

Sammanträde i kommunstyrelsen

Tid och plats för sammanträde

Måndagen den 7 september 2020, kl. 10.00. B-salen, Västra Storgatan 15, Gnesta

Förslag till justerare

Ordinarie: Gustav Edman (MP) Ersättare: Linda Lundin (S)

Tid och plats för justering

Onsdagen den 9 september 2020, kl. 08.00. Kommunledningskontoret Västra Storgatan 15, Gnesta

Beslutsunderlag till ärendena i kallelsen finns på www.gnesta.se samt för läsning digitalt på servicecenter.

Frågor om kallelsen och ärendena besvaras av sekreteraren, tel: 0158-275 000.

Dagordning

Sammanträdet öppnande samt upprop

Val av justerare och tid för justering

Godkännande av dagordningen

Information: Svitlana Jelisic informerar inför granskning av Gnesta kommuns GDPR-arbete samt antagande av riktlinje (ca 15 min)

Offentliga 1 - 13, Ej offentliga 14

| Nr | Diarienummer | Ärende |
|----|--------------|--|
| 1 | KS.2020.78 | Remiss Starkare kommuner - med kapacitet att klara välfärdsuppdraget (SOU 2020:8) |
| 2 | KS.2020.199 | Lägesuppdatering kommunstyrelseförvaltningen avseende uppdrag från framtidsplan |
| 3 | KS.2020.201 | Åtterrapporing nämnders åtgärdsplaner |
| 4 | KS.2020.200 | Utredning kring kapacitetshöjande åtgärder för tågtrafiken med fokus på Gnesta bangård |
| 5 | MOB.2020.152 | Ianspråktagande av investeringsmedel gällande beläggningsprogrammet |

| | | |
|----|--------------|---|
| 6 | MIL.2020.151 | Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön |
| 7 | KS.2020.145 | Remiss - Regional cykelstrategi för Sörmland |
| 8 | KS.2020.94 | Årsrapport avfallsplan 2019 |
| 9 | KS.2020.130 | Årsredovisning 2019 Stipendiestiftelsen |
| 10 | KS.2020.131 | Årsredovisning 2019 Sociala stiftelsen |
| 11 | SN.2020.32 | Rapportering av ej verkställda gynnande biståndsbeslut enligt SoL och LSS - Kvartal 1 |
| 12 | KS.2020.5 | Redovisning av delegationsbeslut |
| 13 | KS.2020.4 | Anmälningssärenden kommunstyrelsen |
| 14 | KS.2020.3 | Kommunchefen informerar |

Johan Rocklind**Jenny Johansson****Ordförande****Sekreterare**

Upprättad: 2020-08-17
Diarienummer: KS.2020.78

Kommunstyrelsen

Remiss Starkare kommuner - med kapacitet att klara välfärdsuppdraget (SOU 2020:8)

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Anta förslag till remissvar.

Ärendebeskrivning

Regeringen beslutade den 9 februari 2017 att tillkalla en kommitté, kallad Kommunutredningen för att

- utarbeta en strategi för att stärka kommunernas kapacitet att fullgöra sina uppgifter och hantera sina utmaningar. Strategin ska bygga på en fördjupad analys av hur befintliga och framtida utmaningar bör mötas, samt om, och i så fall vilka, strukturella förändringar som är nödvändiga.
- föreslå vilka åtgärder som bör vidtas och hur en genomförandeprocess kan utformas.

I direktiven framhålls bl.a. fyra specifika strukturella åtgärder som kan bidra till att stärka kommunernas förmåga att möta samhällsutvecklingen: kommunal samverkan, kommunsammanläggningar, förändrade uppgifter, samt en asymmetrisk ansvarsfördelning.

Den samlade bilden är att kommunerna idag har att hantera:

- svagare ekonomi
- svårigheter med personal- och kompetensförsörjning
- etablering och integration av nyanlända
- växande och uppskjutna investeringsbehov
- växande anspråk på service och välfärd
- kompetens att klara klimatförändring och hållbar utveckling

Kommunutredningen ger i sitt slutbetänkande en gedigen beskrivning av såväl den historiska bakgrunden som de faktorer som de senaste åren liksom idag skapar en ökande påfrestning på Sveriges 290 kommuner. Uppdraget att leverera kvalitativt bra välfärdstjänster i en ökande omfattning på grund av urbanisering och demografisk förändring är en reell utmaning för samtliga kommuner, samtidigt som skillnaderna i förutsättningar att klara uppdragen ökar mellan olika typer av kommuner. Ekonomi

och kompetensförsörjning blir alltmer problematiska frågor att hantera de kommande åren, liksom att upprätthålla såväl drifts- som utvecklingskapacitet. Det handlar också om förmågan att klara ökande investeringsbehov, lösa integrations- och utanförskapsfrågorna liksom att hantera och förebygga klimatförändringar och hållbarhet.

Med de ökande skillnaderna i förutsättningar mellan kommunerna att kunna möta och hantera alla dessa utmaningar, krävs strukturella och ekonomiska insatser för att upprätthålla likvärdighet i hela landet.

Gnesta kommun har fått betänkandet på remiss och regeringen efterfrågar synpunkter på betänkandet och de förslag som kommittén lämnar.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-08-17
2. Remissvar daterat 2020-08-25

Sändlista

~ Finansdepartementet, Dnr Fi2020/00647 fi.remissvar@regeringskansliet.se

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Upprättad: 2020-08-25
Diarienummer: KS.2020.78

Regeringskansliet
Finansdepartementet,

Dnr Fi2020/00647

Remissvar SOU 2020:8, Starkare kommuner - med kapacitet att klara välfärdsuppdraget

Inledning

Generellt är Gnesta kommun positivt inställd till många av de förslag som kommittén lägger fram och delar kommitténs beskrivning av många kommuners svårigheter att klara välfärdsuppdragen. Kommunutredningens olika förslag kommenteras var för sig nedan. Sammanfattningsvis vill Gnesta kommun särskilt trycka på följande delar som behandlas i kommunutredningen.

Gnesta stödjer tanken att inte påtvinga mindre kommuner samverkan/sammanlänkning utan att det istället skapas goda förutsättningar för att på frivillig bas underlätta för kommunerna att tillsammans finna lösningar.

Gnesta anser att det redan idag finns många lokala idéer om nya sätt att samverka men att dessa ofta hindras eller försvåras av kolliderande nationell styrning eller speciallagstiftning. Som exempel kan nämnas sekretesslagen eller regler för att utnyttja fjärrundervisning i skolan.

Betänkandet påpekar att varken samverkan eller sammanförning av kommuner påverkar kommunernas möjlighet att minska kostnaderna i de stora välfärdsområdena "vård skola omsorg" mer än marginellt. Orsaken är att de måste utföras med "rimlig" geografisk närhet till befolkningen. För en kommun som Gnesta, storstadsnära men med liten befolkning och gles landsbygd, innebär det att kostnaderna för små skolor och långa resvägar för hemtjänsten kvarstår även om kommunen samverkar med eller sammanförs med annan kommun. Därför bör staten tillskjuta mer resurser till den kommunala välfärden för att upprätthålla en nationell likvärdighet mellan tätorter och landsbygd. Det räcker inte med att se över statsbidragssystem och de kommunala utjämningsystemen.

Betänkandet lyfter fram att kommuner kan effektiviseras och öka graden av professionalisering genom förbättrad ledning och styrning liksom bättre utvecklingskapacitet och förmåga att rekrytera specialistkompetenser.

Därav bör slutsatsen dras att olika insatser för att stödja kommuner som frivilligt går samman eller prövar samverkan ska riktas till dessa områden.

Oavsett hur kommitténs förslag kommer att omsättas i ett förändringsarbete så måste kommunernas behov av långsiktiga planeringsförutsättningar beaktas.

Synpunkter på de i betänkandet framförda förslagen

Stöd och incitament för strategisk samverkan och frivillig sammanläggning av kommuner

Utredningens förslag om statsbidrag införs för kommuner som vill bedriva utvecklingsarbete inriktat mot att åstadkomma en mer strategisk samverkan eller en frivillig sammanläggning.

Kommentar: Gnesta ställer sig generellt positivt till att statsbidrag införs för att stimulera strategisk samverkan.

Utredningen föreslår att staten tar över skulder från kommuner som frivilligt genomför kommunsammanläggningar.

Kommentar: Gnesta anser att stimulans till kommunsammanläggning inte ska vara en fråga om skuldsanering för vissa kommuner. Det finns många kommuner som har varit mycket återhållsamma med att ta upp lån, men framöver har svårt att klara stora investeringar oavsett om det rör sig om VA - system eller byggnation av nya skolor, förskolor eller särskilda boenden för äldre som följd av stark tillväxt. De kommuner som trots behov idag avstår från att reinvestera i olika anläggningar och lokaler just för att de inte vill öka kommunens skuldbörda borde vara de som stimuleras. Därför kan kanske stödet utformas som ett statligt finansieringsstöd vilket stimulerar investeringar för just de kommuner som har de stora/största behoven.

Vad gäller sammanföring av kommuner så pekar betänkandet inte på så stora ekonomiska vinster. De stora och kostsamma välfärdstjänsterna förskola, skola, äldreomsorg bedrivs lokalt och är inte så beroende av kommunernas storlek. Samtidigt lyfter betänkandet fram att administration, styrning och ledning, specialistfunktioner, och ansvar för andra uppdrag än välfärdens kärna, liksom utvecklingskapacitet och robusthet troligen vinner på kommunsammanföring. Detta menar Gnesta kommun borde leda till en diskussion om andra typer av stöd och incitament som riktas till kommuner som söker samordning kring dessa aspekter.

Försöksverksamhet

Utredningen föreslår att regeringen initierar en försöksverksamhet där kommuner får ges undantag från bestämmelser i lag, förordning eller myndighetsföreskrift.

Kommentar: Gnesta stöder förslaget. De som utför vardagsarbetet inom utbildning och socialomsorg omnämner ofta svårigheter att samverka och att detta beror på annan speciallagstiftning eller föreskrifter.

Former för stöd och analys för att stärka kommunernas kapacitet

Utredningen föreslår att Statskontoret ges ett kunskapsutvecklande uppdrag avseende kommunernas förutsättningar och utvecklingsbehov.

Kommentar: Gnesta har i grunden inget emot ett kunskapsutvecklande uppdrag avseende kommunernas förutsättningar och utvecklingsbehov. Tveksamt om statskontoret är rätt instans för detta.

Utredningen föreslår att regeringen tar initiativ till att Rådet för främjande av kommunala analyser (RKA), får i uppdrag att i samverkan med statliga tillsynsmyndigheter utveckla statistik som mäter kvalitet i kommunernas verksamheter.

Kommentar: Gnesta stödjer detta förslag

Statens åtagande och statlig närvaro i hela landet

Utredningen bedömer att det är av avgörande betydelse att staten sköter sina åtaganden för att kommunerna ska ha tillräcklig kapacitet att utföra sitt uppdrag.

Kommentar: Gnesta delar kommitténs uppfattning.

Kommunernas ekonomi

Utredningen föreslår att regeringen lägger fram ett förslag om godkännande av en statsbidragsprincip till riksdagen. Principen innebär att staten primärt ska använda andra sätt än riktade statsbidrag för att styra kommunernas verksamhet.

Kommentar: Gnesta stöder förslaget.

Utredningen föreslår att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att genomföra en bred översyn av det kommunalekonomiska utjämningsystemet. Syftet är att säkerställa att utjämningsystemet i tillräcklig grad kan ge kommunerna likvärdiga ekonomiska förutsättningar oberoende av skattekraft och opåverkbara strukturellt betingade kostnader.

Kommentar: Gnesta ser det som absolut nödvändigt att se över utjämningsystemet, men att staten måste tillskjuta mer resurser om utjämningsystemet ska vara verktyg för att kompensera det växande gapet mellan olika kommunkategorier.

Det finns en strukturell skillnad i kostnad att leverera välfärd till medborgarna i glesbygd kontra tätort. Denna faktor är inte belyst tillräckligt i betänkandet då många av betänkandets diskussioner återförs till kategoriseringen av kommuner utifrån befolkningsstorlek. Att leverera välfärd i en kommun med liten befolkning men stor geografisk yta är dyrare jämfört med en tätbefolkad kommun.

Detta gäller såväl rena glesbygdskommuner som storstadsnära små kommuner med en tätort och glesbefolkad landsbygd. Om två glest befolkade kommuner slås samman kvarstår kostnadsbilden även om befolkningen på pappret ökar i den sammanförda kommunen.

Utredningen föreslår att regeringen tillser att det sker en löpande förvaltning och uppföljning av det kommunalekonomiska utjämningsystemet.

Kommentar: Gnesta stödjer detta förslag, då det troligtvis leder till mer löpande förändringar som kommunerna lättare kan hantera. Samtidigt är det viktigt att de kommunalekonomiska villkoren inte förändras för ofta så att det stör kommunernas långsiktiga planering.

Kommunernas kompetensförsörjning

Utredningen bedömer att regeringen bör ta initiativ till generella åtgärder på nationell nivå som bidrar till rekryteringen till tjänster inom kommunernas verksamhetsområden.

Kommentar: Gnesta delar kommitténs förslag. Åtgärderna bör syfta till att höja sysselsättningsgraden och arbetskraftsdeltagandet i befolkningen, särskilt bland utrikes födda, men också att kraftfulla insatser görs för att utbilda fler till yrkesområden inom kommunal välfärdssektor.

Utredningen föreslår att regeringen tar initiativ till att utreda möjligheten att minska studieskulder för personer som är bosatta och yrkesverksamma i kommuner med särskilt stora utmaningar gällande kompetensförsörjning.

Kommentar: Gnesta ställer sig tveksam till detta förslag. Förslaget bygger på tanken att det är ekonomiska incitament som är viktigast att stärka för rekrytering. Samtidigt pekar utredningen på en rad andra faktorer som t ex vikten av att kunna få arbeta som specialist i en större och mer professionell organisation, att få möjlighet att utvecklas osv. Svårigheterna för små kommuner att vara attraktiva i detta avseende är stora vare sig kommunen finns i avlägsen glesbygd eller storstadsnära såsom Gnesta.

Kommunernas digitaliseringsarbete

Utredningen bedömer att staten bör ta ett långsiktigt ansvar för att etablera en förvaltningsgemensam infrastruktur för grunddata och informationsutbyte som kommunerna kan ansluta sig till.

Kommentar: Gnesta ställer sig bakom förslaget.

Utredningen förslår att regeringen tillsätter ett rättsligt beredningsorgan inom kommittéväsendet som får i uppdrag att löpande ta fram beredningsunderlag för anpassning av gällande rätt som möjliggör accelererad digitalisering och förbättrad digital informationsförsörjning i kommunerna.

Kommentar: Gnesta stödjer förslaget.

Utredningen bedömer att Myndigheten för digital förvaltning (DIGG) bör ges i uppdrag att stödja kommunernas digitaliseringsarbete.

Kommentar: Gnesta stöder förslaget. Små kommuner har svårt att rekrytera IT- och strategisk kompetens, med följd att kommunerna ofta hamnar i händerna på kommersiella aktörer. Med detta följer stora digitaliseringskostnader som uppväger nyttan av digitaliseringen ur ett ekonomiskt perspektiv. Allmänt men mycket viktigt stöd till kommunerna är att snabba på utbyggnaden av bredband. Idag är det svårt att göra ekonomiska vinster med nya tekniska möjligheter inom t ex hemtjänst om det saknas stabil uppkoppling utanför tätorterna. Detta gäller också mindre storstadsnära kommuner med glesbefolkad landsbygd.

Övriga förslag och bedömningar

Utredningen bedömer att staten bör vidta åtgärder för att förenkla för kommunerna att ta del av statliga myndigheters planeringsunderlag som behövs i kommunernas klimatrelaterade arbeten.

Kommentar: Gnesta stödjer förslaget

Planeringsunderlagen bör tillhandahållas utan kostnad för kommunerna. Utredningens föreslår att regeringen tar initiativ till en utredning om det finns behov av ändringar i speciallagstiftning om grundläggande infrastruktur, för att underlätta samverkan mellan kommuner, särskilt avseende vatten- och avloppssystem (VA - system) och bredband.

Kommentar: Gnesta stöder förslaget.

Utredningen förslår att regeringen ger Tillväxtverket i uppdrag att i samverkan med Boverket, Trafikverket och regionerna stödja strategisk planering i kommunerna, med syfte att förbättra samarbetet i lokala och regionala planeringsprocesser.

Kommentar: Gnesta stöder förslaget.

Utredningen bedömer att regeringen bör vidta åtgärder för att underlätta finansieringen av bostadsbyggande i kommuner där fastigheters låga marknadsvärden negativt påverkar möjligheten att finansiera nybyggnation. Regeringen bör också underlätta byggandet av bostäder genom förändringar av redovisningsregelverket.

Kommentar: Gnesta stöder förslaget.

Upprättad: 2020-07-01
Diarienummer: KS.2020.199

Kommunstyrelsen

Lägesuppdatering kommunstyrelse- förvaltningen avseende uppdrag utifrån framtidsplan - aktiviteter och uppföljning

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Godkänna redovisningen av aktiviteter och uppföljning utifrån uppdrag från Framtidsplanen för kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelseförvaltningen har gjort en uppföljning av verksamhetsplanen avseende de uppdrag och aktiviteter som är beslutade i ärendet Framtidsplan kommunstyrelsen, dnr KS.2019.229. Uppföljningen är en lägesuppdatering utifrån kommunstyrelseförvaltningens uppdrag under den rådande Corona-pandemin.

Förvaltningen redogör i ärendet för aktuell status för varje uppdrag.

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Checklista för jämställdhetsanalys är inte tillämplig på ärendet.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-07-01
2. Bilaga: aktiviteter och uppföljning.

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Mål och uppdrag

Förvaltningsplan 2020

Uppföljning med anledning av Corona

Om Förvaltningens uppdrag och ansvarsområde

Styrmodellen i Gnesta kommun

Framtidsplanen är kommunens samlade styrdokument på kommunövergripande nivå. Inför varje nytt år beslutas Framtidsplan med flerårsplan för Gnesta kommun.

I nämndens Framtidsplan redovisas mål och uppdrag samt budget för de olika verksamheterna inom nämndens ansvarsområde. Uppföljning av ekonomin sker löpande vid budgetuppföljningar och uppföljning av målen sker till nämnden i delårsrapport och årsredovisning.

Med nämndens framtidsplan som utgångspunkt tar varje verksamhet fram en verksamhetsplan som beskriver kommunens inriktningsmål, nämndmål, uppdrag och aktiviteter.

Inriktningsmål: En attraktiv kommun

Uppdrag från framtidsplan: Ett attraktivt centrum med ett gott och varierat utbud

| Deluppdrag | Ansvarig verksamhet | Tidsperiod | Klart | Uppföljning |
|--------------------------|---------------------|---------------------------------------|-------|-------------|
| Utbyggnad av fritt Wi-Fi | IT | Har skjutits till hösten p.g.a Corona | | |

Uppdrag från framtidsplan: En levande landsbygd

| Deluppdrag | Ansvarig verksamhet | Tidsperiod | Klart | Uppföljning |
|---|---------------------|---------------------------------------|-------|--|
| Främja bredbandsutveckling på landsbygden | IT | Har skjutits till hösten p.g.a Corona | | Länsstyrelsen drog in medlen under våren pga Corona. |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | Utlyst igen. Det finns ett företag som planerar söka stöd för delar av Stjärnhov/Ölösa området. |
|--|--|--|--|---|

Uppdrag från framtidsplan: Ett varierat utbud av kultur- och fritidsaktiviteter för alla åldrar

| Deluppdrag | Ansvarig verksamhet | Tidsperiod | Klart | Uppföljning |
|---|---------------------|---------------------------|-------|--|
| Färdigställa det kulturpolitiska programmet | Kultur | Hösten 2020 | | Möten för att diskutera innehållet i programmet ställdes in pga Corona, återupptas i höst. |
| Uppföljning öppettider på Freja Bad & Gym | Fritid | Pågå, försenat pga Corona | | |

Inriktningsmål: En hållbar kommun

Uppdrag från framtidsplan: Ett aktivt arbete mot diskriminering

| Deluppdrag | Ansvarig verksamhet | Tidsperiod | Klart | Uppföljning |
|--|---------------------|---|-------|--|
| Gnesta bibliotek –läsfrämjande aktiviteter | Biblioteket | Pausas återupptas senare/hösten2020 beroende på Corona. | | Alla aktiviteter på biblioteket ställdes in under våren. |

Inriktningsmål: Service och bemötande

Uppdrag från framtidsplan: Värdegrundsarbete

| Deluppdrag | Ansvarig verksamhet | Tidsperiod | Klart | Uppföljning |
|--|---------------------|--------------------------------|-------|-------------------------------------|
| Planera och genomföra aktiviteter till kommunens ledare för att öka medarbetarnas bemötande gentemot varandra och invånare | HR/Kommunikation | Senareläggs, start i höst 2020 | | Ledarforum under våren ställdes in. |

Uppdrag från framtidsplan: Kommunikation

| Deluppdrag | Ansvarig verksamhet | Tidsperiod | Klart | Uppföljning |
|--|---------------------|---|-------|--|
| Följa grafiska profilen | Kommunikation | Implementering 2020 och 2021. | | Officemallar framtagna och utbildningar delvis genomförda. Delar av arbetet senarelagt med anledning av den stora kommunikationsinsatsen under våren pga Corona. |
| Öka medvetenheten och kunskap om kommunikation – utbildningar och stöd | Kommunikation | Uppskjutet till hösten 2020 med fortsättning 2021 | | Med anledning av Corona, se ovan. |

Inriktningsmål: Välmående och växande företag

Uppdrag från framtidsplan: Nära och gott samarbete mellan kommun och näringsliv

| Deluppdrag | Ansvarig verksamhet | Tidsperiod | Klart | Uppföljning |
|--|---------------------|-------------|-------|--|
| Slutföra revideringen av näringslivsprogrammet | Näringsliv | Hösten 2020 | | Mötena ställdes in under våren, återupptas i höst. |
| Mötesplatser mellan kommun och näringsliv Gala, företagsbesök och nätverksträffar | Näringsliv | Hösten 2020 | | Mötena kunde inte genomföras under våren, återupptas i höst. |

Upprättad: 2020-08-27
Diarienummer: KS.2020.201

Kommunstyrelsen

Återrapportering nämnders åtgärdsplaner

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Att godkänna rapporterna från Barn och utbildningsnämnden och Socialnämnden samt att uppdra åt nämnderna att återkomma med rapporter om genomförande av beslutade åtgärdsplaner månatligen till kommunstyrelsen,
2. Att ge Barn- och utbildningsnämnden i uppdrag att besluta om ytterligare åtgärder för att nå budgeterat resultat
3. Att ge Socialnämnden i uppdrag att besluta om ytterligare åtgärder för att nå budgeterat resultat motsvarande -4 300 tkr
4. Att uppdra till Kommunchefen att tillsammans med förvaltningarna följa arbetet med samtliga åtgärder för att nå budgeterat resultat, samt att återkommande rapportera till kommunstyrelsen om behov av ytterligare åtgärder eller insatser

Ärendebeskrivning

Vid Kommunstyrelsens sammanträde 2020-06-30 (KS.2020.201) beslutades att utifrån den ekonomiska uppföljningen per april 2020 ge nämnderna i uppdrag att

- ta fram åtgärdsplaner med konsekvensbeskrivningar för budget i balans per 2020-12-31 och presentera dessa på Kommunstyrelsens sammanträde den 7 september 2020.
- återkomma med information snarast till Kommunstyrelsen om det ekonomiska underskottet förändras ytterligare negativt

Bakgrunden till dessa Kommunstyrelsebeslut är att nämnderna aviserat underskott mot budget med -3 500 tkr för barn- och utbildningsnämnden samt - 4 300 tkr för socialnämnden för helåret 2020.

Ekonomisk uppföljning till och med juli månad pekar efter förvaltningens analys mot ett prognostiserat resultat 2020-12-31 för Barn- och utbildningsnämndens verksamhetsområden motsvarande 0 tkr. Denna prognos innehåller osäkerhetsfaktorer varför ny uppföljning, uppdaterad analys och återrapportering till Kommunstyrelsen görs för delårsbokslutet i augusti.

För Socialnämndens verksamheter kvarstår helårsprognosen -4 300 tkr efter juli månad. Även denna prognos innehåller osäkerhetsfaktorer och ny, uppdaterad analys och återrapportering till Kommunstyrelsen görs för delårsbokslutet per augusti månad.

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Beslut i ärendet får inte konsekvenser som leder till fördelar eller nackdelar för kvinnor/män och flickor/pojkar.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-08-27
2. Protokoll från Barn- och utbildningsnämndens sammanträde 2020-06-30 samt beslutsunderlag från samma nämnd (BOUN.2020.86)
3. Protokoll från Socialnämndens sammanträde 2020-08-26 samt beslutsunderlag från samma nämnd (SN.2020.53)

Sändlista

~ Kommunchefen

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Susanne Gustafsson
Ekonomichef

Sammanträdesdatum: 2020-06-30
Diarienummer: BOUN.2020.86

§ 35

Åtgärder för ekonomi i balans

Beslut

1. Barn- och utbildningsnämnden godkänner följande av barn- och utbildningsförvaltningens förslag till åtgärder för ekonomi i balans:
 - förslag 1 om vakanta tjänster på förskolan Ängen
 - förslag 2 om att språkutvecklingsarbetet kommer bedrivas på ett annat sätt
 - förslag 3 om att pedagogisk utvecklingsledare inte tillsätts
 - förslag 4 om att vaktmästartjänst tar bort från förskolorna i Björnlunda, Laxne och Stjärnhov
 - förslag 5 om att inte tillsätta vissa vakanta tjänster i grundskolan samt att öka samordningen av personalanvändning i grundskolan
 - förslag 6 om att ta bort undervisning i modersmål där det saknas tillräckligt elevunderlag
 - förslag 8 om att genomföra varsel där det uppstår arbetsbrist samt att inte förlänga visstidsanställningar
 - förslag 14 om att inte tillsätta ett vikariat i samma omfattning som den ordinarie tjänsten inom Kulturskolan
 - förslag 16 om att förvaltningen utreder en minskning av antalet personaltimmar och genomför billigare rekryteringar samt minskning av studiestöd och elevcoachning inom gymnasiet
 - förslag 18 om anpassningar av kockar/ekonomibiträden i de mindre förskolornas kök
2. Förvaltningen uppdras att utreda fritidslösningen i Laxne utifrån att den inte bedöms vara i enlighet med likställighetsprincipen enligt kommunallagen.

Sammanfattning av ärendet

Barn- och utbildningsförvaltningen prognostiserade i den ekonomiska uppföljningen efter april ett underskott om -3 500 tkr till årets slut. I den senaste ekonomiska uppföljningen, efter maj, prognostiserar däremot ett underskott om -1 293 tkr. I ärendet ger barn- och utbildningsförvaltningen förslag till åtgärder för att nå en budget i balans. Ny prognos, givet att förslag till beslut, redovisas i tabellen nedan.

Ekonomisk handlingsplan för budget i balans

| Verksamhets- område | Budget helår 2020 | Avvikelse utfall - budget jan-april | Prognos helår 2020 | Avvikelse prognos - budget 2020 | Handlings- plan 2020 | Avvikelse prognos - budget inkl. handlings- plan 2020 |
|------------------------|-------------------------|--|--------------------------|--|-------------------------|---|
| Administration | -14 750 | 116 | -13 381 | 1 369 | 0 | 1 369 |
| Förskola | -64 064 | 1 021 | -64 280 | -216 | 636 | 420 |
| Grundskola | -134 865 | -2 132 | -138 270 | -3 405 | 308 | -3 097 |
| Grundsärskola | -12 761 | 488 | -12 566 | 195 | 0 | 195 |
| Elevhälsa | -5 927 | 281 | -5 894 | 33 | 0 | 33 |
| Kulturskola | -4 148 | 29 | -4 125 | 23 | 30 | 53 |
| Gymnasieskola | -52 672 | 475 | -52 875 | -203 | 110 | -93 |
| Kostenheten | -16 698 | 493 | -15 804 | 894 | 234 | 1 128 |
| Fritidsgård | -3 084 | -7 | -3 067 | 17 | 0 | 17 |
| Totalt | -308 969 | 764 | -310 262 | -1 293 | 1 318 | 25 |

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-06-25
2. Bilaga konsekvensbeskrivningar

Tjänsteförslag

1. Barn- och utbildningsnämnden godkänner följande av barn- och utbildningsförvaltningens förslag till åtgärder för ekonomi i balans:
 - förslag 1 om vakanta tjänster på förskolan Ängen
 - förslag 2 om att språkutvecklingsarbetet kommer bedrivas på ett annat sätt
 - förslag 3 om att pedagogisk utvecklingsledare inte tillsätts
 - förslag 4 om att vaktmästartjänst tar bort från förskolorna i Björnlunda, Laxne och Stjärnhov
 - förslag 5 om att inte tillsätta vissa vakanta tjänster i grundskolan samt att öka samordningen av personalanvändning i grundskolan
 - förslag 6 om att ta bort undervisning i modersmål där det saknas tillräckligt elevunderlag
 - förslag 8 om att genomföra varsel där det uppstår arbetsbrist samt att inte förlänga visstidsanställningar

- förslag 14 om att inte tillsätta ett vikariat i samma omfattning som den ordinarie tjänsten inom Kulturskolan
- förslag 16 om att förvaltningen utreder en minskning av antalet personaltimmar och genomför billigare rekryteringar samt minskning av studiestöd och elevcoachning inom gymnasiet
- förslag 18 om anpassningar av kockar/ekonomibiträden i de mindre förskolornas kök

Förslag till beslut på sammanträdet

Ordföranden lämnar tilläggsförslag med lydelsen "Förvaltningen uppdras att utreda fritidslösningen i Laxne utifrån att den inte bedöms vara i enlighet med likställighetsprincipen enligt kommunallagen".

Beslutsgång

Ordföranden frågar om nämnden kan besluta enligt framskrivet förslag eller enligt framskrivet förslag med ordförandens tilläggsförslag och finner att nämnden beslutar enligt det senare.

Sändlista

- ~ Barn- och utbildningsförvaltningen
- ~ Kommunstyrelsen

Upprättad: 2020-06-25
Diarienummer: BOUN.2020.86

Barn- och utbildningsnämnden

Åtgärder för ekonomi i balans

Förslag till beslut i barn- och utbildningsnämnden

1. Barn- och utbildningsnämnden godkänner följande av barn- och utbildningsförvaltningens förslag till åtgärder för ekonomi i balans:
 - förslag 1 om vakanta tjänster på förskolan Ängen
 - förslag 2 om att språkutvecklingsarbetet kommer bedrivas på ett annat sätt
 - förslag 3 om att pedagogisk utvecklingsledare inte tillsätts
 - förslag 4 om att vaktmästartjänst tar bort från förskolorna i Björnlunda, Laxne och Stjärnhov
 - förslag 5 om att inte tillsätta vissa vakanta tjänster i grundskolan samt att öka samordningen av personalanvändning i grundskolan
 - förslag 6 om att ta bort undervisning i modersmål där det saknas tillräckligt elevunderlag
 - förslag 8 om att genomföra varsel där det uppstår arbetsbrist samt att inte förlänga visstidsanställningar
 - förslag 14 om att inte tillsätta ett vikariat i samma omfattning som den ordinarie tjänsten inom Kulturskolan
 - förslag 16 om att förvaltningen utreder en minskning av antalet personaltimmar och genomför billigare rekryteringar samt minskning av studiestöd och elevcoachning inom gymnasiet
 - förslag 18 om anpassningar av kockar/ekonomibiträden i de mindre förskolornas kök

Sammanfattning

Barn- och utbildningsförvaltningen prognostiserade i den ekonomiska uppföljningen efter april ett underskott om -3 500 tkr till årets slut. I den senaste ekonomiska uppföljningen, efter maj, prognostiserar däremot ett underskott om -1 293 tkr. I ärendet ger barn- och utbildningsförvaltningen förslag till åtgärder för att nå en budget i balans. Ny prognos, givet att förslag till beslut, redovisas i tabellen nedan.

Ekonomisk handlingsplan för budget i balans

| Verksamhetsområde | Budget helår 2020 | Avvikelse utfall - budget jan-april | Prognos helår 2020 | Avvikelse prognos - budget 2020 | Handlingsplan 2020 | Avvikelse prognos - budget inkl. handlingsplan 2020 |
|-------------------|-------------------|-------------------------------------|--------------------|---------------------------------|--------------------|---|
| Administration | -14 750 | 116 | -13 381 | 1 369 | 0 | 1 369 |
| Förskola | -64 064 | 1 021 | -64 280 | -216 | 636 | 420 |
| Grundskola | -134 865 | -2 132 | -138 270 | -3 405 | 308 | -3 097 |
| Grundsärskola | -12 761 | 488 | -12 566 | 195 | 0 | 195 |
| Elevhälsa | -5 927 | 281 | -5 894 | 33 | 0 | 33 |
| Kulturskola | -4 148 | 29 | -4 125 | 23 | 30 | 53 |
| Gymnasieskola | -52 672 | 475 | -52 875 | -203 | 110 | -93 |
| Kostenheten | -16 698 | 493 | -15 804 | 894 | 234 | 1 128 |
| Fritidsgård | -3 084 | -7 | -3 067 | 17 | 0 | 17 |
| Totalt | -308 969 | 764 | -310 262 | -1 293 | 1 318 | 25 |

Ärendebeskrivning

Barn- och utbildningsförvaltningen prognostiserade i den ekonomiska uppföljningen efter april ett underskott om -3 500 tkr till årets slut. I den senaste ekonomiska uppföljningen, efter maj, prognostiseras däremot ett underskott om -1 293 tkr. I ärendet ger barn- och utbildningsförvaltningen förslag till åtgärder för att nå en budget i balans. Under förvaltningens synpunkter nedan redovisas åtgärder per aktuellt verksamhetsområde. Som beslutspunkt till ärendet har enbart de punkter som barn- och utbildningsnämndens presidium bedömt som nödvändiga tagits med.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen har utrett möjliga åtgärder för att nå ekonomi i balans och listar samtliga förslag till åtgärder nedan.

Förskola och pedagogisk verksamhet

1. Vakanta tjänster på förskolan Ängen ersätts inte under perioden maj- juli, vilket ger en besparing i minskade lönekostnader. Detta väntas ge en besparing på 124 tkr under 2020.
2. Arbetet med språkutveckling kommer bedrivas på ett annat sätt framöver. Detta väntas ge en besparing på 112 tkr under 2020.
3. Den i dagsläget vakanta tjänsten som pedagogisk utvecklingsledare tillsätts inte under 2020. Detta väntas ge en besparing på 200 tkr under 2020.

4. Vaktmästartjänst tas bort från förskolorna i Björnlunda, Laxne och Stjärnhov. Detta väntas ge en besparing på 200 tkr under 2020.

Grundskola

5. Kostnader minskas genom att vakanta tjänster inte tillsätts i de fall där rektorerna bedömt att det är möjligt utan att sänka kvaliteten i verksamheten. Genom samarbete mellan skolorna, kommer samordningsvinster i personalanvändningen att uppnås. Detta väntas ge en besparing på 196 tkr under 2020.

6. En minskning görs inom modersmål genom att undervisning tas bort i språk där det inte längre finns tillräckligt elevunderlag. Detta väntas ge en besparing på 112 tkr under 2020.

7. Fritidsverksamheten i Laxne, inklusive skjutsen till och från fritidshemmet på Welandersborgs skola, tas bort från och med höstterminen 2020. Detta väntas ge en besparing på 225 tkr under 2020.

8. Där det uppstår arbetsbrist genomförs varsel. Visstidsanställningar förlängs inte.

9. Rektorerna slutar att köpa fritidshemsplatser på Regnbågen i de fall där de istället kan anordna fritids på respektive skola. Detta väntas ge en besparing på 196 tkr under 2020.

10. Förvaltningen föreslår att de elever som ska börja i årskurs 6 på Kvarnbackaskolan höstterminen 2020 erbjuds att ingå i årskurs 6 på Welandersborgs skola istället. Detta innebär att en lärartjänst på Kvarnbackaskolan inte behöver tillsättas, vilket väntas ge en besparing på 312 tkr under 2020.

Grundsärskola

11. Förvaltningen har genomfört en översyn av grundsärskolans organisation. I översynen har förvaltningen identifierat ett behov att slå ihop kommunens två grundsärskolor. Detta för att skapa en sammanhållen grundsärskola, utan svåra övergångar för känsliga elever som till sjuan behöver byta skola och miljö. Detta kommer genomföras på längre sikt men innebär förändringar redan till hösten. Till hösten kommer två vakanta tjänster inom grundsärskolan inte att ersättas. Detta väntas ge en besparing på 140 tkr under 2020.

Elevhälsa

12. En översyn av elevhälsans organisation pågår. Redan nu har ett antal möjligheter till effektiviseringar av verksamheten identifierats. En budgeterad tjänst har varit vakant under delar av våren, och den nya tjänsten har minskats i omfattning. Detta medför en besparing för elevhälsan. Totalt väntas översynen ge en besparing på 560 tkr under 2020.

Kulturskola och Komtek

13. Förvaltningen har utrett möjligheten att lägga ned LEK-kurserna som kulturskolan genomför i årskurs 1 i grundskolorna. Detta innebär att fyra olika tjänster behöver minskas med vardera 5 % i omfattning. Detta ger en besparing på cirka 30 000 kronor under 2020. Beslut om nedläggning bör tas först från och med 2021.

14. Ett vikariat tillsatt inte i samma omfattning som den ordinarie tjänsten. Detta väntas ge en besparing på 30 tkr under 2020.

15. Förvaltningen har utrett möjligheten att lägga ned kommunens Komtek-verksamhet. Vid beslut om nedläggning från och med 1 oktober 2020 kommer cirka 70 tkr kunna sparas under innevarande år.

Gymnasieskola

16. Förvaltningen ser över möjligheten att minska antalet personaltimmar och genomföra billigare rekryteringar. Förvaltningen avser att utreda hur studiestödet och elevcoachningen kan minskas. Detta väntas ge en beräknad besparing på 110 tkr under 2020.

17. Förvaltningen har även utrett möjligheten att minska personalkostnaderna genom att ta bort matematiklärare och enbart erbjuda digitalt matematikstöd. Detta väntas ge en beräknad besparing på 115 tkr under 2020.

Kostenheten

18. En översyn har gjorts gällande kockar/ekonomibiträden i de mindre förskolornas kök och anpassningar har genomförts utifrån detta. Detta väntas ge en beräknad besparing på 234 tkr under 2020.

19. Kostenheten kommer att minska kostnaderna för livsmedel med 30 öre per måltid. Detta väntas ge en besparing på 46 tkr under 2020.

20. Förvaltningen föreslår en permanent stängning av Träffpunktens matservering på helger, då denna verksamhet innebär en oproportionerligt stor kostnad för kostenheten. Under 2020 beräknas detta ge en besparing om cirka 152 000 kronor.

21. Ett alternativ till förslag 20 är att kostenhetens personal slutar bemanna Träffpunkten på helgerna och inte heller lagar mat på helgerna.

22. Förvaltningen har även utrett den matlådeförsäljning som pågått sedan Träffpunkten behövde stänga i mars, med syfte att minska risken för smittspridning. Förvaltningen föreslår därför att matlådeförsäljningen upphör.

23. I ett beslut från 2007 har kommunfullmäktige bestämt att personal som äter pedagogisk lunch ska betala 25 kronor för maten. Verkställighet av detta beslut innebär att kostenhetens intäkter kommer att öka, då personal som ätit pedagogisk lunch har

ätit gratis under läsåret 2019/2020, enligt beslut i barn- och utbildningsnämnden. Kostenhetens intäkter beräknas i och med detta öka med cirka 170 tkr under 2020.

Fritidsgården

24. Förvaltningen har sett över möjligheten att begränsa fritidsgårdens öppettider. En begränsning av öppettiderna kan innebära en besparing på mellan 80 tkr och 180 tkr per år beroende på omfattning. Då sommarens verksamhet redan är planerad och vikarier schemalagda, blir besparingen under 2020 endast mellan 20 tkr och 60 tkr beroende på omfattning. Beslut om fritidsgårdens öppettider behöver fattas av kommunfullmäktige, vilket innebär att en eventuell begränsning inte hinner få någon större effekt under 2020.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-06-25
2. Bilaga: konsekvensbeskrivningar

Monica Tägtström Bergman
Tf. förvaltningschef

Jenny Neimann
Förvaltningsekonom

Sändlista

~ Barn- och utbildningsförvaltningen

Sammanträdesdatum: 2020-08-26
Diarienummer: SN.2020.53

§ 37

Handlingsplan för en budget i balans

Beslut

1. Redovisningen av konsekvenserna i åtgärdsplanen godkänns efter ändring av åtgärdsplanen genom att stryka punkten "Ta bort hab-ersättning inom LSS" under rubriken Administration- och bistånd..

Sammanfattning av ärendet

Enligt kommunallagen ska en kommun ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Balanskravet i kommunallagen förutsätter att om kommunal bokföring och redovisning för ett visst räkenskapsår är negativt, ska detta regleras.

Socialnämnden visade på ett negativt resultat 2019 motsvarande 6 316 tkr. Bedömningen är att ekonomiska förutsättningar även för åren 2020 och 2021 kommer att vara utmanande för verksamheterna. Socialchef och verksamhetschefer har upprättat ett förslag till åtgärdsplan i syfte att nå god ekonomisk hushållning och en budget i balans, som väntas nå full effekt först 2021.

Total avvikelse gentemot periodbudget per juli månad visar – 5 898 tkr och den totala prognosen i april för året visar ett underskott om 4 340 tkr.

Utfall som bokförts med aktiviteten "Covid 19" är per denna uppföljning 1 400 tkr, men kommer troligen fortsätta att öka.

I budgettilldelningen för 2020 finns poster som är ofinansierade så som:

- Övertid som t.o.m. juli som uppgår till 2 000 tkr för hela förvaltningen.
- Ofinansierade kostnader för förbrukningsmaterial inom HSL som t.o.m. juli månad uppgår till 700 tkr.
- Uppstart av och drift av ny verksamhet på Åkervägen, volymökningen är inte finansierad.
- Kostnader för överförda turbundna resor/färdtjänst från BoU är inte finansierad till en kostnad ca 1 000 tkr.
- Personalomkostnader 2 500 tkr

| Socialförvaltningen (tkr) | Budget 2020 | Avvikelse per april | Prognos per april | Avvikelse per maj | Prognos per maj | Avvikelse per juli |
|---------------------------------|----------------|---------------------|-------------------|-------------------|-----------------|--------------------|
| Förvaltningsledning SF | 3 741 | 163 | +0 | -552 | +0 | -3 083 |
| Stöd och vägledning | 39 279 | -291 | -1 744 | -1 764 | -1 744 | -4 731 |
| Äldre, funktion, hälso-sjukvård | 165 522 | -1 396 | -1 396 | -945 | -1 396 | -493 |
| Administration och bistånd | 21 288 | 1 407 | -1 200 | 1 694 | -1 200 | 2 410 |
| TOTALT | 229 830 | -117 | -4 340 | -1 567 | -4 340 | -5 898 |

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-08-12

Tjänsteförslag

1. Redovisningen av konsekvenserna i åtgärdsplanen godkänns.

Förslag till beslut på sammanträdet

Ordföranden föreslår att punkten "Ta bort hab-ersättning inom LSS" under rubriken Administration- och bistånd stryks från åtgärdsplanen.

Kim Silow Kallenberg (Fi) bifaller ordförandens ändringsförslag.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om nämnden beslutar enligt framskrivet förslag eller framskrivet förslag med ordförandens ändringsförslag och finner att nämnden beslutar enligt framskrivet förslag med ordförandens ändringsförslag.

Sändlista

~ Kommunstyrelsen

Upprättad: 2020-08-12
Diarienummer: SN.2020.53

Socialnämnden

Åtgärdsplan för budget i balans

1. Redovisningen av konsekvenserna i åtgärdsplanen godkänns.

Sammanfattning

Enligt kommunallagen ska en kommun ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Balanskravet i kommunallagen förutsätter att om kommunal bokföring och redovisning för ett visst räkenskapsår är negativt, ska detta regleras.

Socialnämnden visade på ett negativt resultat 2019 motsvarande 6 316 tkr. Bedömningen är att ekonomiska förutsättningar även för åren 2020 och 2021 kommer att vara utmanande för verksamheterna. Socialchef och verksamhetschefer har upprättat ett förslag till åtgärdsplan i syfte att nå god ekonomisk hushållning och en budget i balans, som väntas nå full effekt först 2021.

Total avvikelse gentemot periodbudget per juli månad visar – 5 898 tkr och den totala prognosen i april för året visar ett underskott om 4 340 tkr.

Utfall som bokförts med aktiviteten ”Covid 19” är per denna uppföljning 1 400 tkr, men kommer troligen fortsätta att öka.

I budgettilldelningen för 2020 finns poster som är ofinansierade så som:

- Övertid som t.o.m. juli som uppgår till 2 000 tkr för hela förvaltningen.
- Ofinansierade kostnader för förbrukningsmaterial inom HSL som t.o.m. juli månad uppgår till 700 tkr.
- Uppstart av och drift av ny verksamhet på Åkervägen, volymökningen är inte finansierad.
- Kostnader för överförda turbundna resor/färdtjänst från BoU är inte finansierad till en kostnad ca 1 000 tkr.
- Personalomkostnader 2 500 tkr

| Socialförvaltningen (tkr) | Budget 2020 | Avvikelse per april | Prognos per april | Avvikelse per maj | Prognos per maj | Avvikelse per juli | |
|---|--------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|---------------------------|--|
| Förvaltningsledning SF | 3 741 | 163 | +0 | -552 | +0 | -3 083 | |
| Stöd och vägledning | 39 279 | -291 | -1 744 | -1 764 | -1 744 | -4 731 | |
| Äldre, funktion, hälso- sjukvård | 165 522 | -1 396 | -1 396 | -945 | - 1 396 | -493 | |
| Administration och bistånd | 21 288 | 1 407 | -1 200 | 1 694 | -1 200 | 2 410 | |
| TOTALT | 229 830 | -117 | -4 340 | -1 567 | -4 340 | -5 898 | |

Åtgärdsplan per verksamhetsområde redovisas

Åtgärder redovisas enligt nedan inom samtliga verksamhetsområden, även vissa investeringar finns med. Kostnader för Covid 19 är svårt att göra en prognos på. Likväl har vi svårt att ha en fullständig bild av ev. återsökningar för kostnader kopplat till Covid 19.

Förvaltningsledning

- Se över förvaltningens organisation och administrativa tjänster och samordningsmöjligheter och effektivisera i organisationen.

Flera verksamheter bör genomgå en processkartläggning för att mäta effektivitet, andel administrativ tid och nyttjandegrad och nya rutiner bör tas fram. Förändringar i organisationen kan i viss mån medföra personalomsättningar. Förväntad effekt 2020-2021 1000 tkr

- Se över och dra in vissa av digitaliseringsinvesteringarna för 2020 och 2021

Investeringen av "robot" på ekonomiskt bistånd skjuts på tiden. Robotisering av ansökningar om ek bistånd var tänkt att ge en effektivisering i handläggningen inom ekonomiskt bistånd. Effekt 500 tkr.

- Se över lokalförsörjningsplanen samt göra en inventering av nuvarande och framtida behov.

En genomgång och analys av nuvarande läge och framtida lokalbehov kan på sikt hålla kostnaderna nere. Långa kontraktstider och uppsägningstider gör att effekter inte är att vänta för än om 2-3 år.

- Se över kostsamma utbildningar

I år är utbildningskostnader budgeterat till ca 1 000 tkr. Genom att ha planeringsdagar på hemmaplan och nyttja de utbildningar som finns att tillgå gratis blir besparingen ca 700 tkr. Risken finns att medarbetare på sikt kommer att sakna kompetens inom vissa områden.

Stöd och vägledning

- Satsa på hemmaplanslösningar.

Med möjlighet att på hemmaplan ta emot fler brukare inom befintliga verksamheter så skapas utrymme att jobba mer förebyggande och på sikt minska behovet av att göra dyra placeringar. En snittkostnad för en HVB-placering är 6350 kr/dygn.

- Se över arbetsmarknadsinsatserna.

Verkställighet för vissa kostsamma arbetsmarknadsåtgärder begränsas och mindre kostnadsdrivande åtgärder nyttjas. En risk är ett ökat uttag av ekonomiskt bistånd.

- Se över intäkterna.

Avgiftshanteringsrutiner inom stöd och vägledning måste tas fram och implementeras.

- Se över ersättningar vid externa placeringar.

Ersättningsrutiner för familje- och jourhem tas fram för extrakostnader avseende tex klädbidrag och resor.

- Bygga upp en egen "bank" av familjehem.

Stöd och vägledning får i uppdrag att leta familjer för att bygga upp en egen bank av familjehem så kostnader för konsulentstödda familjehem kan reduceras. Risk finns att arbetsbelastningen kan öka för socialsekreteraren gällande handledning och stöd till familjehemmen. En familjehemsplacering med konsultstöd har ett genomsnittspris på 40 tkr/månad, medan ett familjehem kontrakterat av kommunen kostar i snitt 15 tkr/månad.

- Vakanshållning och samordning av tjänster.

Verksamheten bör genomgå en processkartläggning för att mäta effektivitet, andel administrativ tid och nyttjandegrad och nya rutiner bör tas fram.

Äldreomsorg och omsorg om personer med funktionsnedsättning, hälso- och sjukvård

- Se över schemaläggningen och bemanning i samtliga verksamheter.

Verksamheten effektiviseras genom att kringtid minskas till förmån för insatstid. Om personaltätheten blir lägre kan det medföra en ökad arbetsmiljörisk för personal och sämre tillgänglighet för våra brukare. Förändringar i organisationen kan i viss mån medföra personalomsättningar. Verkställighetstid och ställtid hos brukarna i hemtjänsten mäts varje månad i Phoniro. Målet är att få en bättre balans mellan beviljade, planerade och utförda timmar i hemtjänsten kopplat till antalet personalresurser. Varje hemtjänsttimme beräknas i snitt kosta 440 kronor.

- Digitalisering av dokumentationen ger på sikt ett effektivare arbete.

Digitalisering genomförs i hemtjänsten med möjlighet till dokumentation i telefonen. Detta medför till en början en kostnad som på sikt blir en besparing av administrativ tid för personalen och kringtid minskas till förmån för insatstid för brukarna. Digitaliseringar som redan införts behöver ses över att de fått förväntad effekt.

- Leasingavtal på bilarna ses över.

Leasingavtalen ses över och de nya avtalen beräknas bli billigare än de tidigare avtalen med ca 200 tkr.

Administration- och bistånd

- Se över riktlinjer för bistånd SoL och LSS insatser som balanseras mer mot en rättspraxisnivå.

Riktlinjerna anpassas och balanseras och uppföljningarna blir tätare för att säkra upp om beviljad insats har förväntad effekt. Brukare kommer att få nya beslut som kan innebära att biståndet minskas. Brukarna får en tätare uppföljning och därmed ökar möjligheten till att rätt insatser beviljas och att insatsnivåerna mer följer rättspraxis. Många beslut fattas på årsbasis varför alla beslut inte får en ny bedömning 2020 utan full effekt är att vänta 2022.

- Se över externa avtal och köp av plats.

Det finns ett 10-tal externa placeringar där uppföljning avseende verkställigheten bör ses över, men också förhandlingar av priser av redan pågående avtal. Risk finns att brukare behöver flytta från sitt nuvarande boende. En extern placering kostar idag i snitt runt 6000 kronor/dygn.

- Ta bort hab- ersättningen inom LSS

Habiliteringsersättning är en ersättning som är frivillig för kommunen att ha. Ungefär 10 kommuner i Sverige betalar ingen habiliteringsersättning. Kostnaden för habiliteringsersättning avseende 2020 beräknas bli ca 450.000 kronor. För varje enskild är ersättningen ca 1000 kronor/månad. Risk finns att enskilda brukare drabbas hårt ekonomiskt.

Veronica Östlin
Tf. förvaltningschef

Jonas Krook
Ekonom

Upprättad: 2020-07-30
Diarienummer: KS.2020.200

Kommunstyrelsen

Utredning kring kapacitetshöjande åtgärder för tågtrafiken med fokus på Gnesta bangård

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsen ger uppdrag till samhällsbyggnadsförvaltningen att starta upp utredning kring kapacitet för tåg med fokus på Gnesta bangård.

Sammanfattning

Kommunstyrelsens presidium har givit förvaltningen i uppdrag att ta fram ett ärende kring utredning av kapacitetshöjande åtgärder för järnvägen i Gnesta.

Tågtrafiken är oerhört viktig för Gnesta kommun då en stor och ökande del av befolkningen pendlar till skola och arbete. Det blir allt fler tåg på Västra stambanan och med rådande tåglägestilldelningskriterier prioriteras snabbtåg och godståg högre än regional- och pendeltåg. De trafiklösningar som nu råder i Gnesta är inte effektiva ur ett kapacitetsperspektiv.

Utredningen ska utreda kapacitetshöjande åtgärder för järnvägen i Gnesta med syfte att säkra upp en god robusthet i tågtrafiken och resenärernas möjligheter till goda kringliggande funktioner såsom gång- och cykelvägar samt parkeringsmöjligheter. Underlaget kommer sedan användas i den fysiska planeringen av Gnesta tätort samt som inspel till bland annat Trafikverket och kommande åtgärdsvalsstudier.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens presidium har givit förvaltningen i uppdrag att ta fram ett ärende kring utredning av kapacitetshöjande åtgärder för järnvägen i Gnesta. Syftet med utredningen är att genom ett proaktivt agerande säkerställa ett attraktivt stationsområde även på lång sikt.

Gnesta kommun är en kommun där stor del av den arbetsföra befolkningen pendlar till andra kommuner för arbete och studier. Kommunen är en del av Stockholms arbetsmarknadsregion och majoriteten av arbetspendlarna reser till Södertälje och Stockholm. Gnesta kommun har haft regionalstågtrafik sedan 2007 då den nya regionalstågstationen stod klar. Pendeltågstrafik i nuvarande form har funnits sedan 1995.

Tittar man på hela Sörmland så är Gnesta den kommun som har högst pendlingsberoende, men också högst marknadsandel för kollektivtrafiken (andelen arbetspendlare som väljer att åka kollektivt kontra andra färdmedel, i huvudsak bil).

Det är många tåg som passerar Gnesta på Västra stambanan, bland annat godståg som ska till Göteborgs hamn och snabbtåg som trafikerar mellan Stockholm och Göteborg.

Allt fler aktörer vill köra tåg på Västra stambanan samtidigt som befintliga aktörer vill utöka sin trafik. Detta gör att det blir trångt på spåren och ibland uppstår trängsel och konflikt mellan olika tåg som ansökt om samma tågläge/avgångstid. Med rådande tåglägestilldelningskriterier prioriteras snabbtåg och godståg högre än pendel- och regionaltåg. Detta påverkar i sin tur vilken tidtabell pendel- och regionaltåg får till och från Gnesta då tågen ibland behöver flyttas till fördel för ett annat tåg.

De trafiklösningar som nu råder i Gnesta är inte effektiva ur ett kapacitetsperspektiv. Det krävs idag flera tåglägen för att pendeltågen ska kunna köras från Gnesta mot Södertälje och regionaltågen stannar direkt på Västra stambanan i riktning västerut mot Flen vilket i sin tur kräver extra kapacitet.

Västra stambanan är riksintresse för kommunikation och det är staten i form av Trafikverket som beslutar om åtgärder. För att konkreta åtgärder ska ske på järnvägsnätet behöver dessa tas med i nationell plan för transportinfrastruktur. Den nationella planen revideras en gång per mandatperiod.

Förvaltningens synpunkter

Tågtrafiken är ryggraden i kommunens kollektivtrafiksystem och det är oerhört viktigt att tågen får attraktiva avgångs- och ankomsttider till Gnesta som gynnar ett hållbart resande. I takt med att trycket på Västra stambanan ökar så ökar också risken att både pendeltåg och regionaltåg får mindre attraktiva avgångstider.

För att bibehålla och skapa bättre förutsättningar för tågtrafiken i kommunen finns det olika vägar att gå. Dels skulle en översyn av tåglägestilldelningskriterierna där pendling med regionaltåg och pendeltåg prioriteras högre kunna skapa bättre förutsättningar för en robust tidtabell, dels skulle infrastruktursatsningar som höjer spårkapaciteten kunna bidra. De trafiklösningar som nu råder i Gnesta är inte effektiva ur ett kapacitetsperspektiv. Dels krävs flera tåglägen för att pendeltågen ska kunna köras från Gnesta mot Södertälje och dels stannar regionaltågen direkt på Västra stambanan i riktning västerut mot Flen, vilket kräver extra kapacitet.

Den kraftiga resandeutvecklingen som sker kommer också påverka tågtrafiken. På sikt behöver tågen ha kapacitet för fler resenärer och längre tåg kommer behöva köras för att möta efterfrågan. För att längre tåg ska kunna köras är det viktigt att plattformarna är tillräckligt långa för detta till exempel.

Då det i nuläget inte finns något uppdrag i nationell plan föreslår förvaltningen att en egen utredning kring järnvägen och Gnesta bangård görs för att proaktivt säkerställa ett

attraktivt stationsområde även på lång sikt. Underlaget kommer underlätta för kommande fysisk planering av centrala Gnesta men också kunna användas som inspel till revideringen av nationell plan och kommande åtgärdsvalsstudier. Kommunen kommer samverka med regionala och nationella aktörer i framtagandet av underlaget. Utredningen bör föreslå kapacitetshöjande åtgärder för Gnesta bangård, se över plattformslängder och intilliggande funktioner så som gång- och cykelvägar samt parkeringsmöjligheter.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunen behöver direktupphandla konsultkompetens för uppdraget. En uppskattad kostnad för att starta upp arbetet är 200 tkr. För 2020 belastas kostnadsstället för Mark och fastigheter, översiktsplan, med 100 tkr. För 2021 belastas kostnadsstället Mark och fastigheter, kommunaltekniska utredningar med 100 tkr. Efter utförd utredning behöver kommunstyrelsen ta ställning till hur kommunen ska driva frågan vidare.

Juridiska konsekvenser

Förslaget till beslut har inte några juridiska konsekvenser.

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Då dokumentet är av övergripande karaktär anses inte en jämställdhetsanalys tillämpligt på ärendet.

Överensstämmelse med kommunens styrdokument

Beslutet ligger i linje med intentionerna i kommunens översiktsplan.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-07-30

Sändlista

~ Samhällsbyggnadschef

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Patrik Nissen
Samhällsbyggnadschef

Alina Ruda
Samhällsplanerare

Upprättad: 2020-08-31
Diarienummer: MOB.2020.152

Kommunstyrelsen

Ianspråktagande av investeringsmedel gällande beläggningsprogrammet

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Investeringsmedel 2 000 tkr av anvisade 3 000 tkr i framtidsplanen 2020-2022 gällande investering beläggningsprogram 2020 får ianspråkta.

Ärendebeskrivning

I Framtidsplanen 2020-2022 finns investeringar beslutade för samhällsbyggnadsnämnden 2020. Enligt kommunens riktlinjer för investeringar ska dessa skrivas fram till respektive nämnd och sedan vidare till kommunstyrelsen om de överstiger 500 tkr.

Förvaltningens synpunkter

Kommunstyrelseförvaltningen ställer sig bakom ianspråktagande av investeringsmedel som avser beläggningsprogrammet

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse SBN
2. Utdrag ur samhällsbyggnadsnämndens protokoll 2020-08-26, § 48
3. Tjänsteskrivelse KS

Sändlista

- ~ Gatuchof
- ~ Ekonomienheten

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Patrik Nissen
Förvaltningschef

Patrik Andersson
Gatuchof

Sammanträdesdatum: 2020-08-26
Diarienummer: MOB.2020.152

§ 48

Ianspråktagande av investeringsmedel gällande beläggningsprogrammet

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Investeringsmedel 2 000 tkr av anvisade 3 000 tkr i framtidsplanen 2020-2022 gällande investering beläggningsprogram 2020 får ianspråkta.

Sammanfattning av ärendet

I framtidsplanen 2020-2022 finns investeringar anvisade för samhällsbyggnadsnämnden 2020. Enligt kommunens riktlinjer för investeringar ska dessa skrivas fram till respektive nämnd och sedan vidare till kommunstyrelsen när de överstiger 500 tkr.

Anvisade investeringsmedel för beläggningsprogram i framtidsplan 2020-2022 uppgår till 3 000 tkr för 2020. I detta ärende föreslår förvaltningen att 2 000 tkr av dessa medel får ianspråkta.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse

Tjänsteförslag

1. Investeringsmedel 2 000 tkr av anvisade 3 000 tkr i framtidsplanen 2020-2022 gällande investering beläggningsprogram 2020 får ianspråkta.

Förslag till beslut på sammanträdet

Ordföranden föreslår att samhällsbyggnadsnämnden bifaller tjänsteförslaget.

Beslutsgång

Samhällsbyggnadsnämnden bifaller ordförandens förslag.

Sändlista

- ~ Kommunstyrelsen
- ~ Gatuchef
- ~ Ekonomienheten

Upprättad:
Diarienummer: MOB.2020.152

Samhällsbyggnadsnämnden

Ianspråktagande av investeringsmedel gällande beläggningsprogrammet

Förslag till beslut i samhällsbyggnadsnämnden

1. Investeringsmedel 2 000 tkr av anvisade 3 000 tkr i framtidsplanen 2020-2022 gällande investering beläggningsprogram 2020 får ianspråkta.

Sammanfattning

I framtidsplanen 2020-2022 finns investeringar anvisade för samhällsbyggnadsnämnden 2020. Enligt kommunens riktlinjer för investeringar ska dessa skrivas fram till respektive nämnd och sedan vidare till kommunstyrelsen när de överstiger 500 tkr.

Anvisade investeringsmedel för beläggningsprogram i framtidsplan 2020-2022 uppgår till 3 000 tkr för 2020. I detta ärende föreslår förvaltningen att 2 000 tkr av dessa medel får ianspråkta.

Ärendebeskrivning

I framtidsplanen 2020-2022 finns investeringar beslutade för samhällsbyggnadsnämnden 2020. Enligt kommunens riktlinjer för investeringar ska dessa skrivas fram till respektive nämnd och sedan vidare till kommunstyrelsen om beloppet överstiger 500 tkr. Ambitionen är att inte mer medel än vad som förväntas användas på kort sikt ska ianspråkta, varför detta ärende endast avser en del av den totala investeringen.

Förvaltningens synpunkter

Den föreslagna investeringen omfattar planerade ytbeläggningar på gator, gångvägar och gång- och cykelvägar. Arbetena är tänkta att utföras löpande under 2020. Anvisade investeringsmedel för beläggningsprogrammet i framtidsplan 2020-2022 uppgår till 3 000 tkr för 2020. I detta ärende föreslår förvaltningen att 2 000 tkr av dessa medel får ianspråkta.

Ekonomiska konsekvenser

Komponenter i investeringen

| Komponent | Belopp | Avskrivningstid |
|----------------|-----------|-----------------|
| Ytbeläggningar | 2 000 tkr | 15 år |

Kan inte ovanstående investeringsbudget ianspråkats kan planerade investeringar ej genomföras.

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Ej tillämpbar i ärendet

Överensstämmelse med kommunens styrdokument

Ärendet följer kommunens riktlinjer för investeringar.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse [datum]

Patrik Nissen
Förvaltningschef

Patrik Andersson
Gatuchef

Sändlista

- ~ Kommunstyrelsen
- ~ Gatuchef
- ~ Ekonomienheten

Upprättad: 2020-06-02
Diarienummer: MIL.2020.151

Kommunstyrelsen

Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Godkänna de nya lokala föreskrifterna för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun.

Sammanfattning

1999 tog miljö- och byggnämnden fram lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljö. Dessa beslutades i kommunfullmäktige 1999-12-13, § 179. Föreskrifterna grundar sig på förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, vilken har förändrats i vissa hänseenden sedan 1999. Vidare har föreskrifter och allmänna råd som omnämns i föreskrifterna uppdaterats eller ersatts. De nya lokala föreskrifterna kommer att ersätta de som togs fram 1999-12-13.

Förvaltningens synpunkter

Kommunstyrelseförvaltningen har inget att tillföra i ärendet.

Sveriges kommuner och landsting, nuvarande Sveriges kommuner och regioner, har tagit fram ett underlag till lokala föreskrifter. Vid framtagandet av Gnesta kommuns nya lokala föreskrifter har det underlaget använts men anpassningar har gjorts för att passa de förhållanden som råder i Gnesta kommun.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-06-02
2. Protokoll 2020-05-27, § 36
3. Tjänsteskrivelse till samhällsbyggnadsnämnden 2020-05-19
4. Bilaga 1. Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun

Sändlista

~ Kommunstyrelsen

- ~ Kommunfullmäktige
- ~ Miljöenheten
- ~ Gnesta kommun, miljöstrateg
- ~ Gnesta kommun VA-enheten
- ~ Gnesta kommun, miljöansvarig
- ~ Sörmlandskustens räddningstjänst

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Patrik Nissen
Förvaltningschef

Ellinor Lundin
Miljöchef

Sandra Holmström
Miljöinspektör

Sammanträdesdatum: 2020-05-27
Diarienummer: MIL.2020.151

§ 36

Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Godkänna de nya lokala föreskrifterna för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun.

Sammanfattning av ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden tog 1999-12-13 fram lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljö. Dessa grundar sig på förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, vilken har förändrats i vissa hänseenden sedan 1999. Vidare har föreskrifter och allmänna råd som omnämns i föreskrifterna uppdaterats eller ersatts. De nya lokala föreskrifterna kommer att ersätta de som togs fram 1999-12-13.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-05-19
2. Bilaga 1. Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun.

Tjänsteförslag

1. Godkänna de nya lokala föreskrifterna för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun.

Förslag till beslut på sammanträdet

Ordföranden föreslår att samhällsbyggnadsnämnden bifaller tjänsteförslaget.

Beslutsgång

Samhällsbyggnadsnämnden bifaller ordförandens förslag.

Sändlista

- ~ Kommunstyrelsen
- ~ Kommunfullmäktige
- ~ Miljöenheten
- ~ Gnesta kommun, miljöstrateg Bertil Karlsson
- ~ Gnesta kommun VA-enheten- Cecilia Westrand

Upprättad: 2020-05-19
Diarienummer: MIL.2020.151

Samhällsbyggnadsnämnden

Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Godkänna de nya lokala föreskrifterna för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun.

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden tog 1999-12-13 fram lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljö. Dessa grundar sig på förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, vilken har förändrats i vissa hänseenden sedan 1999. Vidare har föreskrifter och allmänna råd som omnämns i föreskrifterna uppdaterats eller ersatts. De nya lokala föreskrifterna kommer att ersätta de som togs fram 1999-12-13.

I de nya föreskrifterna förtydligas generella krav på avlopp och krav inom vattenskyddsområden. För avlopp gäller anmälningsskrav för samtliga toaletter än vattentoaletter. Krav på djurhållning inom detaljplanelagda områden har förtydligats med hänseende på mängden fjäderfän och tupp. För tomgångskörning får motorn inte hållas igång mer än en minut för både uppvärmning och avkylning. Vid gödselhantering har ett tillägg gjorts för anmälningsskrav för att ordna gödselstad eller motsvarande upplagsplats för djurspillning inom detaljplanelagda områden. För ytvattentäkter och enskilda grundvattentäkter krävs anmälan för olika upplag av miljöskadliga ämnen och förbud gäller mot lagring av skadliga ämnen på ett sätt som riskerar att förorena vatten. Vidare blir det även förbud mot tvätt av båtar, bilar och andra motorfordon inom områden för ytvattentäkt och enskilda grundvattentäkter. Inom vattenskyddsområden blir det tillståndsplikt för utvinning av värme ur mark, ytvatten eller grundvatten. För eldning i eldningsanordning är föreskrifterna förtydligade och dokument över sotning och underhåll ska sparas.

Vidare är gällande lagstiftning inlagd i bestämmelser om ansökan och anmälan och i straffbestämmelserna ingår miljöstraffavgift som ett förtydligande.

Den nya föreskriften har skickats ut på remiss till Gnesta kommun VA-enhet, gatu- och renhållningsenhet, miljöstrateg och till räddningstjänsten.

Förvaltningens synpunkter

Miljöenheten har tagit fram den nya föreskriften för att förtydliga krav till allmänheten som stämmer med gällande lagkrav. Föreskriften följer det förslag till föreskrift som SKR (Sveriges Kommuner och Regioner) har tagit fram.

Juridiska konsekvenser

De lokala föreskrifterna tas fram för att följa gällande lagstiftning.

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Har inte bedömts vara tillämplig i detta ärende.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-05-19
2. Bilaga 1. Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun.

Patrik Nissen
Förvaltningschef

Ellinor Lundin
Miljöchef

Sandra Holmström
Miljöinspektör

Sändlista

- ~ Kommunstyrelsen
- ~ Kommunfullmäktige
- ~ Miljöenheten
- ~ Gnesta kommun, miljöstrateg Bertil Karlsson
- ~ Gnesta kommun VA-enheten- Cecilia Weistrand

- ~ Gnesta kommun, miljöansvarig Elin Franzon
- ~ Sörmlandskustens räddningstjänst



Lokala föreskrifter

för att skydda människors hälsa och miljön inom
Gnesta kommun

Beslutsinstans
Beslutad
Senast reviderad
Giltig till
Dokumentansvarig
Diarienummer

Kommunfullmäktige
Välj datum
Välj datum
Tills vidare
Miljöchef
MIL.2020.15

GNESTA
KOMMUN 

Innehållsförteckning

| | |
|---|---|
| Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön | 3 |
| Inledande bestämmelser | 3 |
| Avloppsanordning och annan toalett än WC | 3 |
| Djurhållning inom detaljplan | 4 |
| Tomgångskörning..... | 4 |
| Spridning och hantering av gödsel..... | 4 |
| Skydd för ytvattentäkt och enskilda grundvattentäkter samt värmepump... 4 | |
| Eldning | 5 |
| Ansökan och anmälan | 5 |
| Straffbestämmelser | 5 |
| Dispens..... | 6 |
| Avgifter..... | 6 |
| Ikraftträdande och övergångsbestämmelse..... | 6 |
| Bilagor | 6 |

Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön

Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön för Gnesta kommun meddelade av kommunfullmäktige den ÅÅÅÅ-MM-DD.

Med stöd av 9 kap. 7-8 och 10-13 §§ miljöbalken (1998:808), 13, 17, 39-40 och 42-44 §§ förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd meddelar kommunfullmäktige följande lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön.

Inledande bestämmelser

1 § Utöver bestämmelserna i miljöbalken (1998:808), förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd gäller följande lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön. Även annan lagstiftning kan reglera vissa verksamheter.

Avloppsanordning och annan toalett än WC

2 § Enligt 13 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd krävs det tillstånd av samhällsbyggnadsnämnden för att

1. inrätta en avloppsanordning som en eller flera vattentoaletter ska anslutas till, eller
2. ansluta en vattentoalett till en befintlig avloppsanordning.

Enligt dessa föreskrifter krävs dessutom tillstånd av samhällsbyggnadsnämnden för att

3. inrätta annan avloppsanordning än som anges i punkterna 1-2, exempelvis avloppsanordningar för bad-, disk- och tvättavloppsvatten, inom detaljplanelagda områden samt inom vattenskyddsområden (se kartbilaga 1-7).

Enligt 13 och 14 §§ förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd krävs anmälan till samhällsbyggnadsnämnden för att

4. inrätta en annan avloppsanordning än som anges i punkterna 1-3,
5. ändra en avloppsanordning, om åtgärden kan medföra väsentlig ändring av avloppsvattnets mängd eller sammansättning.

Anmälan eller tillstånd enligt dessa bestämmelser krävs inte för avloppsanordning som kräver tillstånd enligt 5 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd eller för avloppsanordning som regleras i beslut om vattenskyddsområde. Anmälan eller tillstånd enligt dessa bestämmelser krävs heller inte om avloppsanordningen är avsedd att föra avloppsvattnet till enbart en allmän avloppsanläggning.

3 § Det krävs anmälan till samhällsbyggnadsnämnden för installation av annan toalett än vattentoalett.

Djurhållning inom detaljplan

4 § Det krävs tillstånd av samhällsbyggnadsnämnden för att inom område med detaljplan (se kartbilaga 7) hålla

1. nötkreatur, häst, get, får eller svin,
2. pälsdjur eller fjäderfä som inte är sällskapsdjur (maximalt 5 fjäderfä och 10 kycklingar upp till 16 veckors ålder är undantagna föreskriften),
3. tupp,
4. orm.

Tomgångskörning

5 § En förbränningsmotor i stillastående motordrivet fordon får hållas igång utomhus i högst en (1) minut.

Detta gäller inte:

1. om trafikförhållanden föranlett fordonet att stanna, t.ex. i trafikkö,
2. om motorn hålls igång för att - i den mån det behövs för fordonets ändamålsenliga brukande - driva annan anordning (på fordonet) än sådan som avser uppvärmning och avkyllning.

Spridning och hantering av gödsel

6 § Vid spridning av naturlig gödsel, slam, humanurin eller annan orenlighet inom eller intill område med detaljplan (se kartbilaga 7) gäller följande:

1. Tidpunkten för spridning ska anpassas till sådana väder- och vindförhållanden som minskar risken för luktolägenheter. Torrt och blåsigt väder med vind från bebyggelsen innebär minsta risk.
2. Nedbrukning ska ske i omedelbar anslutning till spridningen.
3. Spridning får inte ske närmare än 10 meter från sjö eller annat vattendrag.

7 § Den som avser att ordna gödselstad eller annan upplagsplats för djurspillning inom område med detaljplan ska enligt 37 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd inkomma med anmälan till samhällsbyggnadsnämnden.

Skydd för ytvattentäkt och enskilda grundvattentäcker samt värmepump

8 § I områden med ytvattentäkt och enskilda grundvattentäcker (se kartbilaga 3-6) som saknar skyddsföreskrifter som behandlar punkterna nedan gäller att:

1. Anmälan till samhällsbyggnadsnämnden krävs för att inrätta eller använda en ny anläggning för grundvattentäkt. Befintliga anläggningar för grundvattentäcker inom angivna områden ska anmälas till miljönämnden.
2. Den som avser att ordna ett upplag som kommer att innehålla petroleum-, olje- eller tjärprodukter, lösningsmedel, vägsalt eller andra liknande produkter ska anmäla detta till samhällsbyggnadsnämnden innan upplaget påbörjas.

3. Andra för vattnet skadliga ämnen, såsom tjärprodukter, smörj- och transformatoroljor eller liknande kemiska produkter, får enligt dessa föreskrifter inte lagras så att vattnet riskerar att förorenas.
4. Tvätt av båtar, bilar och andra motorfordon får inte ske.

9 § Inom vattenskyddsområdena (se kartbilaga 1-6) krävs tillstånd från samhällsbyggnadsnämnden för att inrätta en värmepumpsanläggning för utvinning av värme ur mark, ytvatten eller grundvatten.

Tillstånd enligt denna paragraf krävs inte för värmepumpsanläggning som kräver tillstånd enligt 5 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd eller regleras i gällande beslut om vattenskyddsområde.

Eldning

10 § För skötsel och tillsyn av eldningsanordning för fasta bränslen gäller att lufttillförseln ska vara god och att bränslet ska förvaras torrt. Eldning får endast ske med det bränsle eldningsanordningen är avsedd för. Saknas anvisning får bränslet endast bestå av sådant trä som inte är förorenat (trä som exempelvis är målat eller impregnerat är förorenat).

Dokumentation över genomförd sotning och underhåll av eldningsanordning ska sparas hos ägaren av anläggningen tills nästa sotning eller underhåll av eldningsanordningen har genomförts/under minst fem år.

11 § Eldning av torra löv, kvistar och annat trädgårdsavfall inom områden med detaljplan (se kartbilaga 7) är tillåten endast från första oktober till och med första maj. För eldning på andra tider krävs dispens av samhällsbyggnadsnämnden.

Regler om transport och annan hantering av trädgårdsavfall finns även i kommunens renhållningsordning.

Eldning får aldrig ske i strid mot gällande brandföreskrifter och endast om det kan ske utan att olägenhet för människors hälsa uppstår.

Ansökan och anmälan

12 § En ansökan eller anmälan till samhällsbyggnadsnämnden ska vara skriftlig och uppfylla föreskrivna krav (25 och 46 §§ förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd och 19 kap. 5 § respektive 22 kap. 1 § miljöbalken) och innehålla de uppgifter som behövs för ärendet samt de ritningar och tekniska beskrivningar som behövs för att bedöma de anordningar, lokaler eller anläggningar som avses i ansökan eller anmälan.

Straffbestämmelser

13 § I 29 kap. miljöbalken finns straffbestämmelser och i 30 kap. miljöbalken samt förordningen (2012:259) om miljöstraffsavgifter finns bestämmelser om miljöstraffsavgifter.

Dispens

14 § Samhällsbyggnadsnämnden får medge dispens från vad som gäller enligt dessa föreskrifter, om det är uppenbart att risk för olägenheter från miljö- och hälsoskyddssynpunkt inte föreligger.

Avgifter

15 § Samhällsbyggnadsnämnden får ta ut avgift för prövning av ansökningar om tillstånd och dispens, för handläggning av anmälan samt för tillsyn i övrigt enligt dessa föreskrifter enligt den taxa för prövning och tillsyn inom miljöbalkens område som kommunfullmäktige antagit.

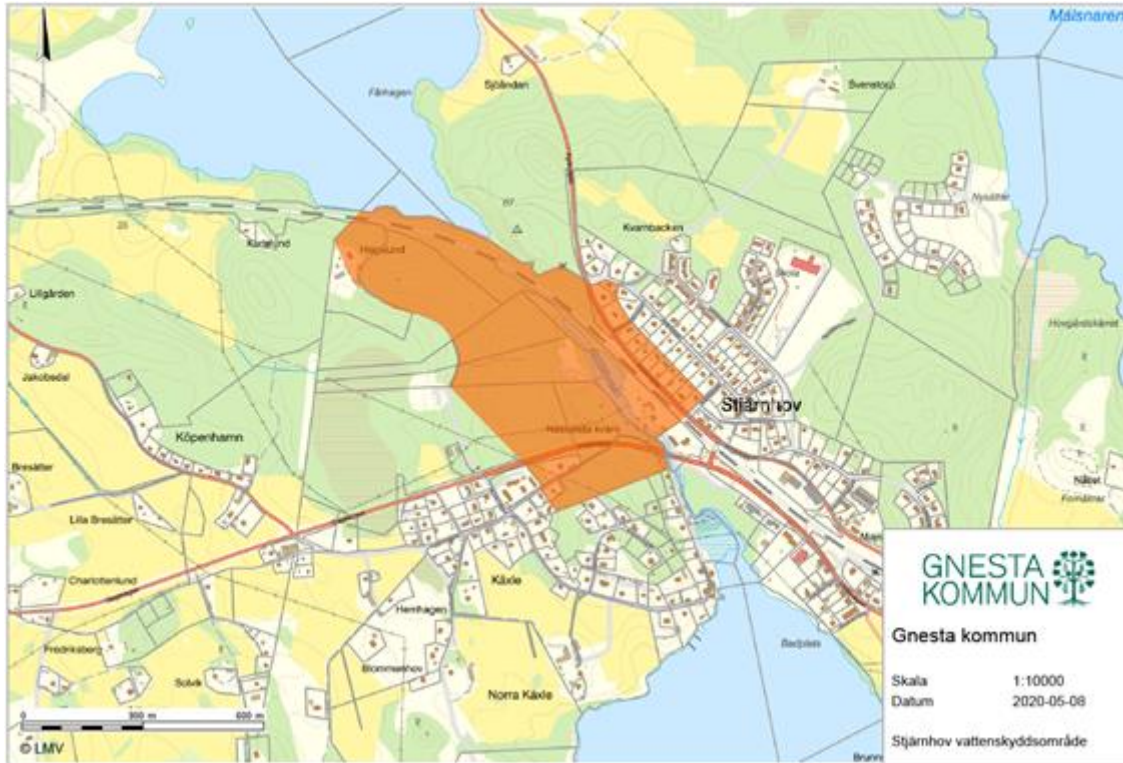
Ikraftträdande och övergångsbestämmelse

16 § Dessa lokala föreskrifter har fastställts av kommunfullmäktige ÅÅÅÅ-MM-DD. Äldre lokala föreskrifter ska tillämpas på ärenden som har inletts dessförinnan.

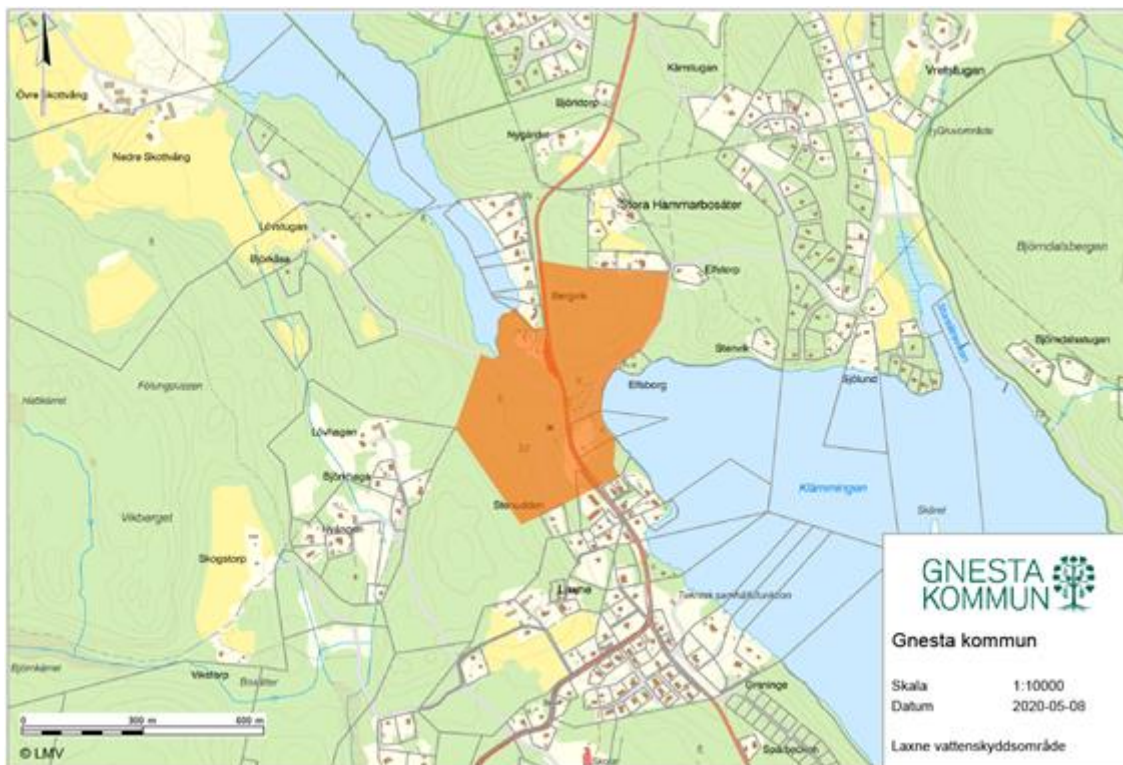
Bilagor

1. Stjärnhov vattenskyddsområde
2. Laxne vattenskyddsområde
3. Björnlunda vattenskyddsområde
4. Svinsjön vattenskyddsområde
5. Hundby vattenskyddsområde
6. Kvegerö Mörtsjötorp vattenskyddsområde
7. Detaljplanerade områden

Bilaga 1



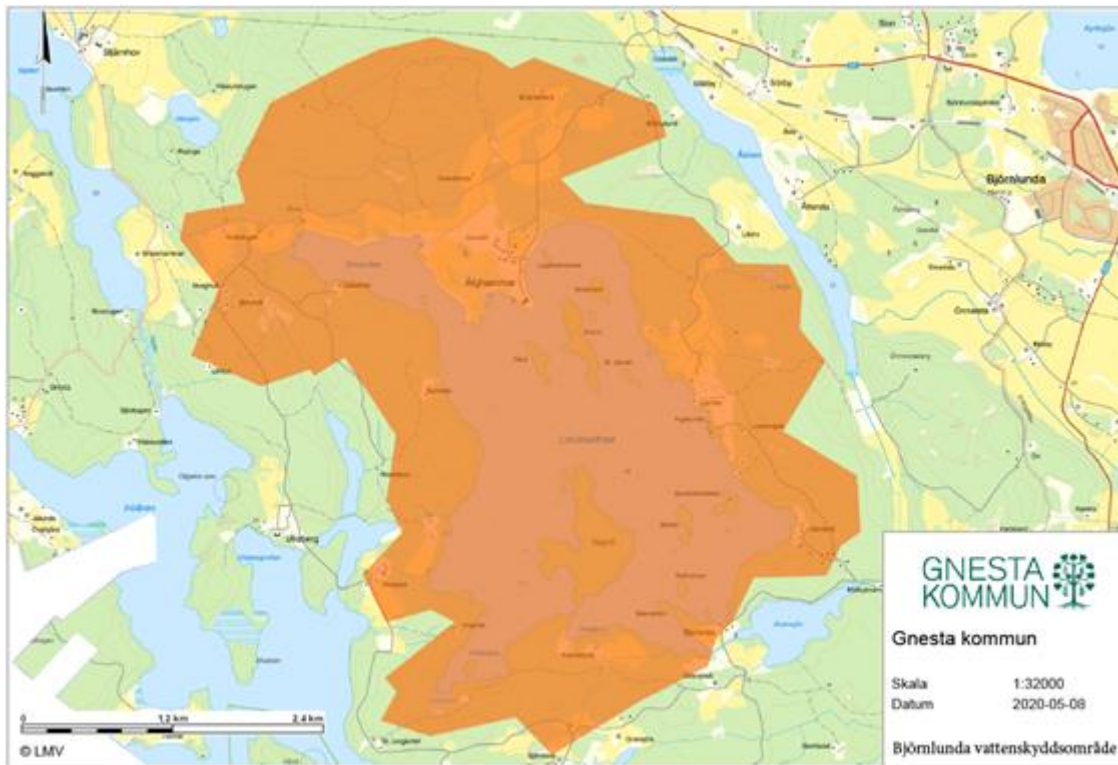
Bilaga 2



Dokumentnamn
Ämne
Beslutsinstans

Lokala föreskrifter
för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun
Kommunfullmäktige

Bilaga 3



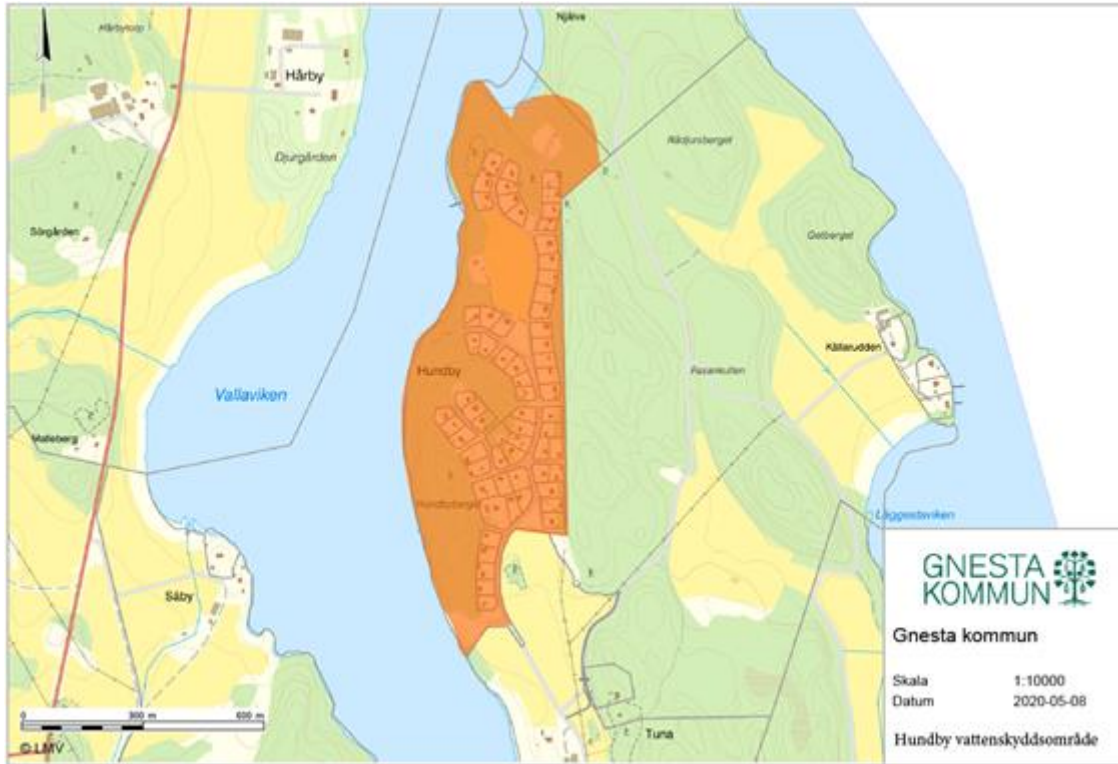
Bilaga 4



Dokumentnamn
Ämne
Beslutsinstans

Lokala föreskrifter
för att skydda människors hälsa och miljön inom Gnesta kommun
Kommunfullmäktige

Bilaga 5

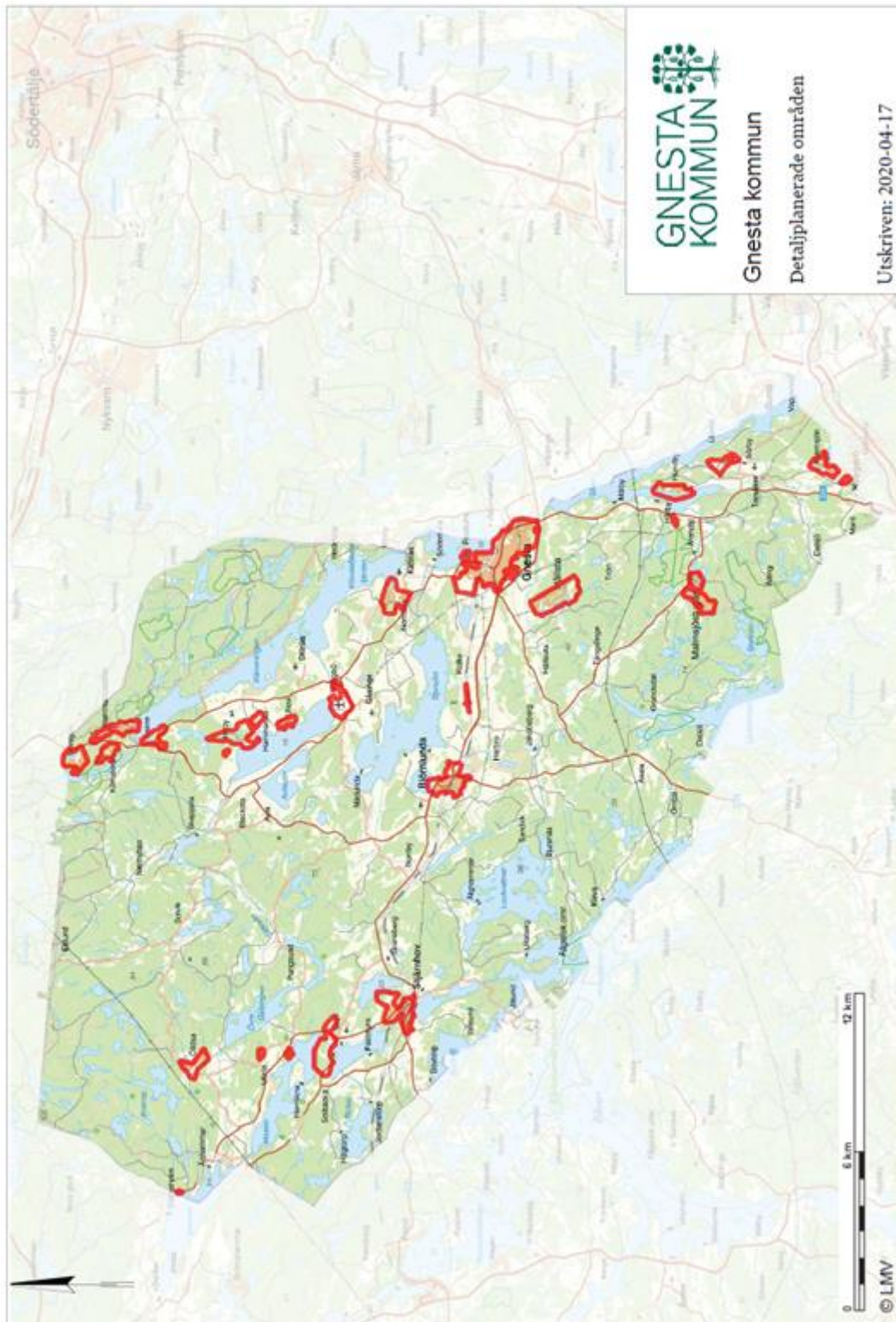


Bilaga 6





Bilaga 7



Upprättad: 2020-08-05
Diarienummer: KS.2020.145

Kommunstyrelsen

Remiss - Regional cykelstrategi för Sörmland

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Bilagt remissvar antas som kommunstyrelsens yttrande på remissversion av regional cykelstrategi för Sörmland

Ärendebeskrivning

Gnesta kommun har fått remissversion av regional cykelstrategi för Sörmland på remiss.

Region Sörmland har ett uppdrag att revidera den cykelstrategi som är från 2012 då det sen 2012 syns att ambitionerna kring cykling ökat både i kommunerna och från regionen. För att möta de ökade ambitionerna behöver således underlaget revideras och uppdateras.

Utgångspunkten har varit att skapa en sammanhållen strategi som föreslår åtgärder utifrån ett antal delstrategier och prioriteringsprinciper i samhällsplaneringen. Stort fokus ligger på att främja arbetspendling med cykel. Antingen dörr till dörr eller med kombinationsresor där kollektivtrafik också finns med som färdmedel på resan.

Remissen består av en huvudrapport med nulägesanalys, redogörelse av mål och uppföljning med mera. Remissen består också av en webbaserad GIS-tjänst som är resultatet av en potentialstudie för cykling.

Förvaltningens synpunkter

Cykelstrategin är generellt välarbetad. Det är positivt att målen är mätbara, det gör det enklare att följa upp strategin på sikt. Några av strategins kartor behöver förtydligas för att de ska vara användbara (figur 12 och 13) och strategin behöver kompletteras med resultat från den regionala resvaneundersökningen för att nulägesanalysen ska bli fulltäckande.

I planen finns generella rekommendationer för drift av cykelvägar. Olika kommuner har olika förutsättningar och ska Gnesta kommun följa dessa rekommendationer kommer det påverka den kommunala budgeten.

Kommunen anser att strategin är en bra grund för fortsatt samverkan kring cykelfrågor.

I de frågor där kommunen förväntas bidra med tid och ekonomisk finansiering måste det flaggas upp i god tid för att övervägas i verksamhetsplanering och budgetprocesser.

Ekonomiska konsekvenser

Förslag till beslut har inte några direkta ekonomiska konsekvenser.

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

En jämställdhetsanalys har inte upprättats då dokumentet är mycket övergripande. Ett ökat cyklande leder till ökad folkhälsa vilket gynnar både kvinnor/män och flickor/pojkar.

Överensstämmelse med kommunens styrdokument

I kommunens översiktsplan ange att resor med cykel ska öka vilket också är ett av målen i den regionala cykelstrategin. Liknande mål finns även i kommunens gång- och cykelplan som antogs 2014.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-08-05
2. Remissvar regional cykelstrategi för Sörmland
3. Remissversion Regional cykelstrategi för Sörmland
4. Webbaserad potentialstudie:
<https://vtital.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=488fcb18e8ea476984ce0358baof7d9e>

Sändlista

- ~ Region Sörmland, beslut skickas via e-post till erika.peltonen.ramkvist@regionsormland.se
- ~ Samhällsbyggnadschef

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Patrik Nissen
Samhällsbyggnadschef

Alina Ruda
Samhällsplanerare

Fastställd: 2020-08-04

Diarienummer: KS.2020.145

Remissvar - Regional cykelstrategi för Sörmland

Gnesta kommun har fått regional cykelstrategi för Sörmland på remiss. Strategin ska fungera som stöd för Region Sörmland och de sörmländska kommunerna i arbetet med cykelfrågor. Föregående cykelstrategi är från 2012 och ambitionerna för cykling har ökat både från regionens sida och från kommunerna sedan dess.

Utgångspunkten har varit att cykelstrategin ska fungera som en sammanhållen strategi som föreslår åtgärder där de gör som störst nytta. Stort fokus ligger på att främja arbetspendling med cykel och målen och delstrategierna har en tydlig koppling till arbete med cykelfrågor ur ett vardags- och turismcykelperspektiv. Strategin berör också påverkansåtgärder för att öka cyklandet.

Synpunkter från förvaltningen

Överlag är cykelstrategin välarbetad och det är mycket välkommet att befintlig strategi revideras och uppdateras utifrån nya förutsättningar. Förslaget till cykelstrategi ligger generellt i linje med Gnesta kommuns arbete med cykelfrågor.

Förtydliganden

På sida 12 och 13 i föreslagen strategi (figur 8 och 9) finns kartor över andel av befolkningen med 15/30 minuter med cykel till arbete. I grunden är kartorna bra men de skulle behöva förtydligas. Tar de hänsyn till de som har arbete utanför länet? Är det 15/30 minuter till arbetsplats eller bytespunkt till kollektivtrafik? Är kartan baserad på faktiska reserelationer eller en modell med antaganden? En tydligare beskrivning behövs för att kartorna ska vara fullt användbara.

Kapitel tre mål och strategier

Det är bra att delmålen är mätbara och utgår från andel snarare än antal då det säger mer om hur cyklandet i länet utvecklas. Det är också bra att det finns en plan för hur delmål ska följas upp. Kapitel tre skulle dock kunna förenklas. Nu finns det övergripande mål, delmål, strategiområden och delstrategier vilket försvårar för läsaren. Övergripande mål och delmål skulle förslagsvis kunna slås ihop och kallas för mål.

Kapitel fyra strategiområden

Under respektive strategiområde finns förslag på åtgärder som Region Sörmland och andra kommuner behöver arbeta med de kommande åren. Gnesta kommun är positiva till samverkan i cykelfrågor och vill flagga upp vikten av information i tid så att det tas med i årlig verksamhetsplanering. Vid frågor där kommunen förväntas vara medfinansierare blir det extra viktigt då överväganden kring anspråk på finansiering behöver komma med tidigt i den kommunala budgetprocessen.

Under strategiområde trafiksäkerhet och komfort finns generella rekommendationer för drift. Gnesta kommun vill lyfta att de kommunala förutsättningarna för drift och underhåll ser väldigt olika ut i olika kommuner. Nu är detta enbart rekommendationer för drift och inte krav. Ska åtgärderna göras enligt rekommenderad frekvens kommer budget för drift och underhåll behöva utökas.

Strategiområde tillgänglighet och cykelvägnät bör även belysa att cykelparkeringar ska passa andra cyklar än lådcyklar och vanliga cyklar. Fordon som inte är cyklar men som använder cykelvägnätet (till exempel olika varianter av sparkcyklar) ökar också och vissa av dessa fordon finns det behov av att kunna låsa fast på cykelparkeringar, det kan också finnas behov av att kunna låsa in sitt cykelbatteri då dessa ofta är dyra och otympliga att bära med sig.

Det är positivt att säkra kollektivtrafikhållplatser lyfts som en viktig åtgärd för att skapa förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Gnesta kommun lyfter detta i förslag till nytt bostadsförsörjningsprogram som varit på remiss till den 31 augusti.

Resvaneundersökning

Att rapporten kommer kompletteras med en regional RVU är bra då det saknas en del statistik i remissversionen som är viktig för att skapa en nulägesbild.

Gnesta kommun ser fram emot fortsatt samarbete kring cykelfrågor och tror att den reviderade regionala cykelstrategin blir en bra grund för samtliga aktörer som jobbar med cykling att ha som utgångspunkt i det fortsatta arbetet.

Alina Ruda
Samhällsplanerare

Telefon: 0158 - 275 168
E-post: alina.ruda@gnesta.se

Regional cykelstrategi för Sörmland

En regional strategi och cykelvägsplan för att stärka aktivt resande och hållbar mobilitet

REMISSVERSION 2020-05-08



Förord

Skrivs senare

Sammanfattning

Regional cykelstrategi för Sörmland ska främja och öka cyklingen i Sörmland. Att arbeta med cykling bidrar till minskad klimatpåverkan, förbättrad trafiksäkerhet, minskat buller och lokala utsläpp, förbättrad tillgänglighet i städer och förbättrade hälsoeffekter. Region Sörmlands åtagande att förbättra cykelförutsättningar bidrar till den regionala utvecklingsstrategin och flera övergripande mål för hållbar utveckling och Agenda 2030.

Genom cykelstrategin och Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län blir det tydligt hur infrastruktursatsningar prioriteras och finansieras. Både på statligt och kommunalt vägnät.

Cykelstrategins övergripande mål är att fler ska cykla för ett mer hållbart Sörmland. En ökad aktiv mobilitet för människorna i Sörmland bidrar till att uppnå regionens ekonomiska, sociala samt hälso- och miljömål. För att kunna följa hur det övergripande målet uppfylls finns åtta delmål. Arbetet med att uppfylla målen sker inom fyra strategiområden: Trafiksäkerhet och komfort, Tillgänglighet och cykelvägnät, Utbildning, uppmuntran och påverkan samt Miljö, hälsa och Jämlikhet. Tolv strategier med ett antal tillhörande åtgärder har valts ut som svarar mot det övergripande målet och delmålen.

Cykelstrategin pekar också tydligt på hur genomförandet ska gå till och hur Region Sörmland ska följa upp arbetet. Cykelstrategins mållår är 2030. Strategin kommer att ses över och aktualiseras vart fjärde år och åtgärderna följs upp kontinuerligt.

Innehåll

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Inledning | 1 |
| 1.1 | Syfte och utgångspunkter | 1 |
| 1.2 | Regional cykelstrategi för Sörmland i sitt sammanhang | 2 |
| 1.3 | Strategins roll i samhällsplaneringen | 4 |
| 1.4 | Bakgrund | 5 |
| 2. | Nulägesbeskrivning | 7 |
| 2.1 | Cykling i Sörmland | 7 |
| 2.2 | Tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik | 11 |
| 2.3 | Turismcykelleder | 13 |
| 2.4 | Trafiksäkerhet | 14 |
| 3. | Mål | 16 |
| 3.1 | Övergripande mål | 16 |
| 3.2 | Delmål | 16 |
| 4. | Strategiområden | 18 |
| 4.1 | Trafiksäkerhet & komfort | 18 |
| 4.2 | Tillgänglighet & cykelvägnät | 20 |
| 4.3 | Utbildning, uppmuntran & påverkan | 23 |
| 4.4 | Miljö, hälsa & jämlikhet | 26 |
| 5. | Genomförande | 29 |
| 5.1 | Åtgärdsplan | 29 |
| 5.2 | Finansiering av gång- och cykelåtgärder | 30 |
| 5.3 | Prioriteringsprinciper för finansiering | 32 |
| 5.4 | Planeringsstöd i genomförandet | 33 |
| 5.5 | Uppföljning | 38 |

1. Inledning

1.1 Syfte och utgångspunkter

Regional cykelstrategi för Sörmland syftar till att främja och öka cyklingen i Sörmland. Ökad cykling bidrar till minskad klimatpåverkan, förbättrad trafiksäkerhet, minskat buller och lokala utsläpp, förbättrad tillgänglighet i städer och förbättrade hälsoeffekter från ökad fysisk aktivitet. Region Sörmlands åtagande att förbättra cykelförutsättningar bidrar således till flera övergripande mål för hållbar utveckling och Agenda 2030.

I Sörmland har både de kommunala och regionala aktörerna länge haft höga ambitioner kring cykling. Regional cykelstrategi för Sörmland tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin, även kallad Sörmlandsstrategin, där hållbart resande identifieras som en av flera viktiga insatser för den hållbara utvecklingen i Sörmland. Utifrån ett regionalt perspektiv finns kopplingen till rollen som ansvarig för Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län. I länstransportplanen finns en bred ambition för cykelfrågorna generellt, turistcykelleder och för investeringar i cykelvägsinfrastruktur.

Eftersom betydelsen av ökad cykling är lika viktig på det statliga som det kommunala vägnätet behövs det skapas förutsättningar för infrastrukturen. Det krävs gemensamma riktlinjer och rekommendationer som Region Sörmland, länets kommuner och Trafikverket kan ställa sig bakom. Förutom åtgärder i infrastrukturen behövs även beteendepåverkandeåtgärder för att få fler att cykla, gärna i kombination med andra färdmedel för att ersätta fler bilresor.

Regional cykelstrategi för Sörmland inriktas i första hand på målgruppen vardagscyklister till arbete, skola, fritidsaktiviteter eller andra viktiga målpunkter. I andra hand är målgruppen turist- och rekreationscyklister där resan är del av målet. Grupperna har olika behov, förutsättningar och är benägna att cykla olika långt. Vardagscyklisterna har ett behov att ta sig till viktiga målpunkter i vardagen året runt. För turist- och rekreationscyklister är själva resan oftast del av målet och ett mer säsongsbetonat behov. Åtgärder som blir till nytta för bägge målgrupperna är att föredra.

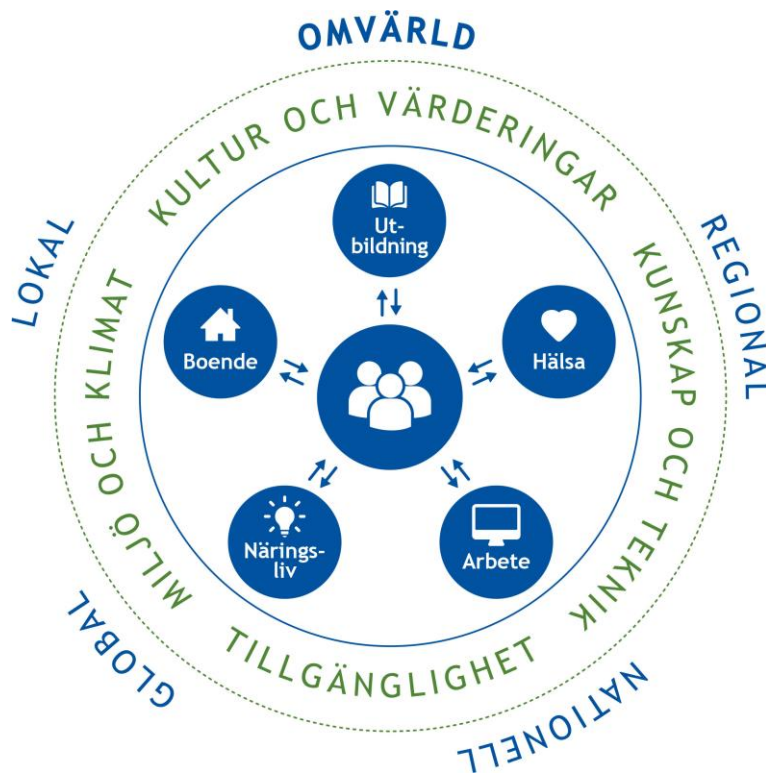
1.2 Regional cykelstrategi för Sörmland i sitt sammanhang

Agenda 2030 och de globala målen syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Bild på globala målen i ett cykelhjul, kompletteras senare

Region Sörmland är regionalt utvecklingsansvarig i Sörmland. Regionalt utvecklingsansvariga ska skapa förutsättningar för en utveckling som leder till en hållbar tillväxt i alla delar av landet och som utgår från de lokala och regionala förutsättningar som råder. Det innebär bland annat att arbeta fram en regional utvecklingsstrategi (RUS) och samordna insatser för genomförande av strategin.

I den regionala utvecklingsstrategin, Sörmlandsstrategin, tillämpar Region Sörmland ett perspektiv på hållbar utveckling där social hållbarhet är målet, ekonomin är medlet och ekologin sätter ramarna. De tre dimensionerna är ömsesidigt beroende av varandra. I Sörmlandsstrategin används en modell för att, utifrån människan och befolkningen i centrum, belysa att hållbar utveckling är resultatet av ett flerdimensionellt samspel mellan olika faktorer, som är ömsesidigt beroende av varandra. Den prioriterade inriktningen *En växande arbetsmarknad*, där efterfrågan på kompetens och utbud av arbetskraft med olika utbildningsbakgrunder och erfarenheter kan mötas, berör cyklingen i Sörmland. Att det är tillgängligt, attraktivt och hälsosamt att arbetspendla med cykel i Sörmland bidrar till hållbarhet och en växande arbetsmarknad.



Figur 1. Sörmlandsstrategins modell för hållbar utveckling. Källa: Region Sörmland.

Strukturbild Sörmland visar den fysiska inriktningen för Sörmland med ortstruktur och funktionella samband med varandra och med omvärlden. Bilden är utgångspunkt i det fysiska perspektivet i det regionala utvecklingsarbetet och genomförandet av Sörmlandsstrategin. Digital- och transportinfrastruktur i kombination med kollektivtrafik skapar god tillgänglighet mellan nodstäder och orter med viktiga funktioner som exempelvis bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur och service. God tillgänglighet möjliggör också utveckling i hela regionen och Sörmlands attraktivitet ökar i och med att en större region med varierande miljöer kan attrahera människor, företag och kapital. Det finns utvecklingspotential att tydliggöra hur den fysiska miljön kan utvecklas för att gynna cykling.

Cykelstrategin utgör viktig input till nästkommande Länstransportplan. I länstransportplanen avsätts medel för cykelåtgärder som medfinansieras av kommunerna utmed det statliga vägnätet, samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att exempelvis medfinansiera cykelåtgärder utmed det kommunala vägnätet. Cykelstrategin kommer även utgöra input till andra planer och strategier kommunalt, regionalt och nationellt gällande cykling och cyklingsfrämjande åtgärder.

Förutom ovanstående mål och program kopplar Cykelstrategin även till Trafikförsörjningsprogram för Sörmland, som innehåller mål för kollektivtrafiken, samt Klimat- och energistrategi för Södermanland. Cykelstrategin har också betydelse för processarbetet med turismcykelleden Näckrosleden som bedrivs i ett eget forum med målsättningen att få den klassad och skyltad som en nationell

turismcykelled. I övrigt förhåller sig cykelstrategin även till andra nationella, regionala och kommunala mål och strategier som verkar för att främja cykeln som färdmedel, exempelvis En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling.

1.3 Strategins roll i samhällsplaneringen

Cykelstrategin är vägledande och rådgivande för den regionala och kommunala cykelplaneringen. Cykelstrategin innehåller även olika bedömningsgrunder som ligger till grund för diskussion vid prioritering av åtgärder. Cykelstrategin är styrande i sina principer för finansiering av cykelvägsinvesteringar i det statliga vägnätet, och på så vis kopplat till genomförandet av Länsplanen för regional transportinfrastruktur för Sörmland.

Trafikverket har det övergripande ansvaret för utvecklingen av alla trafikslag där cyklingen är en viktig del. Trafikverket har ansvar för genomförandet av både nationell plan som länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Planeringen genomförs utifrån fyrstegsprincipen och fysisk planering ska föregås av en åtgärdsvalsstudie¹. Trafikverket ansvarar, förutom den fysiska planeringen av cykelvägar på det statliga vägnätet, även för drift och underhåll på det statliga vägnätet.

- ✓ **Steg 1 – Tänk om**
Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
- ✓ **Steg 2 – Optimera**
Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon
- ✓ **Steg 3 – Bygg om**
Begränsade ombyggnadsåtgärder
- ✓ **Steg 4 – Bygg nytt**
Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Figur 2. Fyrstegsprincipen. Källa: Egen bearbetning.

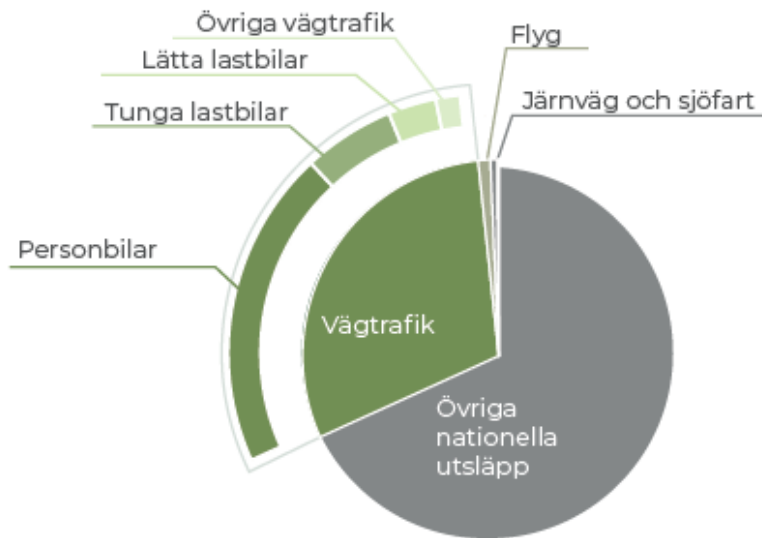
Regionalt utvecklingsansvarig ska upprätta Länstransportplaner för infrastrukturen i länet. Region Sörmland är även en regional kollektivtrafikmyndighet. Region Sörmland är på det sättet ansvariga eller utförare i en del av de områden som berör cykling och hållbart resande.

Kommunerna ansvarar för planering, utbyggnad samt drift och underhåll av cykelvägar utmed det kommunala vägnätet. Kommunerna har även det huvudsakliga ansvaret för att få fler att cykla. Detta görs dels genom att ta med cyklingen tidigt i samhällsplaneringen dels genom information och andra påverkansåtgärder. Här ser vi en utvecklingsmöjlighet att både Region Sörmland och kommunerna i högre grad bör samverka och genomföra projekt samt påverkansåtgärder som informationsspridning och kampanjer.

¹ Åtgärdsvalsstudie, ÄVS, görs tidigt i planeringen för att tillsammans få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder.

1.4 Bakgrund

Klimatomställningen är den största globala utmaningen i vår tid. Sverige har som mål att till 2045 ska det inte finnas några nettoutsläpp av växthusgaser. Ett etappmål har också tagits fram som berör transportsektorn som innebär att utsläppen från Sveriges inrikes transporter ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Målen om en fossilfri framtid innebär att transportsektorn kommer att behöva byta till ny och utsläppsfri teknik men även förändringar av färdmedelsval. Idag står koldioxidutsläpp från vägtrafik, för 30 procent av Sveriges totala utsläpp.²



Figur 3. Växthusgasutsläpp från vägtrafik, sjöfart, flyg och järnväg som andel av totala utsläpp. Källa: Naturvårdsverket

Huvudfärdmedel för arbetsresor för olika avstånd (RVU 2020) – skrivs senare

Infoga diagram från ny RVU

Text kopplat till färdmedelsandelar och RVU

Arbetsprocess

Region Sörmland, tillsammans med tjänstepersoner från kommunerna i länet, Trafikverket och Energikontoret i Mälardalen, har varit med i arbetsprocessen och har bidragit med råd och insikter för framtagandet av cykelstrategin. Region Sörmland har ansvarat för framtagandet av strategin i samverkan med kommuner

² Etappmålen, Naturvårdsverket, 2019. <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Etappmal/>

och organisationer i länet samt med stöd av Trivector Traffic. En workshop genomfördes i oktober 2019 med syftet att diskutera mål och strategier. Inspelen från workshopen har använts i arbetsprocessen.

Kunskap och analysunderlag

För att skapa en förankrad och genomarbetad cykelstrategi behövs kunskap och analysunderlag. Inför arbetet med ny cykelstrategi genomfördes en potentialstudie över cykling i Sörmland. Potentialstudien togs fram som en del av ett forskningsprojekt av VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut och är en större analys som även omfattar Region Örebro län och Region Västmanland. I potentialstudien analyserades faktiska reserelationer mellan bostäder och arbetsplatser respektive skolor med hjälp av data från SCB. Studien togs fram för att ge länet ny kunskap om vart störst potential för ökad cykling finns, både för arbetspendling och skolresor. Studien redovisar både tillgänglighetsmått och potentialen för cykelresor. Tillgänglighetsmått mäter hur stor andel av befolkningen inom ett visst område som kan nå sin arbetsplats eller skola inom ett visst tidsintervall.

Under 2020 kommer en ny nationell resvaneundersökning att publiceras. Myndigheten Trafikanalys ansvarar för den nationella resvaneundersökningen. Undersökningen omfattar Sveriges befolkning i åldern 6–84 år och genomförs som en kombinerad pappers- och webbenkät.³ Region Sörmland använder underlag och statistik från resvaneundersökningen och har i denna undersökning köpt till ett extra urval för regional nivå. Det extra urvalet ger möjligheter till fler och mer specifika analyser av resvanor. Det ger ett gott underlag för vidare utveckling av infrastruktur och trafikutbud, för trafiksäkerhetsarbetet och för forskning och utveckling kring människors resande och kommunikationsmönster.

³ Trafikanalys, Resvanor 2020. <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

2. Nulägesbeskrivning

2.1 Cykling i Sörmland

Sörmland har en befolkning på cirka 300 000 invånare. Cirka 84 procent bor i tätorter med fler än 200 invånare. De största tätorterna i länet är Eskilstuna, Nyköping, Katrineholm och Strängnäs.⁴ Sörmland är ett län med spridda utvecklingsförutsättningar geografiskt och demografiskt. Länet utmärks av sin flerkärniga struktur, utan tydlig regional centralort med flera mellanstora kommuner, och utvecklingsstråk som kopplar samman länen i Mälardalen. En bärande del i Strukturbild Sörmland är flerkärnighet som möjliggör hållbar utveckling i hela Sörmland där de olika platserna i Sörmland, nodstäderna, orterna och deras omland är beroende av och kompletterar varandra.

9%

Av resorna i Sörmland görs med cykel

Cyklandet i Sörmland undersöktes under 2019 och 2020 via den nationella resvaneundersökningen. Resultatet visar att xx procent av alla delresor görs med cykel. Den genomsnittliga längden på en cykelresa är x km. Cykling är en stor del av invånares vardag, pendlingsresor med cykel utgör xx procent av alla cykelresor. Av de som cyklar är xx procent kvinnor. Medelåldern för de som cyklar är xx år. De flesta cyklister driver fordonet av egen muskelkraft, bortsett från elcykeln som blir allt vanligare.⁵

Kompletteras senare utifrån resvaneundersökningen

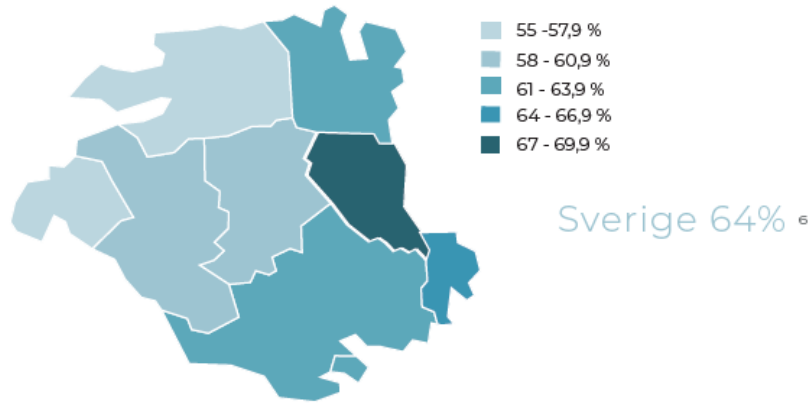
Folkhälsa och cykling

Cykling är ofta ett effektivt färdmedel och bidrar till en ökad folkhälsa. Daglig fysisk aktivitet sänker risken för insjuknande i hjärtkärlsjukdomar, typ 2-diabetes och vissa cancerformer samt förtida död. När vi lever ett allt mer stillasittande liv blir möjligheter till aktiv transport – att kunna gå och cykla – alltmer viktigare. Den nationella rekommendationen för fysisk aktivitet för vuxna är 150 minuter per vecka och 30 minuter per dag. För barn, i åldern 5–17, är den siffran hela 60 minuter per dag. I hela landet uppnår bara 64 procent av den vuxna befolkningen rekommendationen och för barn och unga når pojkarna 44 procent och flickorna

⁴ Tätorter efter region, SCB, 2018.

⁵ Nationella Resevaneundersökningen 2020, Trafikanalys.

22 procent av rekommendationen. Figur 4 visar den vuxna andelen av befolkningen som uppnår rekommendationen per kommun i länet.



Figur 4. Andel av den vuxna befolkningen som uppger att de rör sig minst 150 minuter per vecka. Källa: Liv och Hälsa CDUST, 2017.

Dagens cykelinfrastruktur

Sörmland har bra förutsättningar för cykling inom framförallt kommunhuvudorterna. Det är framförallt i tätorter som cykelvägnätet är utbyggt vilket kartan nedan över befintligt cykelvägnät visar. Det sammanhängande cykelvägnätet som finns utanför tätbebyggt område kopplar oftast ihop mindre tätorter nära kommunhuvudorten.



Figur 5. Översiktskarta över cykelinfrastruktur i Sörmland.

I Sörmland finns det totalt cirka 727 kilometer cykelvägar, dessa delas oftast med gångtrafik så kallade GC-banor. En annan typ av infrastruktur som cyklister använder är vägar med skyltad hastighet på 30 km/h som också bedöms som säkra för cyklister att cykla på i blandtrafik. Sammantaget finns 1537 kilometer cykelvägar och lågfartsvägar i Sörmland, det blir 5 meter per invånare.

Cykelvägarna är i huvudsak koncentrerade till tätorterna och deras närområden och det finns endast ett fåtal sammanbindande cykelvägar mellan tätorterna. Standarden på cykelvägarna varierar dessutom stort mellan olika sträckor och för olika typer av cykelinfrastruktur. Även korsningspunkter varierar i kvalitet. Av antalet gång- och cykelpassager i länet är 17 procent klassificerade som god kvalitet, enligt Trafikverkets klassificering för gång- och cykelpassager. Klassificeringen baseras på typ av passage, hastighet på vägen och farthinder i anslutning till passage.⁶



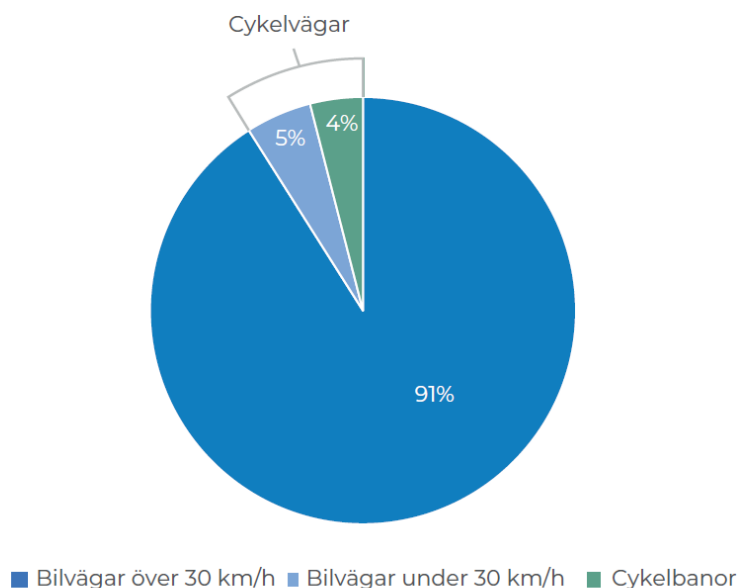
Bilvägnätet utgör **96%** av det totala vägnätet, vilket motsvarar **15 915** kilometer.

Tabell 1 Antal och andel vägtyp i länet, Källa: NVDB.

| Vägtyp | Antal kilometer | Procent av vägnätet |
|---|-----------------|---------------------|
| Bilvägar (alla hastigheter) | 15 915 | 96 |
| Varav bilvägar skyltade 30 km/h och lägre | 810 | 5 |
| Cykelbana | 727 | 4 |
| Cykelvägar (cykelbanor inklusive bilvägar 30km/h och lägre) | 1 537 | 9 |

⁶ Klassificerad GCM-passage, version 3.0, Trafikverket, 2016.

Bilvägnätet utgör 96% av det totala vägnätet vilket motsvarar 15 915 kilometer bilväg. Av dessa har 5% skyltad hastighet under 30 km/h (810 kilometer). Cykelbanor utgör bara 4% av det totala vägnätet vilket innebär 727 kilometer. Till sammans med bilvägar under 30 km/h är cykelvägnätet totalt 1 537 kilometer och utgör 9% av det totala vägnätet.



Figur 6. Diagram över vägnätsfördelning i Sörmland. Källa: egen bearbetning.

Bytespunkter

Flera av kommunhuvudorterna i länet har stadstrafik med buss. Alla kommuner utom en i Sörmland har en anslutning till regional tågtrafik. I ett cykelperspektiv är det viktigt att det finns så nära anslutningar som möjligt till den buss eller det tåg som resan ska kombineras med. Om benägenheten att kombinera cykel och kollektivtrafik ska öka behöver hela resan vara snabb, bekväm, smidig och trygg så det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkten. På de nya Mälartågen, som kommer gå på ett antal sträckor i Sörmland, är det möjligt att ta med 6 cyklar per tågsätt. På alla landsbygdsbusslinjer får man ta med cykel på bussen genom att hänga upp cykeln på cykelhållare bak på bussen eller förvara den i bagageutrymme under bussen.



Figur 7. Karta över linjenät för kollektivtrafik i länet. Källa: egen bearbetning.

2.2 Tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik

I potentialstudien för cykling tog VTI fram värden på tillgänglighet för cykel i Sörmland. Cykeltillgängligheten är ett mått på den andel av befolkningen som kan nå sin arbetsplats eller skola inom en viss cykelrestid. Denna analys är även gjord för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

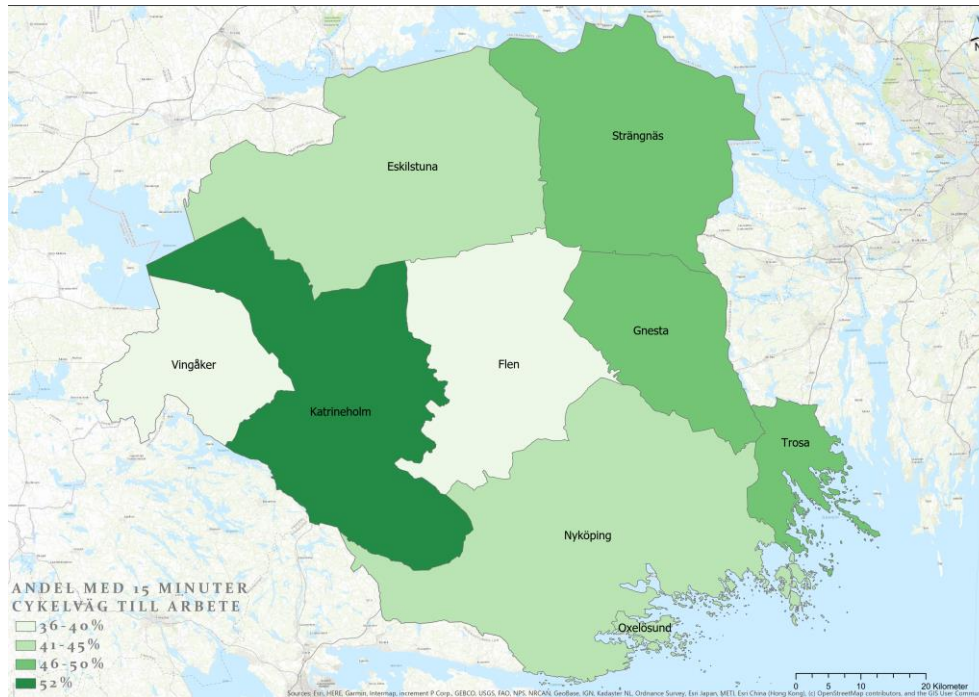
Resultatet visar att i Sörmland når 49 procent av invånarna sin arbetsplats inom 15 minuter och 65 procent inom 30 minuter med cykel, se Figur 8 och 9. För länets skolbarn når 78 procent sin skola inom 10 minuter med cykel och 84 procent inom 20 minuter.⁷

| Andel av invånarna i Sörmland som kan nå sin arbetsplats inom olika tidsintervall med cykel | 15 min | 30 min |
|---|--------|--------|
| | 49 % | 65 % |

| Andel av skolbarn i Sörmland som kan nå sin skola inom olika tidsintervall med cykel | 10 min | 20 min |
|--|--------|--------|
| | 78 % | 84 % |

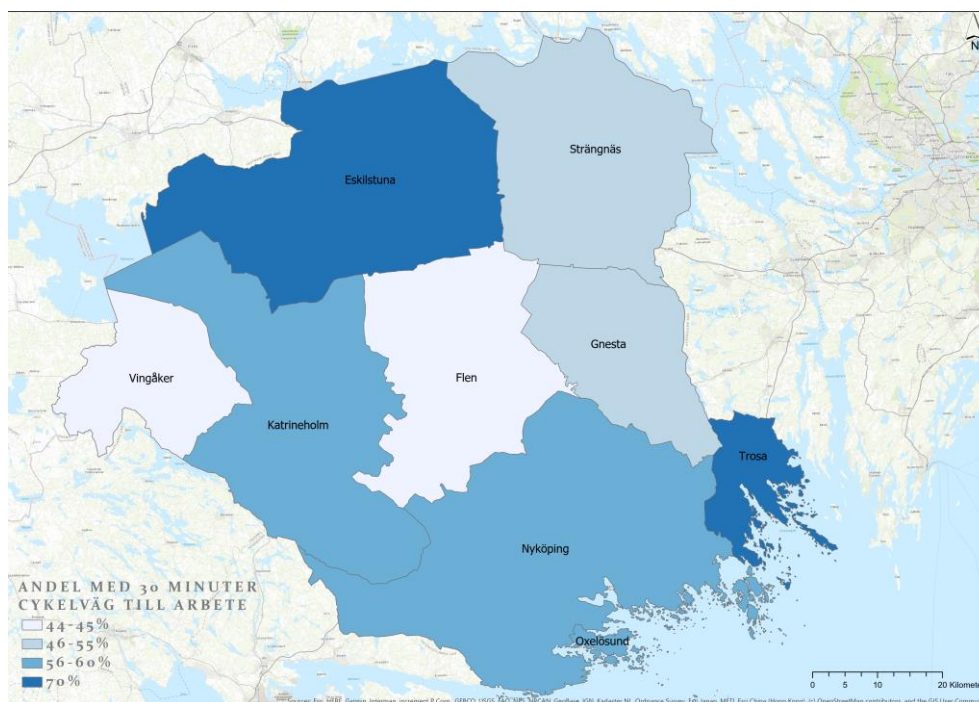
⁷ VTI 2020, Potentialstudie cykling.

Potentialen för kombinationsresor med cykling och kollektivtrafik i Sörmland är mycket god. Resultatet från tillgänglighetsanalysen i potentialstudien visar till exempel att 88 procent av länets invånare kan nå sin arbetsplats inom 45 minuter med en kombination av cykel och kollektivtrafik.⁸



Figur 8. Karta över andel av befolkningen med 15 minuter med cykel till arbete.

⁸ VTI, Potentialstudie cykling, 2020.



Figur 9. Karta över andel av befolkningen med 30 minuter med cykel till arbete.

2.3 Turismcykelleder

De regionala turismcykellederna fungerar som dragplåster för cykelturism och är ryggraden för den rekreativa cyklingen i Sörmland. Näckrosleden är Sörmlands längsta cykelled, cirka 700 km, och största delen av leden går inom länet och alla länets kommuner täcks in. Näckrosleden delas upp i femton etapper, se Figur 10. Etapperna är organiserade så att man kan cykla en etapp per dag och hitta matplatser och boende i anslutning till varje etapp. Leden går till stor del på mindre vägar. Näckrosleden anlades år 1996.

Region Sörmland bedriver ett arbete tillsammans med kommunerna och Trafikverket för utveckling av Näckrosleden. Målet för Region Sörmland är att Näckrosleden ska bli klassad som en nationell cykelturistled. För att leden ska kunna godkännas som nationell turistcykelled av Trafikverket behöver olika kvalitets-kriterier uppfyllas inom framförallt trafiksäkerhet för cyklister.



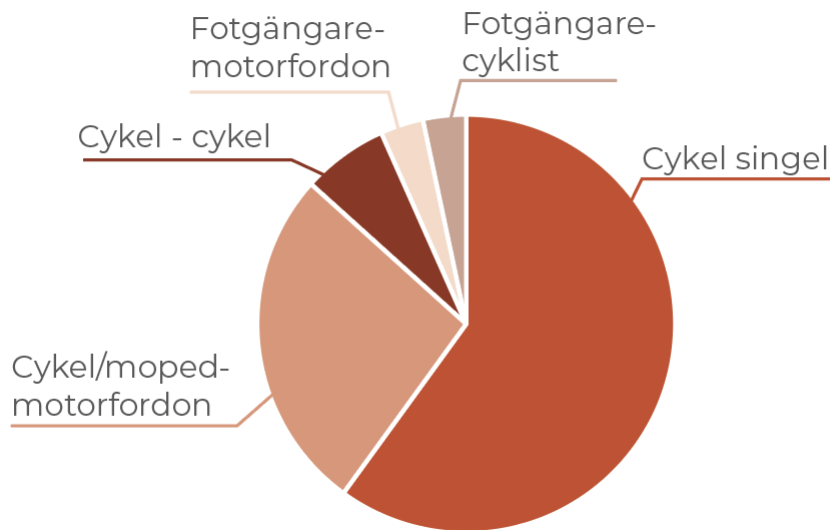
Figur 10. Karta över turistcykelleden Näckrosleden. Källa: egen bearbetning

2.4 Trafiksäkerhet

Ökad trafiksäkerhet är viktigt för att få fler att cykla. I Sverige uppger 20 procent av föräldrarna att det huvudsakliga skälet till att skjutsa barn i bil till skolan är att trafiken är för farlig.⁹

Olyckstalen i Sörmland ligger på 0,2 olyckor per 10 000 invånare och för Sverige som helhet ligger det på 0,4. Under de senaste fem åren har 30 personer som cyklat i länet omkommit eller skadats allvarligt varav 4 olyckor inträffade på statliga vägar. Av dessa 30 olyckor var knappt en tredjedel kollisioner mellan cykel eller moped och motorfordon. 60 procent av cykelolyckorna var klassificerade som singelolyckor.

⁹ Barns skolvägar, Trafikverket, 2018.



Figur 11. Andel av olika olyckstyper för allvarliga cykelolyckor i länet. Källa: STRADA.

Trafikverkets långsiktiga mål för trafiksäkerhet, Nollvisionen, är *att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken*. Statistiken visar att det fortfarande finns mycket arbete att göra för att öka trafiksäkerheten samt om nollvisionen ska uppnås i Sörmland.

Drift och underhåll

Kommunerna ansvarar för drift och underhåll av cykelvägar som ligger på det kommunala vägnätet och Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av cykelvägar som är det statliga vägnätet.

Flera av singelolyckorna i länet inträffade på grund av hal is, grus eller ojämn beläggning. Detta problem kan undvikas med bra standard för drift och underhåll samt bra vinterväghållning. Cykelvägar som sköts bra stimulerar till ett ökat cyklande.

Vintertid är halkbekämpning viktig för cyklisternas säkerhet, samtidigt som cyklisternas framkomlighet mest påverkas av kvaliteten på snöröjningen. Restiderna under vintermånaderna kan öka om det är för stora brister i vinterväghållningen. Två kommuner i länet rapporterade 2019 att de sopsaltar delar av sitt huvudcykelnät under vintern. Några av kommunerna rapporterade att de har undersökt möjligheten eller har testat sopsaltning under en vinter. Anledningen till att de inte fortsatt med sopsaltning är för att det bedöms som för dyrt. I strategi- och åtgärdsdelen utvecklas rekommendationer för drift- och underhåll av cykelvägar som är en viktig del för att främja en ökad cykling.

Bilder med koppling till drift och underhåll, kompletteras senare

3. Mål

3.1 Övergripande mål

Cykelstrategins övergripande mål är att fler ska cykla för ett mer hållbart Sörmland. En ökad aktiv mobilitet för människorna i Sörmland bidrar till att uppnå regionens ekonomiska, sociala samt hälso- och miljömål.

Förutom de övergripande målen ska cykelstrategin också bidra till att 2030-målet¹⁰ kan nås och påskynda omställningen av transportsektorn. Cykelstrategin bidrar därmed även till Sörmlandsstrategins mål och prioriteringar och Region Sörmlands vision Sveriges friskaste län 2025.

3.2 Delmål

För att enklare och systematiskt kunna arbeta mot det övergripande målet samt kunna följa utvecklingen för cykling i Sörmland finns åtta mätbara delmål som har perspektivet 2030.

- Halvera antalet allvarligt skadade och omkomna cyklister i Sörmland från år 2019 till 2030.
- År 2030 ska alla, 100 procent, gång- och cykelpassager i Sörmland vara hastighetssäkrade och av bra kvalitet enligt Trafikverkets kartläggning av GCM-passager.¹¹
- År 2030 ska 90 procent av nätet där cykling är tillåten, i tätbebyggt område i Sörmland, bestå av säker cykelinfrastruktur. Cykelnätet kan inkludera till exempel gång- och cykelbanor, eller blandtrafikvägar med max 30 km/h i hastighetsbegränsning.
- År 2030 ska andelen kombinationsresor med cykel- och kollektivtrafik, av alla delresor, ha fördubblats jämfört med resvaneundersökningen 2020.
- År 2030 ska antalet kilometer biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ha ökat med 10 procent jämfört med 2019.
- År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2020. Från dagens ca 16 procent till 26 procent år 2030.
- År 2030 ska antalet andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik (GCK) i Sörmland ska ha ökat 4 procentenheter jämfört med RVU 2020 utan att cykelns andel minskar.





¹⁰ Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Naturvårdsverket 2019. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/>

¹¹ Klassificerad GCM-passage, version 3.0, Trafikverket, 2016.

- År 2030 ska andelen barn som cyklar till skolan öka jämfört med 2020.

För att uppnå cykelstrategins mål har fyra strategiområden arbetats fram. Inom varje strategiområde finns ett antal delstrategier med tillhörande åtgärder. Se figur 12.

Figur 12. Struktur för Sörmlands cykelstrategi

| Mål | | | |
|---|---|---|---|
| Strategiområden | | | |
|  |  |  |  |
| Trafiksäkerhet & komfort | Tillgänglighet & cykelvägnät | Utbildning, uppmuntran & påverkan | Miljö, hälsa & jämlikhet |
| Delstrategier | Delstrategier | Delstrategier | Delstrategier |
| Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång- och cykel | Prioritera åtgärder på felande länkar | Kombinera ny utbyggnad av cykelinfrastruktur med MM-åtgärder | Investera i geografiska områden med höga ohälsotal |
| Skapa effektiv drift- och underhåll av gång- och cykelvägar | Investera i regionala cykelstråk med hög potential | Regionala satsningar för samverkan och kunskapsbyggande inom MM-området | Prioritera infrastruktur som ansluter till parker, öppna ytor, rekreation och hälsovård |
| | Prioritera anslutningar till arbetsplatser, skolor, parker, hälsovård och samhällsservice | Verka för att Sörmland är ledande inom hållbart resande | Främja rekreativ- och turismcykling |
| | Skapa förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik | | |

4. Strategiområden

Kapitlet sammanfattar och beskriver de fyra strategiområdena och delstrategier med tillhörande åtgärder som Region Sörmland och andra aktörer behöver arbeta med de kommande åren. Flera åtgärder är direkt kopplade till genomförandet av länstransportplanen och den fysiska planeringen. Vissa av åtgärderna går att utföra inom ramen för befintlig verksamhet medan andra förutsätter extern finansiering, till exempel större analyser eller projekt inom MM.



4.1 Trafiksäkerhet & komfort

Strategiområdet trafiksäkerhet och komfort innebär utveckling av infrastruktur och faciliteter i Sörmland som gör gång- och cykel säkert, bekvämt och ändamålsenligt för alla.

Trafiksäkerhet är en grundläggande faktor för att personer ska känna sig trygga och bekväma med att cykla. Otrygghet i trafiken är ett viktigt hinder för att inte fler cyklar. Infrastruktur- och vägvisningsåtgärder är viktiga för att cyklisterna ska känna sig trygga och att de ska ha säkra förutsättningar för att cykla. Separerade gång- och cykelbanor, låga hastigheter på vägarna, gång- och cykelpassager, belysning, drift och underhåll och vägvisning med mera ger en ökad trygghetskänsla men gör också att färre skadas i trafiken.

Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång och cykel

Det är viktigt att aktörerna i Sörmland arbetar med transportinfrastrukturen, för att förbättringar av cykelvägar genomförs. Vagar där det finns dokumenterade olyckor med cykel ska prioriteras vid infrastrukturåtgärder. Separering från biltrafik med höga hastigheter är den prioriterade utformningsaspekten för cykelvägar längs det statliga vägnätet. En process och metod för att komfort- och trafiksäkerhetsbesiktiga det cykelbara nätet bör tas fram som stöd för kommuner och andra väghållare. Genom besiktningen kan kända och farliga trafikutformningar med låg komfort identifieras och åtgärdas av kommuner och andra väghållare. Detta för att förebygga skador och olyckor.

En process och metod för att följa upp och kunna använda olycksstatistik i infrastrukturplaneringen för Region Sörmland och kommunerna behöver utvecklas som ett hjälpmedel när behov och brister diskuteras. Detta system kommer att bidra till bättre planering av investeringar samt drift- och underhåll, när osäkra punkter och korsningar lättare kan identifieras och följas upp.

Åtgärder:

- Utveckla en process och metod för att följa upp olycksstatistik

Skapa effektiv drift- och underhåll av gång- och cykelvägar

Planering och underhåll av cykelvägar ska tillgodose behoven för alla typer av aktiv mobilitet och alla användare. Cykelstråk bör skötas med bästa möjliga rutiner för drift och underhåll. Större pendlingsstråk för cykel i tätorterna och starka regionala cykelstråk på statliga vägnätet bör hålla samma höga driftstandard som transportleder för motortrafik.

En jämlik tillgänglighet till cykelnätet skapar möjligheter för en mångfald av mobilitetslösningar. Lastcyklar är en kategori av cyklar som växer i omfattning och som har särskilda behov av god kurvgeometri och bredd på cykelbanan. De kräver också en ny utformning av cykelparkering som tillåter att dessa dyra cyklar kan låsas fast på ett säkert sätt.

Cykelvägarnas beläggning påverkar både körkomfort och trafiksäkerhet. Cykelvägarnas ytstruktur bör därför inspekteras och jämnheten mätas regelbundet, så att förebyggande underhållsåtgärder kan utföras innan eventuella vägsador uppstår. Under barmarksperioden bör cykelstråken hålls fria från grus, löv och glas-kross för att undvika omkullkörningar. Skador på vägbanan, såsom sprickor och potthål, behöver åtgärdas så fort de uppdagas för att undvika olyckor. Vegetation som skymmer sikten bör kontinuerligt tas om hand för att undvika kollisioner. Som stöd för arbetet med drift och underhåll av cykelvägar finns generella rekommendationer för drift och underhåll av cykelvägnätet framtagna.¹²

Åtgärder:

- Ta fram en process och metod för att komfort- och trafiksäkerhetsbesiktiga det cykelbara nätet.
- Se över framtida behov utifrån nya olika typer av cyklar och mobilitetslösningar. Detta sammanställs i ett kunskapsunderlag.

Figur 13. Generella rekommendationer för drift

Frekvens

Generellt

Vägnätet ska ha tillsyn var 14:e dag

Skyltar, belysning, borttagande av hinder ska skötas löpande

¹² Rekommendationerna baserar sig på riktlinjer som togs fram inom SATSA II projektet för en regional cykelplan för Stockholms län.

Figur 14. Generella rekommendationer för drift

| Åtgärd | Frekvens och utförande |
|----------------------------|---|
| Vinterväghållning | |
| Snöröjning/plogning | Påbörjas vid 2 cm, 6/8 timmar, högre ambition vardagar under pendlingstid. |
| Halkbekämpning | Vid halkrisk, påbörjas omedelbart. |
| Kompletterande snöröjning | Påbörjas inom 1 dygn. |
| Isdrivning | Vid behov. |
| Snöbortforsling | Vid behov. |
| Barmarksväghållning | |
| Sandupptagning | Sandupptagning efter vintersäsong ska vara avslutad i april. |
| Sopning | Sopning sker vid behov, dock minst 1 gång/månad. |
| Röjning/Slätter | Fria rummet bör uppgå till 3 m (höjdröjning). Röjning i längsled ska skötas löpande så grenar och kvistar ej inkräktar på cykelbanan. Röjning i korsningar för att öka sikten. Slätter utföres minst 2 ggr/år, sommar och höst. |
| Beläggning | Sprickor med en vidd > 5 mm eller sprickor med förekomst mer än 10 sprickor/100 meter med vidd > 3 mm åtgärdas inom 7 dagar. Potthål större diameter än 50 mm lagas omedelbart efter upptäckt. |



4.2 Tillgänglighet & cykelvägnät

Strategiområdet tillgänglighet och cykelvägnät innebär en förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister inom och mellan tätorter samt bättre kopplingar till bytespunkter för kollektivtrafik.

De flesta vägarna i Sörmland har byggts utifrån biltrafikens behov av smidiga kopplingar från dörr till dörr. Cykeln har traditionellt setts som ett lokalt fordon vilket har börjat förändras i och med elcykelns genomslag. Tillgänglighet och cykelvägnät för cykling behöver därför planeras på ett nytt sätt och i högre utsträckning på en regional- och kommunövergripande nivå. Cykeltrafik behöver minst samma nivå av tillgänglighet och framkomlighet som biltrafiken och till och med bättre då målet är att öka cyklandet. Sammanhängande trafiksäker infrastruktur från dörr till dörr med säkra, trygga och bekväma cykelparkeringar vid målpunkter gör att cykling bli lika smidig som bilåkande. Cykelparkeringar behöver utformas så att de även passar lådcyklar.

Prioritera åtgärder på felande länkar

För att skapa ett sammanhängande cykelnät ska Region Sörmland prioritera finansiering av investeringar som åtgärdar felande länkar i det befintliga gång-

och cykelvägnätet. Region Sörmland ska arbeta för att samordna cykel- och kollektivtrafikplanering och skapa effektiva anslutningar.

Åtgärder:

- I den årliga processen för statlig medfinansiering med koppling till LTP ska behov och brister granskas. Felande länkar i gång- och cykelvägnätet bör prioriteras.

Investera i regionala cykelstråk med hög potential

Störst potential för att öka cyklingen finns i och omkring kommunhuvudorterna i Sörmland eftersom flest människor bor och är verksamma där. Regionala cykelvägar finns vanligtvis utefter det statliga vägnätet. En viktig del för att de regionala cykelvägarna ska fungera effektivt är att de kommunala cykelvägarna ansluter på ett bra sätt och tvärtom. De kommunala cykelstrategierna och cykelplanerna är ett viktigt underlag för prioritering och genomförandet av åtgärder inom länstransportplanen.

På sikt kommer investeringar i cykelvägar genomföras mellan orter i cykelstråk med hög potential och där kommunerna prioriterar och har behov för att stärka arbets- och studiependling. Det är inte möjligt att bygga gång- och cykelvägar längs alla sträckor i det regionala cykelvägnätet på kort sikt. Prioritering och utbyggnad av regionala cykelstråk är en del av framtagandet och genomförandet av länstransportplanen i Sörmland. I genomförandet ska de planeringsstöd som finns i regionala cykelstrategin som till exempel prioriteringsprinciper för finansiering och potentialstudien användas för en bättre samhällsplanering och för att möta de regionala målen.

Åtgärder:

- Tillämpning och användning av prioriteringsprinciper samt framtagna planeringsstöd i den löpande infrastrukturplaneringen.

Prioritera anslutningar till arbetsplatser, skolor, parker, hälsovård och samhällsservice

Prioritering av cykelvägar som ansluter till arbetsplatser, skolor, parker, hälsovård och samhällsservice bidrar till en underlättad cykelburen vardag. I tätbyggt område bör cykelöverfart eller planskild lösning där huvudcykelvägar korsar körbanor prioriteras för en ökad tillgänglighet för cyklister. I genomförandet behöver utformning av cykelöverfarter belysas och stöd till kommunerna tas fram. Det ska också vara säkert att parkera sin cykel på olika målpunkter.

Åtgärder:

- Skapa arbetssätt så att tillgänglighet i ett systemperspektiv och målpunkter kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.
- Genomföra GIS-analyser för att i ett geografiskt perspektiv kunna utvärdera hur infrastrukturinvesteringar motsvarar strategins mål

Skapa förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik

Att kombinera cykel med kollektivtrafik är viktigt för Sörmland eftersom en betydande del av bebyggelsen är utspridd samt att det finns en stor arbetspendling i och över länsgräns. Kombinationsresor är resor som sker med två eller flera färdssätt. Det kan till exempel vara att cykla eller ta bilen till en infartsparkering och sedan fortsätta med kollektivtrafik, eller att cykla till tågstationen, ta med cykeln och sedan fortsätta resan på cykel när man gått av tåget.

För att skapa förutsättningar för att kombinationsresor ska öka behöver cykel och kollektivtrafikplanering samordnas bättre med samhällsplaneringen på lokal och regional nivå. En viktig åtgärd för att främja kombinationsresor med cykel är att bygga ut cykelparkeringar vid viktiga målpunkter. Vid framtagande av kommunala cykelstrategier och kommunal planering av cykelvägar behövs vägledning till väghållare för hur samplanering kan ske med kollektivtrafiken.

Det är viktigt att säkerställa att hållplatser vid riks- och länsvägar är trafiksäkra och att det finns goda möjligheter att ta sig till dessa gående eller via cykel. När åtgärder genomförs vid hållplatser ska tillgängligheten för cyklister ses över så att det finns goda gång- och cykelförbindelser till och förbi hållplatserna. Det ska finnas goda möjligheter att parkera sin cykel vid hållplatser. Därför ska det finnas säkra, funktionella och attraktiva cykelparkeringar vid kollektivtrafikens prioriterade bytespunkter. Behovet av parkering varierar beroende på resenär, cykeltyp och hur lång tid cykeln ska stå parkerad.

I framtiden kommer kombinerad mobilitet och mobilitet som tjänst (MaaS)¹³ bli allt mer viktigt och ta marknadsandelar. Detta kan bidra till att öka tillgängligheten inte bara i städer och större tätorter utan även på landsbygden. Det bidrar också till en cirkulär ekonomi och effektiviserar våra resurser.

¹³ MaaS, Mobility as a Service och mobilitet som tjänst på svenska, beskriver en skiftning bort från privatägda transportsätt mot en mobilitet som erbjuds som en tjänst.

Åtgärder:

- Analysera tillgänglighet med gång- och cykel till och från bytespunkter.
- Öka samverkan mellan kommunal och regional planering, infrastruktur och kollektivtrafik. Utveckla en standard på bytespunkter utifrån gång- och cykelperspektiv i den fysiska planeringen.
- Delta i utvecklingsprojekt och bidra till utvecklingen av mobilitet som tjänst (MaaS) och kombinerad mobilitet (KM) i Sörmland.



4.3 Utbildning, uppmuntran & påverkan

Strategiområdet utbildning, uppmuntran och påverkan innebär ett bredare deltagande och ökad medvetenhet kring cykelfrågor hos befolkningen genom projekt och aktiviteter som riktar sig till människor av alla åldrar, kön, bakgrund och plats.

Resande är ett starkt vanebeteende och vi människor tenderar att göra som vi brukar. Mobility management (MM) är en metod som kan användas för att påverka och förändra resenärers beteende och attityder för att uppnå ett hållbart resande. Det är ”mjuka” åtgärder för att påverka resan innan den har börjat. Genom exempelvis rådgivning, information, kampanjer och marknadsföring får trafikanter stöd att förändra sina resvanor. Det kan också vara organisation av tjänster och koordinering av olika parter verksamheter. Mobility management-åtgärder har en bra kostnads-nyttokvot och kräver inte de stora finansiella investeringarna som de ”hårda” åtgärderna kräver och samtidigt ökar MM effektiviteten av de hårda åtgärderna. För att den byggda infrastrukturen ska användas effektivt och samtidigt locka fler att cykla kan de hårda åtgärderna kombineras med mjuka åtgärder, som beteendeförändringar, attityder och sociala normer kopplat till cykling.

Det krävs ett nytt sätt att tänka för att nå en hållbar transportsektor. Det krävs att arbetet drivs på olika fronter, mer strategiskt och målgruppsanpassat med anpassade budskap. Många fler behöver kanske bli *mobilister*, det vill säga att de använder olika färdmedel efter behov istället för bara ett färdmedel. MM-insatser kan riktas mot målgrupper som har lättare att byta färdmedel eller byta till resfria möten.

Kombinera nyutbyggnad av cykelinfrastruktur med MM-åtgärder

Att anpassa transportsystemet till att fokusera på människors behov av flera hållbara alternativ för transport är viktigt, och något som ska utvecklas genom arbete med MM-åtgärder.

Region Sörmland behöver samarbeta med Länsstyrelsen, Trafikverket och Sörmlands kommuner för att främja utökad mobilitet och befolkningens transportalternativ. Detta arbete ska kopplas till Region Sörmlands och kommunernas cykelstrategier genom samordnade kampanjer för kunskapsspridning, utveckling av fysisk infrastruktur, förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande samt en kombination av dessa insatser för maximerat resultat.

Åtgärder:

- Utforma en rutin för MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder

Regionala satsningar för samverkan och kunskapsbyggande inom MM-området

Ett program för hur Region Sörmland planerar att arbeta med beteendeförändringar, attityder och sociala normer kopplat till cykling för olika målgrupper rekommenderas att ta fram. För att styra framtida mobilitetsarbete kopplat till cykling. Här är nätverket för hållbart resande ett viktigt forum där många aktörer kommer att bidra med kunskap och lokal kännedom. Kommunerna är ansvariga för en del av genomförandet av de kampanjer som förslås i målen och är också de som ansvar för reglering av mobilitetslösningar och parkering vid nybyggnation (exploatering). Det behöver därför ske ett utvecklat samarbete mellan Region Sörmland och kommunerna för att få ett ökat cyklande och förbättrade förutsättningar för hållbart resande.

Att anpassa insatser efter målgrupper är viktigt och kunskapen kring målgruppernas förutsättningar och behov behöver förstärkas. För att förstärka kunskapen kring olika målgruppers behov kan en intersektionell¹⁴ analys göras. Intersektionalitet kan användas som analysredskap inom många olika områden. En intersektionell analys kan exempelvis synliggöra hur särskilda satsningar på vissa målgrupper, såsom nyanlända, lågutbildade eller personer med funktionsnedsättning, inte tar hänsyn till att personer kan tillhöra flera målgrupper samtidigt och ha behov som kräver en kombinerad insats.

¹⁴ Ordet intersektionalitet kommer från engelskan intersection, som kan betyda vägkorsning eller skärning. Det används för att beteckna hur olika maktordningar och diskrimineringsgrunder påverkar och ibland förstärker varandra, en enskild maktordning kan inte förstås oberoende av andra.

Åtgärder:

- Arrangera kunskapsdagar och samordna satsningar på MM-området.
- Ta fram ett program för beteendeförändringar och sociala normer kopplat till cykling
- Kartlägga målgrupper utifrån ett intersektionellt perspektiv och därefter arbeta med insatser anpassade efter grupperns förutsättningar och behov.

Verka för att Sörmlands arbetsgivare är ledande inom hållbart resande

Arbetsgivare har ett särskilt stort mandat att påverka sina medarbetares resor i såväl tjänsten som till och från arbetet. Arbetsgivare kan arbeta med vilka förutsättningar det finns för att resa hållbart till arbetet men också uppmuntra sina medarbetare. Det är ett enkelt sätt att nå ut till många människor och även påverka faciliteter på arbetsplatser.

Offentliga organisationer i Sörmland har en tredjedel av alla anställda och de fem största arbetsgivarna i länet är offentliga organisationer¹⁵. Att arbeta med medarbetarnas tjänsteresor men också arbetsresor ger ett stort bidrag till helheten och möjligheten att få fler att välja cykeln. Region Sörmland är länets andra största arbetsgivare med nästan 7000 anställda stationerade över hela länet. Region Sörmland har ambitiösa målsättningar i Hållbarhetsprogrammet där det framgår att tjänsteresorna ska ske mer med kollektiva färdmedel och cykel. Det innebär att åtgärder kan genomföras och prövas inom ramen för Region Sörmlands hållbarhetsarbete och lyckade exempel spridas till andra arbetsgivare i Sörmland. För att vara en trovärdig aktör i arbetet att främja hållbara resor är det även viktigt att Region Sörmland och andra offentliga aktörer själva ligger långt fram i arbetet.

Åtgärder:

- Skapa förutsättningar och främja ökad användning av cykel och kollektivtrafik vid tjänsteresor men även för arbetsresor

¹⁵ <http://www.regionfakta.com/sodermanlands-lan/arbete/storsta-arbetsgivare/>

4.4 Miljö, hälsa & jämlikhet



Strategigrådet miljö, hälsa och jämlikhet innebär att cykling ska vara möjligt för alla oavsett inkomst, bakgrund eller kön. Ökad cykling bidrar också till en förbättrad miljö, folkhälsa och ökad jämlikhet.

Ökningen av cykelresor kommer ha en positiv inverkan på den lokala miljön och på människors hälsa. Luftkvalitet, buller, lägre stressnivåer, ökad fysisk aktivitet och bättre tillgänglighet till natur- och grönområden är positiva effekter av färre bilresor och fler cykelresor. Cyklingens nyttor ska erbjudas alla Sörmlands invånare och besökare. Sörmlandsstrategins syn på social hållbarhet är att människors grundläggande behov och rättigheter säkerställs, att alla är inkluderade och att stadsbyggnadsutvecklingen behöver anpassas och utformas utifrån olika gruppers behov. Infrastruktur för gång och cykling är en nytting som alla ska ha tillgång till och kunna använda.

Investera i geografiska områden med dokumenterat höga ohälsotal

Genom att investera i geografiska områden med dokumenterat höga ohälsotal för hjärtkärlsjukdomar, stroke, diabetes och cancer går det att fastställa var behoven är som störst ur ett folkhälsoperspektiv och erbjuda bättre förutsättningar för vardagsmotion. Inledningsvis behöver områden identifieras som har låga nivåer av fysisk aktivitet och stora hälsoproblem. Inkludering av hälsa som ett viktigt mått vid utvärdering av transportinvesteringar och prioriteringar leder till förstärkt koppling mellan hållbara resor och hälsonyttor.

Åtgärder:

- Skapa arbetssätt och metoder så att folkhälsa kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.

Prioritera infrastruktur som ansluter till parker, öppna ytor, rekreation och hälsovård

Trafikanalys senaste undersökning av cyklingen i Sverige visar att barns cykling har minskat över tid. Därför ska åtgärder för att öka barns cykling prioriteras. Infrastruktur eller stråk som ansluter till parker, öppna ytor, rekreativsområden och hälsovård ska prioriteras. Barnperspektivet är särskilt viktigt utifrån kommunala cykelplaner. Där kan målpunktperspektivet beaktas praktiskt ur ett lokalt perspektiv när investeringar och åtgärder för en ökad trygghet, komfort och trafiksäkerhet planeras. För att barnperspektivet ska kunna beaktas kan nya analyser och inventeringar behöva göras för att identifiera behov och brister som är av särskild vikt för barn som till exempel tillgänglighet till idrottsplatser, badplatser, ridhus och kulturverksamheter. Dessa analyser får gärna göras utifrån barnens egna perspektiv och behov för att få till en långsiktig beteendeförändring.

Åtgärder:

- Skapa arbetsätt och metoder så att barnperspektivet samt folkhälsa kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.

Främja rekreations- och turismcykling

Rekreativ- och turismcykling främjas genom satsningen på Näckrosleden. Turismcykelsatsningen bidrar till att realisera hälsoeffekter av fritids- och rekreationscykling. Region Sörmland och Trafikverket arbetar med åtgärdsplanen kopplat till länstransportplanen för att trafiksäkra Näckrosleden.

Åtgärder:

- Fortsätta det långsiktiga arbetet med att utveckla Näckrosleden enligt befintlig plan samt stärka samverkan med kommunerna och näringslivet kring turismcykelfrågor.
- I uppföljningsarbetet av strategin ska hälsa beaktas vid utvärdering

Tabell 2. Vilka delstrategier som bidrar till uppfyllande av delmålen.

| Delmål | Koppling till delstrategier |
|---|--|
| Halvera antalet allvarligt skadade och omkomna cyklister i Sörmland från år 2019 till 2030. | <ul style="list-style-type: none"> • Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång och cykel • Skapa effektiv drift- och underhåll av gång- och cykelvägar |
| År 2030 ska alla, 100 procent, gång- och cykelpassager i Sörmland vara hastighetssäkrade och av bra kvalitet enligt Trafikverkets kartläggning av GCM-passager | <ul style="list-style-type: none"> • Prioritera åtgärder på felande länkar • Skapa effektiv drift- och underhåll av gång- och cykelvägar • Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång och cykel |
| År 2030 ska 90 procent av nätet där cykling är tillåten, i tätbebyggt område i Sörmland, bestå av säker cykelinfrastruktur. Cykelnätet kan inkludera till exempel gång- och cykelbanor, eller blandtrafikvägar med max 30 km/h i hastighetsbegränsning. | <ul style="list-style-type: none"> • Prioritera åtgärder på felande länkar • Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång och cykel |

| | |
|--|--|
| <p>År 2030 ska andelen kombinationsresor med cykel- och kollektivtrafik, av alla delresor, ha fördubblats jämfört med resvaneundersökningen 2020.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Skapa förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik • Verka för att Sörmlands arbetsgivare är ledande inom hållbart resande |
| <p>År 2030 ska antalet kilometer biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ha ökat med 10 procent jämfört med 2019.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Investera i regionala cykelstråk med hög potential |
| <p>År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2020. Från dagens ca 16 procent till 26 procent år 2030.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Kombinera nyutbyggnad av cykelinfrastruktur med MM-åtgärder • Verka för att Sörmlands arbetsgivare är ledande inom hållbart resande |
| <p>År 2030 ska antalet andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik (GCK) i Sörmland ska ha ökat 4 procentenheter jämfört med RVU 2020 utan att cykelns andel minskar.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Skapa förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik • Verka för att Sörmlands arbetsgivare är ledande inom hållbart resande |
| <p>År 2030 ska andelen barn som cyklar till skolan öka jämfört med 2020.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Prioritera infrastruktur som ansluter till parker, öppna ytor, rekreation och hälsovård |

5. Genomförande

Genomförandet av cykelstrategin innebär att använda dokumentet löpande i infrastrukturplaneringen när finansiering diskuteras och när åtgärdsvalsstudier tas fram. Det innebär också att använda dokumentet som stöd i regional och kommunal planering och när nya projekt skapas som berör cykling. För att kunna arbeta mot de uppställda målen och delstrategierna behöver också Region Sörmland arbeta in föreslagna åtgärderna i verksamhetsplaneringen för att kunna utveckla arbetet med cykelfrågorna i samhällsplaneringen. Eftersom cykelstrategins delmål är mätbara har också Region Sörmland ansvaret att arbetet följs upp enligt den framtagna modellen för uppföljning.

5.1 Åtgärdsplan

Berörda aktörer ska arbeta aktivt mot de mål och delstrategier som föreslagits. Därför har en åtgärdsplan tagits fram som anger olika aktiviteter som Region Sörmland behöver ta ansvar för i genomförandet. Aktiviteterna behöver i flera fall göras i samarbete med kommunerna och Trafikverket.

Tabell 3. Samlad åtgärdslista utifrån åtgärderna.

| Åtgärder | Ansvar |
|---|--|
| Utveckla en process och metod för att följa upp olycksstatistik | Region Sörmland & Trafikverket |
| Ta fram en process och metod för att komfort- och trafiksäkerhetsbesiktiga det cykelbara nätet. | Region Sörmland |
| Se över framtida behov utifrån nya olika typer av cyklar och mobilitetslösningar. Detta sammanställs i ett kunskapsunderlag. | Region Sörmland |
| I den årliga processen för statlig medfinansiering med koppling till LTP ska behov och brister granskas. Felande länkar i gång- och cykelvägnätet bör prioriteras | Region Sörmland, kommunen & Trafikverket |
| Tillämpning och användning av prioriteringsprinciper samt framtagna planeringsstöd i den löpande infrastrukturplaneringen. | Region Sörmland, kommunen & Trafikverket |
| Skapa arbetssätt så att tillgänglighet i ett systemperspektiv och målpunkter kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden. | Region Sörmland |
| Genomföra GIS-analyser för att i ett geografiskt perspektiv kunna utvärdera hur infrastrukturinvesteringar motsvarar strategins mål | Region Sörmland |
| Analysera tillgänglighet med gång- och cykel till och från bytespunkter. | Region Sörmland & Trafikverket |

| | |
|--|--|
| Öka samverkan mellan kommunal och regional planering, infrastruktur och kollektivtrafik. Utveckla en standard på bytespunkter utifrån gång- och cykelperspektiv i den fysiska planeringen. | Region Sörmland, kommunen & Trafikverket |
| Delta i utvecklingsprojekt och bidra till utvecklingen av mobilitet som tjänst (MaaS) och kombinerad mobilitet (KM) i Sörmland. | Region Sörmland, kommunen, Trafikverket & privat sektor |
| Utforma en rutin för MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder | Region Sörmland, kommunen & Trafikverket |
| Arrangera kunskapsdagar och samordna satsningar på MM-området. | Region Sörmland, kommunen & ideell sektor |
| Ta fram ett program för beteendeförändringar och sociala normer kopplat till cykling | Region Sörmland |
| Kartlägga målgrupper utifrån ett intersektionellt perspektiv och därefter arbeta med insatser anpassade efter grupperns förutsättningar och behov. | Region Sörmland |
| Skapa förutsättningar och främja ökad användning av cykel och kollektivtrafik vid tjänsteresor men även för arbetsresor | Region Sörmland, kommunen, Trafikverket, privat sektor och ideell sektor |
| Skapa arbetssätt och metoder så att barnperspektivet samt folkhälsa kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden. | Region Sörmland |
| Fortsätta det långsiktiga arbetet med att utveckla Näckrosleden enligt befintlig plan samt stärka samverkan med kommunerna och näringslivet kring turismcykelfrågor. | Region Sörmland |
| I uppföljningsarbetet av strategin ska hälsa beaktas vid utvärdering | Region Sörmland |

5.2 Finansiering av gång- och cykelåtgärder

Nationell finansiering

Den nationella infrastrukturplanen finansierar cykelvägsinvesteringar på det nationella vägnätet.

För turismcykellederna finns nationella medel för skyltning samt drift och underhåll. För att få del av de nationella medlen för turismcykelleder behöver vissa kriterier uppfyllas. Avtal om drift och underhåll på turistcykelleder kan bara skrivas mellan väghållare och en organisation som garanterar långsiktighet, inte mellan en ideell organisation och en väghållare. Ansvar ska regleras genom avtal mellan Trafikverket eller huvudmannen för leden och väghållaren. För skyltning av nationella och regionala turismcykelleder är det Trafikverket som har det övergripande ansvaret för skyltningen i samverkan med huvudmannen. För utmärkning finns möjlighet att söka nationella medel hos Trafikverket. Trafikverket samordnar uppsättning samt drift och underhåll av skyltar.

Regional finansiering

Den största potten medel för utbyggnad av cykelvägar och trafiksäkerhet i Sörmland ur ett regionalt perspektiv finns genom Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2018–2029. Finansiering av åtgärder som målning av sidolinjer och andra smärre åtgärder för att främja cykling kan fås genom att samordna sidområdes-, drift och underhållsåtgärder på det statliga vägnätet.

Förutom dessa medel finns bland annat EU:s strukturfonder. Projektmedel från fonderna ansöks via Tillväxtverket inom förbestämda ansökningsomgångar och kräver 50 procent medfinansiering. EU-finansiering från strukturfonderna lämpar sig väl för både små och stora samverkansprojekt med olika aktörer över olika administrativa gränser eller för internationella projekt. Medel från strukturfonderna kan inte ansökas för direkta investeringar. Denna typ av finansiering kan lämpa sig väl för projekt som berör strategiområdet utbildning, uppmuntran & påverkan.

EU-finansiering är viktig eftersom medel från länstransportplanen inte kan användas för att finansiera steg 1 och 2-åtgärder inom fyrstegsprincipen. MM-åtgärder finansieras idag via Region Sörmlands eller kommunernas basbudget eller via projekt. Förutom EU:s strukturfonder går det även att söka medel via stadsmiljöavtal, Klimatklivet, Energimyndighetens forskningsprogram samt andra nationella fonder.

De medel som finns till förfogande i länsplanen 2018–2029 för investeringar i det statliga vägnätet är 51,7 miljoner kronor för gång- och cykelåtgärder. Det finns också en budget för trafiksäkerhet och trimningsåtgärder på statligt vägnät där vissa trafiksäkerhetsåtgärder som berör gång- och cykel kan finansieras. I länstransportplanen anges ett krav på kommunerna om medfinansiering av cykelvägar på 50 procent. Med delfinansieringen inräknad motsvarar detta totalt cirka 103,4 miljoner kronor under planperioden.

Kommunal finansiering

När det gäller investeringar i det kommunala vägnätet ingår dessa i de åtgärdsgrupper i länsplanen som ger statlig medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs kommunala gator och vägar. Statlig medfinansiering utgår med maximalt 50 procent av de kostnader som berättigar statlig medfinansiering.

Normalt beviljas medel för statlig medfinansiering ett år i taget av Trafikverket. Som incitament för ökat samarbete och koordinering av insatser i sammanhängande stråk kan Trafikverket ge principgodkännande för fleråriga projekt gällande cykelåtgärder. Detta kan prioriteras framförallt om minst två kommuner ansöker gemensamt om kommunövergripande åtgärder längs ett stråk. Sådana investeringslösningar skapar incitament för ökad samverkan för mellankommunala cykelsatsningar.

Förutom medfinansiering av regionala cykelvägar gör kommunerna till exempel investeringar i det kommunala vägnätet för att förbättra trafiksäkerhet för cyklister. Ibland finansierar kommunerna denna typ av åtgärder till 100 procent, ibland söks medfinansiering genom länsplanen. För kommunerna är drift och underhållsfrågorna viktiga. För varje ny investering följer också kostnader, om kommunen är väghållaren av cykelvägen.

Utöver rena infrastrukturåtgärder finansierar kommunerna själva eller genom ansökta medel olika lokala cykelprojekt. Det kan handla om till exempel stödjande åtgärder som byggande av cykelgarage, cykelställ, cykelpumpstationer och åtgärder på lokala rekreationscykelleder. Andra typer av lokala projekt är inriktade på skolcykling, hjälmanvändning, folkhälsofrämjande arbete eller andra typer av påverkansåtgärder.

5.3 Prioriteringsprinciper för finansiering

Eftersom målen och delstrategierna har ett helhetsperspektiv på cykling i Sörmland har också ställningstaganden kring finansiering samma synsätt oavsett kommunalt eller statligt vägnät och lokal eller regional cykling. Prioriteringarna är ett stöd för genomförandet av länsplanen och en vägledning för den kommunala cykelplaneringen. Rekommendationerna stödjer de delstrategier som tagits fram.

Rekommendationer för prioritering av cykelåtgärder:

1. Åtgärda felande länkar i tätort. Särskilt felande länkar som möter de strategier som tagits fram med koppling till trafiksäkerhet, arbetspendling och folkhälsoaspekten.
2. Förstärk cykelinfrastrukturen till och från viktiga målpunkter inom tätort som stöds av de strategierna i cykelstrategin. Till exempel arbetsplatser, bytespunkter för kollektivtrafik, sjukhus, servicepunkter och rekreationsområden.
3. Bygg bort felande länkar och investera i de starka cykelstråken som pekats ut i potentialstudien.
4. Höj standarden på befintliga cykelvägar längs statliga vägnätet i de regionalt starka cykelstråken där brister finns.
5. Höj standard och förbättra trafiksäkerhet där turismcykelvägar går utefter statlig väg och där det finns brister och särskild potential.
6. Komplettera utbyggnad ur ett systemperspektiv för ett sammanhängande nät (inkluderar turismcykelvägar).

Prioritetsordningen bygger på vilka satsningar som förväntas ge störst samhälls-ekonomisk nytta och där det är störst potential att öka antalet cyklister. Därför bör finansiering av cykelvägsinfrastrukturen i tätorterna, det vill säga punkterna ett och två prioriteras i första hand.

Prioriteringsordningen i punkt tre till fyra är baserad på rekommendationerna utifrån utpekade prioriterade stråk i potentialstudien. Punkt 5 och 6 refererar till satsningar på rekreationscykling och där bör trafiksäkerhetsatsningar på Nackrosleden prioriteras utifrån att det är den turismcykelled som prioriteras ur ett regionalt perspektiv. För prioriteringar av nya behov och brister i det statliga vägnätet som ska finansieras av länstransportplanen ska potentiella cykelstråk användas som kunskapsunderlag med kommunerna. Bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten och effekten av utbyggnadsförslag sker främst inom ramen för den fysiska planeringen i vägplaneskedet.

5.4 Planeringsstöd i genomförandet

I samhällsplaneringen behövs stöd för att göra bra prioriteringar. I cykelstrategin finns ett planeringsstöd kopplat till behov och brister med koppling till strategiområden och mål samt ett stöd utifrån kunskapsunderlaget om potential för cykling och olika stråk.

Som hjälp i genomförandet med koppling till behov och brister och potentiella investeringar i cykelvägsinfrastruktur har ett planeringsstöd tagits fram. Planeringsstödet kan användas av både Region Sörmland, kommunerna och Trafikverket som ett diskussionsunderlag för att bedöma hur en regional eller en kommunal investering möter målen och strategierna för cykling. Planeringsstödet kan användas i till exempel åtgärdsvalsstudier, länsplaneprocessen eller för arbetet med kommunala cykelplaner.

Tabell 4. Planeringsstöd

| Strategiområde | Kriterier att beakta vid prioritering | Beskrivning |
|-----------------------------------|--|--|
| Trafiksäkerhet och komfort | Förbättrar trafiksäkerheten och minskar olyckor för gående och cyklister | Investeringen är på sträckor och korsningar med trafiksäkerhetsproblem och dokumenterade olyckor med cyklister och fotgängare. |
| | Faciliteter som medför hög komfort och är utöver standardutförande | Investeringen medför faciliteter som tilltalar användare i alla målgrupper och åldrar. |
| Tillgänglighet och cykelvägnät | Skapar tillgänglighet till bytespunkter | Investeringen förbättrar tillgängligheten för byten mellan olika trafikslag. |
| | Projektet åtgärdar en felande länk i cykelvägnätet | Behov och bristen är identifierad och utpekad i den regionala cykelstrategin eller finns prioriterad av kommunen i den digitala databasen för behov och brister. |
| Utbildning, uppmuntran & påverkan | Plan finns för kompletterande MM-åtgärd | Om planering av MM-åtgärder finns är det en positiv faktor vid bedömning. |
| | Betjänar områden med låg jämlikhet/hög ojämlikhet | Investeringen har en positiv effekt på områden med låg jämlikhet/hög |

| | | |
|---|--|---|
| Miljö, hälsa och jämlikhet | | ojämlikhet kopplat till socioekonomiska faktorer som inkomst, utbildning och arbetslöshet. |
| | Betjänar särskilt populationer och områden med hälsoproblem | Investeringarna är kopplade till geografiska områden med dokumenterat höga ohälsotal för hjärt- kärlsjukdomar, stroke, diabetes och cancer. |
| Övriga viktiga aspekter att beakta vid planering | Kriterier att beakta vid prioritering | Beskrivning |
| Regional betydelse | Kopplar ihop kommuner och tätorter med cykelvägar | Investeringen kopplar ihop olika tätorter |
| | Kopplar ihop med regionala bytespunkter | Investeringen förbättrar tillgängligheten till bytespunkter |
| | Överensstämmer med kommunala och regionala planer och strategier | Finns stöd för investeringen utifrån cykelstrategin och kommunala planer |
| Genomförbarhet | Stöd från medborgarna | Finns ett stöd lokalt för utbyggnaden |
| | Synergier med annan planering | Investeringen kan samplaneras med till exempel utbyggnad av VA, bredband eller andra investeringar |
| | Effektivitet och snabba resultat | Små investeringar som ger omedelbara effekter för till exempel trafiksäkerhet och kan genomföras på 1-2 års sikt |

Planeringsstöd för behov och brister i regionala cykelstråk

Potentialstudien för cykling har tagits fram med hjälp av grundläggande data om cykelvägnät, befolkningsstatistik samt ett kombinerat cykel- och kollektivtrafiknät. Potentialen analyserades utifrån faktiska relationer mellan hem och arbetsplatser eller skolor. Data för dag- och nattbefolkning samt information om skolor tillhandahållen av SCB.

Resultatet från studien utgörs av:

- Tillgänglighetsmått (antal förvärvsarbetande och skolbarn som kan cykla eller göra en kombinerad cykel-kollektivtrafikresa till arbetet/skola inom ett visst tidsintervall),
- Potentiella cykelstråk (stråk med potentiellt högt cykelflöde och som inte har någon cykelinfrastruktur i nuläget) och
- Predikterade cykelflöden i nuläget.

De potentiella cykelstråk som presenteras i studien är de stråk som har högst antal potentiella cykelresor till arbetet eller skola baserat på den snabbaste vägen. En övre gräns på 20 km avstånd för arbetspendling och 7 km för skolresor användes.

Potentiella regionala stråk placerades ut på statliga vägar där det inte fanns cykelvägar (data från december 2018). Sen dess har nya cykelvägar anlagts på sträckningar med hög cykelpotential. Flera av de vägar som pekas ut är i dagsläget inte särskilt cykelvänliga och bekväma att cykla på. Med en framtida upprustning och lägre skyltad hastighet bedöms det enligt analysen finnas stor potential för ökat cykling på sträckorna.

För den fullständiga analysen av tillgänglighet, potential för cykling och stråk följ länken till karttjänsten: <https://arcg.is/1C0D0m>

Listan på cykelstråk i tabell 5 ska användas som diskussionsunderlag i prioriteringsprocessen kopplat till länstransportplanen, när nya behov och brister på det statliga vägnätet diskuteras, utifrån gång- och cykelperspektiv.

Tabell 5. Alla analyserade stråk med hög potential

| Bruttolista med stråk som har analyserats | Total potential för cykelresor | Kommentar |
|--|---------------------------------------|--|
| Stråket mellan Katrineholm och Valla | 1200 | Byggd |
| Stråket mellan Nyköping och Stigtomta (Väg 52) | 1040 | Koppling till ÅVS väg 52 |
| Stråket mellan Svista och Kjulaås | 986 | |
| Stråket mellan Eskilstuna och Hällberga (Trumtorp-Hällberga vsk) | 853 | Byggd |
| Stråket mellan Sundbyholm och Skiftinge | 835 | Byggd |
| Stråk mellan Nyköping och Buskhyttan; Nyköping och Oxelösund | 757 | |
| Stråket mellan Tegelviken och Folkesta | 727 | |
| Stråket på Västerleden i Eskilstuna | 657 | |
| Stråk mellan Katrineholm och Baggetorp (Väg 52); Katrineholm och Marmorbyn | 607 | Koppling till ÅVS väg 52 |
| Stråket mellan Strängnäs och Åkers styckebruk | 544 | |
| Stråket som anknyter Löt, Rosenborg och Kärrholmen (Krikenbacken) | 493 | |
| Stråket mellan Eskilstuna och Hällesta, Västerleden (Väg 230) | 488 | Koppling till ÅVS väg 230 |
| Stråk mellan Bergshammar-Svalsta-Jönåker | 362 | |
| Stråk mellan Sköldinge och Valla (Landsvägs-gatan) | 337 | |
| Stråk från Eskilstuna till sydväst (Väg 230) | 297 | Koppling till ÅVS väg 230 |
| Stråket mellan Katrineholm och Bie (Väg 56) | 291 | Nationell väg. Ingår inte i Länsplanen |
| Stråk mellan Malmköping och Skebokvarn | 263 | |
| Stråket mellan Gnesta och Björnlunda (Väg 57) | 263 | ÅVS startas upp 2020 |
| Stråket mellan Strängnäs och Vansö/Fogdö | 251 | |

Nedan beskrivs stråken med högst potential. Alla stråk har inte potential för skolresor men de som har skolcyklingspotential nämns i respektive beskrivning.

1) Stråket mellan Nyköping och Stigtomta

Stråket ligger längs Väg 52 och har potential att koppla ihop bostadsområden till centrala Nyköping samt potential för att koppla till Skavsta flygplats och nybyggnation av Ostlänken. Stråket har potential för 1 040 arbetsresor per dygn och bedöms vara ett viktigt bidrag till den framtida stadsutvecklingen i Nyköping.

2) Stråket mellan Svista och Kjulaås

Stråket kopplar ihop bostadsområdet Kjulaås med industriområdet Svista där det finns både bostäder och arbetsplatser. Stråket kan förlängas mot centrala Eskilstuna för vidare tillgång till service. Potentialen för cykling är 986 arbetsresor per dygn. Kjulaås pekats också ut av Eskilstuna kommun som ett område där det behövs bättre cykelkopplingar.

3) Stråk mellan Nyköping och Buskhyttan; Nyköping och Oxelösund

Stråket innebär att två befintliga stråk kopplas ihop i centrala Nyköping. Stråket mellan Buskhyttan och Nyköping har potential för 373 arbetsresor per dygn. Detta stråk kombinerat med potentialen för stråket mellan Nyköping och Oxelösund som är 384 arbetsresor per dygn ger totalt 757 arbetsresor per dygn.

4) Stråket mellan Tegelviken och Folkesta (Tumbo Lillåsen)

Stråket kopplar ihop Tegelviken, ett bostadsområde på gränsen till Västmanland, med regionalstågsstation Kvicksund samt storhandlingsområdet Folkesta. Industri, kommersiell service och skolor mellan de två områdena gör att stråket har hög potential för både arbetspendling och skolresor med cykel. Potentialen för arbetspendlingsresor är cirka 723 resor per dygn och för skolresor är det 4 resor per dygn. Detta stråk ingår också i åtgärdsplanen för Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018.

5) Stråket på Västerleden i Eskilstuna

Stråket längs Västerleden kopplar ihop de sydvästra bostadsområdena i Eskilstuna med de nordvästra delar som inkluderar större handelsområden. Potential för arbetspendling är 657 resor och för skolresor är det potential för 45 resor per dygn.

6) Stråket mellan Katrineholm och Baggetorp (Väg 52); Katrineholm och Marmorbyn

Stråket till och från Katrineholm och Baggetorp respektive Marmorbyn innebär att två olika stråk kopplas till Katrineholm. Stråket till Baggetorp har potential för 360 arbetsresor per dygn och stråk till Marmorbyn har potential för 247 arbetsresor per dygn vilket innebär en kombinerad potential på 607 arbetsresor per dygn.

7) Stråket mellan Strängnäs och Åkers styckebruk

Stråket som kopplar ihop Strängnäs och Åkers styckebruk har potential för arbetspendling in till Strängnäs. Potentialen för stråket är 539 arbetsresor per dygn och 4 skolresor per dygn. Potentialen har möjligheten att öka med förlängning

till Läggesta Station. Detta stråk var med i Region Sörmlands tidigare cykelstrategi som ett förslag till kompletterande cykelstråk för vardags- och turismcykling.

8) Stråket som anknyter Löt, Rosenberg och Kärrholmen

Stråket kopplar ihop små bostadsorter och två industriområden till busshållplatsen Kärrholmen där busslinje 303 kan tas vidare in till central Strängnäs. Stråket har potential för 493 arbetsresor per dygn.

5.5 Uppföljning

Uppföljning av den regionala cykelstrategin innebär att målen följs upp kontinuerligt genom de indikatorer som tagits fram. Målen i Cykelstrategin är specifika, relevanta, tidsatta och mätbara, se Tabell 6.

Uppföljningen av cykelstrategin görs på två olika nivåer. Den ena nivån utgörs av en årlig uppföljning i form av ett cykelbokslut. Cykelbokslutet kopplas samman med och blir en del den årliga uppföljningen av länstransportplanen. Den årliga uppföljningen fokuserar på planläge, finansiering och utfall kopplat till cykelvägar i länstransportplanen. Cykelbokslutet sammanfattar också genomförda aktiviteter och projekt i länet med koppling till cykelfrågor generellt och till MM specifikt. De indikatorer som ska följas upp varje år ingår i cykelbokslutet.

Den andra nivån utgörs av en fördjupad analys och uppföljning. Den sker vid ett tillfälle inför en ny planperiod av länstransportplanen. Det vill säga vart tredje eller fjärde år. Den fördjupade uppföljningen innefattar majoriteten av de mätbara målen och kräver planering av olika analyser för att kunna genomföras. En viktig förutsättning för att kunna följa upp arbetet är att Region Sörmland genomför resvaneundersökningar. Det föreslås ske genom att Region Sörmland gör tillköp på regional data i den nationella resvaneundersökningen som genomförs vart fjärde år. I uppföljningsarbetet av strategin ska hälsa beaktas som ett mått vid utvärdering.

Genom den fördjupade uppföljningen skapas ett underlag som visar hur vi ligger till i förhållande till målen och det ger i sin tur underlag för en eventuell revidering av cykelstrategin. Med uppföljningen som grund ska cykelstrategin aktualiseras och eventuellt revideras i samband med framtagande av ny länstransportplan, det vill säga vart fjärde år. En sådan uppdatering innefattar till exempel att nya cykelstråk föreslås i en uppdaterad cykelstrategi allteftersom cykelvägnätet byggs ut.

Tabell 6. Mätbara mål och indikatorer för uppföljning av strategin

| Delmål | Indikator för uppföljning | Plan för uppföljning |
|--|---|----------------------|
| Att halvera antalet allvarligt skadade och omkomna cyklister i Sörmland från 2019 till 2030. | Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA | Var tredje år |
| Till 2030 ska alla, 100 procent, gång- och cykelpassager i Sörmland vara hastighetssäkrade och av bra kvalitet enligt Trafikverkets kartläggning av GCM-passager. ¹⁶ | Trafikverkets årliga uppföljning av nollvisionsindikatorerna som inkluderar en indikator om andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager och rapporteras i kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager. ¹⁷ | Var tredje år |
| Till 2030 ska 90 procent av nätet där cykling är tillåten, i tätbebyggt område i Sörmland, bestå av säker cykelinfrastruktur, som till exempel gång- och cykelbanor, eller blandtrafikvägar med max 30 km/h i hastighetsbegränsning. | Trafikverkets Nationella Väg Databas (NVDB) där skyltad hastighet, väginfrastruktur och gång- och cykelnätet rapporteras. | Var tredje år |
| Att 2030 ska andelen kombinationsresor med cykel- och kollektivtrafik av alla delresor ha fördubblats jämfört med resvaneundersökningen 2020. | Uppföljning görs utifrån statistik om kombinationsresor hämtat från resvaneundersökningar varav den första presenteras 2020. | Var fjärde år |
| Till 2030 ska antalet kilometer cykelväg i Sörmland ha ökat med 10 procent jämfört med 2019. | Uppföljning görs genom att jämföra rapporterat cykelnät i NVDB för respektive år med rapporterat cykelnät för 2019. | Var tredje år |
| År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2020 Från dagens ca 16 procent till 26 procent år 2030. | Uppföljning görs via resvaneundersökning vart fjärde år med 2020 som startår. | Vart fjärde år |
| Till 2030 ska antalet andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik (GCK) i Sörmland ska ha ökat 4 procentenheter jämfört med RVU 2020 utan att cykelns andel minskar. Detta mål bygger på nationellt etappmål för miljömålssystemet om en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer från Strategi | Uppföljning görs utifrån rapporterat cykeltrafikarbete i resvaneundersökning och eller via Trafikanalys statistikprodukt benämnd Transportarbete. | Vart fjärde år |

¹⁶ Klassificerad GCM-passage, version 3.0, Trafikverket, 2016.

¹⁷ Trafikverkets Säkerhetsklassade GCM-passager: <http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=fd28363ef80d4120ad19955abe8227ab>

| | | |
|---|--|-----------------------|
| <p>för Levande städer – politik för hållbar stadsutveckling. Enligt etappmål som trafikanalys brutit ned på olika kommunkategorier ska större städer som Eskilstuna skulle ha målet av 27 procentandel GCK medan övriga Sörmlandskommuner skulle ha målet 16 procent andel GCK.</p> | | |
| <p>Till 2030 ska andelen barn som cyklar till skolan öka jämfört med 2020.</p> | <p>Uppföljning gör med data från resvaneundersökning av resor som utförs av barns i åldern 6–15 år med målpunkt skola som huvudresa.</p> | <p>Vart fjärde år</p> |

Upprättad: 2020-03-18
Diarienummer: KS.2020.94

Kommunstyrelsen

Årsrapport avfallsplan 2019

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

1. Godkänna årsrapporten av avfallsplanen för Gnesta kommun 2019.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige antog den 3 april 2017 en ny avfallsplan, vilken började gälla den 1 maj 2017. Avfallsplanen är ett verktyg för kommunen för att anpassa avfallshanteringen i en långsiktigt hållbar riktning.

I avfallsplanen finns flera mål med tillhörande aktiviteter angivna. Aktiviteterna ska utföras av kommunens olika förvaltningar och ska bidra till att målen uppfylls. Målen och aktiviteterna ska årligen följas upp och utfallet redovisas till Kommunstyrelsen senast i april månad.

Förvaltningens synpunkter

Utgångspunkten för uppföljningen av avfallsplanen är de mål och aktiviteter som finns angivna i avfallsplanen.

Av årsrapporten framgår att merparten av de aktiviteter som skulle genomföras har genomförts eller påbörjats. Resultatet av aktiviteterna är till exempel en undersökning av kundnöjdheten på återvinningsgården och en inventering av källsortering i kommunens verksamheter.

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Checklista för jämställdhetsanalys har inte varit tillämplig i detta ärende.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2019-03-18
2. Årsrapport avfallsplan för Gnesta kommun 2019

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Patrik Nissen
Samhällsbyggnadschef

Patrik Andersson
Renhållningschef

Hanna Modin
Miljöansvarig



Årsrapport 2019

Avfallsplanen

| | |
|------------------|-----------------|
| Beslutsinstans | Kommunstyrelsen |
| Beslutad | 2020-09-07 |
| Senast reviderad | 2020-08-19 |
| Giltig till | Tills vidare |
| Dokumentansvarig | Miljöansvarig |
| Diarienummer | KS.2020.94 |

Innehållsförteckning

| | |
|--|---|
| Mål och delmål | 3 |
| Mål 1: Minskad avfallsmängd och ökad återanvändning..... | 3 |
| Mål 2: Ökad återvinning..... | 3 |
| Mål 3: Minskad miljöbelastning | 4 |
| Mål 4: Kundfokus | 4 |
| Aktiviteter för att nå målen | 4 |
| Kommande aktiviteter för att nå målen..... | 7 |

Mål och delmål

Under de kommande åren planerar Gnesta kommun att förbättra resurshushållningen inom ramen för avfallshanteringen. Insatser planeras för att minska avfallsmängderna samt öka insamlingen av sorterat avfall för materialåtervinning. Avfallsmängderna ökar i hela Europa och att vända den trenden är en stor utmaning, men samtidigt nyckeln till en hållbar avfallshantering. Det finns även en stor potential att materialåtervinna mer av de resurser som idag skickas till förbränning, till exempel genom att sprida bättre kunskap om sortering.

Mål 1: Minskad avfallsmängd och ökad återanvändning

Hushåll och verksamheter ska bidra till att minska avfallsmängderna och öka återanvändningen. Det är viktigt att medvetenheten om förhållandet mellan konsumtion, avfallsmängd och resursförbrukning ökar och att fler gör miljömedvetna val. Kunskapen om återanvändning resulterar i minskad avfallsmängd.

Delmål A

År 2025 ska mängden avfall från hushåll (per invånare) ha minskat jämfört med föregående år.

Delmål B

År 2025 ska matsvinn i den kommunala förvaltningen (skola och omsorg) ha minskat med 5 % från 2015 års nivå.

Etappmål: Ska minska med 0,5 % per år.

Mål 2: Ökad återvinning

Hushåll och verksamheter ska sortera det avfall som uppstår så att det kan återvinnas på bästa sätt för en hållbar utveckling. Återvinning av material och näringsämnen från fosforfällor ska öka.

Delmål A

År 2025 ska 65 % av avfallet lämnas till materialåtervinning (inkl. biologisk behandling).

Etappmål: Ska öka med minst 2 % per år.

Delmål B

År 2025 ska minst 55 % av den totala mängden matavfall från hushåll, restauranger och storkök samlas in separat och gå till biologisk återvinning.

Etappmål: Ska öka med minst 0,5 % per år.

Mål 3: Minskad miljöbelastning

Avfallets farlighet ska minska och hanteringen av farligt avfall ska säkras. Miljöbelastningen av avfallshanteringssystemet ska minska och kunskapen om hanteringen av farligt avfall ska öka.

Delmål A

År 2025 ska farligt avfall inte förekomma i mat-/restavfall.

Delmål B

År 2025 ska nedskräpning i stadsmiljö ha minskat jämfört med basåret 2015.

Delmål C

År 2025 ska nedskräpning utanför stadsmiljö ha minskat jämfört med basåret 2015.

Mål 4: Kundfokus

Insamlingssystem och information ska präglas av service och nytta för kommuninvånare och kund. Estetiskt tilltalande lösningar med god tillgänglighet, säkerhet och arbetsmiljö ska vara viktiga beståndsdelar i systemet.

Delmål A

År 2025 ska 95 % av hushållen vara nöjda med insamlingen av avfall.

Etappmål: År 2020 ska 90 % vara nöjda.

Delmål B

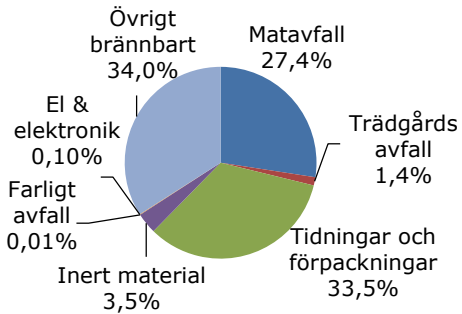
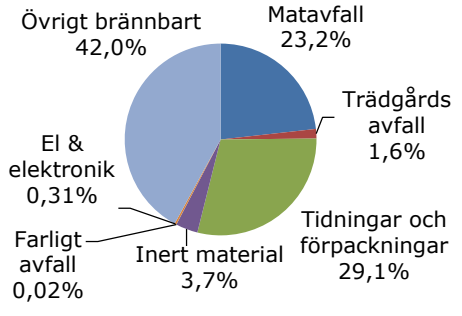
År 2025 ska 95 % av hushållen vara nöjda med servicen på återvinningsgården.

Etappmål: År 2020 ska 90 % vara nöjda

Aktiviteter för att nå målen

Nedan presenteras de aktiviteter som kommunen hade planerat att vidta 2019 för att bidra till att uppnå målen i avfallsplanen. För varje aktivitet anges vilken nämnd som ansvarat för genomförande av aktiviteten, vilket mål som aktiviteten bidrar till att uppfylla, när aktiviteten ska vara genomförd samt utfallet.

| Aktiviteter | Mål | Ansvar | Årtal | Utfall |
|---|-----|-----------------|-------|--|
| Inventering av kommunens lokaler i syfte att utreda behov av åtgärder för källsortering | 2A | Kommunstyrelsen | 2019 | Inventeringen visade på generellt goda möjligheter till källsortering i kommunens verksamheter. 11 av de 47 verksamheter som har svarat på enkäten saknar helt källsortering. Vid 6 av de verksamheter som saknar sortering bedöms sortering vara helt |

| | | | | |
|--|------------|-----------------|------------------------|---|
| | | | | <p>onödigt. Endast vid en av de tillfrågade verksamheterna saknas sorteringsmöjligheter trots att ett tydligt behov finns.</p> <p>Ett flertal verksamheter har framfört önskemål om lösningar för att underlätta källsorteringen vid de lokaler där det inte finns tillgång till något designerat miljörum. Exempel på dessa önskemål är att flerfackskärll för utomhusförvaring av källsorterat material skulle införskaffas.</p> |
| Plockanalys i syfte att få underlag för fortsatt arbete | 2A, 2B, 3A | Kommunstyrelsen | 2019, 2021, 2023, 2025 | <p>På grund av problem med leverantör fick plockanalysen skjutas upp till januari 2020. Källsorteringsgraden av matavfall uppmättes till i genomsnitt 49 %. Det finns alltså något med matavfall kvar bland restavfallet än vad som sorteras ut som matavfall.</p> <p>En viss skillnad kunde även ses mellan landsbygd och tätort. Innehåll i restavfallet, landsbygd:</p>  <p>Innehåll i restavfallet, tätort:</p>  |
| Utredning av möjligheter till samarbete med frivilligorganisationer för återbrukslösning på återvinningsgården | 1A | Kommunstyrelsen | 2019 | <p>Diskussioner gällande samarbete mellan Fyndhörnan på Återvinningsgården och Daglig verksamheter initierades under 2019.</p> |

| | | | | |
|--|---------------|--|-----------------------|--|
| Undersökning av kundnöjdheten på Återvinningsgården | 4A och 4B | Kommunstyrelsen | 2018-2019, 2021, 2024 | En kundnöjdhetsmätning genomfördes den 1/1 till och med den 31/1 samt från den 2/5 till och med den 27/6. Mätningen genomfördes med en stolpe med tryckknappar, där kunder kan trycka på en väldigt glad, glad, ledsen eller väldigt ledsen smiley. 96 % av besökarna svarade att de var nöjda med besöket genom att trycka på glad eller väldigt glad smiley. Detta innebär att delmål 4B har uppnåtts. |
| Utredning av utökade öppettider på återvinningsgården | 1A, 3A och 4B | Kommunstyrelsen | 2018 | En utredning startade 2017, men på grund av den då pågående tillståndsprocessen kunde inte öppettiderna ändras. Tillståndsprocessen avslutades i december 2019 och tillståndet togs i bruk i januari 2020. Frågan om ändrade öppettider kan alltså återigen lyftas. |
| Information till kommuninvånare, fastighetsägare, företagare och turister gällande förebyggande av avfall, t.ex. information på webbplats eller i kommunens informationsblad | 1A | Kommunstyrelsen | Kontinuerligt | Utöver den information som finns på kommunens webbplats spreds information även via kommuninformationsbladet. |
| Information till kommuninvånare, fastighetsägare, företagare och turister gällande kommunens insamlings-system, ÅVG och ÅVS | 1A | Kommunstyrelsen | Kontinuerligt | Kommunikation har skett genom kommunens informationsblad, i utskick till nya abonnenter och på kommunens webbplats. |
| Krav ställs på minskade avfallsmängder i samband med inköp och upphandling | 1A | Kommunstyrelsen | Kontinuerligt | Kvarstår och påbörjas 2020. |
| Årligt utskick samt utskick till nya abonnenter | 2A | Kommunstyrelsen | Kontinuerligt | Sker kontinuerligt. |
| Studiebesök på ÅVG av skolor och förskolor | 2A | Kommunstyrelsen, Barn- och utbildningsnämnden | Kontinuerligt | Sker vid förfrågan. |

| | | | | |
|--|-----------|-----------------|---------|---|
| Anordnande av eller medverkande i skräpplockardagar samt tillhörande informationskampanj | 3B och 3C | Kommunstyrelsen | Årligen | Gnesta kommun medverkade i och informerade om skräpplockardagarna 2019. |
|--|-----------|-----------------|---------|---|

Kommande aktiviteter för att nå målen

Nedan presenteras de aktiviteter som kommunen planerar att fortsätta genomföra under de kommande åren. För varje åtgärd anges vilken vilket mål som åtgärden bidrar till att uppfylla, vilken nämnd som ansvarar för genomförande av åtgärden och när åtgärden ska vara genomförd.

| Åtgärd | Mål | Ansvar | Årtal |
|---|---------------|---|---|
| Plockanalys i syfte att få underlag för fortsatt arbete | 2A, 2B, 3A | Kommunstyrelsen | 2021, 2023, 2025 |
| Utredning av fastighetsnära insamling | 1A, 2A och 4A | Kommunstyrelsen | 2020 P.g.a. nya förordningar som innebär nationellt införande av fastighetsnära insamling kommer denna utredning inte att genomföras. |
| Särskild informationskampanj om matavfallsinsamling med fokus på miljönyttan med sortering | 2A | Kommunstyrelsen | 2020 |
| Särskild informationskampanj till restauranger och caféer om matavfallsinsamling med fokus på miljönyttan med sortering | 2B | Kommunstyrelsen | 2020 |
| Information om produktvalsprincipen tas fram och ges vid tillsynsbesök | 3A | Samhällsbyggnadsnämnden | 2020 |
| Utredning av behovsanpassad hämtning av mat- och restavfall | 4A | Kommunstyrelsen | 2020 |
| Kartläggning, information, planering och aktiviteter i verksamheterna för att minska matsvinnet inom skola och omsorg | 1B | Kommunstyrelsen, Vuxen- och omsorgsnämnden och Barn- och utbildningsnämnden | 2021 |

| | | | |
|--|--------------|--|---------------|
| Undersökning av kundnöjdheten | 4A och 4B | Kommunstyrelsen | 2021, 2024 |
| Särskild informationskampanj om miljönyttan med avfallsminimering/förebyggande av avfall | 1A | Kommunstyrelsen | 2021, 2024 |
| Anordnande av eller medverkande i skräpplockardagar samt tillhörande informationskampanj | 3B och 3C | Kommunstyrelsen | Årligen |
| Information till kommuninvånare, fastighetsägare, företagare och turister gällande förebyggande av avfall, t.ex. information på webbplats eller i kommunens informationsblad | 1A | Kommunstyrelsen | Kontinuerligt |
| Information till kommuninvånare, fastighetsägare, företagare och turister gällande kommunens insamlingssystem, ÅVG och ÅVS | 1A | Kommunstyrelsen | Kontinuerligt |
| Krav ställs på minskade avfallsmängder i samband med inköp och upphandling | 1A | Kommunstyrelsen | Kontinuerligt |
| Årligt utskick samt utskick till nya abonnenter | 2A | Kommunstyrelsen | Kontinuerligt |
| Studiebesök på ÅVG av skolor och förskolor | 2A | Kommunstyrelsen och Barn- och utbildningsnämnden | Kontinuerligt |

Upprättad: 2020-08-17
Diarienummer: KS.2020.130

Kommunstyrelsen

Årsredovisning 2019 Stipendiestiftelsen

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Godkänna Årsredovisning 2019 för Gnesta kommuns Stipendiestiftelse

Ärendebeskrivning

Stiftelsens årliga avkastning ska sedan minst en tiondel lagts till kapitalet, användas till elever inom grundskolan i Gnesta kommun för;

- belöning eller uppmuntran åt elev som visat god kamratanda eller berömvärd flit
- belöning till elev som ägnat arbete åt teater eller musik eller annan kulturell verksamhet vid skolan eller åt gymnastik eller idrott
- stipendium för fortsatt utbildning efter genomgång av obligatorisk skola

Under året har 3 000 kr delats ut.

Stiftelsens tillgångar samförvaltas med övriga stiftelser i Gnesta kommun att uppnå bästa möjliga kapitalförvaltning.

Juridiska konsekvenser

Årsredovisning har upprättats i enlighet med Stiftelselag (1994:1220).

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Jämställdhetsanalys visar att två mottagare har erhållit stipendier, en flicka och en pojke. Kriterierna för att erhålla stipendier är dock könsneutrala och besluten får därför anses korrekt fattade i jämställdhetsperspektiv.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-08-17
2. Årsredovisning Gnesta kommuns Stipendiestiftelse 2019

Sändlista

~ Länsstyrelsen

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Sheila Gholipour
Redovisningsansvarig/Controller

Årsredovisning

2019

Gnesta kommuns stipendiestiftelse

Reg.nr 1069

Gnesta kommuns stipendiestiftelse

Org.nr 819001-4822

Reg nr 1069

Årsredovisning för räkenskapsåret 2019-01-01-2019-12-31

Förvaltaren för Gnesta kommuns stipendiestiftelse avger härmed följande årsredovisning

| Innehåll | Sida |
|------------------------|-------------|
| Innehållsförteckning | 2 |
| Förvaltningsberättelse | 3 |
| Resultaträkning | 4 |
| Balansräkning | 5 |
| Noter | 6 |

Gnesta kommuns stipendiestiftelse

Org.nr 819001-4822

Reg nr 1069

Förvaltningsberättelse

Stiftelsens ändamål

Gnesta kommuns stipendiestiftelse bildades 1994-10-19 genom permutation av 4 mindre stiftelser.

Stiftelsens årliga avkastning skall sedan minst en tiondel lagts till kapitalet, användas till elever inom grundskolan i Gnesta kommun för;

- belöning eller uppmuntran åt elev, som visat god kamratanda eller berömvärd flit
- belöning till elev som ägnat arbete åt teater eller musik eller annan kulturell verksamhet vid skolan eller åt gymnastik eller idrott eller
- stipendium för fortsatt utbildning efter genomgång av obligatorisk skola

Främjande av ändamålet

Under året har 3 000 kronor delats ut enligt ändamålet.

Resultat och ställning

Stiftelsens tillgångar samförvaltas med övriga stiftelser i Gnesta kommun i syfte att uppnå bästa möjliga kapitalförvaltning.

Stiftelsens medel är placerade i obligation i Nordea.

Stiftelsens tillgångar är totalt 381 339 kr varav 84 % är placerade medel resterande 16 % är likvida medel.

Av årets vinst 2 576kr har 259 kr lagts till kapitalet.

Balanserade vinstmedel uppgår till 11 580 kr och totalt 13 911 kr kommer att finnas disponibelt under 2020 för ovanstående ändamål.

Gnesta kommuns stipendiestiftelse

Org.nr 819001-4822

Reg nr 1069

| Resultaträkning | 2019 | 2018 |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Stiftelsens intäkter | | |
| Räntor, obligationslån | 9 904 | 9 791 |
| Summa intäkter | 9 904 | 9 791 |
| Stiftelsens kostnader | | |
| Förvaltningskostnader mm | -7 329 | -7 167 |
| Summa kostnader | -7 329 | -7 167 |
| Årets resultat | 2 575 | 2 624 |

Gnesta kommuns stipendiestiftelse

Org.nr 819001-4822

Reg nr 1069

| BALANSRÄKNING | | 2019-12-31 | 2018-12-31 |
|--|-------|-------------------|-------------------|
| Tillgångar | | | |
| Anläggningstillgångar | | | |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | |
| Värdepapper, del i samförvaltning | Not 1 | 314 978 | 321 004 |
| Summa finansiella anläggningstillgångar | | 314 978 | 321 004 |
| Omsättningstillgångar | | | |
| Förutbetalda kostnader | | | 0 |
| Likvida medel | | 68 391 | 60 335 |
| Summa omsättningstillgångar | | 68 391 | 60 335 |
| Summa tillgångar | | 383 369 | 381 339 |
| Eget kapital och skulder | | | |
| Eget kapital | | | |
| Bundet eget kapital | Not 2 | -369 818 | -369 559 |
| Fritt eget kapital | | -13 351 | -11 580 |
| Summa eget kapital | | -383 169 | -381 139 |
| Kortfristiga skulder | | | |
| Upplupna kostnader | | -200 | -200 |
| Summa kortfristiga skulder | | -200 | -200 |
| Summa eget kapital och skulder | | -383 369 | -381 339 |
| Ställda panter | | Inga | Inga |
| Ansvarsförbindelser | | Inga | Inga |

Gnesta kommuns stipendiestiftelse

Org.nr 819001-4822

Reg nr 1069

Tilläggsupplysningar

Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd. Tillämpade redovisnings- och värderingsprinciper överensstämmer med föregående år.

Värdering av värdepapper

Långfristiga värdepappersinnehav värderas till anskaffningsvärde minskat med ev. nedskrivning. Verkligt värde överstiger bokfört värde på balansdagen.

Not 1 Finansiella anläggningstillgångar

| Långfristiga värdepapper | 2019 | 2018 |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Ingående anskaffningsvärde | 321 004 | 324 189 |
| Investeringar | - | - |
| Avyttringar | -6 025 | -3 185 |
| Utgående bokfört värde | 314 978 | 321 004 |

| Not 2 | Bundet eget kapital | Fritt eget kapital | Totalt |
|--------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| Belopp vid årets ingång | -369 559 | -11 580 | -381 139 |
| 2019 års kapitalisering | -259 | 259 | 0 |
| Årets resultat | | -2 575 | -2 575 |
| Utdelat under året | | 3 000 | 3 000 |
| Justering | | -2 455 | -2 455 |
| Belopp vid årets utgång | -369 818 | -13 351 | -383 169 |

Gnesta 2020-09-07

Susanne Gustafsson
Ekonomichef

Johan Rocklind
Kommunstyrelsens ordförande

Sune Åkerlind

Revisor

Upprättad: 2020-08-17
Diarienummer: KS.2020.131

Kommunstyrelsen

Årsredovisning 2019 Sociala stiftelsen

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Godkänner Årsredovisning 2019 för Gnesta kommuns Sociala stiftelse.

Ärendebeskrivning

Stiftelsens årliga avkastning ska sedan minst en tiondel lagts till kapitalet användas till stöd åt behövande personer i Gnesta kommun. Under året har 0 kr delats ut från stiftelsen.

Stiftelsens tillgångar samförvaltas med övriga stiftelser i Gnesta kommun i syfte att uppnå bästa möjliga kapitalförvaltning.

Juridiska konsekvenser

Årsredovisning för stiftelser har upprättas i enlighet med stiftelselag (1994:1220).

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Ingen utdelning har gjorts under 2019.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-08-17
2. Årsredovisning 2019 för Gnesta kommuns Sociala stiftelse

Sändlista

~ Länsstyrelsen

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Sheila Gholipour
Redovisningsansvarig/Controller

Årsredovisning

2019

Gnesta kommuns sociala stiftelse

Reg.nr 1070

Gnesta kommuns sociala stiftelse

Org.nr 819001-4814

Reg nr 1070

Årsredovisning för räkenskapsåret 2019-01-01-2019-12-31

Förvaltaren för Gnesta kommuns sociala stiftelse avger härmed följande årsredovisning

| Innehåll | Sida | 2019 |
|------------------------|-------------|------|
| Innehållsförteckning | 2 | |
| Förvaltningsberättelse | 3 | |
| Resultaträkning | 4 | |
| Balansräkning | 5 | |
| Noter | 6 | |

Upprättad: 2020-06-03
Diarienummer: SN.2020.32

Kommunstyrelsen

Rapportering av ej verkställda gynnande biståndsbeslut enligt SoL och LSS -kvartal 1

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Rapporteringen godkänns.

Ärendebeskrivning

Enligt Socialtjänstlag (2001:453) 16 kap. 6 h § ska socialnämnden till fullmäktige lämna en statistikrapport över hur många av nämndens gynnande beslut enligt 4 kap. 1 § som inte har verkställts inom 3 månader från dagen för respektive beslut. Socialnämnden ska också ange vilka typer av bistånd dessa beslut gäller samt hur lång tid som har förflutit från dagen för respektive beslut.

Förvaltningens synpunkter

För första kvartalet 2020 finns det inom SoL 2 beslut. Det första beslutet rör särskilt boende där en brukare blev beviljat detta 2019-11-18. Beslutet verkställdes dock 2020-04-01.

Det andra beslutet rör särskilt boende där en brukare blev beviljat detta 2019-10-08. Brukaren bor idag på korttidsboende under väntetiden.

Inom LSS finns det 5 beslut.

Det första beslutet rör bostad med särskild service där en brukare blev beviljat detta 2019-11-21. Denna brukare bodde på särskilt boende, detta biståndsbeslut togs pga. det då bedömdes att ett särskilt boende skulle ge bäst omsorg. Brukaren har nu flyttat till en bostad med särskild service och därmed är beslutet verkställt.

Det andra beslutet rör en brukare som väntar på bostad med särskild service sedan 2019-12-04. Detta är ett förhandsbesked och brukaren bor idag i en bostad med särskild service i en annan kommun. Brukaren är i behov av en gruppboende och det finns ingen plats i socialnämndens egna verksamheter idag.

Det tredje beslutet rör bostad med särskild service där en brukare blev beviljat detta 2019-10-04. Brukaren är i behov av en gruppbofastad och det finns ingen plats i socialnämnderns egna verksamheter idag.

Det fjärde beslutet rör kontaktperson där en brukare väntat på detta sedan 2019-12-03. Insatsen är inte verkställd pga. resursbrist.

Det femte beslutet rör avlösarservice i hemmet där en brukare väntat sedan 2019-10-17. Insatsen är inte verkställd pga. resursbrist.

Sedan tidigare rapporteringstillfälle finns det 3 beslut inom LSS som ännu inte är verkställda. Två av dessa beslut rör bostad med särskild service som beslutades 2019-09-09 respektive 2019-09-23 och ett 1 beslut rör kontaktperson som beslutades 2018-11-30.

Ekonomiska konsekvenser

Inspektionen för vård- och omsorg (IVO) är tillsynsmyndighet för ej verkställda gynnande beslut. Är dröjsmålen oskäligt långa kan IVO ansöka om utdömande av särskild avgift vid förvaltningsrätten.

Jämställdhetsanalys utifrån checklista

Ej aktuellt i ärendet.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-06-03
2. Utdrag ur socialnämndens protokoll 20200527, § 26
3. Tjänsteskrivelse 2020-05-02

Sändlista

~ Kommunfullmäktige

Anna Sandklef
Tf kommunchef

Veronica Östlin
Tf socialchef

Sammanträdesdatum: 2020-05-27
Diarienummer: SN.2020.32

§ 26

Rapportering av ej verkställda gynnande biståndsbeslut enligt SoL och LSS - Kvartal 1

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Rapporteringen godkänns

Sammanfattning av ärendet

För första kvartalet 2020 finns 7 stycken ej verkställda gynnande biståndsbeslut varav 2 beslut inom SoL och 5 beslut inom LSS. Alla beslut är rapporterade och återrapporterade till IVO, Inspektionen för vård och omsorg.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-04-02

Tjänsteförslag

1. Rapporteringen godkänns

Förslag till beslut på sammanträdet

Ordföranden föreslår att socialnämnden bifaller tjänsteförslaget.

Beslutsgång

Socialnämnden bifaller ordförandens förslag.

Sändlista

- ~ Kommunstyrelsen
- ~ Kommunfullmäktige

Upprättad: 2020-04-02
Diarienummer: SN.2020.32

Socialnämnden

Rapportering av ej verkställda gynnande biståndsbeslut enligt SoL och LSS

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

1. Rapporteringen godkänns.

Sammanfattning

För första kvartalet 2020 finns 7 stycken ej verkställda gynnande biståndsbeslut varav 2 beslut inom SoL och 5 beslut inom LSS. Alla beslut är rapporterade och återrapporterade till IVO, Inspektionen för vård och omsorg.
Ärendebeskrivning

Förvaltningens synpunkter

Nämnden är skyldig att rapportera till IVO om beviljat bistånd enligt SoL och insatser enligt LSS som inte har verkställts tre månader efter beslut.

Inom SoL finns det 2 beslut.

Det första beslutet rör särskilt boende där en brukare blev beviljat detta 2019-11-18. Beslutet verkställdes dock 2020-04-01.

Det andra beslutet rör särskilt boende där en brukare blev beviljat detta 2019-10-08. Brukaren bor idag på korttidsboende under väntetiden.

Inom LSS finns det 5 beslut.

Det första beslutet rör bostad med särskild service där en brukare blev beviljat detta 2019-11-21. Denna brukare bor idag på särskilt boende, detta biståndsbeslut togs pga. det då bedömdes att ett särskilt boende skulle ge bäst omsorg. Brukaren ska nu flytta till en bostad med särskild service och väntar på plats.

Det andra beslutet rör en brukare som väntar på bostad med särskild service sedan 2019-12-04. Detta är ett förhandsbesked och brukaren bor idag i en bostad med särskild service i en annan kommun.

Det tredje beslutet rör bostad med särskild service där en brukare blev beviljat detta 2019-10-04.

Det fjärde beslutet rör kontaktperson där en brukare väntat på detta sedan 2019-12-03. Insatsen är inte verkställd pga. resursbrist.

Det femte beslutet rör avlösarservice i hemmet där en brukare väntat sedan 2019-10-17. Insatsen är inte verkställd pga. resursbrist.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse 2020-04-02

Veronica Östlin
Tf. Förvaltningschef

Elisabet Norberg
Verksamhetschef

Ida Claesson
Utredare

Sändlista

- ~ Kommunstyrelsen
- ~ Kommunfullmäktige

Upprättad: 2020-08-17

Diarienummer: KS.2020.5

Kommunstyrelsen

Redovisning av delegationsbeslut

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har överlåtit sin beslutanderätt till tjänsteman enligt av kommunstyrelsens antagen delegationsordning. Dessa beslut skall redovisas till kommunstyrelsen. Redovisningen innebär inte att kommunstyrelsen får ompröva eller fastställa delegeringsbesluten. Däremot står det kommunstyrelsen fritt att återkalla lämnad delegering.

Delegationsbesluten i sin helhet finns tillgängliga hos kommunledningskontoret. Tiden för överklagande av beslut som fattats med stöd av delegationen börjar löpa fr.o.m att kommunstyrelsens protokoll justerats och anslagsbevis är uppsatt på kommunens anslagstavla. Detta gäller dock inte myndighetsärenden där tiden börjar löpa från det datum då sökanden fått del av besluten.

Från och med maj 2013 innehåller inte redovisningen av delegationsbeslut uppgifter om vem som initierat respektive delegationsbeslut. Eftersom uppgift om initierare (namn och adress) kan omfattas av sekretess i vissa ärenden och då personer med skyddad identitet inte ska röjas, har dessa uppgifter tagits bort.

- ~ Förteckning över delegationsbeslut 2020-05-15 – 2020-08-28
- ~ Anställningar 2020-04-02 - 2020-07-31

Kommunstyrelseförvaltningen

Förteckning över avtal om månadsavlönade tillsvidareanställningar utfärdade mellan 2020-04-01 -2020-07-31

Lokalplanerare

Organisation: Kanslienheten

Tillsvidare, From: 2020-06-17

Heltid, Löneläge: 2019

Utfärdat av: Julia Zetterstrand, Kanslichef

Hr-samordnare

Organisation: HR-enheten

Tillsvidare, From: 2020-08-17

Heltid, Löneläge: 2020

Utfärdat av: Charlotte Scherlin, HR-chef

Badvärd

Organisation: Freja Bad och Gym

Tillsvidare, From: 2020-04-10

Deltid (75,00%), Löneläge: 2020

Utfärdat av: Malin Broquist, Enhetschef

Kommunstyrelseförvaltningen

Förteckning över avtal om månadsavlönade visstidsanställningar utfärdade mellan 2020-04-01- 2020-07-31

Vaktmästare

Organisation: Servicecenter

2020-05-01 - 2021-04-30

Heltid, Löneläge: 2019

Utfärdat av: Kristina Karlsson, Enhetschef

Kommunvägledare

Organisation: Servicecenter

Vikariat, 2020-06-01 - 2020-07-31

Deltid (50,00%), Löneläge: 2019

Utfärdat av: Kristina Karlsson, Enhetschef

Kommunvägledare

Organisation: Servicecenter

Vikariat, 2020-07-31 - 2020-12-31

Deltid (50,00%), Löneläge: 2019

Utfärdat av: Kristina Karlsson, Enhetschef

Förvaltningschef Soc

Organisation: Stab- och Ledning

Allm visstidsanställning, 2020-04-28 - 2020-05-06

Deltid (20,00%), Löneläge: 2020

Utfärdat av: Anna Sandklef, T.f.

kommunchef

Förvaltningschef Soc

Organisation: Stab- och Ledning

Allm visstidsanställning, 2020-05-07 - 2020-05-31

Deltid (20,00%), Löneläge: 2020

Utfärdat av: Anna Sandklef, T.f. kommunchef

Förvaltningschef Soc

Organisation: Stab- och Ledning

Allm visstidsanställning, 2020-06-01 - 2020-06-07

Deltid (20,00%), Löneläge: 2020

Utfärdat av: Anna Sandklef, Enhetschef

Förvaltningschef Soc

Organisation: Stab- och Ledning

Allm visstidsanställning, 2020-06-08 - 2020-06-19

Deltid (20,00%), Löneläge: 2020

Utfärdat av: Anna Sandklef, T.f. kommunchef

Förvaltningschef Soc

Organisation: Stab- och Ledning

Allm visstidsanställning, 2020-06-20 - 2020-07-03

Deltid (20,00%), Löneläge: 2020

Utfärdat av: Anna Sandklef, T.f.

kommunchef

Förvaltningschef Soc

Organisation: Stab- och Ledning

Allm visstidsanställning, 2020-07-04 - 2020-12-31

Deltid (20,00%), Löneläge: 2020

Utfärdat av: Anna Sandklef, T.f. kommunchef

Bibliotekare

Organisation: Bibliotek

Vikariat, 2020-08-01 - 2021-01-30,

Heltid, Löneläge: 2020

Utfärdat av: Kristina Karlsson, Enhetschef

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.82
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-27

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.75
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-19

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.104
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-13

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.94
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-06-25

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.76
Vatten och avlopp
Förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-28

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.83
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-28

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.118
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-27

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.84
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-29

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.88
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-06-05

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.81
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-27

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.117
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-27

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.102
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-07-07

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.109
Vatten och avlopp
Förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-13

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.111
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-18

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.97
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-07-07

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.112
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-20

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.92
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-06-15

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.116
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-27

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.71
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-18

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.79
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-27

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.78
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-27

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.107
Vatten och avlopp
Förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-13

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.95
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-07-07

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.103
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-14

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.80
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-27

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.70
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-05-15

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Beslutad

Ärende: RVA.2020.114
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-21

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.91
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-06-12

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.99
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-07-07

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: RVA.2020.113
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-08-20

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.101
Vatten och avlopp
Ansökan om förlängt hämtningsintervall gällande slam

Beslutsdatum: 2020-07-07

Beslut: Beslut hämtningsintervall slam Miljöinspektör: Fastställd

Ärende: KS.2020.165
Styrning
Förlängningsavtal PWC

Beslutsdatum: 2020-07-20

Beslut: Avtalsförlängning gällande sakkunniga inom kommunal revision Ekonomichef:
Fastställd

Ärende: RVA.2020.115
Renhållning
Ansökan om uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-08-25

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.86
Renhållning
Ansökan om uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-06-05

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.105
Renhållning
Ansökan om befrielse hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-07-23

Beslut: Beslut befrielse hämtning hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.87
Renhållning
Ansökan om befrielse gällande hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-06-21

Beslut: Beslut befrielse hämtning hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.106
Renhållning
Uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-07-30

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.89
Renhållning
Uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-06-26

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Avslag

Ärende: RVA.2020.100
Renhållning
Ansökan om delning av sopkärl

Beslutsdatum: 2020-07-21

Beslut: Beslut gällande delning av sopkärl Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.74
Renhållning
Ansökan om uppehåll i hämtning av avfall

Beslutsdatum: 2020-05-22

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.98
Renhållning
Ansökan om uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-07-30

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.108
Renhållning
Ansökan uppehåll sophämtning

Beslutsdatum: 2020-07-31

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.90
Renhållning
Upphåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-06-26

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.93
Renhållning
Ansökan om befrielse gällande hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-06-26

Beslut: Beslut befrielse hämtning hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.73
Renhållning
Ansökan om uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-05-22

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Beslutsperiod:

Ärende: RVA.2020.73
Renhållning
Ansökan om uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-06-05

Beslut: Reviderat beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Avslag

Ärende: RVA.2020.72
Renhållning
Ansökan om befrielse gällande hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-05-22

Beslut: Beslut befrielse hämtning hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: KS.2020.203
Personalknutna ärenden
Anställning kommunchef

Beslutsdatum: 2020-08-28

Beslut: Anställning kommunchef, Kommunstyrelsens ordförande

Ärende: KS.2020.9
Personalknutna ärenden
Tillförordnade chefer 2020

Beslutsdatum: 2020-06-23

Beslut: Beslut Tillförordnade chefer Sommar 2020, Kommunchef: Beviljad

Ärende: KS.2020.223
Organisation
Beslut om enskild överenskommelse

Beslutsdatum: 2020-08-28

Beslut: Beslut om enskild överenskommelse. Tf kommunchef. Fastställd

Beslutsperiod:

Ärende: KS.2020.169
Kultur och fritid
Ansökan om lovaktivitetsbidrag, Stjärnhovs Idrottsklubb

Beslutsdatum: 2020-06-24

Beslut: Beslut föreningsbidrag, Fritidschef: Beviljad

Ärende: KS.2020.166
Kultur och fritid
Ansökan om föreningsbidrag - Hittaut projekt

Beslutsdatum: 2020-06-24

Beslut: Beslut föreningsbidrag, Fritidschef: Beviljad

Ärende: KS.2020.195
Kultur och fritid
Ansökan om lovaktivitetsbidrag, FK Freja

Beslutsdatum: 2020-06-25

Beslut: Beslut föreningsbidrag, Fritidschef: Beviljad

Ärende: KS.2020.168
Kultur och fritid
Ansökan om lovaktivitetsbidrag, Gnesta Fotbollsförening

Beslutsdatum: 2020-06-24

Beslut: Beslut föreningsbidrag, Fritidschef: Beviljad

Ärende: KS.2018.147
Avtal
Avtal Dataskyddsbud

Beslutsdatum: 2020-07-22

Beslut: Uppsägning av avtal Dataskyddsbud Tf. kommunchef: Beviljad

Beslutsperiod:

Ärende: KS.2020.170

Öppettider 2020 Strömmen

Beslutsdatum: 2020-06-04

Beslut: Beslut, enhetschef: Fastställt

Ärende: KS.2020.204

Hysesreduktion med anledning av Corona

Beslutsdatum: 2020-07-03

Beslut: Beslut, Enhetschef: Beviljad

Ärende: RVA.2020.77

Ansökan om uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-05-22

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.85

Ansökan om uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-05-29

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Ärende: RVA.2020.96

Ansökan om uppehåll i hämtning av hushållsavfall

Beslutsdatum: 2020-06-27

Beslut: Beslut uppehåll i hämtning av hushållsavfall Miljöansvarig: Beslutad

Upprättad: 2020-08-14

Diarienummer: KS.2020.4

Kommunstyrelsen

Anmälningssärenden kommunstyrelsen

Sammanfattning

Information och meddelanden som inkommer till kommunen och som kommunledningskontoret bedömer vara av vikt att redovisa för kommunstyrelsen, utgör anmälningssärenden. Anmälningssärendena i sin helhet finns tillgängliga hos kanslienheten samt hos sekreteraren under sammanträdet.

- ~ Protokoll från Gemensamma överförmyndarnämnden 2020-06-09
- ~ Protokoll från Gemensamma överförmyndarnämnden 2020-08-18
- ~ Protokoll från Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård 2020-06-12
- ~ Protokollsutdrag § 114 Region Sörmlands trafikbeställning
- ~ Protokoll från Energikontoret i Mälardalens årsstämma 2020-05-13