. Vi har även motionerat om bland annat solceller på kommunala fastigheter, ställt interpellation om bland annat folkhälsa och frågor om bland annat detaljplan i Ringarum.

Under året genomfördes de sedvanliga aktiviteterna såsom deltagande vid Jordbrukardagen, anordnande av kräftskiva, försäljning av korv på julmarknaden i Gryt samt kyrkkaffe på 1 advent. Under verksamhetsåret har vi även bjudit på kyrkkaffe i samband med trettondagsgudstjänst i Ringarums kyrka, ett uppskattat inslag, samt anordnat ett öppet möte om hushållsnära insamling.

Ekonomisk rapport för verksamhetsåret 2023

Årets intäkter bestod av Medlemsavgifter 8.100 kr och Partistöd 15.765 kr, övriga intäkter (korvförsäljning på julmarknaden) 1.300 kr. Ränta 335,92 på placeringskontot.

Våra direkta kostnader var: Valkostnader 1200 kr, Annonser 406 kr och Möten o Fester 1.375 kr, Kurser/konferenser 2.387 kr. Övriga kostnader: Resor 664 kr, Avgifter 550 kr, Arvoden 2.500 kr och Avgift till distriktet 2.756 kr.

Resultatet blev 13.662,92. Föreningens tillgångar uppgår vid årsskiftet till 52.487,33.

Stjärneberg 2024-02-14

Anette Edström Karlsson

Ordförande har ordet

Jag vill passa på att tacka alla aktiva medlemmar för ert engagemang! 2023 var inget valår men vi har ändå haft givande politiska diskussioner som förhoppningsvis stärkt oss som ett grönt tryggt parti i Valdemarsvik. För nästkommande verksamhetsår har jag valt att lämna över klubban till en ny ordförande. Jag har haft detta förtroende i över 10år och känner att det nu behövs en ny som kommer in på denna plats med massor av motiverande energi. Vi får alla hjälpas åt så vi vinner kommande val och debatter, kom ihåg att roligast vinner!

Lundby 2024-02-13

Marie Lindh Eriksson





(15)

KS-SA.2024.65

Översyn av politisk organisation samt översyn av arvodesbestämmelser inför mandatperioden 2027-2030

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx

Justerare

.....

.....



(15)

KS-SA.2024.65

Akten

Justerare

.....

.....



KSAU § 73

KS-SA.2024.65

Översyn av politisk organisation samt översyn av arvodesbestämmelser inför mandatperioden 2027-2030

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att översyn av den politiska organisationen i Valdemarsviks kommun ska genomföras inför mandatperioden 2027-2030.

En fullmäktigeberedning med representanter från valda partier i kommunfullmäktige tillsätts gällande översyn av politisk organisation. Beredningen ska bestå av sju ledamöter varav en ledamot är ordförande och en ledamot är vice ordförande. Val sker i separat ärende.

En fullmäktigeberedning med tre representanter från valda partier i kommunfullmäktige tillsätts gällande översyn av arvodesbestämmelser. Beredningen ska bestå av tre ledamöter varav en ledamot är ordförande och en ledamot är vice ordförande. Val sker i separat ärende.

Resurser avseende arvoden, omkostnader och sekreterarstöd tillförs beredningarna med 150 tkr, som finansieras genom särskilt anslag i budget för 2025 vilket tillförs kommunfullmäktige.

Ärendebeskrivning

Den nuvarande politiska organisationen infördes 2007. Den 1 mars 2016 förändrades myndighetsnämndens uppdrag, vilket ledde till att miljö- och byggnämnden inrättades. Den 1 april 2020 inrättades sociala myndighetsnämnden.

Den politiska organisationen består av kommunfullmäktige, kommunstyrelsen, miljö- och byggnämnden, sociala myndighetsnämnden samt tre utskott under kommunstyrelsen. Utöver dessa organ finns valnämnd, revisorer, överförmyndare och demokratiberedningen.

Den kommunala verksamheten har förändrats sedan mitten av 2000-talet och nya krav ställs på kommunerna

Justerare

.....

.....



KSAU § 73

KS-SA.2024.65

idag. Stora delar av den nuvarande organisationsstrukturen har gällt under flera mandatperioder.

Översynens genomförande

En översyn syftar till att utvärdera den nuvarande organisationen utifrån dagens och framtida förväntningar och krav, både utifrån lagstiftarens intentioner men också utifrån de förtroendevaldas och allmänhetens förväntningar. Inom ramen för översynerna sker omvärldsspaning med kommuner i samma storlek som Valdemarsviks kommun.

Arbetet i beredningarna startar under våren 2025 och ska regelbundet redovisas i kommunfullmäktige. En slutrapport med förslag till framtida organisation, arbetsordning och arvodesbestämmelser ska behandlas på fullmäktiges sammanträde i november 2025. Ambitionen är att eventuella förändringar ska införas från och med kommande mandatperiod, 2027.

Om förändringar av organisationen ska genomföras är det bra att kommande ändringar tydliggörs innan valet i september 2026. Förändringar gällande ledamöter i kommunfullmäktige ska rapporteras till Länsstyrelsen senast februari samma år som val till kommunfullmäktige sker.

Beredningarnas ledning och styrning

Till beredningarna knyts kanslichefen som huvudsekreterare som tillsammans med ordföranden i respektive beredning leder kallar till möten samt leder och samordnar arbetet.

Kommundirektören har rätt att närvara vid sammanträden för beredningarna.

Inriktning gällande översyn

Översynen ska beakta följande:

Justerare

.....

.....



KSAU § 73

KS-SA.2024.65

En kostnadsbild som inte ökar.

Kostnaderna för den politiska organisationen ska inte öka, men kan komma att omorganiseras.

Politikeruppdraget.

Hur kan attraktiviteten höjas så att nyrekryteringar förenklas och avhopp minimeras. Hur kan politikeruppdraget kontra tjänstemannauppdraget förtydligas.

Demokratiperspektivet.

Hur kan medborgarinflytande öka och tilltro och förtroende stärkas.

Effektivitet, styrning och måluppfyllelse.

Vilken roll ska kommunstyrelsen ha? Hur utvecklas styrning och ledning och relationen till professionen. Hur utformas en bra ansvarsfördelning.

Arvoden

Vad är en rimlig nivå på arvoden för både sammanträden i kommunfullmäktige, nämnder utskott men också för heltidsarvoderade kommunalråd och oppositionsråd.

Beslutet skickas till

Akten

Justerare

.....

.....

Tjänsteställe/Handläggare

Kommundirektör och Stab
Dennis Gidlund
Kanslichef
Tel: 0123-194 29
E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Översyn av politisk organisation samt översyn av arvodesbestämmelser inför mandatperioden 2027-2030

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att översyn av den politiska organisationen i Valdemarsviks kommun ska genomföras inför mandatperioden 2027-2030.

En fullmäktigeberedning med representanter från valda partier i kommunfullmäktige tillsätts gällande översyn av politisk organisation. Beredningen ska bestå av sju ledamöter varav en ledamot är ordförande och en ledamot är vice ordförande. Val sker i separat ärende.

En fullmäktigeberedning med tre representanter från valda partier i kommunfullmäktige tillsätts gällande översyn av arvodesbestämmelser. Beredningen ska bestå av tre ledamöter varav en ledamot är ordförande och en ledamot är vice ordförande. Val sker i separat ärende.

Resurser avseende arvoden, omkostnader och sekreterarstöd tillförs beredningarna med 150 tkr, som finansieras genom särskilt anslag i budget för 2025 vilket tillförs kommunfullmäktige.

Ärendebeskrivning

Den nuvarande politiska organisationen infördes 2007. Den 1 mars 2016 förändrades myndighetsnämndens uppdrag, vilket ledde till att miljö- och byggnämnden inrättades. Den 1 april 2020 inrättades sociala myndighetsnämnden.

Den politiska organisationen består av kommunfullmäktige, kommunstyrelsen, miljö- och byggnämnden, sociala myndighetsnämnden samt tre utskott under kommunstyrelsen. Utöver dessa organ finns valnämnd, revisorer, överförmyndare och demokratiberedningen.

Den kommunala verksamheten har förändrats sedan mitten av 2000-talet och nya krav ställs på kommunerna idag. Stora delar av den nuvarande organisationsstrukturen har gällt under flera mandatperioder.

Översynens genomförande

En översyn syftar till att utvärdera den nuvarande organisationen utifrån dagens och framtida förväntningar och krav, både utifrån lagstiftarens intentioner men också utifrån de förtroendevaldas och allmänhetens förväntningar. Inom ramen för översynerna sker omvärldsspaning med kommuner i samma storlek som Valdemarsviks kommun.

Arbetet i beredningarna startar under våren 2025 och ska regelbundet redovisas i kommunfullmäktige. En slutrapport med förslag till framtida organisation, arbetsordning och arvodesbestämmelser ska behandlas på fullmäktiges sammanträde i november 2025. Ambitionen är att eventuella förändringar ska införas från och med kommande mandatperiod, 2027.

Om förändringar av organisationen ska genomföras är det bra att kommande ändringar tydliggörs innan valet i september 2026. Förändringar gällande ledamöter i kommunfullmäktige ska rapporteras till Länsstyrelsen senast februari samma år som val till kommunfullmäktige sker.

Beredningarnas ledning och styrning

Till beredningarna knyts kanslichefen som huvudsekreterare som tillsammans med ordföranden i respektive beredning leder kallar till möten samt leder och samordnar arbetet.

Kommundirektören har rätt att närvara vid sammanträden för beredningarna.

Inriktning gällande översyn

Översynen ska beakta följande:

En kostnadsbild som inte ökar.

Kostnaderna för den politiska organisationen ska inte öka, men kan komma att omdisponeras.

Politikeruppdraget.

Hur kan attraktiviteten höjas så att nyrekryteringar förenklas och avhopp minimeras. Hur kan politikeruppdraget kontra tjänstemannauppdraget förtydligas.

Demokratiperspektivet.

Hur kan medborgarinflytande öka och tilltro och förtroende stärkas.



Effektivitet, styrning och måluppfyllelse.

Vilken roll ska kommunstyrelsen ha? Hur utvecklas styrning och ledning och relationen till professionen. Hur utformas en bra ansvarsfördelning.

Arvoden

Vad är en rimlig nivå på arvoden för både sammanträden i kommunfullmäktige, nämnder utskott men också för heltidsarvoderade kommunalråd och oppositionsråd.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Dennis Gidlund
kanslichef

Översyn av den politiska organisationen i Valdemarsviks kommun.

Fullmäktigeberedningens förslag

2018-02-27

Översyn av den politiska organisationen i Valdemarsviks kommun- förslag till förändringar för kommande mandatperiod

Innehåll	
Sammanfattning	3
Förslag från beredningsgruppen	3
Bakgrund	4
Nuvarande organisation	4
Kommunfullmäktige	4
Kommunstyrelsen, utskott samt övriga nämnder	4
Kommunala bolag	4
2 Kommunfullmäktige- överväganden och förslag	5
2.1 Antal ledamöter, sammanträden och tematiska möten	5
2.2 Allmänhetens frågestund	6
3. Kommunstyrelsen - överväganden och förslag	7
3.1 Organisering av kommunstyrelsen	7
4 Arbetsformer för kommunstyrelsen och utskott	10
4.1 Informations- och beslutsärenden	10
4.2 Tydliggörande av utskottens roll	10
5. Miljö- och byggnämnd	12
6. Överförmyndaren	13
7. Politiker- och tjänstemannarollen	14
8. Effekter av beredningens förslag	16

Sammanfattning

Under 2017 har fullmäktigeberedningen för översynen av den politiska organisationen haft 5 stycken sammanträden. Intervjuer, se sammanställning i protokoll, har genomförts med beredningens ledamöter. De uppdrag som getts från fullmäktigeberedningen har utretts av förvaltningen och framgår av protokollen. I denna rapport finner ni bakgrund till beredningens uppkomst, uppdrag, frågeställningar som diskuterats samt fullmäktigeberedningens förslag.

Förslag från beredningsgruppen

Kommunfullmäktige:

- Bör fortsättningsvis bestå av 35 ledamöter
- Bör fortsatt ha minst 6 stycken sammanträden per år.
- Sammanträdet bör fortsättningsvis starta kl 19:00
- Tematiska sammanträden bör införas.
- Allmänhetens frågestund bör fortsatt ske två gånger per år.

Kommunstyrelsen:

- Bör bestå av 9 ledamöter och 9 ersättare
- Antalet utskott under kommunstyrelsen bör fortsatt vara de samma som dagens, d v s 4 stycken.
- Antalet ledamöter i arbetsutskottet, barn- och utbildningsutskottet samt stöd- och omsorgsutskottet bör vara 3 stycken ordinarie och 3 stycken ersättare.
- Att det bör inrättas 3 stycken insynsplatser i varje utskott med undantag för det sociala myndighetsutskottet. Insynsplatserna ska fördelas proportionellt.
- Ersättare bör alltid kallas till sammanträden.
- Ersättare i Sociala myndighetsutskottet kallas när frånvaro meddelats från ordinarie ledamot.
- När ett ärende behandlas i ett utskott ska det alltid finnas ett ställningstagande från utskottet till kommunstyrelsen.
- Kommunstyrelse och utskott bör ha ett ökat fokus på resultat utav åtgärder.
- Att delegera ekonomiska beslut till övriga utskott, utöver det som idag gäller för det sociala myndighetsutskottet bör inte ske.
- En utredning bör genomföras för att ta fram förslag till nytt arbetssätt gällande resultatuppföljning och utvärdering. Denna utredning bör också innehålla frågor om hur utskottens mandat och uppdrag ska beskrivas.

Övriga nämnders verksamhet

- Organisering av miljö- och byggnämndens samt överförmyndarens verksamhet bör förbli oförändrad.

Politiker- och tjänstemannarollen

- Beredningsgruppen har konstaterat att det inte finns någon konkret och samlad bild av hur fördelningen och regleringen av ansvar och uppdrag kan lösas på den lokala nivån mellan politiker och tjänstemän. Dock finns en styrmodell som grovt anger vilka de politiska besluten är. En styrmodell blir dock aldrig den optimala beskrivningen över vem som gör vad i en kommunal organisation. Ett allmänt etablerat arbetssätt är en dialog som präglas av ömsesidig tillit och förtroende mellan tjänstemän och politiker.
- Beredningen föreslår att en utbildning bör ske i början av kommande mandatperiod för att tydliggöra kommunens styrmodell och de olika roller politiker respektive tjänstemän har när det gäller styrning av verksamheten.

Beredningsgruppens förslag och slutsatser lämnas till kommunfullmäktige för vidare hantering. En del av förslagen är av enklare, praktisk karaktär och skulle kunna anammas under 2018, medan andra förslag kräver särskilda politiska ställningstaganden innan de kan genomföras.

Bakgrund

Vid kommunfullmäktiges sammanträde 2017-04-03 tillsattes en parlamentarisk grupp för översynen av den nuvarande politiska organisationen. Den parlamentariska gruppen består av representanter från samtliga partier som är representerade i kommunfullmäktige. Enligt beslut i kommunfullmäktige § 31/17 utgörs gruppen av följande personer:

Jim Andersson (SD), Evelyn Chaparro (MP), Bertil Eklund (NB), Leif Jonsson (KD), Göran Karlsson (C), Lars Lundqvist (LpO), Anna Nilsson (M), Erland Olauson (S), Helena von Schantz (L), Olle Wester (V).

Nuvarande organisation

Kommunens politiska organisation beskrivs nedan men finns även att tillgå som bilaga 1 till denna rapport.

Kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige består av 35 ordinarie ledamöter och enligt valet 2014 fördelas mandaten enligt följande: (M) 6, (C) 5, (L), 1, (KD) 1, (S), 13, (MP) 1, (V) 1, (NB) 3, (SD) 3, (LpO) 1.

Den styrande majoriteten består av: Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Vänsterpartiet och det lokala partiet Nybyggarpartiet.

Kommunstyrelsen, utskott samt övriga nämnder

Kommunstyrelsen har 13 ordinarie ledamöter med följande mandatfördelning: (M) 2, (C) 2, (S) 5, (NB) 1, (V) 1, (KD) 1, (SD) 1. Till de ordinarie ledamöterna finns även 13 stycken ersättare.

Kommunstyrelsen har utskott enligt nedan;

- Arbetsutskott
- Barn- och utbildningsutskott
- Stöd- och omsorgsutskott
- Socialt myndighetsutskott

Utöver kommunstyrelsen finns övriga nämnder, beredningar, mm i den politiska organisationen:

- Miljö- och byggnämnden
- Valnämnd
- Demokratiberedning
- Överförmyndare
- Revisionen

Kommunala bolag

De kommunala bolag som finns i Valdemarsviks kommun är;

- Centrumhuset i Valdemarsvik AB (CVAB)
- Valdemarsviks Etableringsaktiebolag (VETAB)

2 Kommunfullmäktige- överväganden och förslag

I detta kapitel presenteras resultatet av de uppdrag som beredningen har gett förvaltningen att utreda avseende kommunfullmäktige. Här beskrivs den problembild och instruktioner för uppdrag som har lyfts under fullmäktigeberedningens arbete och beredningens förslag i frågan.

Beredningsgruppen har diskuterat hur kommunfullmäktiges sammanträden kan göras mer intressanta och hur fler kan aktiveras i debatten. Fullmäktiges arbetssätt kan ses över, inslag som innebär kunskapshöjande och intressanta föreläsningar efterfrågas av beredningen. Kan antalet ledamöter påverka ledamöters diskussionsvilja och politiska debatten och frågan om att tidigarelägga sammanträden på dagen har också diskuterats i beredningen.

2.1 Antal ledamöter, sammanträden och tematiska möten

Valdemarsviks kommun har färre än 8000 röstberättigade invånare och ska därför, enligt 5 kap 5 § kommunallagen (2017:725), ha minst 21 ledamöter i kommunfullmäktige.

I beredningen har framkommit en önskan om att få tillstånd ett mer aktivt fullmäktige genom att reducera antalet ledamöter och därigenom skapa förutsättningar för ökad diskussion och dialog. Detta ska vägas mot risken att små partier tappar sin representation, vilket påverkar syftet med den representativa demokratin. Idag har fullmäktige 35 ordinarie ledamöter och en beräkningsmodell visar i bilaga 2 hur dagens sammansättning skulle påverkas med färre ledamöter i fullmäktige med utgångspunkt i valresultatet från 2014. Färre ledamöter och därmed uteblivna platser för de små partierna kräver att samverkanslösningar mellan partier skapas, men förändrat antal ledamöter riskerar också att minska incitamenten för samverkan över partigränserna.

Beredningen är inte beredd att föreslå ett minskat antal ledamöter i fullmäktige, men ser möjligheter att öka engagemang och intresse i kommunens högsta politiska organ genom att ändra arbetssätt. Man välkomnar fler föreläsningar med både interna och externa föreläsare, grupparbeten med redovisningar på sammanträden och andra möjligheter till att aktivera och debattera, för framtiden, viktiga samhällsfrågor som kommunen står inför.

Beredningen ser inte att tidigareläggning av sammanträden egentligen påverkar möjligheten till att förändra innehållet och ett mer aktivt fullmäktige. Vad beträffar starttid för kommunfullmäktige åligger detta på kommunfullmäktiges presidium att besluta om. I lagrum och arbetsordning finns det inget som reglerar sammanträdet starttid eller antal sammanträden i dagsläget. Detta ska fullmäktige själv besluta om.

2.1.1 Beredningens förslag

Beredningen föreslår att kommunfullmäktige fortsättningsvis bör bestå av 35 ledamöter samt ersättare.

Beredningen föreslår att så kallade tematiska möten genomförs med föreläsningar på olika teman, vilket kan innebära att antalet möten per år utökas, vilket i så fall medför en ökad kostnad med ca 30 tkr per sammanträde, vilket bör beaktas i det framtida budgetarbetet.

Fullmäktigeberedningen föreslår att det fortsatt bör vara minst 6 antal sammanträden per år och att sammanträden i kommunfullmäktige fortsättningsvis startar kl 19:00.

2.2 Allmänhetens frågestund

I syfte att ytterligare öka möjligheterna till dialog med medborgare har beredningen diskuterat förutsättningarna för att vid varje sammanträde inleda med allmänhetens frågestund.

Det finns inga formella hinder mot att inleda varje fullmäktigesammanträde med en sådan frågestund. Fullmäktige beslutar självt om frågestunder ska förekomma och hur dessa ska utformas. Allmänhetens frågestund är **en** möjlighet för medborgarna att få svar på frågor av politisk karaktär och ska endast ge svar på inkomna frågor. Kommunen erbjuder andra kanaler för sakinformation gällande kommunal verksamhet. I dagsläget förekommer allmänhetens frågestund två gånger per år i kommunfullmäktige och beredningen ser inte behov av att utöka antalet frågestunder.

2.2.1 Beredningens förslag

Fullmäktigeberedningen föreslår att allmänhetens frågestund fortsatt ska ske två gånger per år i kommunfullmäktige.

3. Kommunstyrelsen - överväganden och förslag

I detta kapitel presenteras de överväganden och förslag som beredningen har gjort avseende kommunstyrelsen och dess utskott. En central fråga för beredningsgruppen har varit hur man kan säkerställa den framtida rekryteringen av politiker till de kommunpolitiska uppdragen i den politiska organisation som gäller idag. Diskussionen har rört frågor om antal ledamöter i styrelse, nämnd och utskott. Beredningen har också behandlat frågor om mandat, roller och uppdrag.

Utifrån bilden av utskotten som ett ”icke-beslutande”, beredande organ utan ett självständigt budget-/ekonomiskt ansvar har beredningsgruppen har också diskuterat utskottens vara eller inte och frågan om att återinrätta nämnder har berörts av beredningen.

Frågor om kommunstyrelsens roll gentemot utskottens, liksom politikernas roll gentemot tjänstemäns har också aktualiserats inom ramen för beredningens arbete.

3.1 Organisering av kommunstyrelsen Återinförande av nämndsorganisation

En utgångspunkt för att återinföra nämnder är att respektive utskotts ansvarsområde blir tre egna nämnder, vilket i sig inte är nödvändigt. I en ny nämndsorganisation kan fördelning av uppdragen organiseras annorlunda och antalet nämnder beror på hur det bedöms vara lämpligt.

Idag är kommunstyrelsen en nämnd och till nämnden är kopplad en förvaltning. I en nämndbaserad organisation är verksamhetsfrågor och det ekonomiska ansvaret ålagt respektive nämnd och förvaltningsorganisationen är genom detta uppdelad på flera nämnder. Det innebär att en förvaltningschef ansvarar för respektive nämnds verksamhet jämfört med dagens organisation där en kommunchef svarar för hela förvaltningsorganisationen gentemot kommunstyrelsen.

En nämndsorganisation medför också förändringar internt i organisationen bland annat avseende registrering av allmänna handlingar då handlingar mellan nämnder måste registreras hos respektive nämnd. Idag behövs inte detta eftersom hela förvaltningen (förutom plan, bygg samt överförmyndaren) arbetar under kommunstyrelsen.

Om nämnder skulle införas finns risker att det sker en försämring av den effektivitet av styrning och ledning som har utvecklats väl i dagens organisation. Sedan kommunfullmäktige 2006 beslutade att gå från den dåvarande organisationen med flera nämnder till dagens organisation har ansvaret för kommunens ekonomi och verksamhet ålagts kommunstyrelsen. Den nuvarande politiska organisationen möjliggör en tydlig och effektiv styrning av politiska beslut och bedöms utifrån ett styrningsperspektiv vara funktionell. Att åter igen införa nämnder i den kommunala organisationen skulle försvåra den goda kontroll av verksamhet och ekonomi som kommunen har.

Antal ledamöter kommunstyrelsen

Den nya kommunallagen (2017:725), som gäller från 2018, låter fullmäktige besluta antalet ledamöter i nämnder och styrelse. För kommunstyrelsen gäller dock att antalet ledamöter och

ersättare ska vara minst fem. I övrigt innehåller den nya lagen inga bestämmelser om förhållandet mellan antalet ledamöter och ersättare.

Beredningen har diskuterat frågan om antalet ledamöter och ersättare i kommunstyrelsen. Det finns en bakgrund gällande kommunstyrelsens storlek som härrör till det tidigare beslutet om att införa den utskottsorganisationen som finns idag. Då utskottens ledamöter och ersättare måste hämtas från kommunstyrelsen bedömdes att styrelsen behövde vara fler än tidigare. Beredningen konstaterade att en minskad kommunstyrelse ska föreslås. Beredningen fokuserade också på antalet ledamöter i utskotten och aktualiserade också förslaget om insynsplatser.

Insynsplats i utskotten

Beredningen har diskuterat frågor om hur rekryteringen till nya uppdrag kan stödjas genom organisering av de politiska organ som finns i kommunen. Frågor om insynsplatser har aktualiserats och följande har framkommit.

Enligt 4 kap. 28 § kommunallagen (2017:725) måste inrättande av närvarorätt för en person avse en förtroendevald. *Förtroendevald* definieras (4 kap 1 § kommunallagen) som; ledamöter och ersättare i fullmäktige, nämnder, fullmäktigeberedningar, kommunalråd samt revisorer. Med hänvisning till revisorernas granskningsuppdrag ska en vald revisor inte kunna väljas till insynsplats.

Idag består utskotten (exklusive sociala myndighetsutskottet som består av 5 ledamöter) av 5 ledamöter och 5 ersättare, alla från kommunstyrelsen. En tänkbar lösning är att utskotten består av 3 ledamöter och 3 ersättare (alla 6 från kommunstyrelsen) och att man sedan inrättar tre insynsplatser per utskott som har yttranderätt. Följden av detta blir att man kan välja förtroendevalda till insynsplatserna. Detta skulle dels öka kunskap hos flera förtroendevalda om hur kommunstyrelsen arbetar samt bredda deltagande av ledamöter i fullmäktige vilket skulle stärka demokratin. Lösningen skulle även avlasta vissa ledamöter i kommunstyrelsen som då inte behöver sitta med i utskott. Insynsplatser bör inte inrättas i det sociala myndighetsutskottet på grund av känsliga personärenden.

Beredningen har uppmärksammat på möjligheten att kommunfullmäktige i större utsträckning kan arbeta med beredningar i visst ärende, tidsbegränsat eller med en viss grupp av ärenden som kan innebära ett löpande uppdrag för en beredning. Att välja att inrätta fullmäktigeberedningar är inte beroende på hur organisationen med utskott under kommunstyrelsen ser ut.

3.1.1 Beredningens förslag

Frågan om att införa nämnder aktualiserades genom beredningens arbete, men beredningsgruppen bedömer att detta inte är en aktuell fråga för dagens organisation. Den bedömning som beredningsgruppen gör är att erfarenheterna av den nuvarande organiseringen är goda avseende styrning och ledning av den kommunala verksamheten.

Det centrala för det kommande arbetet är att skapa bra förutsättningar för kommunstyrelsens och utskottens arbete genom att förtydliga uppdrag och mandat. De politiska arenor som idag är etablerade kan utvecklas för att öka kunskap och förståelse för uppdragen och därigenom skapa bra förutsättningar för politisk debatt och diskussion.

Beredningen föreslår att de 4 utskott som idag finns ska vara kvar, dock med ett minskat antal ledamöter och ersättare samt att insynsplatser ska införas i tre av utskotten, ej i Sociala myndighetsutskottet (SMU). Antalet ordinarie ledamöter och ersättare föreslås vara 3+3 i tre av utskotten och till dessa kommer tre insynsplatser i respektive utskott. Ordinarie ledamöter i Sociala myndighetsutskottet ska vara tre och tre ersättare ska väljas, dock ska ersättare bara kallas när frånvaro anmäls från ordinarie ledamot.

Att skapa så kallade insynsplatser i utskotten är ett sätt att öka rekryteringsbasen för politiska uppdrag i kommunen. En förutsättning är att man är förtroendevald-och att man utifrån detta kan starta en politisk bana i kommunpolitiken genom en insynsplats i ett av utskotten. Insynsplatsen föreslås ha yttranderätt. Fördelningen av insynsplatser ska fördelas proportionellt.

Beredningen har bedömt att kommunstyrelsens antal ledamöter kan reduceras, då dagens 13 ordinarie ledamöter och 13 ersättare anses vara många för vår kommuns storlek.

Kommunstyrelsen föreslås bestå av 9 ledamöter och 9 ersättare från och med kommande mandatperiod. Detta bedöms ge förutsättningar för ökad diskussion och aktivitet i styrelsen och är också en del i att begränsa kostnaderna för den politiska organisationen.

4 Arbetsformer för kommunstyrelsen och utskott

Av de synpunkter som framkommit beträffande nuvarande organisation är ett tydliggörande av utskottens ställning och befogenheter nödvändig. Enligt genomförda intervjuer upplever flera utskottsmedlemmar att det blir en upprepning av föredragning i ärenden som hanteras av både utskott och styrelse.

Beredningen har diskuterat förslag till hur kommunstyrelsen kan arbeta för att skapa funktionella sammanträden och tydlighet i besluten med uppföljning och utvärdering som grundläggande uppdrag.

4.1 Informations- och beslutsärenden

Informations- och beslutsärenden tydliggörs på dagordningen idag, vilket bedöms vara funktionellt.

En fråga för kommunstyrelsen är om informationspunkten ska ges mera tid och om beslutsärenden inte ska föregås av föredragningar i de fall detta skett i utskotten. Föredragningarna sker oftast på utskotten och det blir en dubblering när det också sker på kommunstyrelsens sammanträde. En utgångspunkt för detta har varit att utskotten är beredande organ och därför är det av vikt att informationen även delges i kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen är den nämnd som ansvarar för verksamheten och ekonomin, men frågan om att kommunstyrelsen/nämnden ska delegera beslut till utskotten i större utsträckning och om utskotten ska ha en annan roll i beredningsfasen behöver utredas.

En annan aspekt som bör beaktas är besök i verksamheten. Även om kommunstyrelsen är ansvarig för verksamheten så är utskottens ledamöter väl insatta i respektive verksamheter. I flera utskott finns det idag utsedda kontaktpolitiker och i början av varje år fastställs en plan för när respektive enhetschef ska besöka utskottet för att ge information om verksamhetens nuläge, verksamhetsplan samt de utmaningar som verksamheten ser. Innan enhetschefens besök förväntas kontaktpolitiker besöka enheten för att delge övriga utskottet om besöket.

4.2 Tydliggörande av utskottens roll

Utskottens roll som uppföljande och utvärderande instans av beslut som fattas i kommunstyrelsen bör förtydligas. I kommunstyrelsens reglemente § 29 beskrivs utskottens roll som att utskotten ska bevaka kommunens mål och riktlinjer för verksamheten och ekonomin. Utskotten ska även ta initiativ till förändringar som de finner önskvärda och nödvändiga. Utifrån detta görs bedömningen att utskotten har en roll som uppföljande redan idag.

Enligt kommunstyrelsens reglemente § 28 är utskottens roll att vara beredande och verkställande. Inom verkställande ryms att följa upp beslut från kommunstyrelsen till de verksamheter som utskotten har som ansvarsområde.

Beredningen föreslår att arbetet med uppföljningar och utvärdering av resultat behöver tydliggöras. Frågan kräver ytterligare utredning för att lägga fast de rutiner som ska gälla för utskotten och styrelsen. Beredningsgruppen är överens om att denna verksamhetsfokusering

kan bidra till ökat intresse för utskottens arbete. Att överlämna de ekonomiska besluten till utskotten är inte aktuellt, enligt beredningens mening.

Utredningen föreslås också belysa förutsättningar för bra beslutsprocesser med tydliga mandat i utskott och kommunstyrelse. Utskottens huvudsakliga uppgift är idag att vara beredande och verkställande, därför bör en majoritet av utskottens beslut avse förslag till beslut till kommunstyrelsen alternativt kommunfullmäktige. I vilken utsträckning beslut i form av slutliga ställningstaganden ska ske i utskotten i framtiden, behöver utredas.

4.3 Beredningens förslag

Fullmäktigeberedningen föreslår följande;

- Antalet utskott under kommunstyrelsen bör fortsatt vara de fyra som finns idag.
- Antalet ledamöter i arbetsutskottet, barn- och utbildningsutskottet samt stöd- och omsorgsutskottet bör vara 3 stycken ordinarie och 3 stycken ersättare.
- Antalet ledamöter i Sociala myndighetsutskottet bör vara 3 ordinarie och 3 ersättare, som endast kallas vid frånvaro.
- Att det bör inrättas 3 stycken insynsplatser i varje utskott med undantag för det sociala myndighetsutskottet.
- Ersättaren bör alltid kallas till sammanträden. Detta bör inte gälla i SMU.
- Det bör finnas ett större fokus på resultat än åtgärder i kommunstyrelsen och utskotten vid uppföljning.
- När ett ärende bereds och behandlas i ett utskott ska det alltid finnas ett ställningstagande från utskottet till kommunstyrelsen.
- En utredning bör genomföras för att ta fram förslag till nytt arbetssätt gällande resultatuppföljning och utvärdering. Denna utredning bör också innehålla frågor om hur utskottens mandat och uppdrag ska beskrivas.

5. Miljö- och byggnämnd

Enligt de intervjuer som skett med beredningens ledamöter finns det ingen kritik mot dagens organisering av beslut för myndighetsärenden i miljö- och byggnadsärenden. Med bakgrund av detta samt av den svårighet kring ekonomistyrning och uppföljning som revisionen pekade på under 2014 bedömer förvaltningen att miljö- och byggnämnden fortsatt ska organiseras som i dagsläget samt att den sociala myndighetsutövningen ska hanteras hos ett utskott under kommunstyrelsen.

Myndighetsutövning på bygg- och miljöområdet respektive det sociala området har få gemensamma nämndare. Den verksamhet som bedrivs vid miljö- och byggnämnden får, i de intervjuer som genomförts, allmänt positiva omdömen.

Genom inrättande av ett gemensamt miljökontor med Söderköpings kommun, har frågan om en gemensam miljönämnd aktualiserats. Frågan har diskuterats med representanter från Söderköpings politiska ledning. I samband med detta har dock inte behov av en förändring framförts från någon av parterna.

Beredningsgruppen har diskuterat frågan inom ramen för sitt uppdrag och funnit att det för närvarande inte finns incitament för att bilda en gemensam nämnd för miljöverksamheten är av administrativ karaktär.

5.1 Beredningens förslag

Fullmäktigeberedningen föreslår att miljö- och byggnämndens organisering bör förbli oförändrad. Därmed ska frågorna som avser myndighetsutövning på det sociala området fortsatt ligga kvar på det sociala myndighetsutskottet (SMU) som ett utskott under kommunstyrelsen.

6. Överförmyndaren

Som en del i uppdraget att se över hela den politiska organisationen har frågan om organisering av överförmyndarens verksamhet aktualiserats. Erfarenheterna från andra kommuner är att denna verksamhet ofta organiseras så att överförmyndare/överförmyndarnämnd har ett övergripande ansvar och att administrativa resurser finns i kommunförvaltningen för det administrativa arbetet som ingår i överförmyndarverksamheten.

Beredningsgruppen har diskuterat frågan, men har inte sett att det finns någon anledning att ändra nuvarande verksamhet.

6.1 Beredningens förslag

Fullmäktigeberedningens förslag är att organisering av överförmyndarens verksamhet bör förbli oförändrad.

7. Politiker- och tjänstemannarollen

I en demokratiskt styrd miljö finns det två parallella styrsystem som måste samverka. Det ena är det politiska styrsystemet och det andra är det professionella. De två systemen drivs av delvis olika logiker. För att styrningen, ledningen och demokratin ska fungera krävs en ömsesidig förståelse mellan de två styrsystemen.

Den politiska organisationens drivkraft är att skapa genomslag och resultat av sin politik som bygger på och stärker förtroendet från väljarna. I tjänstemannaorganisationen ligger drivkraften i den professionella organisationens vilja att upprätthålla bra kvalitet och att utveckla verksamheten. Politisk styrning och verksamhetsstyrning måste samverka för att skapa effektiva och demokratiska organisationer.

Delegering av beslut

Grunden för styrning av en kommunalverksamhet är att politiker i Kommunfullmäktige är ytterst ansvariga för alla beslut som fattas inom kommunens verksamheter. Fullmäktige har i reglementen delegerat ansvar till Kommunstyrelse, Miljö- och byggnämnd, Överförmyndare och Valnämnd samt Revisionen. Kommunstyrelse och Miljö- och byggnämnd har i sin tur genom delegationsordningar delegerat ansvar för vissa beslut till utskott eller tjänstemän.

En stor del av alla beslut som fattas inom en kommunal verksamhet gäller löpande ärenden inom förvaltningen och är verkställande beslut, d v s beslut som fattas utifrån givna ramar och förutsättningar.

Av detta styrsystem följer att det är de långsiktiga, strategiska besluten som har stor betydelse för samhällets funktioner eller för enskilda individer som åligger de politiska organen att fatta beslut om. Politikernas uppdrag är att se till medborgarnas och det allmännas intressen, för en väl fungerande samhällsservice på lokal nivå i kommunen.

Förvaltningens uppdrag är att utifrån den professionella organisationens kompetens, fatta korrekta beslut utifrån verkställighetsuppdraget alternativt verkställa fattade politiska beslut. Den professionella organisationen ska bereda beslutsunderlag för politiska ställningstaganden, som är väl bearbetade och grundade på gällande lagstiftning, avtal och andra styrande faktorer för uppdragets genomförande.

I Valdemarsviks kommun finns en styrmodell som tar om hand ovanstående genom att den politiskt antagna Vision 2025 styr de målsättningar som är politiskt fastställda av kommunfullmäktige och de åtaganden, framtagna av förvaltningen som godkänts av kommunstyrelsen. Förvaltningen äger frågorna om hur åtaganden genomförs på bästa sätt för att uppnå målen och visionens intentioner.

7.1 Beredningens bedömning

Beredningsgruppen har konstaterat att det inte finns någon konkret och samlad bild av hur fördelningen och regleringen av ansvar och uppdrag kan lösas på den lokala nivån mellan politiker och tjänstemän. Dock finns en styrmodell som grovt anger vilka de politiska besluten är. Av modellen framgår också att reglementen, delegationsordningar med mera styr vem som fattar vilka beslut.

En styrmodell blir dock aldrig den optimala beskrivningen över vem som gör vad i en kommunal organisation. Ett allmänt etablerat arbetssätt är en dialog som präglas av ömsesidig tillit och förtroende mellan tjänstemän och politiker.

7.2 Beredningens förslag

En utbildning bör ske i början av kommande mandatperiod för att tydliggöra kommunens styrmodell och de olika roller politiker respektive tjänstemän har när det gäller styrning av verksamheten.

8. Effekter av beredningens förslag

Förväntade demokratiska effekter

Antalet ledamöter behålls i kommunfullmäktige. Mer av debatt och diskussioner i plenum förväntas uppnås med ett ändrat arbetssätt, då fler kommer till tals. Detta kan i sin tur leda till fler sammanträden.

Insynsplatser i utskotten underlättar rekryteringen av politiker till nya uppdrag, genom att rekryteringsbasen för en del av uppdragen i utskotten ändras från kommunstyrelsen till alla förtroendevalda.

Kommunfullmäktige och övriga politiska organs möjlighet att utvärdera verksamheten förbättras genom en förtydligad resultatuppföljning.

Genom utveckling av kommunens styrmodell och regelbundna utbildningar ges förutsättningar för ett tydligt samspel mellan politiker och tjänstemän.

Förväntade ekonomiska effekter

Antal sammanträden i Kommunfullmäktige kan komma att utökas.
(tillkommande kostnad ca 30 tkr per sammanträde.)

Antalet ledamöter i kommunstyrelsen minskar med 4 ordinarie och 4 ersättare, totalt 8 st.

Antalet ledamöter i utskotten minskar från 35 till 30. Om man räknar med ersättare i SMU, som enligt förslag endast ska delta vid ordinarie ledamöts frånvaro, blir det totalt 33 enligt översynsgruppens förslag. Beräkningen utgår ifrån 3 ordinarie ledamöter, 3 ersättare samt 3 med insynsplatser i barn- och utbildningsutskottet, stöd- och omsorgsutskottet samt arbetsutskottet.

Effekten i kronor är svårbedömd, då den dels beror på hur många sammanträden som tillkommer. Dels beror den på vilka som kommer att besätta platserna i utskott och styrelse under nästa mandatperiod. De ökade kostnaderna kan sannolikt till en del klaras genom minskade sammanträdeskostnader för kommunstyrelsen och utskott.

Förväntade verksamhetsmässiga effekter

Förtydligade uppdrag och tydlig beslutsprocess skapar effektivare flöden och dubbelarbete undviks.

En tydligare resultatfokusering förväntas också ge verksamhetsmässiga effekter, när implementering av nya rutiner är genomförda. En effekt kan vara att tydligare prioriteringar sker och att den faktiska nyttoeffekten av vidtagna åtgärder ökar.

Bilagor, förteckning

1. Nuvarande organisation
2. Fördelning mandat vid förändrat antal ledamöter i kommunfullmäktige
3. Protokoll 2017-04-26
4. Protokoll 2017-06-08
5. Protokoll 2017-08-15
6. Protokoll 2017-11-01
7. Protokoll 2017-11-30
8. Protokoll 2018-01-23
9. Riktlinjer för delegation



(16)

Nämnd.2024.2

Anmälan till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



(17)

Nämnd.2024.1

Information till kommunstyrelsen och utskotten

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....



(18)

Nämnd.2024.3

Frågor

Kommunstyrelsens beslut

Ärendebeskrivning

Yrkanden

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutsgång

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Beslutet skickas till

Xxxxx
Akten

Justerare

.....

.....