

Datum: 2022-12-13

Tid: 14:00

Plats: Tingshuset, Bollebygd

Ordförande

Michael Plogell (FR)

Ledamöter

Lars-Erik Olsson (S), vice ordförande

Sverre Fredriksson (M), 2:e vice ordförande

Fredrik Olofsson (C)

Rune Kennborn (KD)

Hannu Sutinen (L)

Beatrice Ekelund (S)

Jonas Ahlgren (S)

Daniel Persson (SD)

Ersättare

Carl Pålsson (FR)

Tomas Andersson (M)

Agneta Andersson (C)

Krister Schwartz (KD)

Patrik Solerius (L)

Emma Isfeldt (S)

Helena Thelin (S)

Lisette Vermeulen (SD)

Sassi Wemmer (MP)

Övriga



1. Upprop
2. Val av protokollsjusterare
Ärendet i korthet
Förslag digital signering: Tisdag 20 december kl 11.
3. Anmälan jäv
4. Lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område i Bollebygd (Tyftet) (kf fattar slutligt beslut) KS2022/273
Lars Carlsson,
samhällsplanerare 14:00
5. Program laddinfrastruktur i Bollebygds kommun KS2021/108
Lovisa Lundberg, miljö-
och hållbarhetsstrateg
14:20
6. Reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun KS2021/228
7. Delårsrapport jan-aug 2022 för SÄRF (kf fattar slutligt beslut) KS2022/271
8. Taxa för kopior och annat utlämnande av allmän handling (kf fattar slutligt beslut) KS2022/215
Sammanfattning
Nu gällande taxa hittas på hemsidan: [Diarium och arkiv - Bollebygds kommun](#)
9. Information/återrapportering av handlingsplan för regional avfallsplan KS2021/35
Monica Holmgren,
kommunchef
10. Heltid som norm KS2020/218
Ulrika Borg, HR-chef
15:10
11. Lönekartläggning ur ett jämställdhetsperspektiv 2022 - information KS2022/228
"-"



12. Redovisning av delegeringsbeslut

Ärendet i korthet

Protokoll

Kommunstyrelsens arbetsutskotts protokoll finns på Bollebygds kommuns hemsida:
Kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-12-01

13. Information från politiska uppdrag (inga handlingar)

14. Kommunchefen informerar (inga handlingar)

15. Avslutning av mandatperioden 2018-2022



4. Lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område i Bollebygd (Tyftet) (kf fattar slutligt beslut) KS2022/273



§207

KS2022/273

Lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område i Bollebygd (Tyftet)

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 3 och 3 § första stycket 1 i Trafikförordningen (1998:1276) beslutar att de delar av Bollebygd som anges i kartbilaga (bilaga 2) ska vara tätbebyggt område. Denna nya föreskrift ersätter föreskriften 1443:2011:02, daterad 2011-10-19.

Ärendet

Önskemål om att sänka högsta tillåtna hastighet från 70 km/h till 50 km/h på Töllsjövägen (väg 1758) mellan Gaddenhallen och Tyftet har framförts från flera håll sedan många år tillbaka. Det föreslagna åtgärdsområdet innefattar förutom denna vägsträcka (cirka 400 meter) lokalgator i Tyftet. Kommunen beslutar om gräns för tätbebyggt område och beslutar alla hastighetsgränser inom tätbebyggt område, oavsett väghållare. Åtgärdsområdet är idag beläget utanför tätbebyggt område, vilket påverkar möjligheten att reglera hastighetsbestämmelsen då Trafikverket är väghållare för väg 1758. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade på sammanträde 2022-11-14, § 203, att omfattningen av tätbebyggt område ska utökas.

Det föreslagna åtgärdsområdet har sedan detaljplanen för Erikstorp 1:4 m.fl., Tyftet fick laga kraft förvandlats från tätortsnära landsbygd till centrumnära tätort, vilket påverkar trafikmiljön på och kring Töllsjövägen. Sänkning av högsta tillåtna hastighet från 70 km/h till 50 km/h mellan Gaddenhallen och avtagsvägen till Nässlehult skulle markant öka tryggheten och säkerheten för de boende i området samt ge bullerminskande bieffekter. Det är tydligt i den fysiska miljön att Bollebygds tätort nu för tiden har sin yttre gräns vid Tyftet. Översiktsplanen gör samma gränsdragning mellan tätort och landsbygd. Samhällsbyggnadsförvaltningens tolkning är att tätortpreciseringen är god grund till att klassificera det föreslagna åtgärdsområdet som tätbebyggt område. Översiktsplanen rekommenderar att marken norr om åtgärdsområdet fortsättningsvis skall vara landsbygd, vilket innebär att en ytterligare förlängning av tätbebyggt område norrut inte är aktuell under överskådlig tid.

Motortrafikanter som passerar genom hela åtgärdsområdet drabbas av något längre restid (cirka 20 sekunder), vilket kan upplevas som en negativ förändring. Den sammanlagda bedömningen är att en utvidgning av tätbebyggt område ger en omedelbar och stadigvarande effekt där de positiva effekterna är betydligt högre än de negativa.

Töllsjövägens utformning med goda siktlinjer och breda körfält tenderar att skapa en falsk trygghet hos motortrafikanter. Detta resulterar i överhastigheter som sänkt hastighetsgräns inte till fullo kommer att råda bot på. För att tydligare markera tätortens yttre gräns och tillgodose så hög hastighetsefterlevnad som möjligt bör i ett senare skede en tätortsportal eller liknande skapas



i Tyftet.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 3 och 3 § första stycket 1 i Trafikförordningen (1998:1276) beslutar att de delar av Bollebygd som anges i kartbilaga (bilaga 2) ska vara tätbebyggt område. Denna nya föreskrift ersätter föreskriften 1443:2011:02, daterad 2011-10-19.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- Lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område i Bollebygd - Tyftet
- Trafikföreskrift Tätbebyggt område Bollebygd 2011
- Bilaga 1
- Bilaga 2
- Bilaga 3
- Bilaga 4
- Bilaga 5
- Bilaga 6

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelseförvaltningen

Lars Carlsson | Samhällsplanerare
073-464 71 10 | lars.carlsson@bollebygd.se

Kommunstyrelsen

Lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område i Bollebygd – Tyftet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 3 och 3 § första stycket 1 i Trafikförordningen (1998:1276) beslutar att de delar av Bollebygd som anges i bifogad kartbilaga (bilaga 2) ska vara tätbebyggt område. Föreskriften föreslås träda i kraft omgående och ersätter från och med denna tidpunkt föreskriften 1443:2011:02, daterad 2011-10-19.

Ärendet

Önskemål om att sänka högsta tillåtna hastighet från 70 km/h till 50 km/h på Töllsjövägen (väg 1758) mellan Gaddenhallen och Tyftet har framförts från flera håll sedan många år tillbaka. Det föreslagna åtgärdsområdet innefattar förutom denna vägsträcka (cirka 400 meter) lokalgator i Tyftet.

Kommunen beslutar om gräns för tätbebyggt område och beslutar alla hastighetsgränser inom tätbebyggt område, oavsett väghållare. Åtgärdsområdet är idag beläget utanför tätbebyggt område (bilaga 1), vilket påverkar möjligheten att reglera hastighetsbestämmelsen då Trafikverket är väghållare för väg 1758.

Åtgärdsområdet blev en del av Bollebygds tätort i och med att detaljplanen för Erikstorp 1:4 m.fl., Tyftet fick laga kraft 2011 och sedermera bebyggdes. Hastighetssänkning från 70 km/h till 50 km/h föreslås i denna detaljplan men har aldrig blivit realiserat (s. 11 i bilaga 5). Vägverket (nuvarande Trafikverket) argumenterade i utställningsskedet att hastighetsgränsen bör ses över och att tätortsentréer vid Erikstorp och Tyftet bedöms som lämpliga (bilaga 4).

Översiktsplan anger rekommendationen T1, centrumnära tätort (bilaga 3).

Samhällsbyggnadsnämnden 2022-11-14 § 203 beslutade att omfattningen av tätbebyggt område skall utökas (bilaga 6).

Ekonomiska förutsättningar

Förslaget till åtgärd påverkar inte kommunens budget.

Bedömning

Det föreslagna åtgärdsområdet har sedan detaljplanen för Erikstorp 1:4 m.fl., Tyftet fick laga kraft förvandlats från tätortsnära landsbygd till centrumnära tätort, vilket påverkar trafikmiljön på och kring Töllsjövägen. Sänkning av högsta tillåtna hastighet från 70 km/h till 50 km/h mellan Gaddenhallen och avtagsvägen till Nässlehult skulle markant öka tryggheten och säkerheten för de boende i området samt ge bullerminskande bieffekter.

Det är tydligt i den fysiska miljön att Bollebygds tätort nu för tiden har sin yttre gräns vid Tyftet. Översiktsplanen gör samma gränsdragning mellan tätort och landsbygd. Förvaltningens tolkning är att tätortpreciseringen är god grund till att klassificera det föreslagna åtgärdsområdet som tätbebyggt område. Översiktsplanen rekommenderar att marken norr om åtgärdsområdet fortsättningsvis skall vara landsbygd, vilket innebär att en ytterligare förlängning av tätbebyggt område norrut inte är aktuell under överskådlig tid.

Motortrafikanter som passerar genom hela åtgärdsområdet drabbas av något längre restid (cirka 20 sekunder), vilket kan upplevas som en negativ förändring.

Den sammanlagda bedömningen är att en utvidgning av tätbebyggt område ger en omedelbar och stadigvarande effekt där de positiva effekterna är betydligt högre än de negativa.

Töllsjövägens utformning med goda siktlinjer och breda körfält tenderar att skapa en falsk trygghet hos motortrafikanter. Detta resulterar i överhastigheter som sänkt hastighetsgräns inte till fullo kommer att råda bot på. För att tydligare markera tätortens yttre gräns och tillgodose så hög hastighetsefterlevnad som möjligt bör i ett senare skede en tätortsportal eller liknande skapas i Tyftet.

Barnkonsekvensanalys

Förslaget möjliggör tryggare, säkrare och mer självständig mobilitet för barn och unga. Färre barn och unga riskerar att skadas eller förolyckas av motorfordon.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Bilaga 1 – Tätbebyggt område, november 2022.

Bilaga 2 – Tätbebyggt område enligt förslag till beslut

Bilaga 3 – Utdrag ur översiktsplan

Bilaga 4 – Vägverkets utställningsyttrande 2009-12-07 (BMN2010/4-95)

Bilaga 5 – Planbeskrivning tillhörande detaljplan för Erikstorp 1:4 m.fl., Tyftet (BMN2010/4-4)

Bilaga 6 – Utdrag från samhällsbyggnadsnämndens sammanträde 2022-11-14.

Skickas till

Kommunfullmäktige

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen



Monica Holmgren

Förvaltningschef

Lars Carlsson

Samhällsplanerare

Register

Beteckning:

1443 2011:02

Rubrik:

Bollebygds kommuns lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område inom Bollebygds tätort

Bemyndigande:

10 kap. 1 § andra stycket 3 trafikförordningen (1998:1276)

10 kap. 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276)

Dag för ikraftträdande:

2011-10-19

Övriga uppgifter

Dag för beslut:

2011-10-19

Föreskriften berör:

Västra Götaland - Bollebygd

Publicerat på webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling:

2011-10-25

Har strukturerad information:

Ja

Har vägnätsanknytning:

Ja



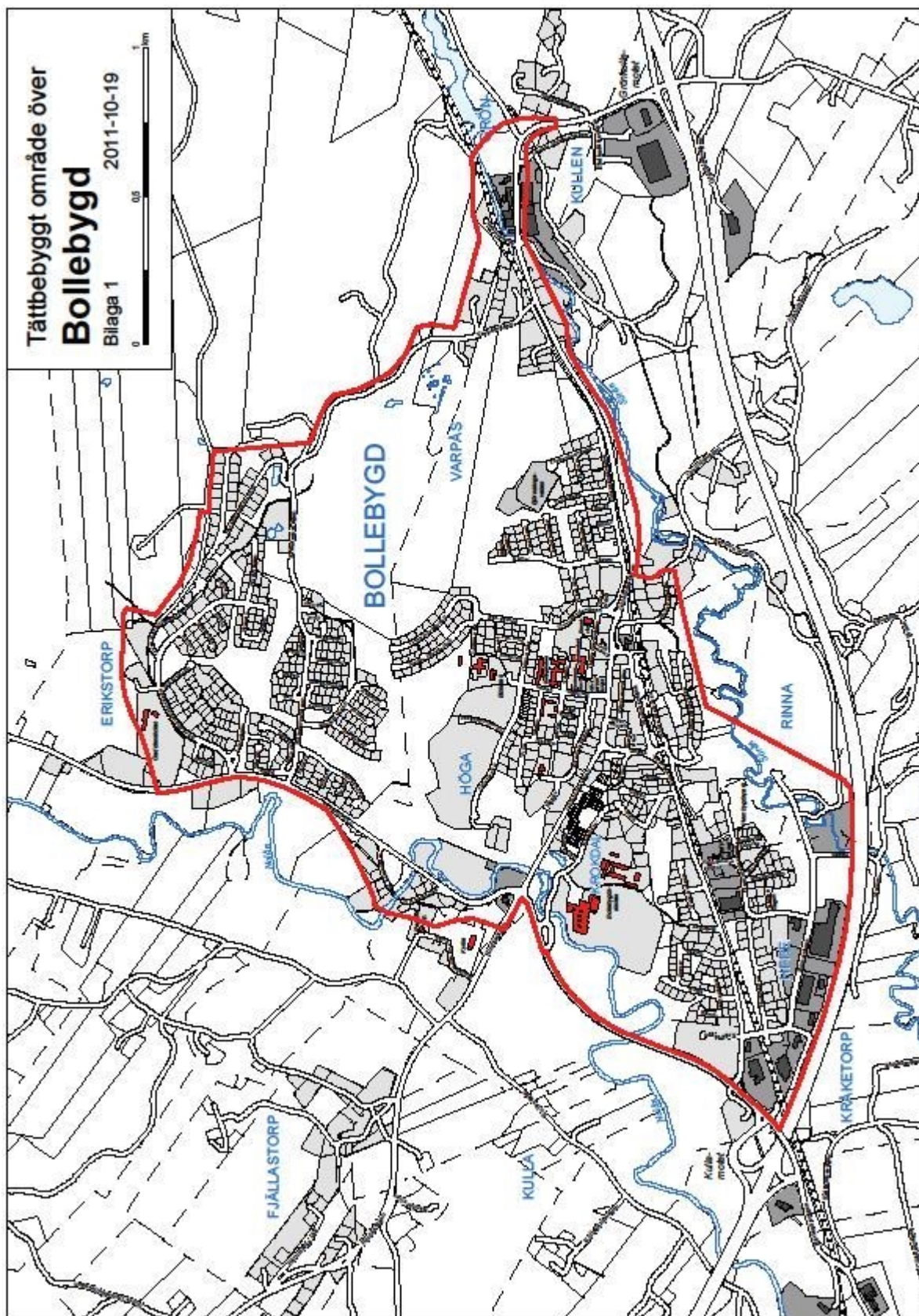
Bollebygds kommuns lokala trafikföreskrifter om tättbebyggt område inom Bollebygds tätort;

Beslutade den 19 oktober 2011

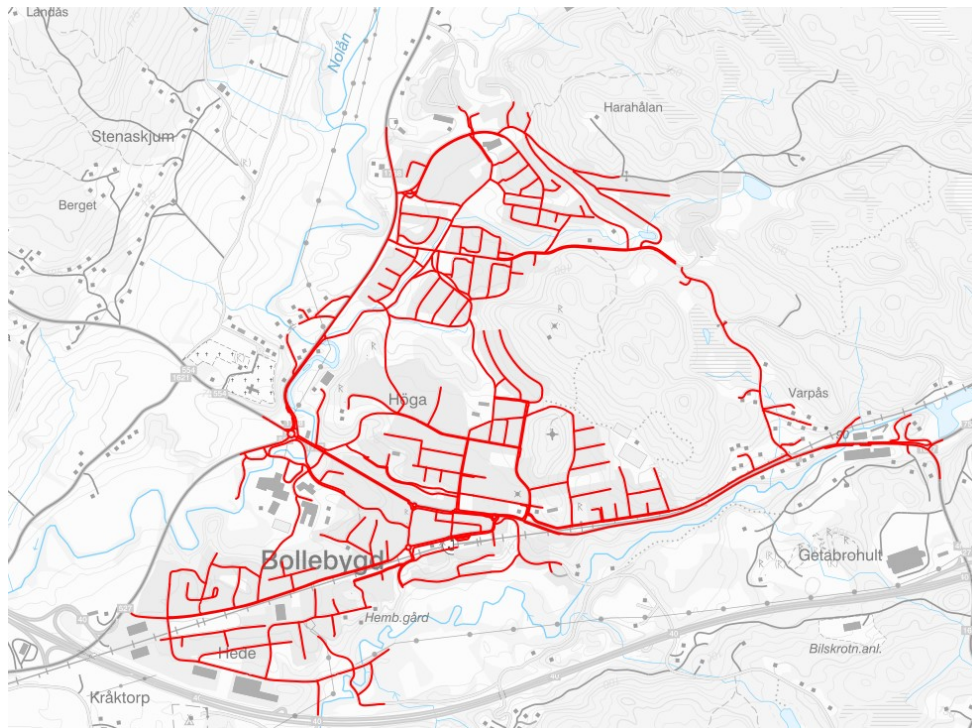
Bollebygds kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket punkt 3 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

Det område i Bollebygd som anges i kartbilaga 1 till dessa föreskrifter skall vara tättbebyggt område.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 19 oktober 2011. och ersätter föreskrifterna 1996:59, 1996:61, 1996:62 och 2000:01.

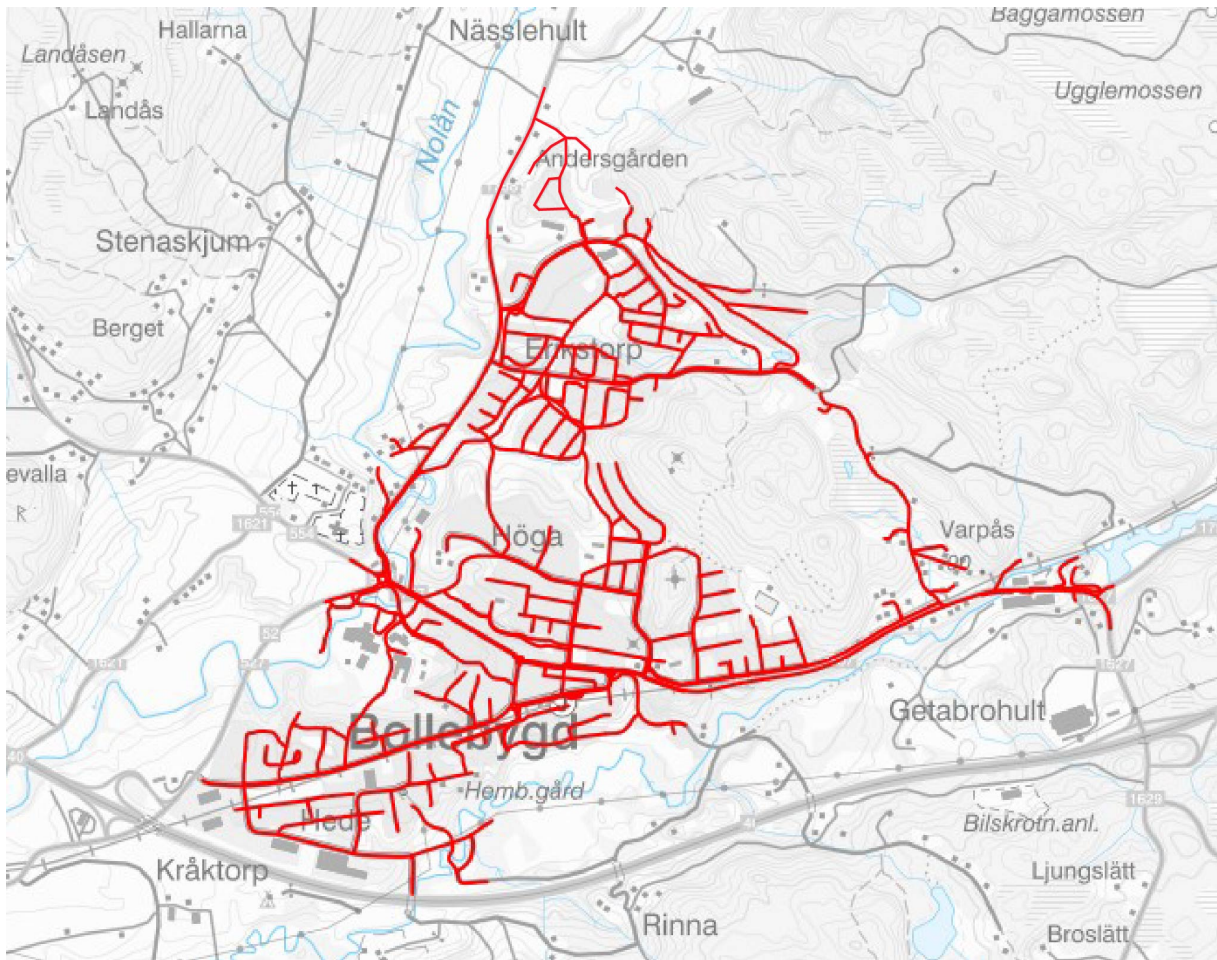


Bilaga 1



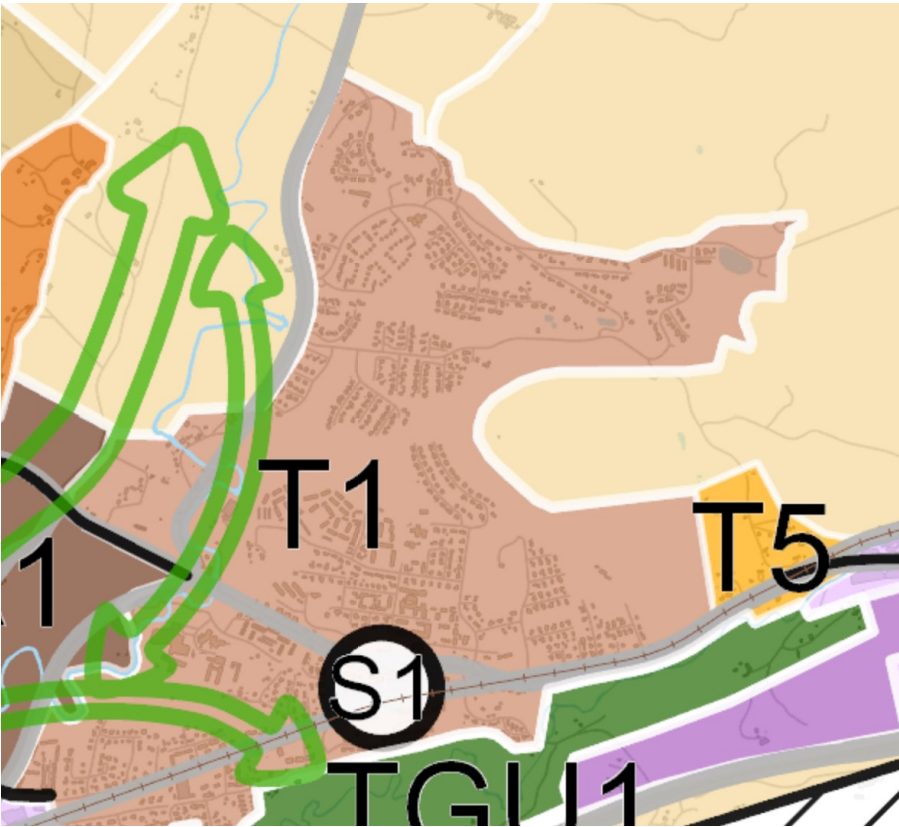
Tättbebyggt område Bollebygd, november 2022 (källa: NVDB)

Bilaga 2



Tättbebyggt område Bollebygd enligt förslaget till beslut. (Originalkarta hämtad från NVDB, tillägg gjorda av samhällsbyggnadsförvaltningen)

Bilaga 3



Utsnitt ur översiktsplan

Bollebygds kommun
Byggnads- och miljönämnden
517 83 Bollebygd

A, Lst, CG

Detaljplan för Erikstorp 1:4 m fl Tyftet, Bollebygds kommun

En överenskommelse mellan Vägverket och kommunen bör upprättas angående planering och genomförande av ny anslutning. Överenskommelsen skall vara klar innan detaljplanen antas. Ekonomi, genomförande m m skall framgå av avtalet.

Under förutsättning att ingen ny mark tas i anspråk som Vägverket skall vara väghållare för, behövs inte förstudie och arbetsplan. Anslutningen regleras då antingen genom ett släpp i utfartsförbudet eller genom tillstånd till anslutning enligt väglagen.

Släppet i utfartsförbudet är otydligt på plankartan och bör förtydligas.

Hastighetsgränsen bör se över i samband med hastighetsöversynen. En eventuell åtgärd i form av t ex tätortsentréer vid Erikstorp och Tyftet bedöms som lämplig och kommer att diskuteras i fortsatt samverkan med kommunen.

Med vänlig hälsning



Christina Gustafsson

Detaljplan för Erikstorp 1:4 m fl TYFTET Bollebygds Kommun, Västra Götalands län



Antagandehandling

2010-01-26

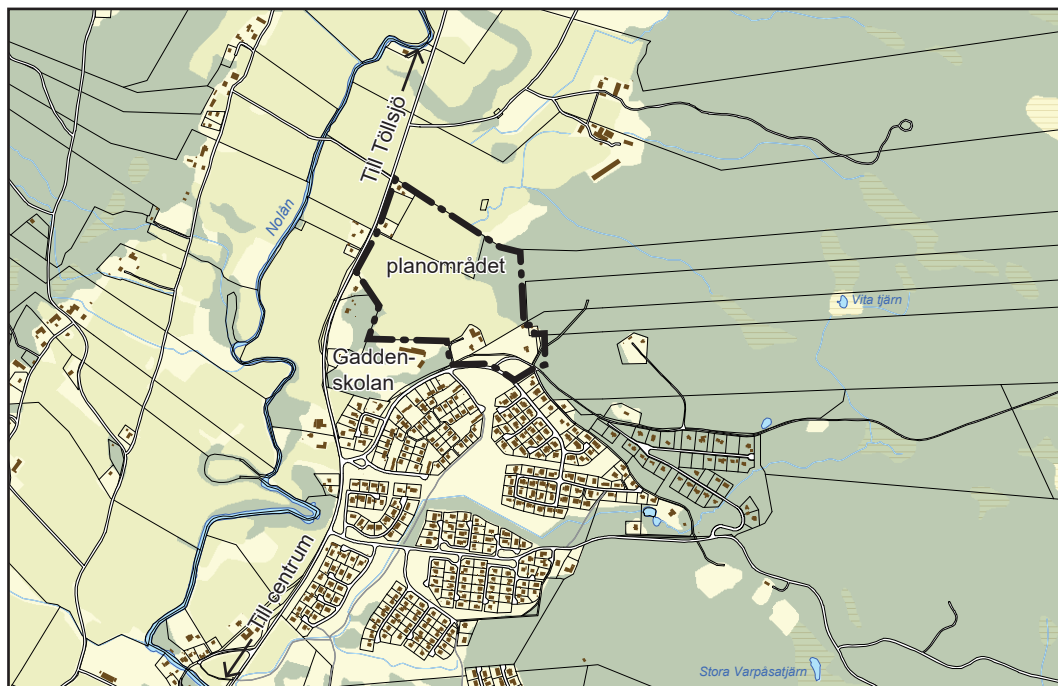


**BOLLEBYGDS
KOMMUN**

En planbeskrivning skall underlätta förståelsen för planförslagets innebörd och redovisa de syften och förutsättningar planen har. Planbeskrivningen skall också redovisa eventuella avsteg som gjorts från kommunens översiktsplan eller upp-
rättat planprogram. I beskrivningen skall skälen till planens utformning och de bestämmelser som valts motiveras.

Planbeskrivningen har ingen egen rättsverkan.

Detaljplan för Erikstorp 1:4 m fl, TYFTET



Kartan visar områdets läge och avgränsning i den norra delen av Bollebygds tätort.

HANDLINGAR

Detaljplanen består av:

- plankarta i skala 1:2000 med tillhörande bestämmelser

Planhandlingarna består i övrigt av:

- planbeskrivning (denna handling)
- genomförandebeskrivning
- illustrationskarta

Övriga handlingar i ärendet är:

- fastighetsförteckning
- program
- redogörelse för programsamråd
- samrådsredogörelse
- utställningsutlåtande
- Geoteknisk undersökning, 2009-02-26, Tellstedt i Göteborg AB
- Naturvärdesbedömning, Tyftet, 2008-12-08, SWECO
- Kompletterande naturvärdesbedömning vid Tyftet, Bollebygds kommun 2009-08-31, Norconsult

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Kommunstyrelsen har 2007-06-28 uppdragit åt byggnads- och miljönämnden att upprätta förslag till detaljplan för Erikstorp 1:4 m fl, Tyftet.

Det råder stor efterfrågan på bostäder i Bollebygds kommun och framförallt i centralorten. Det har länge varit brist på kommunala tomter för självbyggeri och att få fram sådana har därför hög prioritet. Syftet med detaljplanen är att skapa tomter för friliggande villor/parhus. Ambitionen är också att skapa en utbyggnad av befintligt bostadsområde i Erikstorp med hus som präglas av den omgivande landsbygden.

MILJÖPÅVERKAN

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas enligt Plan- och bygglagen (PBL) 5:18 och Miljöbalken (MB) 6:11-18 om genomförandet av en detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

För att bedöma om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan genomfördes en behovsbedömning för föreslagna förändringar enligt detaljplaneprogrammet för Erikstorp 1:4 m fl, Tyftet (2008-09-23). Behovsbedömningen mynnade i ställningstagandet att en detaljplan ej antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det motiverade ställningstagandet till bedömningen finns redovisat i programmet. Behovsbedömningen var föremål för samråd med Länsstyrelsen under samma tid som detaljplaneprogrammet.

Byggnads- och miljönämnden beslutade 2008-11-25 §125 att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning kommer således inte att upprättas. De frågor som i behovsbedömningen dock bedömdes vara relevanta att utreda vidare för detta planområde var geoteknik, dagvattenhantering, trafikmatning, och naturvärden. Dessa frågor har behandlats genom upprättande av geoteknisk undersökning, studier av dagvattenlösning, studier av trafik- och bullersituationen, samt av en översiktligt naturvärdesbedömning.

Samhällsbyggnadsavdelningen bedömer även att den föreslagna bebyggelsen inte är betydande till sin storlek, dels inte är ensidigt inriktad på bilåkande, eftersom det finns goda kollektivtrafikmöjligheter i anslutning till området. Bebyggelsetillskottet bedöms därför inte utgöra en olämplig lokalisering i det regionala sammanhanget även med hänsyn taget till miljökvalitetsnormerna.



PLANDATA

Planområdet är beläget i den norra delen av Bollebygds tätort i nära anslutning till befintligt bostadsområde i Erikstorp. Avståndet till Bollebygds centrum är knappt två kilometer. Området ligger öster om Töllsjövägen, länsväg 1758.

Planområdet omfattar cirka 15 hektar.

Erikstorp 1:4 ägs av kommunen. Fastigheter i den södra och västra delen av planområdet är i privat ägo.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

I kommunens översiktsplan, ÖP 2002, finns planområdet angivet som framtida område för bostäder. En fördjupning av översiktsplanen finns över området, Fördjupad översiktsplan för Erikstorp (antagen 2004-04-22), där cirka 40 småhus/radhus föreslås.

Detaljplaner

Området är inte tidigare detaljplanlagt. I söder angränsar det till detaljplan för Erikstorp 5:12 (antagen 1997-11-27), som omfattar Gaddenskolans område samt till Detaljplan för del av Erikstorp 1:4, ny förskola (antagen 2007-06-20). Vidare gränsar planområdet i söder till en detaljplan för bostäder, Utvidgning av stadsplan för del av Bollebygd, del av Erikstorp Övregården 1:4 m fl (fastställd 1980-08-29).

Utställning

Ett planförslag har varit föremål för utställning under tiden 2009-11-10 till 2004-12-07.

Länsstyrelsens rekommenderade en annan formulering i planbestämmelsen angående geoteknik. Vägverket framförde att en överenskommelse mellan Vägverket och kommunen bör upprättas angående planering och genomförande av ny anslutning.

Backa 1:3 och Erikstorp 5:30 framförde att området inte bör bebyggas och istället bevaras som odlings- och betesmark.

Ändringar från utställningen

Planbestämmelserna kompletteras med en planbestämmelse angående geoteknik.

I övrigt har bestämmelsen om största möjliga byggnadsarea ändrats till 30% av tomtstorleken.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Allmänt

Planområdet ligger i ett vackert kulturlandskap där ett aktivt jordbruk bedrivs. En mjölkgård är belägen norr om området med anslutande betesmarker. Kommunens ambition med föreslagen markanvändning är att skapa ett bostadsområde med de värden som omkringliggande åker- och betesmarker ger. Att jordbruket fortsätter att drivas som idag ses som en tillgång och möjlighet att skapa ett attraktivt naturnära boende i nära anslutning till tätortens service.



Det böljande odlingslandskapet i Nolåns dalgång. Bild tagen från den västra sidan av Nolån med planområdet längst till höger i bilden.

Natur

Mark och vegetation

Huvuddelen av planområdet arrenderas idag och används till bete för kor och vallproduktion. Marken är delvis kuperad och i öster finns branta skogssluttningar klädda med barrskog. I brynzonen växer flera vidkroniga lövträd och delar av området har troligen tidigare betats, vilket det rika markskiktet antyder om. Åkermarken i området är täckdikad men i lågpunkter finns fuktiga områden.

Den norra halvan av planområdet ligger inom den yttre skyddszonen för Bollebygds grundvattentäkt, Backa i Bollebygds kommun. Vad som gäller inom den yttre skyddszonen finns samlat i Länsstyrelsen framtagna skyddsföreskrifter för området (15 FS 1995:109). Bland annat får infiltrationsanläggningar för hushållsspillvatten, markvärmeanläggningar inte anläggas och schaktningsarbeten inte ske utan tillstånd från byggnads- och miljönämnden. För att inte riskera skador på grundvattnet föreskriver detaljplanen en utökad lovplikt och att marklov skall krävas för all schakning och fyllning inom området och att dagvatten samlas och leds bort via kommunala dagvattenledningar.

Detaljplanens ambition är att så långt som möjligt bevara områdets lantliga karaktär, genom att spara stor del av den befintliga vegetationen. Skogsbrynet i öster föreslås bilda en naturlig gräns mot den nya bebyggelsen med möjligheter att utvecklas som strövområde med gångvägar, sittplatser mm.

Naturvärden

En naturvärdesbedömning har utförts i området (SWECO dec 2008) och en kompletterande naturvärdesbedömning i den östra delen av planområdet av Norconsult (aug 2009).

Av inventeringen framkom att naturvärdena utgörs av löv- och blandskogen i områdets östra del. Området består av en gles löv- och blandskog som sedan tidigare delvis är avverkad eller kraftigt utgallrad. I södra delen dominerar medelgrov björk och asp. Mellan dessa träd finns rikligt med uppväxande, klen asp, gran, ek och rönn. Floran karakteriseras av arter som örnbräken, hallon, tuvtåtel, blåtåtel och vårfryle. I norra delen av inventeringsområdet dominerar gran och ek. Denna del ansluter till en äldre granskog som vidtar mot norr. Floran utgörs av arter som blåbär, kruståtel, ekorrhår, ängskovall, örnbräken, harsyra och blåtåtel. Samtliga noterade växtarter är allmänt förekommande i trakten och föranleder inte några förändrade bedömningar i jämförelse med den inventering som gjordes i december 2008.

Det som finns anledning att notera är en ek med en stamomkrets på knappt 2,5 meter, belägen i det inventerade områdets östra del, i kanten mot det befintliga hygget. Eken bedöms ha ett lokalt naturvärde.

För att säkerställa naturmiljön föreslås att huvuddelen av skogsområdet i den nord-östra delen bevaras. Området med ekarna förses med en planbestämmelse som anger att ekar med en stamdiameter större än 20 centimeter, mätt 1,5 meter ovan mark skall bevaras.

Geoteknik

Geoteknisk undersökning som underlag för detaljplanen har upprättats av Tellstedt i Göteborg AB (2009-02-26). De fastigheter som inte undersökts inom planområdet är Erikstorp 2:14, Erikstorp 2:13 och Erikstorp 5:30.

Stabiliteten inom planområdet bedöms som tillfredsställande. De sonderingar och provtagningar som utförts visar att marken inom planområdet utgörs överst av mulljord. Härunder följer ett mäktigt jordlager. Under detta lager följer lera. Lermäktigheten är som störst i områdets centrala del. Under lerlagret följer ett mäktigt lager av morän. Leran är siltig med rikligt förekommande lager och körtlar, troligen av silt och finsand. Leran är mycket fast med en odränerad skjuvhållfasthet.

Inom planområdets östra del förekommer rikligt med större stenar och block. Blocken ligger på bergslutningen och längs med bergslänten ned mot åkermarken. Den fria grundvattenytan i det ytliga friktionsmaterialet ligger ca 1 meter under markytan. Grundvattenytan kan antas fluktuera med årstiderna.

Ingen undersökning har utförts i området beträffande förekomsten av radon. Planområdet bedöms som normalriskområde för markradon, enligt ÖP 2002.

Rekommendationer

Innan grundläggningsarbeten påbörjas skall all mulljord först schaktas bort. Aktuella byggnader kan sedan grundläggas i de mycket fasta jordlagren med hel kantförstyvad bottenplatta på packad fyllning av friktionsmaterial. För värmeisolering bör plattan gjutas på ca 0,3 meter cellplast. Eventuellt fyllnadsmaterial under planerade byggnader avskiljs från de naturliga jordlagren med hjälp av en geotextil och packas enligt anvisningarna i Anläggnings AMA 98.

Inom området och runt byggnaderna är det mycket viktigt att det sörs för en rätt dimensionerad och utformad dränering då mycket avrinning sker från intilliggande höjdparti i öster.

Befintliga jordmassor är tjälfarliga och flytbenägna. Alla schaktarbeten bör därför utföras under perioder med lite nederbörd och låga grundvattennivåer. Släntlutningarna för schaktningsarbeten är oftast till stor del beroende av schaktdjupet, väderleken och hur stor nederbörden är samt grundvattennivån bör därför bedömas för rådande förhållanden på plats. Vid eventuell schaktning under grundvattenytan erfordras någon form av tillfällig grundvattensänkning.

Större stenar bör flyttas bort och eventuella block bör undersökas innan sprängnings- och schaktningsarbeten påbörjas inom området.

För de fastigheter som inte omfattats av ovanstående geoteknisk undersökning måste geotekniken klargöras vid förändringar av belastningar på markytan genom byggnation, fyllning eller schaktning. Detta säkerställs genom planbestämmelse.

Ny bebyggelse, förutom komplementbyggnader, skall utföras med radonskyddande utförande, såvida inte särskild utredning påvisar att radon förekommer endast i ringa omfattning.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns registrerade inom planområdet.

Bebyggelse

Befintliga bostäder

Området är till största del obebyggt. Befintliga villor finns i den västra delen, längs med Töllsjövägen och i den södra delen längs med Skräddaregårdsvägen. Dessa är uppförda i två våningar med trä- och tegelfasader. Söder om planområdet ansluter Erikstorpområdet, som i huvudsak byggts ut under 1970-80-talen.

På en höjd i den södra delen ligger en äldre gård med ett vackert boningshus med ljusa träfasader och en större ladugårdsbyggnad. Huvudbyggnaden har en välbevarad karaktär. Bostadshusets byggnadshistoriska och arkitektoniska värde gör att den fått en skyddsbestämmelse i planen med k₁, vilken anger att ändring av byggnaden inte får förvanska dess karaktär.

Befintliga bostadsfastigheter inom planområdet ges en planbestämmelse om största tillåtna byggnadsarea som motsvara en utbyggnad av ca 20% av nuvarande byggnadsarea. Vidare möjliggörs avstyckning av den gamla gårdsfastigheten. Vid nybyggnad gäller de bestämmelser som sammanfattas nedan.

Ny bebyggelse

Inom området föreslås cirka 55 nya bostäder iform av friliggande villor eller parhus lokaliserade i tre mindre områden med omgivande grönområden. Storleken på tomterna är mellan cirka 800 och 1300 kvm.

Tomterna kan bebyggas med hus i två våningar, inklusive suterrängvåning och inredningsbar vind. Högst 30% av tomten får bebyggas. Vid uppförande av komplementbyggnad är största tillåtna byggnadsarea per tomt 50 kvm.

Huvuddelen av tomterna i den västra delen är svagt lutande och det är därför mycket viktigt med en medveten anpassning av husen till den rådande terrängen. I den nordöstra delen där det sluttar kraftigt bör husen förses med suterrängvåning.

För att undvika fula och svårhanterliga uppfyllander får tomtmark inom 4.5 meters avstånd från gräns mot gata inte höjas eller sänkas så att dess nivå avviker mer än 1.0 meter från nivå på närmaste del av gatan. Inte heller tomtmark inom 4.5 meters avstånd från övriga tomtgränser får höjas eller sänkas så att dess nivå avviker mer än 1.0 meter från grundkartans marknivå vid närmaste del av gränsen.

Huvudbyggnad skall placeras minst 4.5 meter från tomtgräns mot gata eller grann-tomt. Mot naturområde får huvudbyggnad placeras närmast 2 meter från tomtgräns. Garage eller annan komplementbyggnad skall placeras minst 4,5 meter från gata och minst 1 meter från övriga tomtgränser. Dock skall garage- eller carportöppning ligga minst 6 meter från infartsgata för att möjliggöra parkering framför. Fristående komplementbyggnader får sammanbyggas i tomtgräns.

Husens grundläggning, konstruktion mm skall med hänsyn till den höga grundvattnenivån särskilt bevakas i samband med bygglov. Det är därför endast tillåtet med källarlösa hus.

Gestaltning

Området kommer att vara väl exponerat från norr och blir det första mötet med Bollebygd för resande norrifrån. Bebyggelsen bör därför ha vissa gemensamma drag. Fasader bör utföras i ljusa eller dova kulörer som harmonierar med den omgivande naturens färgskala. Klara eller starka färger som framhäver bebyggelsen i förhållande till natur och intilliggande bebyggelse, t ex rent vitt, får inte användas.

Takbeläggning skall vara i färgerna rött eller grått. Även sedumtak får anordnas på mindre utbyggnader eller på komplementbyggnader.

Service

Offentlig service

Service iform av matvarubutiker och annan detaljhandel finns i Bollebygds centrum cirka två kilometer söder om planområdet. Här finns även bibliotek, vårdcentral mm.

Gaddenskolan, en f-6 friskola, ligger strax söder om planområdet. Bollebygdsskolan, en f-9 skola ligger knappt två kilometer söder om planområdet. Förskolor finns i Bollebygds tätort. Vidare planeras en ny förskola vid Skraddaregårdsvägen i direkt anslutning till planområdet i söder.

Friytor

Ambitionen är att bevara så mycket som möjligt av det idag karaktäristiska öppna landskapsrummet samt spara så mycket av den befintliga vegetationen. Merparten av de förslagna bostäderna har direkt koppling till naturmark på minst en sida och delar av bebyggelsen får utsikt över Nolåns dalgång.

Det centrala grönområdet föreslås utformas med strövstigar som leder ut i skogen och till befintliga gångvägar i söder. Området benämns i planen som parkmark med naturkaraktär, där ängskaraktären skall bevaras.

I den norra delen av planområdet säkerställs nuvarande användning, som är odlings- och betesmark.

Lek

En nyligen upprustad kommunal lekplats finns strax söder om planområdet.

Närrekreation

Skogsbrynet i öster föreslås bilda en naturlig gräns mot den nya bebyggelsen med möjligheter att utvecklas som strövområde med gångvägar, sittplatser mm.

Trafik

Biltrafik

Planområdet föreslås i huvudsak trafikmatas från väster via Töllsjövägen, länsväg 1758, via en ny tillfartsväg. Trafiken till bostäderna i den östra delen föreslås ledas via Skraddaregårdsvägen.

Hastighetsbegränsningen på Töllsjövägen i höjd med planområdet är 70 km/h men begränsas till 50 km/h där Skraddaregårdsvägen ansluter till Töllsjövägen. Kommunen avser i samband med ett antagande av detaljplanen med stöd av 10 kap 3 § trafikförordningen utöka tätbebyggt området att också omfatta en ny anslutning till l1758. Detta medför att sträckan där 50 km/h gäller utökas fram till aktuellt planområde.

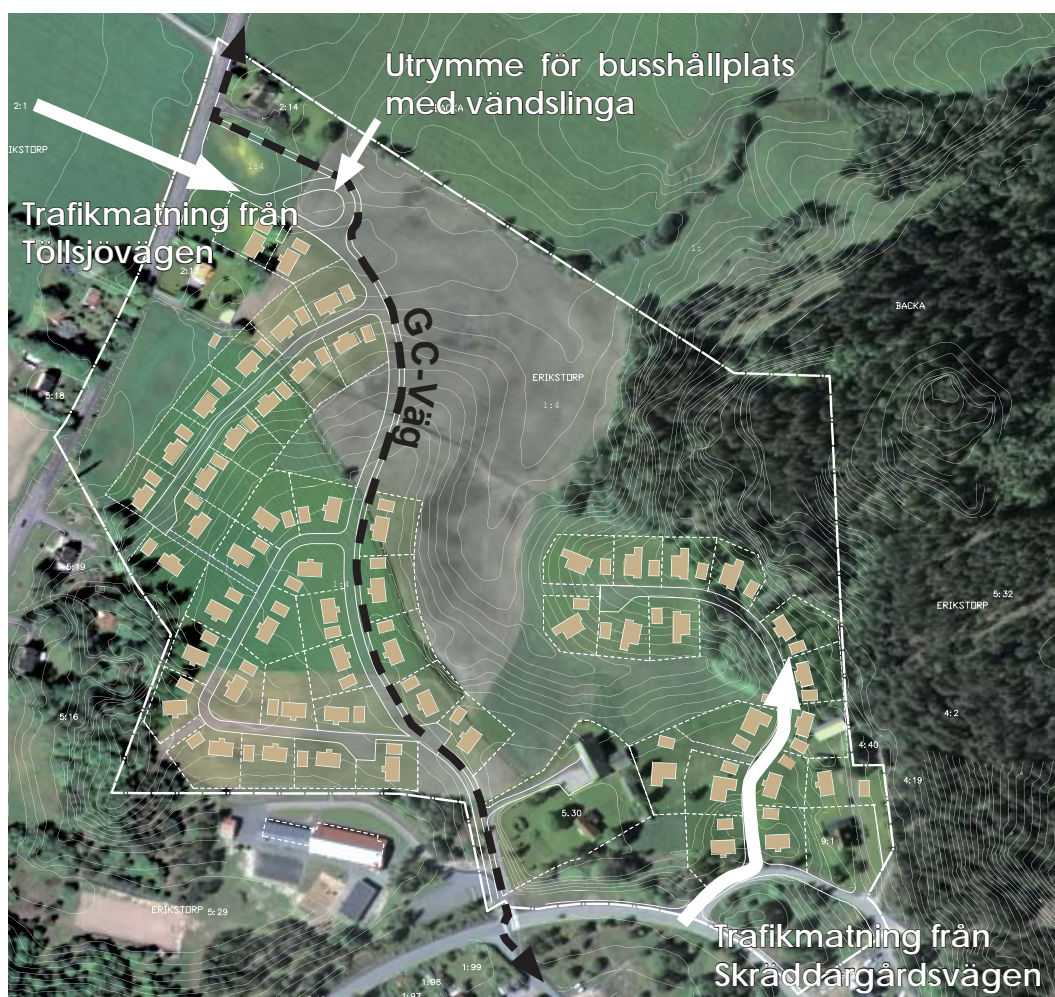
Den nya vägen ansluter på en raksträcka där det råder god sikt i båda riktningarna. Korsningen har utformats enligt VV Publikation 2004:80.

De föreslagna bostäderna i den östra delen avses trafikmatas via Skräddaregårdsvägen. Vägen är en mellan sju till nio meter bred lokalgata utan gångbanor och hastighetsbegränsad till 50 km/h. Medelhastigheten har bedömts ligga runt 42 km/h. Antalet fordon som trafikerar gatan uppgår idag till cirka 1 200 fordon medelvardagsdygn. Föreslagen bebyggelse innebär en ökning av cirka 75 fordon/dygn på gatan.

I samband med planarbetet för del av Erikstorp 1:4, Ny förskola, genomfördes en trafikutredning (Gatubolaget Konsult, 070404). De beräkningar som genomfördes visade inte på några kapacitetsproblem i korsningen Skräddaregårdsvägen/Bjälkvägen med den trafikökning som förskolan bedömdes medföra. I samband med genomförande av förskolan avses dessutom en rad trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Skräddaregårdsvägen.

Vidare innebär de föreslagna bostäderna en ökad belastning på korsningen Töllsjövägen/Skräddaregårdsvägen. Korsningen har studerats utifrån VV Publikation 2004:80. Korsningen motsvarar de kriterier som ställs på denna typ av korsning vad gäller sikt, trafikbelastning mm. Den ökade belastningen bedöms som marginell och ytterligare mark behöver inte tas i anspråk.

Vid ett genomförande av aktuell planområde kommer en del av de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som föreslås i detaljplanen för del av Erikstorp 1:4, Ny förskola, åtgärdas, såsom anläggande av separat gång- och cykelväg längs Skräddaregårdsvägen.



Trafikstruktur

Gång- och cykeltrafik

Separata gång- och cykelvägar finns inom Erikstorp som ansluter till Bollebygds centrum. Norrut från planområdet finns behov av att anlägga en gång- och cykelväg längs Töllsjövägen mot ridskolan eftersom den utgör en stor målpunkt bland framförallt barn och ungdomar.

Nya gång- och cykelvägar föreslås inom området som anknyter till befintligt gång- och cykelnät i Erikstorpsområdet och längs Töllsjövägen. En gång- och cykelväg föreslås genom planområdet norrut för att på sikt kunna fortsätta mot ridhuset, golfbanan och Hestrafors IF.

Kollektivtrafik

En busshållplats finns 400 meter söder om området vid Skräddaregårdsvägens anslutning till Töllsjövägen. Den trafikeras med en matarbus till Bollebygds centrum ungefär en gång i timmen samt med buss till Töllsjö.

Vidare ges det i detaljplanen möjlighet till att anlägga en busshållplats med vändslinga i anslutning till Töllsjövägen.

Parkering

Parkering skall anordnas inom varje fastighet.

Störningar

Jordbruk

Strax norr om planområdet finns ett jordbruk med cirka 40 mjölkkor och runt 50 ungdjur. Ladugårdsbyggnaderna är belägna cirka 300 meter norr om planområdet med ett skogsbeklätt höjdparti däremellan. Betes- och odlingsmark finns i direkt anslutning till planområdet i norr. Cirka 2,1 ha i den norra delen av planområdet avsetts som odlings- och betesmark. På grund av allergirisk tillåts dock inte hästhållning inom detta område. Att jordbruket fortsätter att drivas som idag ses som en tillgång och möjlighet att skapa ett attraktivt landbyggs- och naturnära boende i anslutning till tätortens service.

Enligt Boverkets allmänna råd 1995:5 med titeln "Bättre plats för arbete" ges rekommendationer på skyddsavstånd till jordbruksfastigheter på 500 meter. De störningar som kan uppkomma i samband med djurhållning är framförallt lukt (hantering av gödsel och fekalier, ventilationsluft från stallar samt vissa fordonstyper), ansamling av flugor och buller (fläktljud, läten från djur). Dessa rekommendationer är väldigt generella utan hänsyn till terrängformationer och vindriktning mm och de har ofta inte fungerat i praktiken utan andra riktlinjer har tagits fram, av Länsstyrelsen i Skåne bland andra.

Byggnads och miljönämnden antog 2008-04-22 nya riktlinjer för hästhållning i Bollebygds kommun. Riktlinjerna är utarbetade med utgångspunkt från den policy för hästar och bebyggelse som Länsstyrelsen i Skåne antog 2004. Här anges att vid

medelstora anläggningar (10-30 hästar) bör skyddsavståndet från bostäder, skolor och dyl vara minst 100-200 meter till stall och gödselhantering och minst 50-100 meter till område där hästar vistas. I riktlinjerna anges även att övrig djurhållning inte berörs eftersom allergiproblemen i allmänhet inte är lika påtagliga.

I samband med detta planarbetet har Västra Götalandsregionens miljömedicinskt centrum (2008-11-10, Karl Forsell) gjort en bedömning angående eventuella hälsorisker med betesområden med kor nära familjehus. I bedömningen framhålls att föreslagna bostäder inte ökar risken för insjuknande i allergi, eftersom allergi mot kor är extremt sällsynt. De eventuella problem som kan uppstå är i form av lukt och flugor. Därför föreslår de att bostäder inte placeras närmare än 50 meter samt att gödsling bör undvikas inom ett avstånd på 100 meter. Dock påpekas att dessa råd inte är vetenskapligt prövade.

Bedömning

Fyra av de föreslagna bostäderna placeras närmare än 50 meter till odlings- och betesmarken. Samhällsbyggnadsavdelningen gör den bedömningen att betesdjur, och i detta fall kor, i närheten av de nya bostäderna skapar mervärden för boende i området. Djur ses ofta som ett positivt inslag och berättar bland annat om att det finns en levande landsbygd i direkt anslutning till området.

Störning från ladugårdsbyggnaden i form av lukt och buller bedöms inte påverka planområdet på grund av avståndet och terrängen. Vad djuren kan medföra för de boende närmast betesmarken är lukt och flugor.

Eftersom gödsling av marken sker så sällan bedöms denna störning som mycker ringa. Dessutom är den förhärskande vindriktning från sydväst vilket innebär att eventuell lukt i allmänhet blåser bort från området. Dock har en planbestämmelse som anger att gödsling av naturgödsel inte får ske närmare än 25 meter från närmaste bostad inarbetats i detaljplanen.

Buller

Föreslagen bebyggelse bedöms öka trafikmängden på Töllsjövägen med cirka 260 fordon/dygn. En bullerberäkning har gjorts för den föreslagna bebyggelsen närmast Töllsjövägen i två punkter med hjälp av Buller VÄG version 8.6 Trivector AB. Punkt A är belägen cirka 24 meter öster om Töllsjövägen, strax söder om den tilltänkta infartsvägen. Punkt B ligger mer söderut i västslutningen cirka 40 meter öster om Töllsjövägen. Beräkningen har gjorts utifrån nuvarande hastighetsbegränsning på 70 km/h samt om hastighetsbegränsning sänks till 50 km/h.

Beräkning av bullernivåer för ny bebyggelse utmed Töllsjövägen				
	70 km/h		50 km/h	
	Ekvivalentnivå dBA	Maxnivå dBA	Ekvivalentnivå dBA	Maxnivå dBA
Punkt A	57 dBA	76 dBA	53 dBA	74 dBA
Punkt B	55 dBA	72 dBA	51 dBA	70 dBA

Naturvårdsvetket rekommenderade riktvärde för ekvivalent ljudnivå är 55 dBA och för maxnivå 70 dBA.

Resultatet visar att föreslagen bebyggelse i anslutning till punkt B har bullernivåer där ekvivalentnivån ligger på eller strax under de rekommenderade riktvärdena medan maximalnivån ligger på eller nära över det rekommenderade gränsvärdet. För husen som ligger i anslutning till den planerade infarten ligger den beräknade ekvivalentnivån på eller strax över rekommenderat riktvärde medan maxnivån ligger över det rekommenderade riktvärdet.

Bullernivåerna bedöms inte vara avgörande för hur området utformas. Vissa åtgärder kan komma att behövas i form av bulleråtgärder vid uteplats i anslutning till bostad osv. För befintlig- och ny bebyggelse närmast Töllsjövägen införs en planbestämelse som anger att fasader skall utformas så att ekvivalent ljudnivå utanför fasad vid boningsrum och vid balkong/uteplats inte överskrider 55 dBA och maximalnivån 70 dBA.

Den trafikutredning som genomfördes i samband med planarbetet för del av Erikstorp 1:4, Ny förskola, redovisade även en bedömning av trafikbuller på Skraddaregårdsvägen. Beräkningarna visade att nivåerna klart låg under riktvärdet på med den trafikökning som förskolan bedömdes alstra. Vidare redovisade utredningen att en framtida trafikökning med ytterligare några hundra fordon och en sänkning av medelhastigheten för personbilar från beräknade 42 till 32 km/h inte påverkar resultatet nämnvärt. Både för ekvivalentnivån och för maxnivån ger detta bara ett tillskott med 1 till 2 dBA.

Teknisk försörjning

El och värme

Fjärrvärme kan idag inte erbjudas i området. Krav kommer att ställas på att nya byggnader ska ha ett energieffektivt utförande. För de tomter som ägs av kommunen kommer kraven att regleras i överlåtelsehandlingen och sedan följas upp vid bygglovprövningen.

Kraven kan innebära att byggnaden ska vara konstruerad så att en viss energiåtgång per kvadratmeter och år för uppvärmning och varmvattenberedning inte överskrids. Uppvärmning av de nya byggnaderna får ske med individuella lösningar, men energisnåla och förnyelsebara lösningar förespråkas.

Vatten- och avlopp

Den nya bebyggelsen skall anslutas till kommunens vatten och avloppsnet. Vatten- och avloppsledningar finns i Skraddaregårdsvägen. Vattenledning finns även i Töllsjövägen.

Kommunen bygger ut VA-ledningar för självfall. Några fastigheter i den östra delen av planområdet har ingen eller liten möjlighet att anlägga servis med självfall. För de fastigheter som inte klarar avloppsfrågan genom självfall åligger det fastighetsägaren själv ombesörja pumpning av avloppet fram till kommunens ledningar.

Dagvatten

Bollebygds kommun föreskriver att dagvatten i första hand skall omhändertas lokalt. Eftersom stora delar av planområdet ligger inom skyddsområde för kommunens vattentäkt avses dag- och dränvatten från ny bebyggelse ledas i ledningar och sedan infiltreras i angränsande grönområden innan det leds ut i Nolån.

E/

Vattenfall Eldistribution AB svarar för elförsörjningen i området. Plats för en transformatorstation har anvisats i detaljplanen.

KONSEKVENSER

Natur

Den föreslagna utbyggnaden bedöms inte påverka några dokumenterade naturvärden. En liten del av skogsområdet i öster tas i anspråk för den föreslagna bebyggelsen. Vidare medför planförslaget att andelen öppen åker- och ängsmark minskar.

Trafik och buller

Ingen ny bebyggelse föreslås närmare än 30 meter från Töllsjövägen. Bullernivåerna bedöms inte vara avgörande för hur området utformas. Vissa åtgärder kan komma att behövas i form av bulleråtgärder vid uteplats i anslutning till de bostäder som föreslås närmast den nya infarten. En sänkning av hastigheten från 70 km/h till 50 km/h på Töllsjövägen visar endast på en marginell sänkning av bullernivåerna. Dock bedöms en sänkning av hastigheten leda till att trafiksäkerheten ökar.

På Skräddaregårdsvägen kommer trafikmängden att öka. Gatan är idag utformad som en matargata, det vill säga en tilltagen gatubredd och mycket få direktutfarter från enskilda fastigheter. De 15 bostadshusen som föreslås trafikmatas via Skräddaregårdsvägen bedöms endast innebära en marginell ökning.

Dagvatten

Utbyggnad av bebyggelse och vägar innebär att de hårdgjorda ytorna i området ökar och därmed även mängden dagvatten. Dagvatten från bostadsområden har normalt en låg föroreningsgrad. Planförslaget bedöms inte innebära någon risk för skada på Nolåns växt- och djurliv eftersom dagvattnet avses ledas via infiltrationsytor och öppna diken innan det rinner ut i ån.

Att området ligger inom ett skyddsområde för grundvattentäkt utgör i sig inget hinder för att det byggs bostäder om det kan ske utan allvarlig risk för råvattnet. Eftersom dagvattnet avses ledas bort och omhändertas utanför det inre skyddsområdet bedöms föreslagen utbyggnad kunna ske utan allvarlig risk för råvattnet.

Hälsa och säkerhet

Den föreslagna bebyggelsen föreslås i nära anslutning odlings- och betesmark. Betesdjur i närheten av de nya bostäderna bedöms skapa mervärden för boende i området. Djur ses ofta som ett positivt inslag och kan bland annat berätta om att det finns en levande landsbygd i direkt anslutning till området.

Störning från ladugårdsbyggnaden i form av lukt och buller bedöms inte påverka planområdet på grund av avstånd och terräng. Betande djur i närheten av bostäder kan leda till lukt och flugor. Vidare kan lukt spridas i samband med gödselspridning. Förhärskande vindriktning är från sydväst vilket innebär att eventuell lukt i allmänhet blåser bort från aktuellt planområde. Eftersom det idag främst handlar om betande kor och att hästbete inte tillåts inom planområdet bedöms risken för att insjukna i allergi som osannolik.

Nollalternativ

Med nollalternativ bibehålls de nuvarande förhållandena, alltså odlings- och betesmarken. Det innebär att ny bostadsbebyggelse inte blir av inom området. Detta påverkar Bollebygds möjligheter att inom en snar framtid kunna erbjuda tätortsnära tomter för självbyggeri, och därmed klara önskad befolkningstillväxt.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden kommer att vara 5 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

MEDVERKANDE

Detaljplanen har utarbetats av samhällsbyggnadsavdelningen, Bollebygd kommun genom Michaela Kleman, planchef och kommunarkitekt.

Michaela Kleman

Planchef/ Kommunarkitekt



§203

SBN2022/241

Utökat tättbebyggt område för Bollebygds tätort - Tyftet

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att omfattningen av tättbebyggt område utökas enligt bilaga 1.

Ärendet

Önskemål om att sänka högsta tillåtna hastighet från 70 km/h till 50 km/h på Töllsjövägen (väg 1758) mellan Gaddenhallen och Tyftet har framförts från flera håll sedan många år tillbaka. Det föreslagna *åtgärdsområdet* innefattar förutom denna vägsträcka (cirka 400 meter) de lokalgator som redovisas i bilaga 1.

Kommunen beslutar om gräns för *tättbebyggt område* och beslutar alla hastighetsgränser inom tättbebyggt område, oavsett väghållare. Åtgärdsområdet är idag beläget utanför tättbebyggt område (bilaga 1), vilket påverkar möjligheten att reglera hastighetsbestämmelsen då Trafikverket är väghållare för väg 1758.

Åtgärdsområdet blev en del av Bollebygds tätort i och med att detaljplanen för Erikstorp 1:4 m.fl., Tyftet fick laga kraft 2011 och sedermera bebyggdes. Hastighetssänkning från 70 km/h till 50 km/h föreslås i denna detaljplan men har aldrig blivit realiserat (s. 11 i bilaga 4). Vägverket (nuvarande Trafikverket) argumenterade i utställningsskedet att hastighetsgränsen bör ses över och att tätortsentréer vid Erikstorp och Tyftet bedöms som lämpliga (bilaga 3).

Översiktsplan anger rekommendationen *T1, centrumnära tätort* (bilaga 2).

Ekonomiska förutsättningar

Förslaget till åtgärd påverkar inte kommunens budget.

Bedömning

Det föreslagna åtgärdsområdet har sedan detaljplanen för Erikstorp 1:4 m.fl., Tyftet fick laga kraft förvandlats från tätortsnära landsbygd till centrumnära tätort, vilket påverkar trafikmiljön på och kring Töllsjövägen. Sänkning av högsta tillåtna hastighet från 70 km/h till 50 km/h mellan Gaddenhallen och avtagsvägen till Nässlehult skulle markant öka tryggheten och säkerheten för de boende i området samt ge bullerminskande bieffekter.

Det är tydligt i den fysiska miljön att Bollebygds tätort nu för tiden har sin yttre gräns vid Tyftet. Översiktsplanen gör samma gränsdragning mellan tätort och landsbygd. Förvaltningens tolkning är att tätortpreciseringen är god grund till att klassificera det föreslagna åtgärdsområdet som tättbebyggt område. Översiktsplanen rekommenderar att marken norr om åtgärdsområdet fortsättningsvis skall vara landsbygd, vilket innebär att en ytterligare förlängning av tättbebyggt område norrut inte är aktuell under överskådlig tid.

Motortrafikanter som passerar genom hela åtgärdsområdet drabbas av något längre restid (cirka 20 sekunder), vilket kan upplevas som en negativ förändring.

Den sammanlagda bedömningen är att en utvidgning av tätbebyggt område ger en omedelbar och stadigvarande effekt där de positiva effekterna är betydligt högre än de negativa. Töllsjövägens utformning med goda siktlinjer och breda körfält tenderar att skapa en falsk trygghet hos motortrafikanter. Detta resulterar i överhastigheter som sänkt hastighetsgräns inte till fullo kommer att råda bot på. För att tydligare markera tätortens yttre gräns och tillgodose så hög hastighetsefterlevnad som möjligt bör i ett senare skede en tätortsportal eller liknande skapas i Tyftet.

Barnkonsekvensanalys

Förslaget möjliggör tryggare, säkrare och mer självständig mobilitet för barn och unga. Färre barn och unga riskerar att skadas eller förolyckas av motorfordon.

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att omfattningen av tätbebyggt område utökas enligt bilaga 1.

Beslutsgång

Ordförande frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Ärendets beredning

Ärendet har handlagts och föredragits av samhällsplanerare Lars Carlsson.

Beslutsunderlag

- Utökat tätbebyggt område-Tyftet
- Bilaga 1 till TS
- Bilaga 2 till TS
- Bilaga 3 - Utställningsyttrande Vägverket (2009)
- Bilaga 4 - Planbeskrivning, Tyftet

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



5. Program laddinfrastruktur i Bollebygds kommun KS2021/108

§208

KS2021/108

Program laddinfrastruktur i Bollebygds kommun

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun, daterat 2022-11-24.

Ärendet

I Sverige står inrikes transporter för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser. Ett av etappmålen inom det nationella miljömålet Begränsad klimatpåverkan innebär att Sveriges utsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Västra Götaland har även ett regionalt klimatmål att vara en fossiloberoende region senast 2030. Övergången till elfordon och laddinfrastruktur är en del i omställningen till en fossiloberoende transportsektor.

Samtliga kommuner i Sjuhärad har skrivit under satsningen *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om*. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund driver tillsammans med kommunerna i Sjuhärad projektet *Fossilfri Boråsregion* vars syfte är att stötta medlemskommunerna att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030. Inom projektet har en vägledning för publik laddinfrastruktur tagits fram. Vägledningen bygger på frågorna:

1. Var? – Förslag på strategiska placeringar av publika laddstationer
2. Vem? – Fokus på kommunens olika, tänkbara roller vid införandet av publika laddpunkter
3. Hur? – Förslag på hur kommunerna kan arbeta för att etablera publika laddare på de föreslagna platserna för laddning.

Kommunstyrelseförvaltningen fick i mars 2022 i uppdrag att ta fram ett program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun. Programmet utgår från kommunalförbundets vägledning och besvarar frågorna genom att beskriva kommunens ställningstaganden, roll och inriktning på det fortsatta arbetet. Till programmet finns även ett kartmaterial som visar strategiskt lämpliga platser för utbyggnad av publik laddinfrastruktur samt platser som omfattas av lagkravet om laddinfrastruktur. Dessa utgör bilagor till programmet och kan komma att uppdateras utifrån nya/ändrade förutsättningar.

Förvaltningen bedömer att Bollebygds kommun ska vara en aktiv samhällsutvecklare som säkerställer att utbyggnaden av laddinfrastruktur resulterar i en genomtänkt och heltäckande struktur. Bedömningen är att det finns aktörer som vill etablera sig i Bollebygds kommun, men etableringen ska föregås av riktlinjer och tydlighet från kommunen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun, daterat 2022-11-24.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- Program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun
- Program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun
- Bilaga 1 Strategiska platser publik laddinfra
- 5a Vägledning Sjuhärad - Direktionen 20211210
- Info strategiska platser

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



Kommunstyrelseförvaltningen

Lovisa Lundberg | Miljö- och hållbarhetsstrateg
0734-64 70 07 | Lovisa.lundberg@bollebygd.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun, daterat 2022-11-24.

Ärendet

I Sverige står inrikes transporter för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser. Ett av etappmålen inom det nationella miljömålet Begränsad klimatpåverkan innebär att Sveriges utsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Västra Götaland har även ett regionalt klimatmål att vara en fossiloberoende region senast 2030. Övergången till elfordon och laddinfrastruktur är en del i omställningen till en fossiloberoende transportsektor.

Samtliga kommuner i Sjuhärad har skrivit under satsningen *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om*. Boråsregionen Sjuhärad kommunalförbund driver tillsammans med kommunerna i Sjuhärad projektet *Fossilfri Boråsregion* vars syfte är att stötta medlemskommunerna att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030. Inom projektet har en vägledning för publik laddinfrastruktur tagits fram. Vägledningen bygger på frågorna:

1. Var? – Förslag på strategiska placeringar av publika laddstationer
2. Vem? – Fokus på kommunens olika, tänkbara roller vid införandet av publika laddpunkter
3. Hur? – Förslag på hur kommunerna kan arbeta för att etablera publika laddare på de föreslagna platserna för laddning.

Kommunstyrelseförvaltningen fick i mars 2022 i uppdrag att ta fram ett program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun. Programmet utgår från kommunalförbundets vägledning och besvarar frågorna genom att beskriva kommunens ställningstaganden, roll och inriktning på det fortsatta arbetet. Till programmet finns även ett kartmaterial som visar strategiskt lämpliga platser för utbyggnad av publik laddinfrastruktur samt platser som omfattas av lagkravet om laddinfrastruktur. Dessa utgör bilagor till programmet och kan komma att uppdateras utifrån nya/ändrade förutsättningar.

Bedömning

Bollebygds kommun ska vara en aktiv samhällsutvecklare som säkerställer att utbyggnaden av laddinfrastruktur resulterar i en genomtänkt och heltäckande struktur. Bedömningen är att det finns aktörer som vill etablera sig i Bollebygds kommun, men etableringen ska föregås av riktlinjer och tydlighet från kommunen.

Barnkonsekvensanalys

För att kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till nästa generation behöver man bland annat nå de nationella och regionala målen om begränsad klimatpåverkan och fossiloberoende. För att kunna ställa om till en fossiloberoende transportsektor, som är en viktig del i att nå målen, är övergången till elfordon och utbyggnad av laddinfrastruktur nödvändig.

Beslutsunderlag

Vägledning för laddinfrastruktur - Publik laddning i Sjuhärad

Skickas till

Samhällsbyggnadsförvaltningen

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Förvaltningschef

Lovisa Lundberg

Miljö- och hållbarhetsstrateg



Gäller för: Bollebygds kommun
Dokumentansvarig: Miljö- och
hållbarhetsstrateg

Dnr : **166359**

Program för publik laddinfrastruktur i Bollebygds kommun

Innehållsförteckning

Program för publik laddinfrastruktur	1
1. Inledning	3
1.1. Klimat 2030	3
1.2. Bollebygds kommun.....	3
1.3. Syfte.....	3
1.4. Avgränsningar	4
2. Laddinfrastruktur	4
2.1. Publik och icke-publik laddinfrastruktur.....	4
2.1.1. Scenario för publika laddpunkter.....	4
3. Kommunens målbild	4
4. Kommunens roll och ställningstagande	5
5. Platser för publik laddning i kommunen.....	5
5.1. Lagkrav om laddinfrastruktur.....	6
5.2. Övrigt.....	6
5.2.1. Typ av laddare.....	6
5.2.2. Avstämning med Räddningstjänsten.....	6
5.2.3. Tillgänglighet.....	6
6. Strategi för fortsatt arbete	7
7. Revidering	7
8. Ordlista.....	8
9. Referenser	9

1. Inledning

I Sverige står inrikes transporter för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser. Ett av etappmålen inom det nationella miljömålet Begränsad klimatpåverkan innebär att Sveriges utsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Västra Götaland har även ett regionalt klimatmål att vara en fossiloberoende region senast 2030. Övergången till elfordon och laddinfrastruktur är en del i omställningen till en fossiloberoende transportsektor. Parallellt med övergången till elfordon behövs ytterligare åtgärder som ruttoptimering, utvecklad kollektivtrafik, smarta logistikkedjor, energieffektiva fordon och samutnyttjande transporter för att klara målen. Det behövs även en fortsatt utveckling av andra fossilfria drivmedel såsom biogas och vätgas för att skapa ett robust och hållbart transportsystem.

Samtliga kommuner i Sjuhärad har skrivit under satsningen *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om*. Boråsregionen Sjuhäradskommunalförbund driver tillsammans med kommunerna i Sjuhärad projektet *Fossilfri Boråsregion* vars syfte är att stötta medlemskommunerna att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030. En vägledning för publik laddinfrastruktur har tagits fram och utgör underlag för kommunernas fortsatta utvecklingsarbete inom exempelvis samhällsbyggnad, näringsliv, besöksnäring och hållbarhet (1).

Bollebygds Program för publik laddinfrastruktur utgår från den regionala vägledningen och beskriver ett antal ställningstaganden som kommunen förhåller sig till för att nå en strukturerad utbyggnad av publik laddinfrastruktur.

1.1. Klimat 2030

Inom satsningen *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om* har Bollebygds kommun antagit klimatloftet: *Vi har en laddplan för kommunen*.

Klimatloftet innebär att kommunen ska kartlägga laddmöjligheter och ta fram en plan för laddning av fordon där kommunen har rådighet vid bostäder, arbetsplatser, handel och besöksmål. Planen ska peka ut kommunens ansvar och hur kommunen kan samverka med aktörer som tillhandahåller laddning. Planen ska utformats så att hållbart resande prioriteras, parkeringsplatser samnyttjas och att parkering och laddning prissätts marknadsmässigt.

1.2. Bollebygds kommun

Bollebygd ligger naturnära, mellan Göteborg och Borås. Kommunen är 264 km² och har ca 9600 invånare. I kommunen finns fyra tätorter; Bollebygd, Töllsjö, Olsfors och Hultafors. I kommunen finns goda möjligheter till friluftsliv med målpunkter som skidbacke, vandringsleder och badplatser. Kommunen ligger inom en av Sveriges största arbetsmarknadsregioner och en del av Bollebygds Vision 2035 är att resor inom, till eller från kommunen ska kunna göras på ett säkert och hållbart sätt.

Laddinfrastruktur är en del i att nå mål om mer hållbara transporter. En stor del av kommunens invånare (73 % av de svarande) uppgav i arbetet med att ta fram den nya översiktsplanen att de tar bilen till jobb eller skola. Bollebygd ligger strategiskt till med riksväg 40 och riksväg 27 i södra delen av kommunen, och länsväg 180 i norr (2).

1.3. Syfte

Syftet med programmet är att definiera kommunens roll och ställningstagande vid utveckling och utbyggnad av publik laddinfrastruktur i kommunen. Syftet är även att programmet ska underlätta utbyggnaden av den publika laddinfrastrukturen för att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030.

1.4. Avgränsningar

Programmet avser endast publik laddinfrastruktur. Kommunens ställningstaganden kring och utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur samt möjligheterna till kombinerad laddning behandlas i ett separat dokument.

Programmet behandlar i dagsläget inte laddinfrastruktur för tunga transporter eller kollektivtrafik. Detta är dock en viktig del i det fortsatta arbetet då 30–50 % av nyförsäljning av tunga lastbilar kommer vara laddbara år 2030 samt att regionens linjebusstrafik ställs om till eldrift i snabb takt när Västtrafik förnyar sina avtal (3).

2. Laddinfrastruktur

2.1. Publik och icke-publik laddinfrastruktur

Laddstationer för elfordon delas in i publika och icke-publika. Generellt är publika laddstationer öppna och tillgängliga för allmänheten. Icke-publika stationer är riktade till en specifik målgrupp som till exempel ett företags egna anställda, en bostadsrättsförenings medlemmar eller ett hotells betalande gäster. Icke-publik laddning av elfordon sker i huvudsak vid hemmet eller på arbetsplatsen när fordonet står parkerat en längre tid. Denna typ står för ca 80 procent av all laddning. Även om publika laddstationer står för en liten del av laddningsbehovet spelar tillgängligheten till publik laddinfrastruktur en viktig roll då den påverkar personers förtroende för elfordon genom att säkerställa tillgång till laddning (1).

2.1.1. Scenario för publika laddpunkter

I november 2021 fanns ca 150 laddbara personbilar i Bollebygd kommun (4). EU-kommissionen har tagit fram ett rekommenderat planeringsmått där en publik laddpunkt behövs per tio laddbara bilar (1). Utifrån detta mått skulle det behövas minst 15 publika laddpunkter i kommunen idag.

Flera aktörer gör prognoser för kommande försäljning av laddbara fordon. Prognoserna för andelen laddbara fordon i Sverige år 2030 varierar mellan aktörerna, men uppskattas till 20–50 procent av den totala personbilsflottan. Beräknat på ett scenario där totala antalet fordon är detsamma som idag i Bollebygd (5375 personfordon i trafik vid årsskiftet 2020/2021) men där 28 procent av fordonen är laddbara, uppskattas 1505 elfordon finnas i kommunen år 2030. Utifrån EU-kommissionens rekommendation skulle det innebära att 151 laddpunkter behövs i Bollebygd år 2030.

I och med Bollebygds strategiska läge längs riksväg 40 finns ett bestående flöde av trafik som är i behov av publik laddning. Dessutom finns flera målpunkter i kommunen där laddinfrastruktur skulle möjliggöra för att besökare att klara hela resan på el.

3. Kommunens målbild

Den övergripande målbilden är att skapa förutsättningar för en laddinfrastruktur som tillgodoser alla behov. Det ska finnas en kombinerad struktur av både normal- och snabbaddare vid publika laddplatser såväl som icke-publika laddplatser vid hemmet och arbetsplatsen.

I Bollebygd ska det finnas möjlighet att publikt ladda elfordon i linje med efterfrågan. År 2030 karaktäriseras kommunen av ett tydligt fokus på möjligheter till fossilfria transporter för kommunens invånare, besökare och näringslivet. Bollebygds kommun underlättar utvecklingen av laddinfrastruktur genom strategiskt arbete både inom koncernen och mot allmänheten.

4. Kommunens roll och ställningstagande

Det finns flera aktörer som har en viktig roll i utbyggnaden av publik laddinfrastruktur. För att kunna erbjuda goda laddmöjligheter behöver både offentliga och privata aktörer samverka.

Bollebygds kommun ser positivt på att publik laddinfrastruktur byggs i kommunen men har inte för avsikt att bygga ut laddinfrastrukturen i egen regi. Kommunen inspirerar aktörer att etablera laddinfrastruktur i kommunen genom att bland annat peka ut lämpliga platser för lokalisering, se bilaga 1, och möjliggöra markupplåtelse av kommunal mark.

Kommunen ska vara en aktiv samhällsutvecklare som säkerställer att utbyggnaden av laddinfrastruktur resulterar i en genomtänkt och heltäckande struktur.

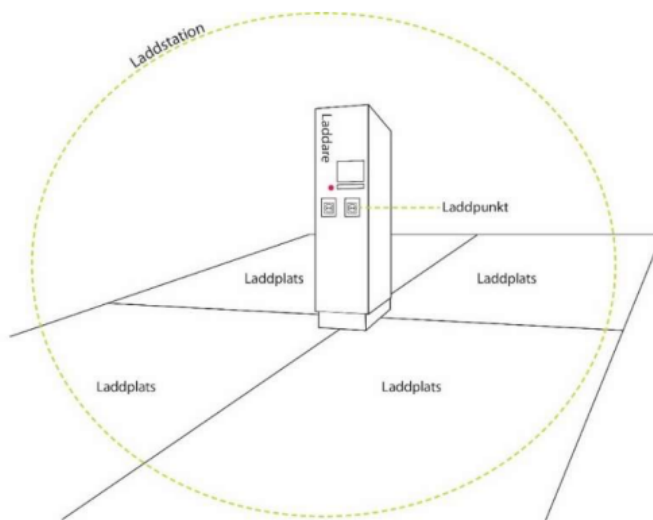
5. Platser för publik laddning i kommunen

Kommunen har identifierat strategiskt lämpliga platser för laddinfrastruktur, se bilaga 1. För varje specifik plats har en bedömning gjorts av lokaliseringens lämplighet med följande utgångspunkt:

*Platsen är **välbesökt** där besökaren stannar **tillräckligt länge** och har rest **tillräckligt långt** för att laddning ska ses som ett behov för både elbilar och laddhybrider.*

För att en plats ska vara aktuell för en laddstation behöver alla tre delar uppfyllas alternativt att platsen omfattas av lagkrav.

1. Platsen är välbesökt...
Här kan det handla både om en plats som är välbesökt idag eller om en plats där kommunen vill öka besöksantalet. En plats som har många mindre funktioner kan utgöra en välbesökt plats.
2. ...besökaren stannar tillräckligt länge...
Här handlar det om att titta på hur länge den genomsnittliga besökaren stannar på platsen och göra en bedömning av om man hinner ladda tillräckligt mycket för att det ska vara lönt att koppla in sin bil.



Figur 1 Exempel på uppbyggnad av en laddstation (1)

3. ...har rest tillräckligt långt för att laddning ska ses som ett behov för både elbilar och laddhybrider. Här görs en bedömning av varifrån besökarna kommer. Har platsen ett upptagningsområde som sträcker sig utanför det direkta närområdet, till exempel tätorten, eller kanske till och med utanför kommungränsen eller regionen. Om de flesta besökarna reser bara några kilometer till platsen bedöms det inte som tillräckligt långt, medan om man åkt några mil kan det ses som tillräckligt långt i alla fall för laddhybrider (1).

De platser som identifierats ska ses som strategiskt lämpliga områden. Det innebär dock inte att det kommer etableras laddinfrastruktur på alla, eller enbart, dessa platser. Om en aktör visar intresse för en lokalisering som kommunen inte har pekat ut, kommer kommunen ändå verka för en etablering om förhållandena visar sig lämpliga ur mark- och tillgänglighetssynpunkt.

Ytterligare platser som kan vara strategiskt lämpliga för publika laddstationer bör beaktas i kommande detaljplaner.

5.1. Lagkrav om laddinfrastruktur

Sedan mars 2021 finns även vissa lagkrav på laddinfrastruktur. Bygglov för uppvärmda byggnader med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha laddinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddpunkt för elfordon. Kravet gäller även retroaktivt för äldre uppvärmda byggnader med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten som ska ha minst en laddpunkt för elfordon senast den 1 januari 2025 (5). Som fastighetsägare behöver kommunen säkerställa att laddinfrastrukturen byggs ut på de platser som omfattas av kraven.

Kommunen kommer informera om lagkravet och föra dialog med fastighetsägare och näringsliv för att på så sätt bidra till ett ökat antal laddplatser på privata parkeringar.

5.2. Övrigt

5.2.1. Typ av laddare

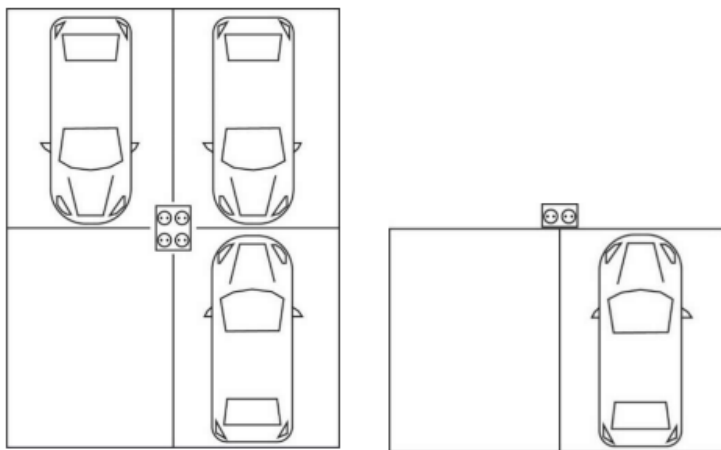
I det här programmet tas inte ställning till om platserna ska förses med normal- eller snabbladdare. Det är upp till den externa aktören i dialog med kommunen att avgöra vilken typ av laddning som lämpar sig på respektive plats.

5.2.2. Avstämning med Räddningstjänsten

Oavsett vilken typ av laddning det gäller så kan Räddningstjänsten ha synpunkter på laddstolparnas placering, främst i tätbebyggda områden och i parkeringsgarage. Därför bör en avstämning göras med dem innan en eventuell utbyggnad.

5.2.3. Tillgänglighet

Laddstationerna bör vara tillgänglighetsanpassade så att personer med fysisk funktionsnedsättning kan nyttja dem. Power Circle (elkraftbranschens intresseorganisation) har tagit fram tillgänglighetstips för laddstationer. De är inte styrande men beskriver exempelvis höjd på ladduttag och display samt bredd och lutning på parkeringsplatsen (6).



Figur 2: Exempel på placering av infrastruktur för laddning (1)

6. Strategi för fortsatt arbete

Det finns en mängd olika åtgärder en kommun kan genomföra för att underlätta utbyggnaden av laddinfrastruktur. Nedan tydliggörs hur Bollebygds kommun ska arbeta för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur och för att säkerställa att lagkravet uppfylls.

Bollebygds kommun har pekat ut strategiskt lämpliga platser för laddinfrastruktur för att underlätta för privata aktörer att etablera publik laddinfrastruktur i kommunen. De utpekade platserna har olika markägare och det är upp till respektive markägare att välja riktning för eventuell utbyggnad av laddinfrastruktur. Där kommunen är markägare kan utbyggnad ske genom markupplåtelse. Kommunen uppmuntrar privata markägare att upplåta mark för utbyggnad av laddinfrastruktur.

För att underlätta markupplåtelse ska en tydlig rutin tas fram för upplåtelse av kommunal mark för laddinfrastruktur. För markupplåtelse kan en viss avgift tas ut. Vid markupplåtelse för laddinfrastruktur ska den privata aktören ansvara för utbyggnad, drift och betalningslösning för laddningen. Bedömningen är att det finns aktörer som vill etablera sig i Bollebygd, men etableringen ska föregås av riktlinjer och tydlighet från kommunen. För att nå en heltäckande laddinfrastruktur i kommunen kan det bli aktuellt att villkora etablering vid lukrativa platser med etablering vid mindre lukrativa platser.

En inventering har gjorts för att kartlägga kommunägda byggnader som omfattas av lagkravet om laddinfrastruktur. Vid de byggnader där verksamheten har behov av laddinfrastruktur internt har kommunen för avsikt att bygga ut icke-publik laddinfrastruktur. I de fall den kommunala verksamheten inte är i behov av laddinfrastruktur eller endast nyttjar den tidvis, görs en bedömning från fall till fall om laddningspunkterna kan göras publika eller delvis publika. En del i klimatlöftet om att ta fram en laddplan är att parkeringsplatser ska samnyttjas för att nå så hög nyttjandegrad som möjligt.

Bollebygds kommun avser främja publik laddning genom att i fortsatt arbete:

- Sprida information om strategiskt lämpliga platser för publik laddning i kommunen
- Erbjuder möjlighet att etablera laddplatser på mark som ägs av kommunen
- Ta fram rutin för upplåtelse av kommunal mark för laddinfrastruktur
- Ha en kontinuerlig dialog kring elektrifiering av fordonsflottan med anställda, invånare, näringsliv och andra viktiga aktörer
- Samverka med övriga kommuner i Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund för att nå gränsöverskridande samarbeten och uppnå regelbundna stråk för laddinfrastruktur mellan kommuner

7. Revidering

Eftersom utvecklingen går fort och förutsättningarna och planeringsprinciperna för laddinfrastruktur förändras snabbt är det viktigt att Programmet för publik laddinfrastruktur ses över minst en gång per år och revideras vid behov. I samband med revidering redovisas även hur utbyggnaden av laddinfrastrukturen fortgår.

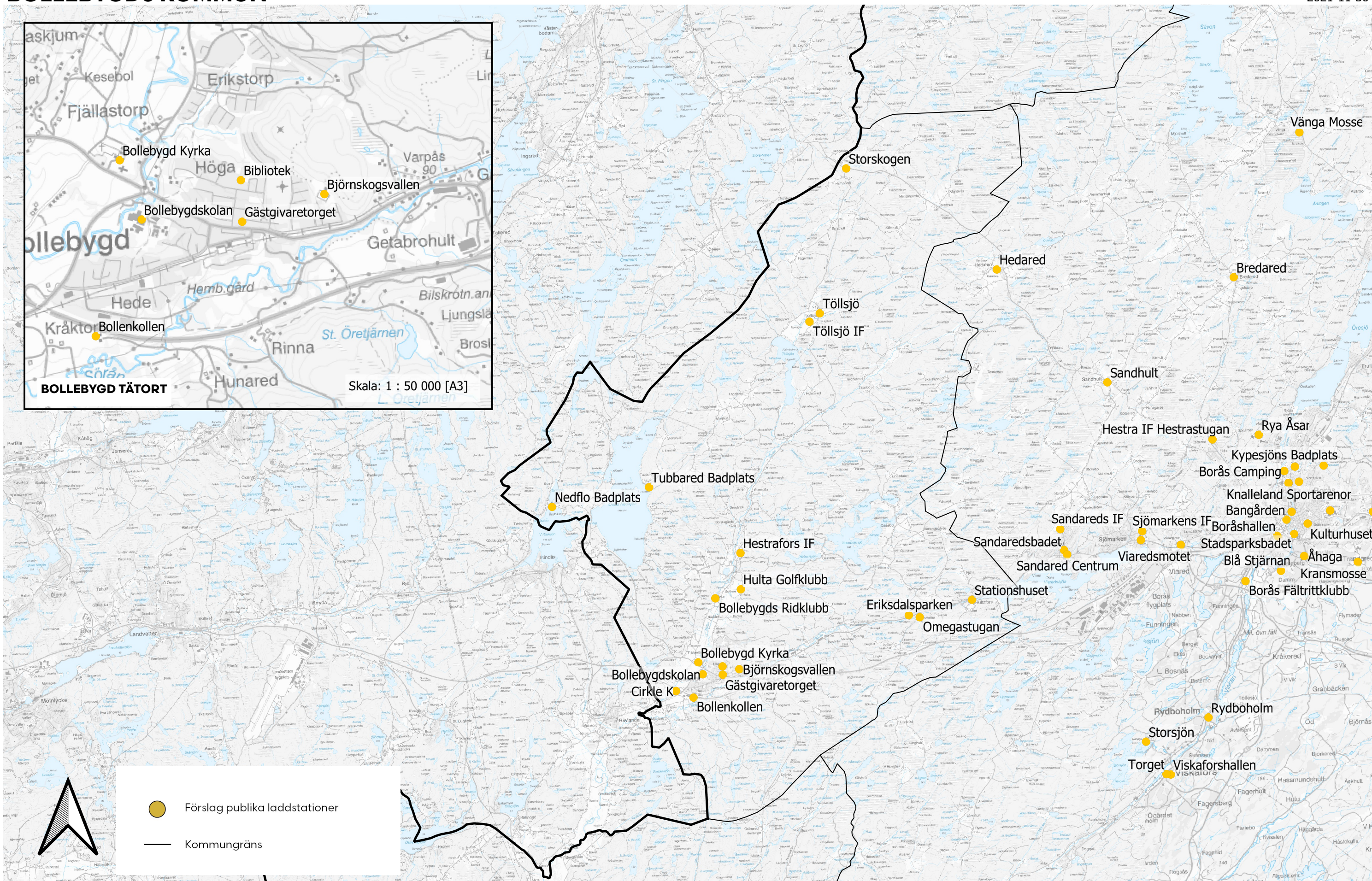
Ansvarig för revidering: Kommunstyrelseförvaltningen - Miljö- och hållbarhetsstrateg.

8. Ordlista

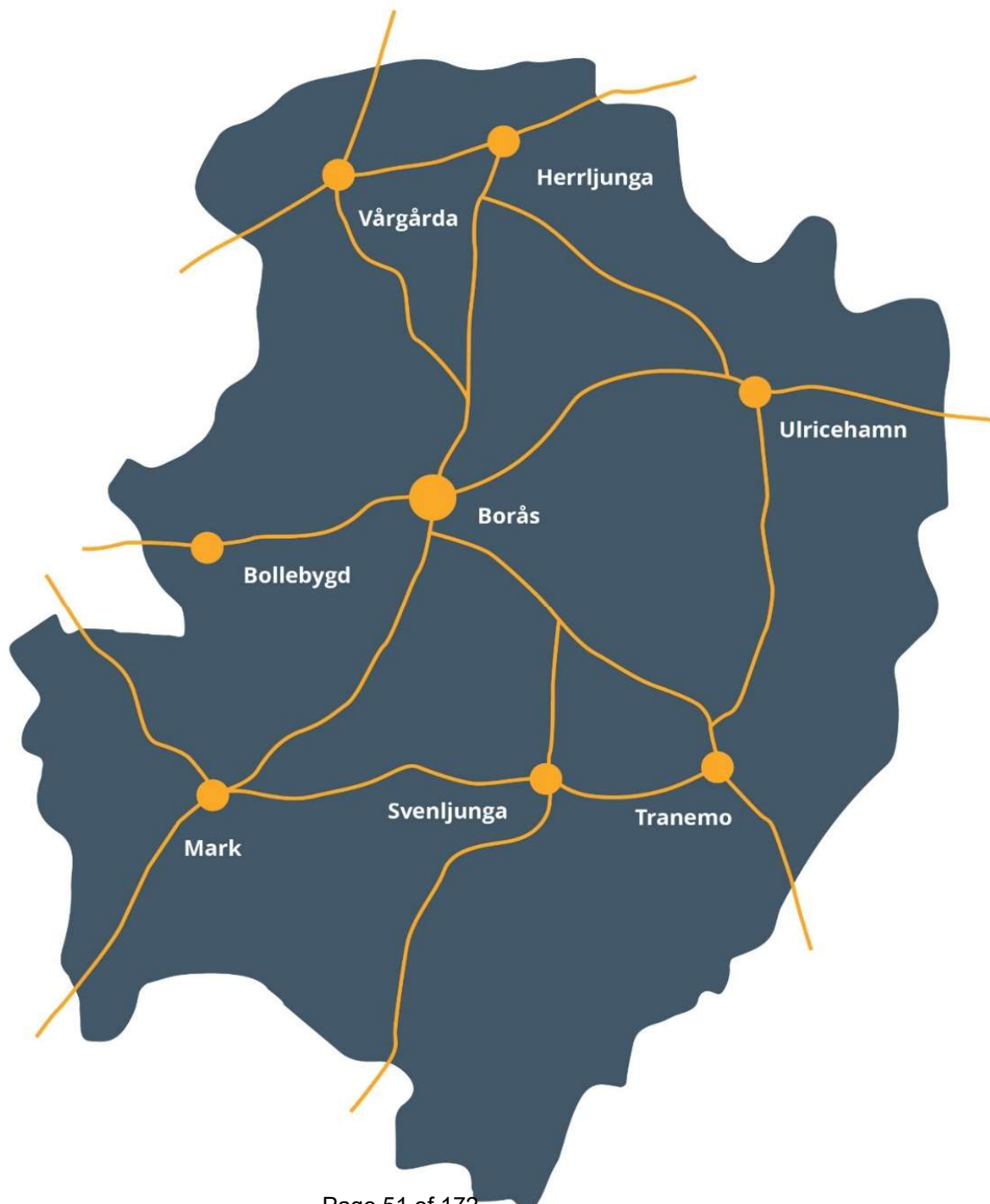
Grön el	Är el som är producerad av förnybara energikällor, som i sin tur innebär energikällor som hela tiden förnyar sig och som därför inte kommer att ta slut inom en överskådlig framtid.
Fossila drivmedel	Drivmedel av fossilt ursprung, dvs. som tillverkas av råolja (bensin och diesel), naturgas eller kol.
Laddstation/Laddplats	En plats med en eller flera laddstolpar där ett eller flera laddbara fordon kan ladda samtidigt.
Laddstolpe	En stolpe med en eller flera laddningspunkter för laddning av elfordon.
Laddningspunkt	Kontakten där det laddbara fordonet laddas. Kan vara kontakt med laddkabel eller uttag som sitter på laddaren där fordonets laddkabel ska in. En laddare kan ha fler än en laddningspunkt.
Publik laddning	En laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen, till exempel utmed landsvägar, i parkeringshus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum.
Icke-publik laddning	En laddstation som inte är tillgänglig för allmänheten. Kan t. ex. vara placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen och används då huvudsakligen av de boende eller de som arbetar på arbetsplatsen.
Kombinerad laddning	Kombination av publik och icke-publik laddstation. Variationen kan exempelvis ske över dygnet eller under längre perioder, ex över skolvermen/sommarlovet.
Normalladdare	Till normalladdare räknas de laddare som levererar upp till 22 kW, enligt en definition i EU-direktivet ¹ om infrastruktur för el och alternativa drivmedel.
Semisnabbladdare	Till semisnabbladdare räknas de laddare som levererar 11–22 kW. Semisnabb laddning är en typ av normalladdning som använder tre faser i stället för en.
Snabbladdare	Till snabbladdare räknas de laddare som levererar över 22 kW.
Laddbara fordon	Sammanfattande begrepp för fordon med batterier som kan laddas via elnätet. Inkluderar både elbil, laddhybrider, elmotorcyklar, elmoped med mera.
Elbil	Bil som drivs helt och hållet av el. Förkortas BEV.
Elhybridbil	Fordon som tankas och körs med ett drivmedel, men som även har ett batteri eller en kondensator för energilagring samt en elmotor som hjälper till vid accelerationer och stadskörning. Kan ej laddas från elnätet, eftersom den inte har något uttag för sladd.

9. Referenser

1. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund/Fossilfri Boråsregion. Vägledning för laddinfrastruktur - Publik laddning i Sjuhärad. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, 2021.
2. Bollebygds kommun. Bollebygds kommun – Kommunfakta. <https://bollebygd.se/kommunochpolitik/kommunfakta.4.4b88096f14fb4d9accd2b6b9.html> [Online] 2021-12-17
3. IVL Svenska Miljöinstitutet, Faktablad från Klimat 2030-Västra Götaland ställer om, IVL Svenska Miljöinstitutet, 2022
4. Statistiska centralbyrån. Fordonsstatistik. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/> [Online] 2021-12-17
5. Boverket. Nya regler och krav på laddinfrastruktur. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/nyheter-pa-pbl-kunskapsbanken/laddfordon/> [Online] 2021-12-17
6. Power Circle. Laddat för kunskap Laddstationer -Den kompletta guiden. u.o. : Power Circle och Energimyndigheten.



Vägledning för laddinfrastruktur – Publik laddning i Sjuhärad



Fossilfri B BORÅSREGION

Fossilfri Boråsregion är ett projekt som drivs av Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund. Syftet med projektet är att bidra till att fossilfrihet inom transportsektorn ska kunna nås, men också skapa förutsättningar för affärsutveckling och positionering inom fossilfrihet i Boråsregionen.

Projektet är ett fördjupningsprojekt från det Miljöstrategiska arbetet på Boråsregionen och ska pågå 2020 - 2022. Projektet finansieras av Boråsregionen och Västra Götalandsregionen.



Utgivare: Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, 2021
Kontaktpersoner: Sandra Johansson, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund
Redaktör: Angelica Rennerfelt, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund
Konsult: Tengbomgruppen AB, Linnea Hedin och Frida Skarp
Författare: Linnea Hedin, Sandra Johansson, Alice Karlström, Angelica Rennerfelt och Frida Skarp
Kartor och illustrationer framtagna av Tengbom om inget annat anges.

Innehåll

Inledning	4
Bakgrund	4
Läsanvisning.....	4
Syftet med vägledningen	5
Avgränsning.....	5
Nuläget i Boråsregionen.....	5
Efterfrågan och förutsättningar	6
Prognos laddpunkter och laddbara bilar	6
Energiförsörjning och effekt.....	8
Om laddinfrastruktur	9
Publik och icke-publik laddning.....	9
Kombinerad publik och icke-publik laddning	9
Laddeffekter och laddstationer	10
Struktur för laddinfrastruktur.....	10
Utformning av laddstationer.....	13
Vägledning för etablering av publik laddinfrastruktur	14
Var – Platser för publik laddning i Sjuhärad.....	15
Vem – Kommunens roll och samverkan med andra aktörer	16
Hur – Kommunala åtgärder	18
Finansiering och stöd	25
Finansiering från Klimatklivet	25
Finansiering Västra Götalandsregionen	25
Aktörer för fortsatt stöd och samverkan.....	25
Ordlista	26
Referenser	28
Bilaga 1: Fördjupad fakta om laddinfrastruktur	30
Bilaga 2: Karta laddstationer Boråsregionen	
Bilaga 3: Kommunspecifika kartor	

Inledning

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund har tagit fram denna vägledning för att stötta medlemskommunerna i arbetet med publik laddinfrastruktur. Vägledningen utgår från att besvara tre huvudfrågor: Var? Vem? Hur?

Var? Pekar ut lämpliga platser och destinationer för publika laddstationer. Dessa platser har pekats ut baserat på behov och efterfrågan på publika laddmöjligheter.

Vem? Går igenom vilka roller en kommun kan ta gällande etableringen av publik laddinfrastruktur. Dessutom presenteras privata och andra aktörers roll samt hur kommunen kan samverka med dessa.

Hur? Exempel på hur medlemskommunerna kan arbeta med etableringen av publik laddinfrastruktur.

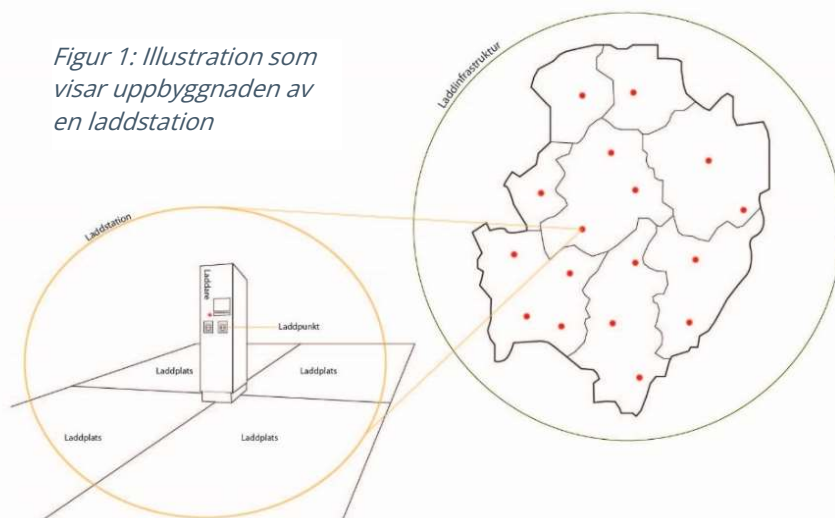
Bakgrund

I Sverige står inrikestransporter för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser. Sveriges utsläpp från inrikestransporter ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Västra Götaland har ett regionalt klimatmål att vara en fossiloberoende region senast 2030. Övergången till elfordon och laddinfrastruktur är en del i omställningen till en fossiloberoende transportsektor. Parallellt med övergången till elfordon behövs ytterligare åtgärder som ruttoptimering, utvecklad kollektivtrafik, smarta logistikkedjor, energieffektiva fordon och samutnyttjande transporter för att klara målen. Det behövs även en fortsatt utveckling av andra fossilfria drivmedel såsom biogas och vätgas för att skapa ett robust och hållbart transportsystem.

Samtliga kommuner i Sjuhärad har skrivit under satsningen Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund driver tillsammans med kommunerna i Sjuhärad projektet Fossilfri Boråsregion vars syfte är att stötta medlemskommunerna att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030. Projektet finansieras av Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och Västra Götalandsregionen. I projektet är ett av fokus-områden att arbeta för en utökning av den publika laddinfrastrukturen. Därmed uppkom ett behov av vägledning för laddinfrastruktur hos medlemskommunerna. I dagsläget är det bara någon enstaka kommun i Sjuhärad som tagit fram ett underlag där man gjort ställningstaganden och planer för arbete med publik laddinfrastruktur.

Läsanvisning

Vägledningen använder en rad olika begrepp. Figur 1 illustrera vad de olika begreppen avser.



Syftet med vägledningen

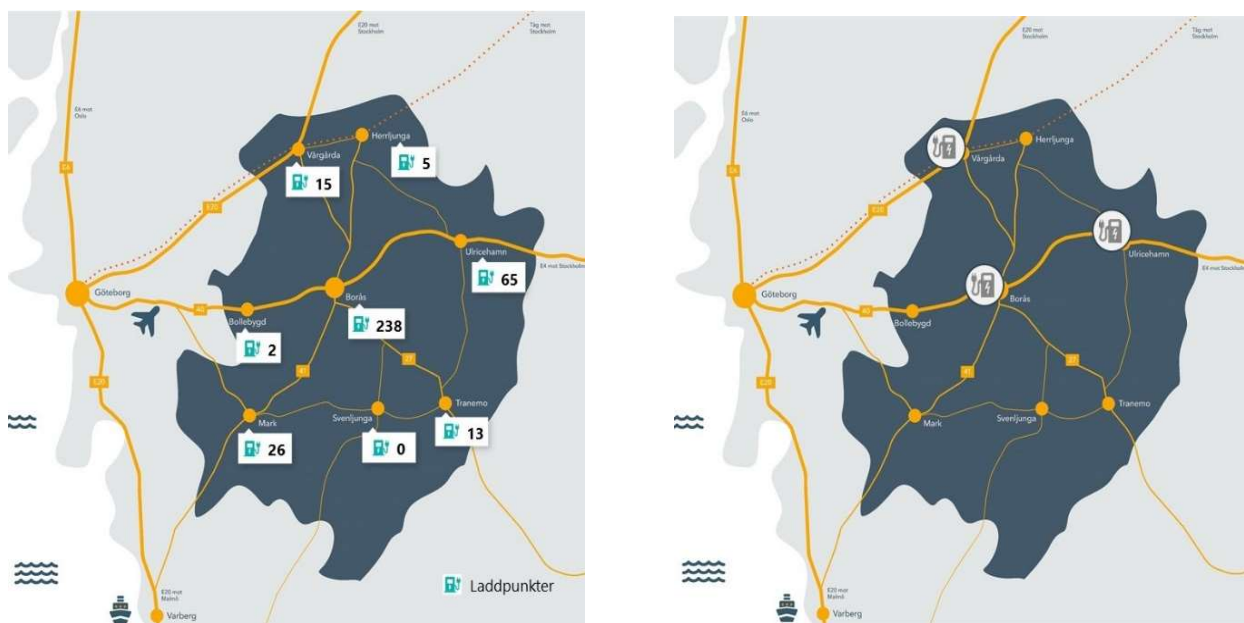
Vägledningens syfte är att hjälpa kommunerna att ta ställning till placering av publika laddstationer, vilken roll kommunerna kan ta och vilka metoder som är lämpliga för kommunerna att arbeta internt och externt för ökad tillgänglighet till publik laddinfrastruktur.

Avgränsning

Vägledningen riktar in sig på publik-laddning. Normalladdning var inledningsvis fokus för vägledningen men under arbetets gång har det visat sig att laddaeffekten kan avgöras i ett senare skede. Vägledningen anger inte vem som ska etablera laddstationen. Elnätets kapacitet, tillgänglighet eller andra faktorer har inte inkluderats i utpekandet av de strategiska platserna.

Nuläget i Boråsregionen

Sedan 2020 har kommunalförbundet arbetat med att kartlägga Sjuhärads utveckling av publika laddpunkter. Nedan ser ni två bilder som beskriver situationen i september 2021 över antalet publika laddpunkter i Sjuhärad samt var det finns möjlighet till snabbladdning.



Figur 2: Publika laddpunkter i Sjuhärad september 2021 (t.v) samt platser med möjlighet för snabbladdning (t.h). Källa: Boråsregionen Sjuhärads Kommunalförbund

Efterfrågan och förutsättningar

Prognos laddpunkter och laddbara bilar
Prognosen för hur publik laddinfrastruktur utvecklas hör samman med det växande behovet av fossilfria transporter och en rad andra faktorer vilka några presenteras nedan. Av nybilsförsäljningen i januari –juli 2021 stod laddbara bilar för 39,7 procent. Av den totala personbilsflottan i Sverige var fem procent laddbara vid samma tidpunkt (18). Både stödsystem och sanktioner påverkar utvecklingen för elbilsförsäljningen. Ett av de viktigare styrmedlen är EU:s utsläppsregler som genom typgodkännande gradvis ställer tuffare krav på bilindustrin vad gäller utsläppsnivåer. Kraven kommer att skärpas både 2025 och 2030 (19).

Flera aktörer gör prognoser för kommande försäljning av laddbara fordon. Stockholms Handelskammare framställde i slutet av 2020 tre scenarion – låg, medel och hög – där medelscenariot bedöms vara mest sannolikt. I detta scenario växer den totala fordonsflottan linjärt utifrån de senaste årens förändring. Utfallet blir då omkring 2,6 miljoner laddbara bilar år 2030, vilket motsvarar ungefär 50 procent av alla personbilar som rullar på svenska vägar. Detta betyder att alla personbilar som nyregistreras från 2028 kommer att vara laddbara (20). BIL Sweden presenterade 2020 en mer försiktig prognos som pekade på att fordonsflottan 2030 består av mellan 20–45 procent laddbara bilar i Sverige (21).

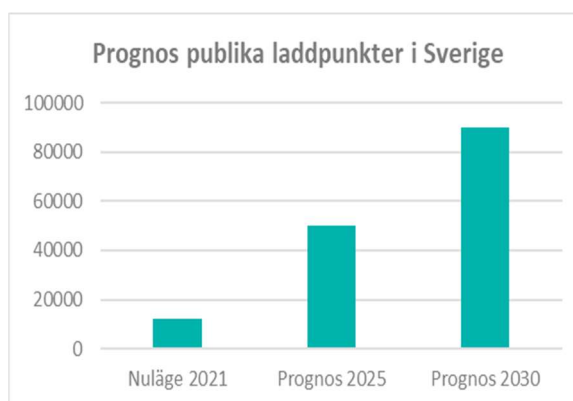
Det statliga bolaget Trafikanalys har regeringsuppdraget att redovisa statistik och korttidsprognoser över den svenska fordonsflottans utveckling. Deras korttidsprognos från 2021 sträcker sig till 2024 och anger att cirka 55 procent av nybilsförsäljningen av personbilar kommer bestå av laddbara bilar (tabell 2) (22). Sammanfattningsvis innebär ovanstående

prognoser att laddbara bilar, som minst, beräknas öka med 20% fram till 2030. Bristen på halvledare som uppstått i samband med coronapandemin har påverkan på tillverkningstakten av elfordon, detta har prognoserna inte tagit hänsyn till.

EU-kommissionens rekommenderande planeringsmått innebär att det behövs en publik laddpunkt per tio laddbara bilar. Power Circle som är elkraftbranschens intresseorganisation har gjort en beräkning för det kommande behovet av laddpunkter. Beräkningen som presenterades i februari 2021 visar att antalet publika laddpunkter i Sverige behöver öka från dagens ca 12 000 till 50 000 år 2025 och till 90 000 år 2030 (17).

Laddhybrider utgör en betydande del av Sveriges nybilsförsäljning, då cirka 70 procent av alla laddbara bilar som säljs är laddhybrider. Trafikanalys gjorde under 2021 en bedömning att nyregistrering av laddhybrider kommer att öka men att ökningstakten avtar under 2022. Detta beror på att Bonus Malus ändrades från april 2021 och gynnar nu rena elbilar mer än laddhybrider.

Tabell 1: Prognos över publika laddpunkter i Sverige baserat på beräkningar från Power Circle enligt modell från Transport & Environment. Källa illustration: Boråsregionen



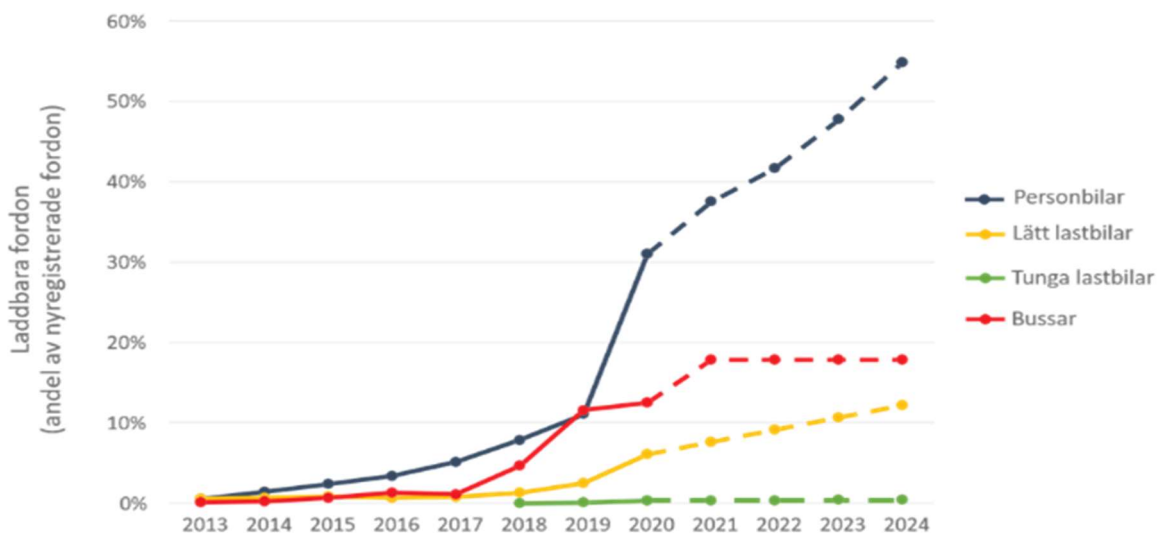
Från och med 1 januari 2021 upphörde även den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för laddhybrider vilket medför att förmånsbeskattningen för dessa bilar har ökat. Därav bedöms rena elbilar utgöra en allt större andel av de laddbara personbilarna framöver, även sjunkande priser, bättre räckvidd och förbättrad tillgång till laddinfrastruktur talar för att andelen rena elbilar ökar.

Norge har en mer "mogen" marknad för laddbara fordon och där utgör laddhybrider en mindre andel än de rena elbilarna. Förutom ovanstående faktorer kommer

laddinfrastrukturen även påverkas av vilken effekt laddpunkterna kommer att ha. Om många av de nya laddpunkterna har hög effekt behövs inte lika många nya laddpunkter för att fylla samma behov. Hög effekt ger kortare laddtid och laddplatsen kan betjäna fler bilar per dag.

Ytterligare en faktor är i vilken omfattning boende i flerfamiljshus utan egen parkering skaffar laddbar bil. Om de inte får möjlighet till hemmaladdning kommer de bli hänvisade till att ladda från den publika laddinfrastrukturen.

Tabell 2: Andel laddbara fordon (elbilar och laddhybrider) av nyregistrerade fordon, historisk utveckling 2013–2020, prognos för 2021–2024. Källa: Trafikanalys, 2021



Energiförsörjning och effekt

Sverige tillsammans med Norge är ledande när det gäller försäljning av elbilar vilket inte är förvånande då de är länder med stor elproduktion jämfört med befolkningens storlek. Det finns grundläggande infrastruktur för produktion och distribution av el som drivmedel, men de sista stegen till lokalt nät och från lokalt nät till fordon behöver utvecklas. Om alla personbilar i Sverige (cirka fem miljoner) byttes ut till elbilar skulle det krävas cirka 12 TWh per år för laddning av dessa. Elbilar är så pass energieffektiva att energibehovet är förhållandevis litet. Den genomsnittliga körsträckan i Sverige är tre till fyra mil per dag och det innebär ett laddbehov av fem till åtta kWh per elbil och dag. I Sverige produceras cirka 150 TWh el per år och 2020 nettoexporterades 25 TWh el enligt Energimyndigheten (23).

Detta innebär att det finns ett överskott av el som skulle räcka för elbilsladdning. Det är kapaciteten i elnäten som kan vara begränsande, inte elbrist utan lokal kapacitetsbrist. Antalet människor i storstäderna ökar och där arbetskraften finns vill också tunga industrier och företag etablera sig. Det innebär att det lokalt behöver transporteras mer el i näten. Främst vid specifika timmar på dygnet då elanvändningen är som störst, det vill säga då effektbehovet är stort. Om alla elbilar i ett och samma bostadsområde startar sin laddning samtidigt finns en risk att effekten inte skulle räcka till. Dock finns det redan smart teknik för att styra laddningen till tider på dygnet då det finns ledig kapacitet i elnätet. Merparten av all elbilsladdning sker i hemmet under natten, då både hushållets och samhällets effektbehov är låg.

Energimyndighetens årssammanställning för 2020 visar en stor ökning av el producerat av vattenkraft och vindkraft, vilka stod för 45 respektive 17 procent av den totala elproduktionen under 2020. Kärnkraftens andel minskar och vindkraftens andel förutspås öka kraftigt (23). En ökad andel förnybar elproduktion från vind och sol som inte är reglerbar innebär nya utmaningar för elförsörjningen. Det planeras omfattande utbyggnader av elnätet, ett arbete som tar tid men som kommer öka kapaciteten när efterfrågan är hög.

Under våren 2021 startade Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund ett arbete kring Samverkan för trygg elförsörjning i Boråsregionen. Tillsammans har verksamheten Business Region Borås och projektet Fossilfri Boråsregion, som både ligger under kommunalförbundet, insett att området är viktigt från olika aspekter av den regionala utvecklingen i Boråsregionen. Business Region Borås ser att effektfrågan är en viktig del i frågan kring nyetablering samt utbyggnad av befintligt näringslivet.

Fossilfri Boråsregion arbetar med omställningen av transportsektorn och ser att effektbehovet även här är en grundförutsättning för utbyggnaden av laddinfrastrukturen. Tillsammans har Business Region Borås och Fossilfri Boråsregion anlitat en konsult under hösten 2021 för framtagande av en nulägesanalys, framtidsanalys, platser för elintensiva nyetableringar och samverkansarena.

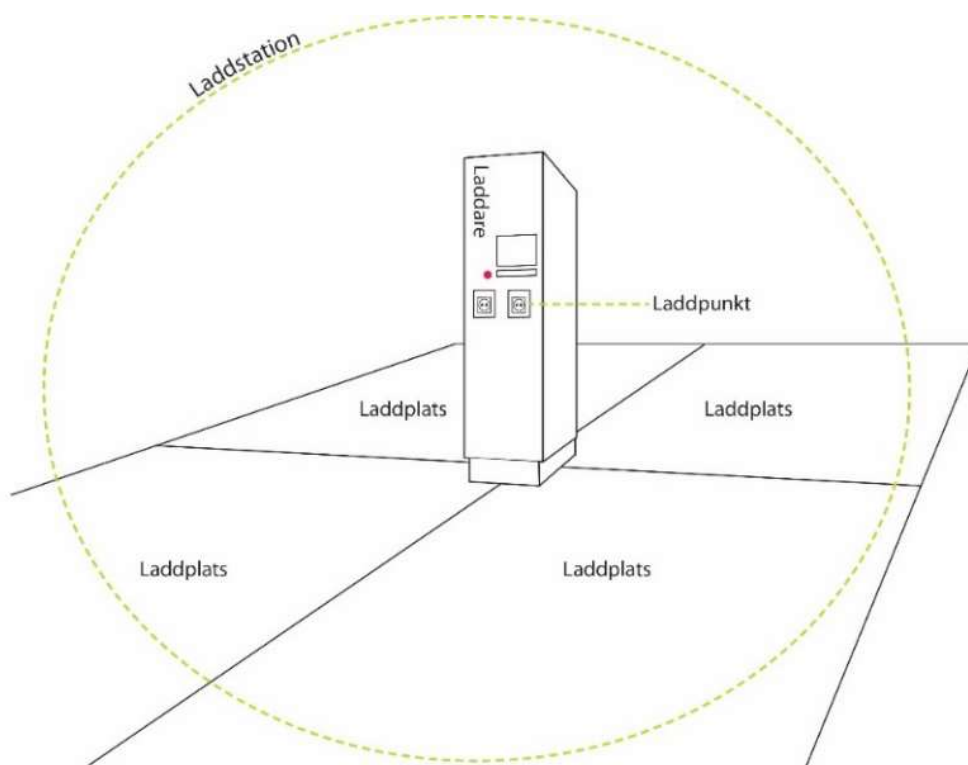
Om laddinfrastruktur

Publik och icke-publik laddning

Laddstationer för elfordon delas in i publika och icke-publika. Generellt är publika laddstationer öppna och tillgängliga för allmänheten. Icke-publika stationer är riktade till en specifik målgrupp som till exempel företagets egna anställda, bostadsrättsföreningens medlemmar eller hotellets betalande gäster. Icke-publik laddning av elfordon sker i huvudsak vid hemmet eller på arbetsplatsen när fordonet står parkerat en längre tid. Denna typ står för 80 procent av all laddning. Även om publika laddstationer står för en liten del av laddningsbehovet spelar tillgängligheten till publik laddinfrastruktur en viktig roll då den påverkar personers förtroende för elfordon genom att säkerställa tillgång till laddning.

Kombinerad publik och icke-publik laddning

Traditionellt sett har alla laddstationer delats in i publik eller icke-publik. I takt med att efterfrågan på laddstationer ökar och fler laddstationer sätts upp skapas möjlighet för kombinerade stationer. För att en laddstation ska vara hållbar, både ekonomisk och miljömässigt, ska den användas så mycket som möjligt. Exempel på en kombinerad station kan vara att en skola har en icke-publik laddstation under terminerna men är publik under sommaren för turister och besökare. Variationen kan också ske över dygnet då laddinfrastrukturen på en publik plats såsom ett torg eller idrottshall är publik på dagtid men är icke-publik för omkringliggande bostäder på nätterna, se Exempel 5 Eskilstuna, sid 18.



Figur 3: Illustration som visar uppbyggnaden av en laddstation.

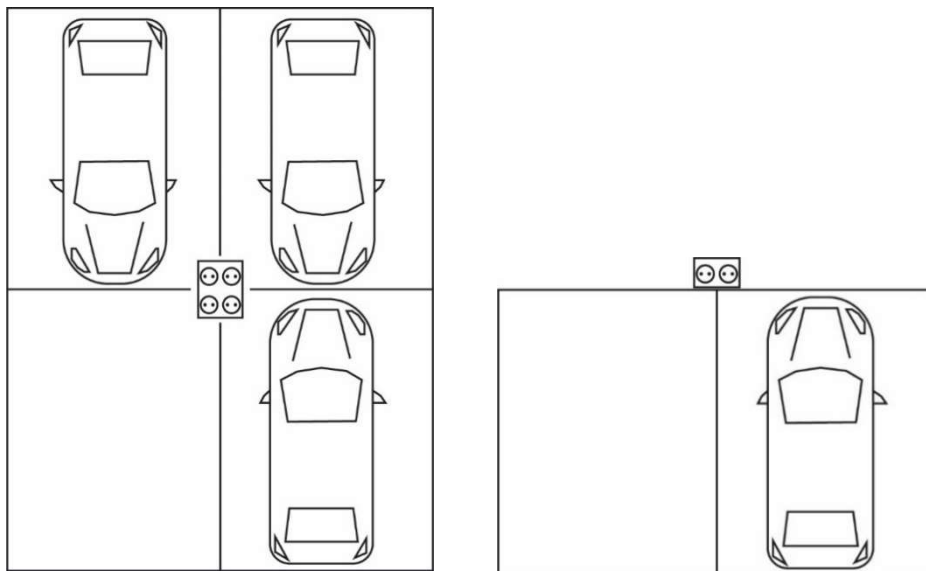
Laddeffekter och laddstationer

Laddstationer brukas benämnas olika beroende på laddeffekter: **normalladdning** (≤ 22 kW) och **snabbladdning** (> 22 kW). Desto högre laddeffekt desto fortare går det att ladda. Inför etablering av ny laddstation behöver kundens behov klargöras. Förväntas kunden ladda under längre tid krävs det lägre effekt och tvärtom (4).

Normalladdning är den typ av laddning som sker där fordonen ofta står parkerade under en längre tid, till exempel på arbetsplatsen eller i hemmet. Normalladdning används också vid så kallad destinationsladdning. Det kan vara ett besöksmål, friluftsområde, idrottsmatch med mera. Normalladdning innebär en effekt på mellan 2,3–22 kW (2). Snabbladdning är den snabbaste typen av laddning idag (2021) och har vanligen effekten 50–350 kW vilket tar cirka 10–40 minuter. Snabbladdare placeras därför ofta utmed stora vägar där bilföraren enkelt kan köpa mat, kaffe och göra ett toalettbesök (1). En laddstation innehåller många olika delar och begrepp som kan vara lätta att blanda ihop. Följande bild beskriver detta. Nationella databaser, som till exempel uppladdning.nu, samlar och tillgängliggör information kring laddinfrastruktur och vilka laddmöjligheter som finns i Sverige. Dessa databaser visar i huvudsak publika laddstationer men vissa icke-publika laddstationer återfinns då privatpersoner erbjuder andra användare att nyttja deras icke-publika laddare.

Struktur för laddinfrastruktur

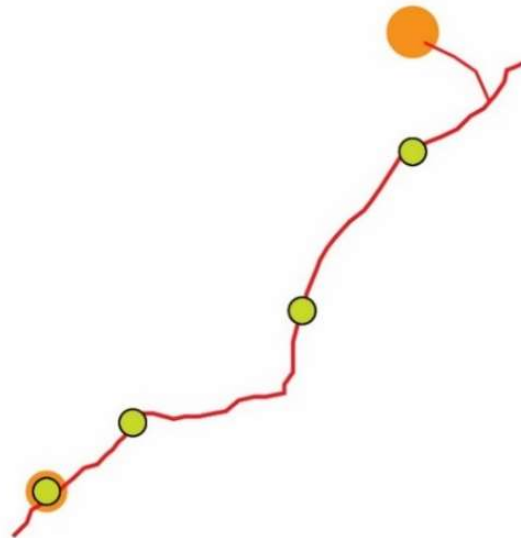
Vid lokalisering av laddstationen gäller generellt att hellre placera fler laddstolpar på en plats än enstaka laddstolpar på många platser. Detta för att minska risken för köbildning och att elbilsförarna ska behöva åka runt och leta efter en ledig laddplats.



Figur 4: Exempel på placering av infrastruktur för laddning

Laddning vid längre resor

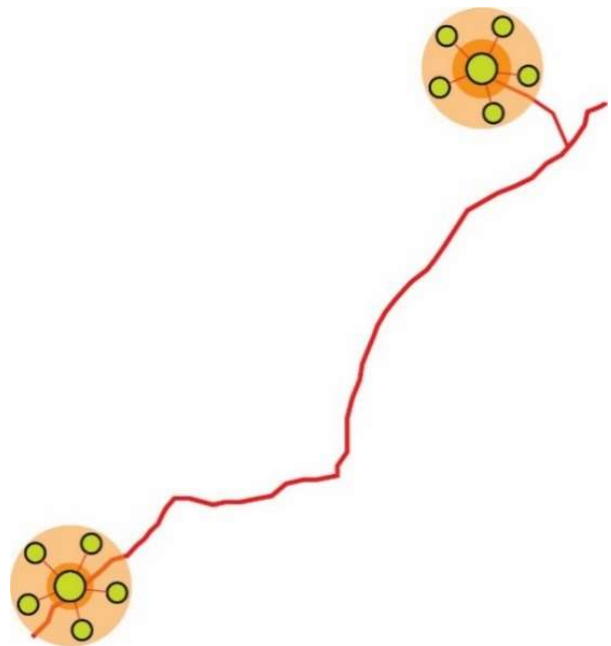
Placering av snabbladdare utmed motorvägar och större huvudleder skapar en struktur som möjliggör längre elfordonsresor mellan städer och orter. Laddstationerna bör vara utplacerade på strategiska platser längs huvudstråk.



Figur 5: Illustration som visar strukturen för laddning vid längre resor.

Laddning i tätare strukturer

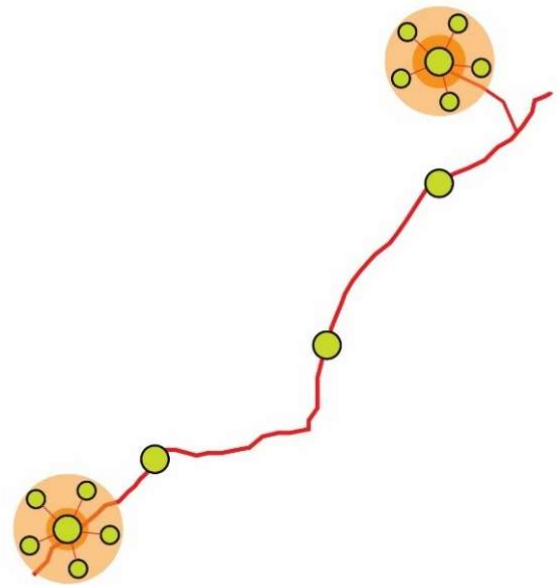
I tätare strukturer kan snabb- och normalladdare placeras strategiskt som ett nät inom till exempel en större tätort. Detta har stor praktisk nytta för verksamheter som kör långa sträckor inom samma område, exempelvis taxibolag, budfirmor, färdtjänst, hemtjänst och olika typer av servicefordon. För privatbilister sker större delen av laddningen vid hemmet eller på arbetsplatsen och de använder därför inte publika laddstationer inom den här strukturen. Däremot spelar den en viktig roll för boende i flerbostadshus utan egen parkering samt för besökare. Tillgång till publika laddare i täta strukturer skapar en trygghet för privatbilister som kan bidra till ökat elfordonsutnyttjande hos befintliga elfordonsägare samt fungera som ett incitament för att fler ska våga köpa elfordon (2).



Figur 6: Illustration som visar strukturen för laddning inom till exempel en större tätort.

Kombinerad struktur

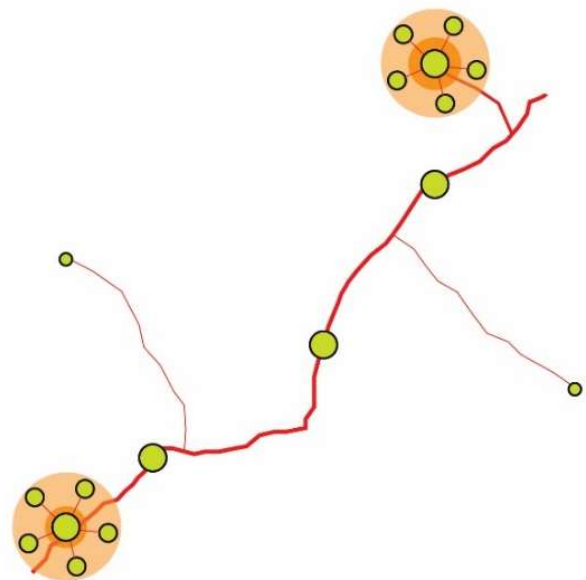
Placering av laddstationer på en ort, med huvudsyfte att öka tryggheten och förlänga den dagliga räckvidden, kan med fördel utformas för att även erbjuda räckviddsförlängning för fordon på genomresa. Viktigt att tänka på är att snabbladdare inte placeras för långt ifrån motorväg eller trafikled, eftersom det inte får kosta räckvidd att ladda. Kombinerad struktur är strategiskt viktigt för att erhålla så stor bredd som möjligt på kundunderlaget för varje snabbladdningsstation (2).



Figur 7: Illustration som visar en kombinerad struktur för laddning.

Destinationsladdning

Destinationsladdning är den form av laddning som görs på platser som elfordonsföraren besöker för att uträtta ärenden eller delta i olika aktiviteter, både inom och utanför tätorter. Detta kan till exempel vara besök på en idrottsplats, ett friluftsområde eller annat besöksmål. På dessa platser används ofta normalladdare.



Figur 8: Illustration som visar strukturen för destinationsladdning.

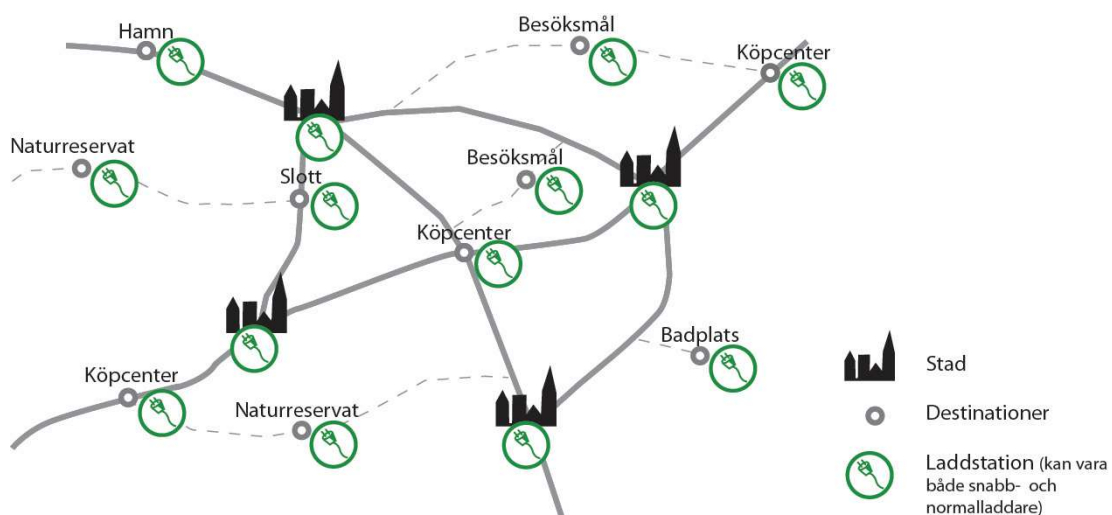
Utformning av laddstationer

Nedan följer en kortare beskrivning kring utformning av laddstationer, olika betalningslösningar samt tillstånd och prövning. I bilaga 1 finns mer detaljerad information. Det finns ett antal olika aspekter att väga in när man utformar en laddstation. Var ska laddstationen placeras? Vilken typ av laddstation passar? Behövs det kompletterande åtgärder på platsen, som till exempel byggnation av transformator, väderskydd eller belysning? Behövs det skyltning? Samt tillgänglighet för personer med funktionsvariationer. För mer detaljerade rekommendationer se Bilaga 1. Det finns idag många betalningslösningar för laddning, det kan vara via appar, RFID-bricka, sms, Swish eller kontokort.

Sedan maj 2020 gäller ny lagstiftning för tillgång till laddinfrastruktur enligt plan- och bygglagen. Lagen i sin helhet finns i Bilaga 1. Den innebär:

- Krav på att nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser, i byggnaden eller på tomten, ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser. Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.
- Retroaktiva krav som innebär att uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon senast 1 januari 2025.

Vid anläggning av laddstation är det viktigt att undersöka vad den gällande detaljplanen anger för platsen. I de fall nya detaljplaner tas fram är det viktigt att de inte utgör något hinder för laddinfrastruktur. Kommunen bör vara uppmärksam på att anläggning av parkering och vissa kompletterande åtgärder vid en laddstation kräver bygglov. Ytterligare möjligheter att reglera laddstationerna finns genom lokala trafikföreskrifter.



Figur 10: Illustration som visar strukturen för ett nätverk av laddplatser. Det är viktigt att laddmöjligheterna placeras på strategiska platser för att göra det enkelt att ladda och för att det ska vara god tillgänglighet.

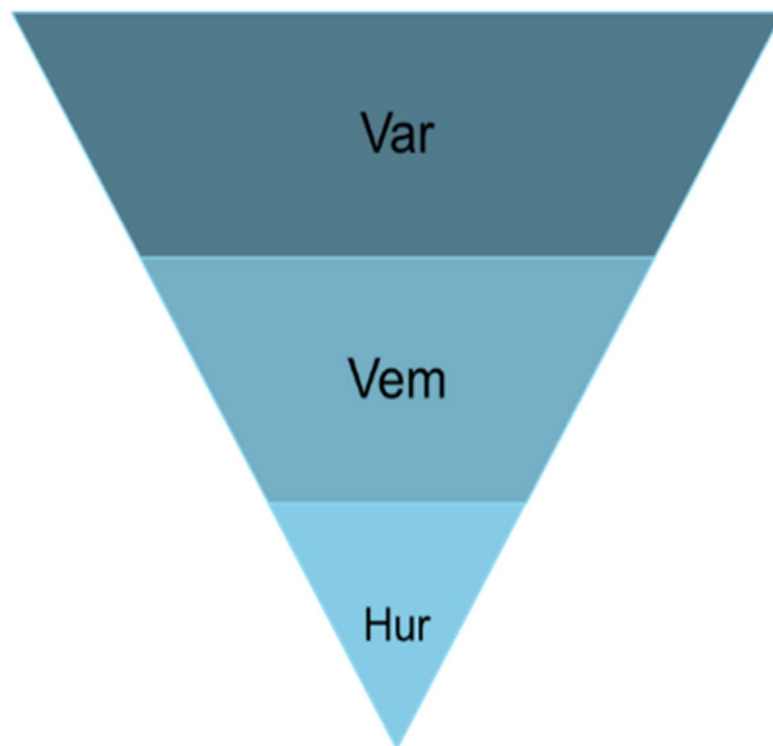
Vägledning för etablering av publik laddinfrastruktur

Vägledningen utgår från att besvara tre huvudfrågor: Var? Vem? Hur?

Var? Pekar ut lämpliga platser och destinationer för publika laddstationer. Dessa platser har pekats ut baserat på behov och efterfrågan på publika laddmöjligheter i

Vem? Går igenom vilka roller en kommun kan ta gällande etableringen av publik laddinfrastruktur. Dessutom presenteras privata och andra aktörers roll samt hur kommunen kan samverka med dessa.

Hur? Exempel på hur medlemskommunerna kan arbeta med etableringen av publik laddinfrastruktur.



Figur 11: Uppbyggnad av vägledning

Var – Platser för publik laddning i Sjuhärad

Utvecklingen går fort och det byggs hela tiden nya laddstationer. Sjuhärads publika laddinfrastruktur behöver kompletteras med ytterligare laddstationer. I Bilaga 2 presenteras en karta med förslag på platser för etablering av publika laddstationer, även kommunspecifika kartor finns att tillgå. Dessa har tagits fram tillsammans med kommunerna. Länsstyrelsen i Västra Götaland tog under 2017 fram lämpliga platser för snabbladdning (2). De platser för publikladdning som tagits fram i detta dokument kompletterar det som Länsstyrelsen föreslår. Det är upp till respektive kommun eller annan investerare att i det fortsatta arbetet avgöra vilken typ av laddning som lämpar sig för respektive laddstation.

Kriterier för placering av publik laddning
För varje specifik plats där en laddstation ska placeras bör en bedömning av platsens lämplighet göras utifrån följande utgångspunkter:

Platsen är välbesökt där besökaren stannar tillräckligt länge och har rest tillräckligt långt för att laddning ska ses som ett behov för både elbilar och laddhybrider.

För att en plats ska vara aktuell för en laddstation behöver alla tre delar uppfyllas.

1. Platsen är välbesökt...

Det kan handla om en plats som är välbesökt idag men även om en plats där kommunen vill öka besöksantalet.

2. ...besökaren stannar tillräckligt länge...

Här handlar det om hur länge den genomsnittliga besökaren stannar på platsen. Stannar besökaren tillräckligt länge för att bilen ska hinna ladda tillräckligt mycket?

3. ...har rest tillräckligt långt för att

laddning ska ses som ett behov för både elbilar och laddhybrider.

Här görs en bedömning av varifrån besökarna kommer. Har platsen ett upptagningsområde som sträcker sig utanför det direkta närområdet, till exempel tätorten, eller kanske till och med utanför kommungränsen eller regionen. Om de flesta besökarna reser bara några kilometer till platsen bedöms det inte som tillräckligt långt då de laddar bilen hemma. Har besökarna åkt några mil kan det ses som tillräckligt långt. Platser som identifierats har endast pekats ut för att de bedöms som strategiska platser där kriterierna uppfylls. Platserna tar inte hänsyn till vem som ska etablera laddstationen.

Vägledningen tar heller inte ställning till om platserna ska förses med normal- eller snabbladdare. Räddningstjänsten kan ha synpunkter på laddstolparnas placering, främst i tätbebyggda områden och i parkeringsgarage. Därför kan det vara bra att stämma av vald placering med dem.

Vem – Kommunens roll och samverkan med andra aktörer

Det finns flera aktörer som har en viktig roll i utbyggnaden av publik laddinfrastruktur. För att kunna erbjuda goda laddmöjligheter behöver både offentliga och privata aktörer samverka.

Kommunens roll

Vilken roll kommunen kan ta beror på politiska mål, beslut och finansiering. Utöver dessa faktorer finns andra aspekter som påverkar kommunens roll och engagemang. Några av dessa rör typen av laddning, ägandeskap, kommunens rådighet, kommunens storlek, geografiskt läge, närvaron av andra aktörer som bygger publik laddning samt funktion i kommunen. En kommun behöver inte ha samma roll för alla laddstationer, utan olika platser inom samma kommun kan ha olika förutsättningar som gör att kommunens roll kan variera för respektive plats. Vilken roll kommunen kan ta för att främja utbyggnaden av publik laddning beror på många faktorer och det finns ingen tydlig modell för hur kommunen ska arbeta. Vilka roller en kommun kan ta för att främja den icke-publika laddinfrastrukturen är däremot tydlig i egenskap av arbetsgivare och bostadsbolag. De stora utmaningarna handlar främst om hur man får det att ske – frågor som ofta är förknippade med finansiering, betalningsmodeller och det tekniska utförandet.

Ägandeskap och kommunens rådighet

Vem som äger laddstationen varierar och är ofta kopplat till laddstationens placering. Vissa kommuner har valt att bygga och sköta publika laddstationer via kommunala energi-

eller parkeringsbolag. Andra kommuner arbetar för att få externa aktörer att bygga, finansiera och sköta de publika laddstationerna. Kommunen är begränsad i sin rådighet gällande etablering av laddinfrastruktur. På privat mark har kommunen ingen rådighet, men kan påverka genom kommunikation och rådgivning. På kommunal mark kan kommunen bygga själv eller upplåta marken till andra aktörer, beroende på kommersiella intressen. Det finns flera former för hur kommunen kan samverka med privata aktörer. Exempel på samverkansformer och avtal presenteras mer under avsnittet "Hur - kommunala åtgärder".

Roller inom kommunen

Publik laddinfrastruktur är inte en fråga för en specifik tjänsteperson eller avdelning utan flera funktioner i kommunen bör vara involverade. De olika funktionerna kan ha olika roller gällande utbyggnaden av laddinfrastruktur. Nedan presenteras en tabell med exempel på hur fördelningen av roller inom kommunen kan se ut

Närvaro av andra aktörer som bygger publik laddning

På vissa platser drivs utbyggnaden av publik laddinfrastruktur nästan helt av privata aktörer. Närvaron av dessa aktörer beror på att de ser en affärsmöjlighet. Kommuner som saknar eller har låg närvaro av privata aktörer kan jobba aktivt med att peka ut strategiska platser för publik laddning och därefter föra dialog med privata aktörer.

Tabell 3: Exempel på roller en kommun kan ta på sig i olika funktioner

Funktion i kommunen	Exempel på roll
Energi- och klimatrådgivning	Kunskap om laddinfrastruktur och bidragssystem kopplat till detta. Rådgivande roll till både privatpersoner, företag, fastighets- och bostadsbolag.
Näringslivsutveckling	Nätverk och informationsspridning. För dialog med befintliga arbetsplatser och nya verksamheter.
Besöks- och turismnäring	Nätverk och informationsspridning. Kunskap om vilka besöksmål som behöver laddinfrastruktur samt vilka platser som besöksantalet bör öka på.
Samhällsplanering	Strategisk planering. Förmedla information om markägarförhållanden, planerad markanvändning, hantering av bygglov, förberedelser och planering i exploatering och hur man tecknar avtal om markarrende.
Kommunikatör	Kommunikation och informationsspridning genom exempelvis nyhetsbrev och sociala medier. Information till och kommunikation med medborgare kring elbilar och laddinfrastruktur.
Kommunalt energibolag	Kan sätta upp laddstolpar både för kommunen och privata aktörer. Kompetens kring förutsättningar i elnätet.
Kommunalt nätbolag	Kompetens kring förutsättningar i elnätet.
Kommunalt bostads- och fastighetsbolag	Erbjuda laddning till hyresgäster och besökare till fastigheterna.
Kommunala parkeringsbolag	Erbjuda laddning på parkeringsplatser på kommunal mark

Lista på aktörer för samverkan

Olika aktörer har olika roller och incitament för att samverka kring utbyggnaden av publik laddinfrastruktur. Offentliga aktörer drivs ofta genom politik och klimatmål. Dessa aktörer är betydelsefulla som föregångare i omställningen av hållbara transporter. Privata aktörer, oavsett roll, kan däremot se servicevärdet i att kunna erbjuda sina boende, anställda eller besökare laddning. Nedan följer exempel på både offentliga och privata aktörer som kan ha intresse av att investera i, och samverka kring publik laddinfrastruktur: (9,10,2).

- Kommuner
- Kommunala energibolag
- Kommunala fastighetsbolag
- Kommunala parkeringsbolag
- Kommunala bostadsbolag
- Vårdcentraler och sjukhus
- Högskolor och universitet
- Laddoperatörer
- Fastighetsägare
- Nätägare
- Näringsliv
- Köpcentrum och dagligvaruhandel
- Hotell och restauranger

Hur – Kommunala åtgärder

Nedan beskrivs exempel på åtgärder kommuner kan arbeta med för att främja utbyggnaden av publik laddinfrastruktur. Sist i avsnittet presenteras exempel på hur tre kommuner i Sverige har arbetat med att ta fram affärsmodeller för ägande och betallösningar.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Beslut och ställningstaganden• Etablera publik laddning på kommunal mark• Upplåtelse av kommunal mark till andra aktörer• Krav och möjliggörande vid detaljplanering, bygglov och försäljning av mark | <ul style="list-style-type: none">• Samverkan med näringsliv, besöks- och turismnäring• Kommunens egen fordonsflotta• Kommunikation och informationsspridning• Uppdrag till kommunala bolag |
|--|--|

Beslut och ställningstagande

Det är viktigt att kommuner har en strategi för hur man ska engagera sig i utbyggnaden av laddinfrastruktur. Vilken roll kommunen vill ta blir tydligare om det finns en strategi eller plan. En plan underlättar för kommunen att identifiera processer och beslut samt vilka nämnder och delar av kommunens organisation som bör involveras och samverka. Förutom att förtydliga kommunens roll och vad man vill göra, ger en plan en tydlig signal till andra aktörer, exempelvis om man som kommun fattat beslut om att bygga eller inte bygga laddstationer (10).

Uppdrag till kommunala bolag

Kommunala bolag som energibolag, bostadsbolag, fastighetsbolag och parkeringsbolag kan ha en betydande roll i arbetet, både för den icke-publika och publika laddningen. I kommunens arbete med laddinfrastruktur är det viktigt att inkludera de kommunala bolagen. Genom beslut kan kommunen använda sitt ägardirektiv och ge mandatet till de kommunala bolagen att delta i etableringen av laddmöjligheter. Genom att förse hyresgäster med laddmöjligheter kan de kommunala bostadsbolagen påverka

elbilsutvecklingen och föregå som ett gott exempel. För de kommuner som har kommunala energibolag finns stora möjligheter att påverka utbyggnaden av publik laddinfrastruktur. Energibolagen har en nyckelroll i omställningen och de besitter kompetens kring förutsättningar i elnätet och kan bidra med kunskap om användarbehov och efterfrågan (10).

Flera kommuner har givit kommunala energibolag mandatet att ta fram laddlösningar samt bygga och drifta laddstolpar. Ett sådant beslut har visat på en god utveckling och utbredning av publik infrastruktur i kommunen. Det finns även exempel där kommuner givit mandatet att etablera publik laddning till de kommunala parkeringsbolagen (Borås kommun, Göteborgs Stad, och Stockholms stad).

Etablera publik laddning på kommunal mark

Kommunen kan verka för en utbyggnad av publik laddning på kommunal mark. Kommunen kan själva investera i infrastrukturen men bör undersöka det kommersiella intresset först. För att det ska vara möjligt att ta betalt för elen behöver någon annan än kommunen stå för

laddtjänsten. I vissa fall är privata aktörer villiga att finansiera och ta betalt för laddning vid kommunala anläggningar, vilket kan underlätta etableringen från kommunens perspektiv (9).

Destinationsladdning vid kommunala parkeringar

Det kan vara attraktivt för en elbilsägare att kunna ladda på olika besöksmål och destinationer där det finns kommunal parkering, exempelvis centumparkeringar och idrottsanläggningar. Notera att det gäller laddning där fordonsägaren är i behov av att ladda för en längre sträcka (9). Laddbehovet vid pendelparkering anses vara lågt. Detta då de flesta bilägare åker en kortare sträcka från hemmet till pendelparkeringen för att sedan åka den långa sträckan med kollektivtrafik eller samåka. Det kan dock vara aktuellt för laddning på pendelparkeringen om den även används av omkringboende nattetid eller som infartsparkering för besökare (11).

Laddning på gatuparkering

Frågan om laddning på gatuparkeringar är ofta kopplad till önskan om att erbjuda personer i flerfamiljsbostäder, som inte har egen parkering, möjlighet till laddning samt laddning för besökare. En kommun har möjlighet att reservera parkering med laddplats utmed gator. Att etablera laddning utmed gator kan, utifrån flera aspekter, vara svårt. För att elbilsägare garanterat ska kunna ladda längs gatorna behöver parkeringsplatser reserveras exklusivt för elbilar vilket utesluter parkering för andra fordon. Dessutom kan det bli svårt att förändra markanvändningen där laddplatser finns. Exempelvis kan det bli svårt att skifta från parkering till bussfil eller underhålla infrastruktur under mark på grund av el dragningarna.

Om kommunen vill arbeta för att etablera laddmöjligheter för flerbostadshus vars parkering sker utmed gator bör möjligheten att etablera laddning vid närbelägna parkeringsanläggningar först ses över (9). I Göteborg har kommunen beslutat att vara restriktiv med laddning utmed gator. I stället hänvisar Göteborgs stad bilister som vill ladda till så kallad kvartersmark där laddplatser satts upp de senaste åren (24).

Avtal och upplåtelse av kommunal mark till andra aktörer

Om kommunen själv inte vill bygga laddinfrastruktur kan man upplåta mark och erbjuda avtal för privata aktörer att etablera laddstationer på den kommunala marken. Det finns olika krav en kommun kan ställa i den här typen av avtal. Vanligt förekommande krav är att de privata aktörerna står för och finansierar laddutrustningen, elförsörjning och nödvändiga ledningsarbeten medan kommunerna står för upplåtelse av mark.

Allt fler kommuner får förfrågningar av privata aktörer om att etablera laddinfrastruktur på kommunal mark. För att kunna besvara dessa förfrågningar rekommenderas det att kommunen utvecklar rutiner som hanterar kringkontaktpersoner, avtal, bygglov, tillgång till kartunderlag och annan information om befintlig infrastruktur. Det är även viktigt med tydliga villkor i avtalen mellan kommun och privat aktör om vad som gäller beträffande anläggning, drift, underhåll och avveckling. I vägledningen presenteras exempel på hur Stockholms Stad och Strömstad kommun har tänkt kringnyttjanderättsavtal

Exempel 1. Strömstad och Sotenäs – två kommuner som skapat nyttjanderättsavtal med aktörer för publik laddning

Strömstad har upprättat nyttjanderättsavtal med privata aktörer för att etablera publik laddning på kommunens mark. Nyttjanderättsavtalen avser både snabb- och normalladdning. I Sotenäs har kommunen pekat ut platser för etablering av publik laddning på kommunal mark. Platserna har valts med hänsyn till bland annat skötsel, framkomlighet och långsiktighet. Den som ansöker om att få sätta upp en laddstolpe står för installation, drift och underhåll. Kommunen har även en del krav så som att laddare som placeras på gatemark måste vara tillgängliga för alla att använda. Privata aktörer kan göra en intresseanmälan via kommunens hemsida. I dagsläget är betalningssystemen för själva parkering och laddningen olika (13).

I Strömstad har kommunen pekat ut befintliga kommunala parkeringsplatser där man genom avtal erbjuder privata aktörer att utrusta platsen med ett antal laddstolpar. Den privata aktören sköter allt som har med laddutrustningen att göra och tar betalt för tjänsten. I de fall parkeringsplatsen har en parkeringsavgift har den fortsatt uttagits av kommunen, med undantag för snabbaddare. I Strömstad har man genom avtal med aktörer skapat möjligheten att kunna betala både för elen och parkeringen genom ett betalsystem.

Fördelar

Kommunen behöver inte finansiera installation och drift av laddstolparna.
Kommunen kan ställa krav på laddstolparnas utformning.

Nackdelar

Dubbla betalningssystem då kommunen fortfarande tar parkeringsavgift för laddplatsen.

Exempel 2. Stockholms stad tar fram avtal med privata aktörer för att sätta upp laddare på stadens gator

Kort om initiativet

Stockholms stad har målet om 4000 publika laddplatser år 2022, vilket inkluderar både normal- och snabbaddning. Hälften av dessa sätts upp via det kommunala parkeringsbolaget och resterande 2000 laddplatser ska sättas upp av andra aktörer genom att upplåta kommunal mark. Cirka 10 000 lämpliga platser för publik laddning har pekats ut och i april 2021 fanns ungefär 30 laddgator med cirka 200 laddplatser.

Stockholms stads nyttjanderättsavtal

Nyttjanderättsavtalet avser publik normalladdning och snabbaddning i gaturummet. Den som ansöker om att få sätta upp laddstolpe på gatan står för installation samt drift och underhåll av laddarna. Kommunen ansvarar för och bekostar skyltning, sopning, snöröjning samt parkeringsövervakning. Vissa platser är lastbalanserade så att de får lägre prioritet när effektbehovet är som störst och har en förmånligare tariff. Vissa av de utpekade platserna är förberedda och aktörerna behöver inte ordna schaktning och ledningsdragnings. I innerstaden är det av vikt att platserna inte försvårar gatuskötsel, framkomlighet eller stör framtida planer för utveckling av gatan. Kommunen har även satt upp krav på parkeringsregler för snabbaddare och

normalladdare. Om fler aktörer intresserar sig för samma område har Stockholm tillämpat "först till kvarn" principen.

Exempel på krav som ställs i nyttjanderättsavtalet

- Man får nyttja platsen i 10 år - ingen avgift
- Krav på uttag: Snabbladdning: CCS; Normalladdning: Typ 2, 3,7 – 22 kW
- Färgsättning på laddstationen: Umbragrå (RAL 7022); Metallic (RAL 9006)
- Krav på driftssäkerhet på laddstationen – 95 %
- Reklambetonade symboler ska minimeras
- Krav på att staden ska få tillgång på data och statistik (för bland annat utvärdering)

Möjlighet för aktörer att själva föreslå lämplig plats för laddning

Utanför innerstaden finns större möjlighet att själv föreslå lämplig plats, om de uppfyller givna kriterier. Exempel på kriterier är att platsen ska ge möjlighet till minst fyra laddplatser i rad, laddare för snabbladdning får som regel endast anläggas på tvärställd parkering (lokala undantag kan göras). Normalladdning kan anläggas på all typ av parkering och ska kunna betjäna minst två bilar samtidigt.

Utvärdering

I april 2020 släpptes en utvärdering av initiativet baserat på året 2019. Utvärderingen visar att de mest populära laddplatserna var i p-hus och att det var vanligast att ladda mitt på dagen. Mest energi överfördes via snabbladdningen, och vardagar hade högre beläggning än helger. Utvärderingen visade att nyttjanderättsavtalen fungerar och att det är ett bra upplägg att aktörerna sköter laddinfrastrukturen. (12)

Fördelar

Kommunen styr vart laddstolparna ska placeras.
Kommunen behöver inte finansiera installation och drift av laddstolparna.
Kommunen kan ställa krav på utformning och drift.
Kommunen kan nyttja laddstolparna för lastbalansering.
Kommunen får tillgång till statistik som kan vara användbar när arrendena för upplåtelse av marken ska göras om efter tio år.

Nackdelar

Kommunen får inget arrende för upplåtelse av marken.
Kommunen behöver förbereda för de lastbalanserade platserna.

Utveckling vid detaljplanering, bygglov och försäljning av mark

Genom att föra en dialog med byggbolag och fastighetsexploatörer i samband med detaljplaner och bygglov kan kommunen underlätta etableringen av laddinfrastruktur (9). I samband med bygglov finns också

lagkrav kopplat till ladd-infrastruktur för viss typ av bebyggelse se Bilaga 1.

Samverkan med näringsliv, besöks- och turistnäring

Det kan finnas intresse för näringsliv och besöksnäring att etablera publik laddning för att locka fler kunder och besökare. Aktörer inom dessa områden kan behöva stöd och handledning från kommunen kring information om exempelvis finansieringsmöjligheter och tekniska lösningar. Efterfrågan av laddning ökar, vilket skapar ett driv från marknaden och fler aktörer vill etablera laddning (9). Det varierar mycket mellan kommunerna hur stor vilja de privata aktörerna har för att etablera laddstationer. Det rekommenderas att kommunen påbörjar dialog med privata aktörer för att påtala behovet och efterfrågan av laddmöjligheter. Dessa dialoger kan ge upphov för att sprida information kring vilka tjänsteleverantörer som finns på marknaden.

Kommunen kan även bjuda in laddoperatörer och energi-bolag för att beskriva erbjudanden och tekniska lösningar för näringslivet (9). Ett annat sätt för samverkan med näringslivet är genom att föra dialog med arbets-platser. Genom kommunikation och informations-spridning kan kommunen påtala att det finns behov av laddning vid arbets-platser till både besökande och personal (10). Kommunen kan även stötta genom att förmedla information om markägar-förhållanden, planerad markanvändning, hur man hanterar eventuella bygglov och hur man tecknar avtal om markarrende. Kommunen behöver förhålla sig till kommunallagens principer för likabehandling (10).

Kommunens egen fordonsflotta

Kommunen kan påverka genom att själva gå över till eldrivna fordon. I omställningen av den egna fordonsflottan finns möjlighet till att påverka den lokala efterfrågan på laddbara fordon och laddinfrastruktur (10). Dessutom, genom att föregå som gott exempel, inspireras verksamheter och medborgare att införskaffa elbilar. Detta ökar i sin tur behovet av laddmöjligheter och därmed efterfrågan på publik laddning.

Kommunikation och informationsspridning

Genom att synliggöra hur kommunen arbetar med hållbara transporter och laddinfrastruktur kan andra aktörer och medborgare i kommunen påverkas. Kommunen kan nyttja sina kommunikationskanaler för att informera aktörer om myndighetsbeslut, lagkrav (ex. krav om bygglov), finansiering (ex. klimatklivet), och annan relevant stöttning genom exempelvis Energi- och Klimatrådgivare (9).

Affärsmodeller och betallosningar –

Exempel från kommuner i Sverige
Elbilslandet Syd har undersökt hur kommuner i Sverige har agerat när de byggt laddstationer på allmän plats (14). Nedan presenteras en lätt översikt över några av de olika affärs-modellerna Elbilslandet har sammanställt. I exemplen presenteras affärsmodeller som både inkluderar publik och icke-publik laddning.

Exempel 3: Östersund, olika i stad och på landsbygd

Affärsmodell - Kommun och kommunalt bolag äger och driftar laddstolparna. Externa operatörer sköter betalningen.

Ägandeskap - Kommunen äger laddstolparna på landsbygden samt en laddstolpe i stan och det kommunala energibolaget äger övriga laddstolpar i stan.

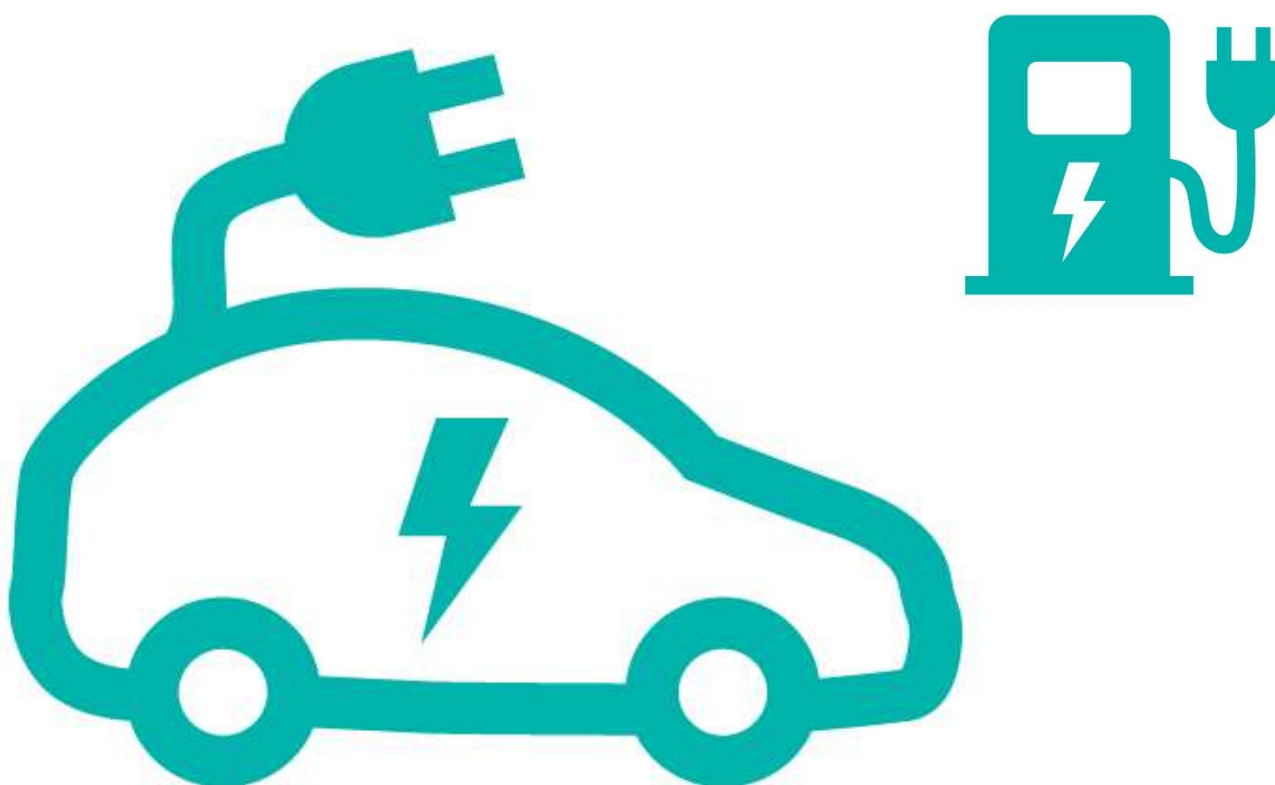
Betalning - Två externa operatörer för betalning, ingen parkeringsavgift på landsbygden, gratis laddning på landsbygden och betald laddning i stan.

Skötsel - Kommunala energibolaget sköter laddstolparna i stan, kommunen sköter laddstolparna på landsbygden.

Finansiering - Kommunen har finansierat laddstolpar på landsbygden med hjälp av statligt stöd. Det kommunala energibolaget har finansierat resterande laddstolpar.

Fördelar: kommunen har direkt översikt på infrastrukturen och kommunen har direkt tillgång till statistik.

Nackdelar: stor investeringskostnad för kommunen, skötsel för kommunen är resurskrävande, två olika betalsystem.



Exempel 4: Kungsbacka, totalt ägandeskap

Affärsmodell - Kommunen äger laddinfrastrukturen. Ett kommunalt bolag som tar hand om skötseln. En extern operatör sköter betalning.

Ägandeskap - Kommunen äger både icke-publika och publika laddstolpar.

Betalning - Den externa operatören står för betalningen på de publika laddstationerna. Icke-publik laddning på kommunala parkeringar ägs av kommunen och kostnaden ingår i hyran.

Skötsel - Kommunen står för skötsel.

Finansiering - Kommunen har finansierat investeringen med hjälp av statliga stöd.

Fördelar: kommunen har översikt över laddinfrastrukturen. Operatören är samma aktör som står för elnätet vilket underlättar samarbetet.

Nackdelar: stor investeringskostnad för kommunen.

Exempel 5: Eskilstuna, kombinerad publik och icke-publik

Affärsmodell - Ett kommunalt bolag och kommunen delar på ägandeskapet av publik och icke-publik laddinfrastruktur. Kommunala bolaget driftar och en extern operatör sköter betalningen.

Ägandeskap - Kommunalt energibolag äger publika laddstolpar. Kommunen äger icke-publika laddstolpar.

Betalning - En extern operatör har hand om betalning. För icke-publik laddning som används av kommunal fordonsflotta under dagtid finns det också en betalösning från operatören. Dessa laddstolpar är icke-publika under dagen och man behöver inte betala för laddningen. Under kvällen kan de användas av allmänheten och då kostar laddningen precis som på andra publika platser.

Skötsel - Det kommunala energibolaget står för skötsel och operatören sköter kundtjänst.

Finansiering - Extern operatör.

Fördelar: kommunen behåller varumärket och kommunala fordon kan använda publika laddstolpar. Bra med extern kundtjänst. Ekonomin blir mycket bättre genom multisystem.

Nackdelar: kommunalt energibolag står för skötsel som kräver resurser.

Finansiering och stöd

Nedan presenteras förslag på finansieringsmöjligheter och kompetensstöd från aktörer som arbetar med laddinfrastruktur i Västra Götaland.

Finansiering från Klimatklivet
Klimatklivet är ett stöd till lokala och regionala investeringar som minskar utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. De investerade medlen ska ge största möjliga utsläppsminskning per investerad krona.

Kommuner kan söka finansiering till laddinfrastruktur via Klimatklivet på Naturvårdsverkets hemsida. Det går att få högst 50 procent av investeringskostnaden i stöd. Stöd för icke-publik laddning går att söka retroaktivt. Klimatklivet kan även ge stöd till laddinfrastruktur för andra fordon som till exempel lastbil, båt, buss eller flyg, oavsett om de är publika eller inte. Alla förutom privatpersoner kan söka stöd från Klimatklivet för publik laddstation. Klimatklivet är ett stöd som i nuläget ska finnas att söka fram till och med 2023. (15)

Finansiering Västra Götalandsregionen

Även Västra Götalandsregionen kommer att kunna vara med och delfinansiera. Satsningen är en del av genomförandet i den nya regionala utvecklingsstrategin och den tvärsektoriella kraftsamlingen elektrifiering. Satsningen syftar till att snabba upp elektrifieringen av transportsystemet genom ett regionalt stöd om 70 miljoner som kan komplettera och verka utöver statliga stöd. "I nuläget är det enbart test-, demo- och planeringsprojekt som kan få stöd medan frågan utreds vidare hur man skall lägga upp stödet för investeringsprojekt enligt befintlig lagstiftning. Läs mer om vad som gäller på Västra Götalandsregionens hemsida om regional utveckling.

Aktörer för fortsatt stöd och samverkan

Kommunalförbundet har tagit fram detta dokument i syfte att det ska agera underlag för medlemskommunernas satsningar kring laddinfrastruktur framöver.

Medlemskommunerna kommer kunna få fortsatt stöd i sitt arbete från Boråregionen. Kommunalförbundet kommer fortsätta arbetet med fossilfria transporter genom projektet Fossilfri Boråsregion. Utifrån den regionala utvecklingsstrategin (RUS) har även kommunalförbundet uppdraget att arbeta med elektrifieringsfrågor då elektrifiering är en del av de fyra tvärsektoriella kraftsamlingarna. I den delregionala utvecklingsstrategin för Sjuhärad benämns även *Stimulera omställning till ett fossiloberoende samhälle* som en viktig insats. Kommunalförbundet har även tillsammans med sina medlemskommuner antagit elektrifieringslöftet på förfrågan av elektrifieringskommissionen (I2020/02592):

”Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund avser tillsammans med medlemskommunerna, inom Klimat2030 och Fossilfri Boråsregion, att stötta aktörer och verka för en accelererad elektrifiering av godstransporter inklusive samverkan för en tillräcklig elnätskapacitet. Vidare att verka för att förse vägar i Sjuhärad med laddinfrastruktur och för tunga fordon och förutsättningar för ett utbyggt nät av vätgastankstationer.”

Dessutom kan kommunerna i sitt fortsatta arbete nyttja och skapa samverka med ytterligare aktörer. I regionen finns särskilt stöd att få från bland annat Energikontor Väst. Stöd kan även fås av kraftsamlingen Klimat 2030 - Västra Götaland ställer om, som också ska stötta kommunerna kring frågan om laddinfrastruktur.

Ordlista

Batterifordon	Ett fordon där energitillförseln uteslutande sker genom att batteriet laddas från elnätet.
Elbil	Bil som drivs helt och hållet av el. Förkortas BEV.
Laddbara fordon	Sammanfattande begrepp för fordon med batterier som kan laddas via elnätet. Inkluderar både elbil, laddhybrider, elmotorcyklar, elmopeder med mera.
Elhybrid	Fordon som tankas och körs med ett drivmedel, men som även har ett batteri eller en kondensator för energilagring samt en elmotor som hjälper till vid accelerationer och stadskörning. Kan ej laddas från elnätet, eftersom den inte har något uttag för sladd.
Grön el	Är el som är producerad av förnybara energikällor, som i sin tur innebär energikällor som hela tiden förnyar sig och som därför inte kommer att ta slut inom en överskådlig framtid.
Ikke-publik laddning	En laddstation som inte är tillgänglig för allmänheten. Kan t. ex. vara placerad vid bostaden eller vid arbetsplatsen och används då huvudsakligen av de boende eller de som arbetar på arbetsplatsen.
Fossila drivmedel	Drivmedel av fossilt ursprung, dvs. som tillverkas av råolja (bensin och diesel), naturgas eller kol.
Laddhybrid	Elfordon där batterierna laddas med elström från nätet, men som även är försedd med en förbränningsmotor. Förkortas PHEV.
Laddstation	En plats med en eller flera laddstolpar för elfordon.
Laddningspunkt	Kontakten där det laddbara fordonet laddas. Kan vara kontakt med laddkabel eller uttag som sitter på laddaren där fordonets laddkabel ska in. En laddare kan ha fler än en laddningspunkt.

Laddstolpe	En stolpe med en eller flera laddpunkter för laddning av elfordon.
Normalladdning	Normalladdning, ibland även kallat destinationsladdning, sker vid olika besöksmål, t.ex. en knutpunkt för kollektivtrafik eller köpcentrum, och innebär laddeffekter upp till 22 kW växelström (AC), där laddeffekten anpassas efter förväntad uppehållstid på destinationen. Denna laddning är oftast publik, men kan även vara icke-publik.
Publik laddning	En laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen, till exempel utmed landsvägar, i parkeringshus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum.
Räckvidd	Sträckan ett laddbart fordon kan färdas på en laddning från fulladdat tillstånd. Räckvidden är beroende av flera parametrar, exempelvis topografin, temperaturen, hastigheten och accelerationen.
Snabbladdning	Snabbladdning kallas den laddning som sker med effekter högre än 22 kW. Vid snabbladdning runt 50 kW och över används oftast likström (DC) som överför energi direkt till det laddbara fordonets batteri. De flesta snabbladdare idag ligger på 50-350 kWh och använder likström (DC).

Referenser

1. Energimyndigheten. Så blir ni en elbilskommun. Det är dags att ladda för framtiden! Stockholm: Energimyndigheten, 2018.
- 2 Strömfelt, Gordon. Laddinfrastruktur för elfordon. u.o. : Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Enheten för miljö- och klimatsamverken, 2017.
3. Sveriges Kommuner och Landsting. Ladda för framtiden. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting, 2017.
4. Energimyndigheten. Energimyndigheten. www.energimyndigheten.se. [Online] den 12 juli 2015. [Citat: den 16 augusti 2018 .]
<http://www.energimyndigheten.se/fornybart/hallbarhetskriterier/hallbarhetslagen/>.
5. Jakob Lagercrantz, Equest AB. Elfondon och laddinfrastruktur - en vägledning för kommuner. Göteborg: Länsstyrelsen Västra Götalands Län, 2018.
6. Power Circle. Laddat för kunskap Laddstationer -Den kompletta guiden. u.o. : Power Cicle och Energimyndigheten.
7. Boverket. Boverket. www.boverket.se. [Online] den 29 april 2021.
<https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/nyheter/nya-regler-och-krav-pa-laddinfrastruktur-for-laddning-av-elfordon/> .
8. Boverket. Boverkets författningssamling BFS 2021:2, Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon. www.boverket.se. [Online] den 3 maj 2021.
https://rinfo.boverket.se/ULE/PDF/BFS_2021-2_ULE-1.pdf
9. IVL Svenska miljöinstitutet i samarbete med Skövde kommun. Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – förslag på åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur iför elfordon i Skövde kommun. Nr U 5991, juni 2018. Utförd av Mats-Ola Larsson och Tomas Wisell, IVL
10. Länsstyrelsen Västra Götaland. Laddinfrastruktur och förnybara drivmedel i Västra Götaland – ett strategiskt kunskapsunderlag för länets kommuner. Rapport 2020:03, 2020
11. IVL Svenska miljöinstitutet på uppdrag av Västra Götalandsregionen. Förutsättningar för att etablera elbilsaddning på pendelparkeringar i Västra Götaland. Nr C 577, november 2020. Utförd av Mats-Ola Larsson och Henrik Kloof, IVL
12. Stockholms Stad. Stockholms Stad - Ansök om att etablera nya laddplatser för elbil.
<https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansok-om-att-etablera-nya-laddplatser-for-elbil/> [Online] den 07 juni 2021
13. Sotenäs kommun. Sotenäs kommun - Laddstolpar i Sotenäs.
<https://www.sotenas.se/trafikinfrastruktur/trafikochgator/gator/publikaladdstolpar.4.2cf567be1689544cee25e36d.html> [Online den 07 juni 2021]
14. Elbilslandet syd. Elbilslandet Syd - Här hittar du bra länkar och dokument för kommuner!
<https://elbilslandetsyd.se/2020/06/17/bra-lankar-och-dokument-hittar-du-har/> [Online] den 07 juni 2021
15. Naturvårdsverket. Naturvårdsverket - Stöd till publika laddningsstationer.
<http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/Bidrag-till-laddstationer-/Stod-till-publika-laddningsstationer/> [Online] den 07 juni 2021

16. Västra Götalandsregionen. Västra Götalandsregionen - Storsatsning på laddningsplatser - möjlighet att söka stöd. <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi-for-vastra-gotaland-2021-2030/kraftsamlingar/elektrifiering/laddinfrastruktur-i-vastra-gotaland/> [Online] den 07 juni 2021
17. Power Circle. Smart laddning. Faktablad Power Circle februari 2021.
18. BIL Sweden. Antal nyregistreringar för personbilar, maj 2021 <https://www.bilsweden.se/statistik/databas-nyregistreringar> [Online] 25 aug 2021.
19. Sveriges radio. Nya utsläppskrav pressar bilindustrin. <https://sverigesradio.se/artikel/7405536> [Online] 17 juni 2021.
20. Stockholms handelskammare. Elbilar på frammarsch - - En prognos över framtidens fordonsflotta. Rapport från Stockholms handelskammare publicerad 9 nov 2020, uppdaterad 27 apr 2021 2021.
21. BIL Sweden. Fordonsåret 2020 och prognos för 2021. Presentation av Mattias Bergman VD, Jessica Alenius Vice VD, Anders Norén Teknisk chef. <https://www.bilsweden.se/storage/E9ED7C208A648F4D83711D7A233C5CDD88DE2E62DE4EE04B5007F28C971B5C47/5afecc6ac28e45f183d997541260a416/pdf/media/0bbaeb4f4b5e4a5b93d232e04ae476ce/BIL%20Sweden%20om%20Fordonsa%CC%8Aret%202020.pdf> [Online] 17 juni 2021.
22. Trafikanalys. Korttidsprognoser för vägfordonsflottan 2021–2024. Rapport publicerad av Trafikanalys 2021-05-17
23. Energimyndigheten. Ökning av förnybar elproduktion under 2020. <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2021/okning-av-fornybar-elproduktion-under-2020/> [Online] 17 juni 2021.
24. Göteborgs stad. Ladda elbil i Göteborg <https://goteborg.se/wps/portal/start/parkeringstillstand-och-parkeringsplatser/ladda-elbil-i-goteborg?uri=gbglnk%3A2016327213851950> [Online] 17 juni 2021

Bilaga 1: Fördjupad fakta om laddinfrastruktur

Tillstånd och prövning

Plan- och bygglagens regler och krav

Den 15 maj 2020 blev laddning av elfordon ett egenskapskrav i plan- och bygglagen (PBL), som sedan detaljerats i plan- och byggförordningen (PBF). Krav på förberedelse för laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnation av vissa byggnader gäller för bygglov och anmälningar gjorda efter 11 mars 2021. Retroaktiva krav innebär att vissa byggnader ska ha tillgång till laddinfrastruktur och ska vara uppfyllt senast 1 januari 2025. Boverket har även tagit fram krav på hur laddutrustningen ska utformas. (7) Kraven är kopplade till uppvärmda byggnader med tillhörande parkeringsplatser och gäller därför, med ett fåtal undantag, på kvartersmark. Detta innebär att lagkraven huvudsakligen berör icke-publik laddning, men genom samnyttjande av laddinfrastruktur kan de också påverka den publika laddningen. Kraven är formulerade på så vis att kommunernas egna fastigheter kommer att beröras.

Byggnader som till exempel skolor, idrottshallar och kulturhus inkluderas i de flesta fall i de retroaktiva kraven. Dessa platser är också i flera fall den typ av platser som under arbetets gång visat sig kunna vara lämpliga platser även för publik laddinfrastruktur. Ett samnyttjande på en del av dessa platser skulle ur ett nyttjandegradsperspektiv vara önskvärt enligt många av kommunerna.

Detaljplan

När en laddstation ska sättas upp är det viktigt att undersöka om det finns en aktuell detaljplan. Om det finns en detaljplan framgår det av denna vad som är allmän platsmark och vad som är kvartersmark

inom planområdet. I en detaljplan kan det exempelvis finnas krav på utrymme för parkering, var den ska placeras samt vilken utformning den ska ha. Alternativt kan det anges att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering (PBL, 4 kap 13 §). Vid utformning av nya detaljplaner kan det vara bra att fundera kring om det finns behov av laddinfrastruktur inom området. I de fall laddinfrastrukturen är tänkt att placeras på kvartersmark men kunna samnyttjas mellan icke-publik laddning och publik laddning är det bra att få med den intentionen i detaljplanens syfte och säkerställa att planbestämmelserna möjliggör detta.

För att reglera en laddplats på allmän plats använder sig kommunen av lokala trafikföreskrifter. Vanligen tar kommunen beslut om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område och länsstyrelsen tar beslut utanför. På kvartersmark är det vanligtvis markägaren som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de generella bestämmelserna som finns i trafikförordningen (3).

Bygglov

En laddstolpe är ingen byggnad och inte heller en bygglovspliktig anläggning enligt 6 kap. 1 § plan- och bygglagen. Bygglov krävs således inte för laddstolpar. En laddstation med tillhörande väderskydd plank kan kräva bygglov, beroende på hur den utformas. I vissa fall kan en transformatorstation behövas i anslutning till laddstationen, vilka alltid kräver bygglov. Nyanläggning eller väsentlig ändring av parkeringsplatser utomhus är också en lovpliktig åtgärd och kan kräva även andra typer av tillstånd, dispens eller anmälan, som till exempel strandskyddsdispens.

Lokala trafikföreskrifter

För att besluta om en laddstation på mark planlagd som allmän plats använder sig kommunen av lokala trafikföreskrifter. Vanligen tar kommunen beslut om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område och länsstyrelsen tar beslut utanför.

Kommunerna har idag möjlighet att inrätta laddstationer med stöd i trafikförordningen (1998:1276). I förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definieras laddstation som "en plats som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddstation och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddstation". I trafikförordningen (10 kap 1§ p.7) beskrivs hur man anger att en viss plats ska vara laddstation.

I trafikförordningen (10 kap 9a §) anges att en plats endast får förklaras som laddstation om det finns anordningar för extern laddning med elektrisk energi för fordonets framdrivning. Vilka bestämmelser som gäller på en laddstation framgår av 3 kap 54 §, i trafikförordningen:

"På en laddstation får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkera. Andra fordon får inte stannas annat än för på- eller avstigning"(5).

Utformning av laddstationer

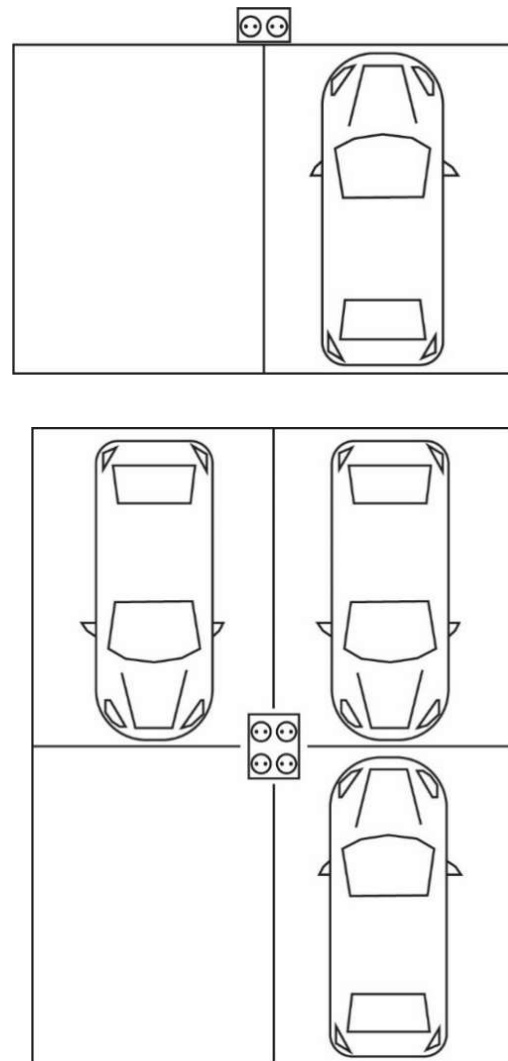
Det är viktigt var på platsen laddstationen placeras i förhållande till besöksanledningen. Både med tanke på upplevd trygghet och tillgänglighet. Laddstationen ska kunna användas dygnet alla timmar och det ska inte kännas osäkert eller obehagligt att stanna och ladda på platsen. För att vara tillgänglig för personer med funktionsvariationer bör laddstationen placeras i nära anslutning till besöksmålets entré och att parkeringen för personer med funktionsvariationer har tillgång till laddstationen.

Tidigare har man också sett att en placering nära entrén ger andra fördelar vad gäller parkeringsplatsernas attraktivitet och kan bli ett "skyltläge" som visar upp möjligheterna till ett mer hållbart resealternativ. Idag ser man dock trenden att laddplatserna inte placeras på de mest attraktiva parkeringsrutorna, utan istället anpassas efter var på parkeringen kommunen vill styra bilarna och infrastrukturen i det berörda området.

Val av placering måste göras i avvägning mot påverkan på natur- och kulturmiljö. I de fall en laddstation ska placeras i anslutning till en plats med natur- eller kulturvärde är det av högsta vikt att placeringen sker med stor hänsyn till närmiljön och landskapsbilden. I dessa fall ska laddstationer utformas så att de är lätta att lokalisera, men inte påverkar natur- eller kulturmiljön negativt. De ska inte heller förändra upplevelsen på platsen.

Vid utformning av en laddstation bör behovet av följande saker utredas:

- Påkörningsskydd: Behöver laddstationen skyddas från yttre påverkan, till exempel påkörning av fordon såsom snöröjningsmaskiner?
- Väderydd: Även om själva laddstolpen klarar av regn, snö och fukt kan det finnas motiv till att ha väderskydd, till exempel för att synliggöra laddstationen och ha plats för information samt för att skydda personen som laddar från regn och snö. Behovet av väderskydd för destinationsladdare är oftast litet. Finns det behov av att skydda personen som laddar från regn och snö?
- Belysning: Hur behöver laddstationen vara belyst för att det ska vara lättare att se för personen som laddar? Eller för att platsen ska upplevas trygg?
- Placering: Var på parkeringen ska laddstationerna vara placerade för att vara anpassade efter omgivningen och tillgängliga? (3) Hur laddstationen är placerad kan styra trafiken på det sätt som är önskvärt i området och på parkeringen? Hur placeras laddstationen så att det går att nyttja infrastrukturen för flera användare samtidigt?



Figur 12: Exempel på placering av infrastruktur för laddning.

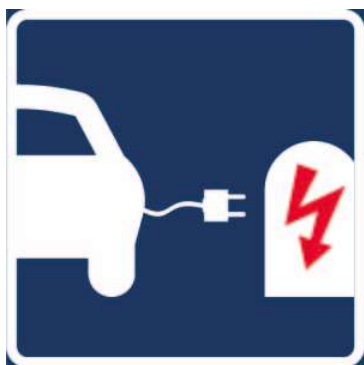
Skyltning och synlighet

Det är viktigt att laddstationen är tydligt utmärkt så att resande på större vägar lätt kan se var de kan köra av för att ladda sitt elfordon. Detta har även ett signalvärde för övriga bilister. Trafikverket har tagit fram ett vägmärke, som används tillsammans med vägmärket för parkering, som anger att endast fordon med möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrivning får parkera på denna plats.

Laddstationen ska rapporteras in till nationella databaser så att den finns tillgänglig i GPS-kartor, appar med mera.



Figur 12: Tavla som markerar laddstation.



Figur 13: Tavla som markerar laddplats.

Tillgänglighet

För att en laddstation ska vara tillgänglig ska den utformas på följande sätt:

- Det bör finnas 90 cm fri bredd mellan fordon och laddstation så att en rullstol utan problem kan röra sig fritt runt fordonet.
- Knappar och display på laddstationen bör inte sitta högre upp än 120 cm från marken, detsamma gäller kontakten.
- Funktionerna på laddstationen bör kunna manövreras med en hand.
- Lutningen på marken bör inte vara mer än 1:50.
- Inga höjdskillnader eller kantstenar bör finnas mellan fordon och laddstation.
- Vid längsgående parkering bör parkeringsrutan vara längre så att fri yta skapas framför och bakom bilen (6).
- Eventuell skyltning bör vara lätt att läsa, ha god ljushetskontrast, inte ge upphov till reflexer och vara placerad på lämplig höjd för att kunna läsas av både personer i rullstol och stående personer (8).

Laddpunkt/kontakt

För normalladdning med växelström finns Typ 2-kontakt som ursprungligen är ett tyskt kontaktdon designat för ström upp till 70A enfas eller 63A trefas. Typ 2 förekommer som kontakt både mot bil och laddstolpe och är sedan 2017 EU standard.

För snabbladdning med likström används idag antingen CHAdeMO eller CCS där EU-direktivet anger att varje snabbladdare från 2017 måste ha minst ett CCS-uttag. Vid nyttjande av snabbladdning är det fordonets kapacitet som begränsar hur snabbt det kan laddas (2)

Enligt EU-bestämmelser är Typ 2-uttagstandard för normalladdning och CCS-kontakten är standard för snabbladdning (2). Destinationsladdning ingår i normalladdning vilket innebär att Typ 2-kontakt ska användas. För mindre elfordon kan andra typer av kontakter vara aktuella vilket innebär att behovet av olika typer av kontakter får utvärderas i fortsatt planering vid respektive laddstation.

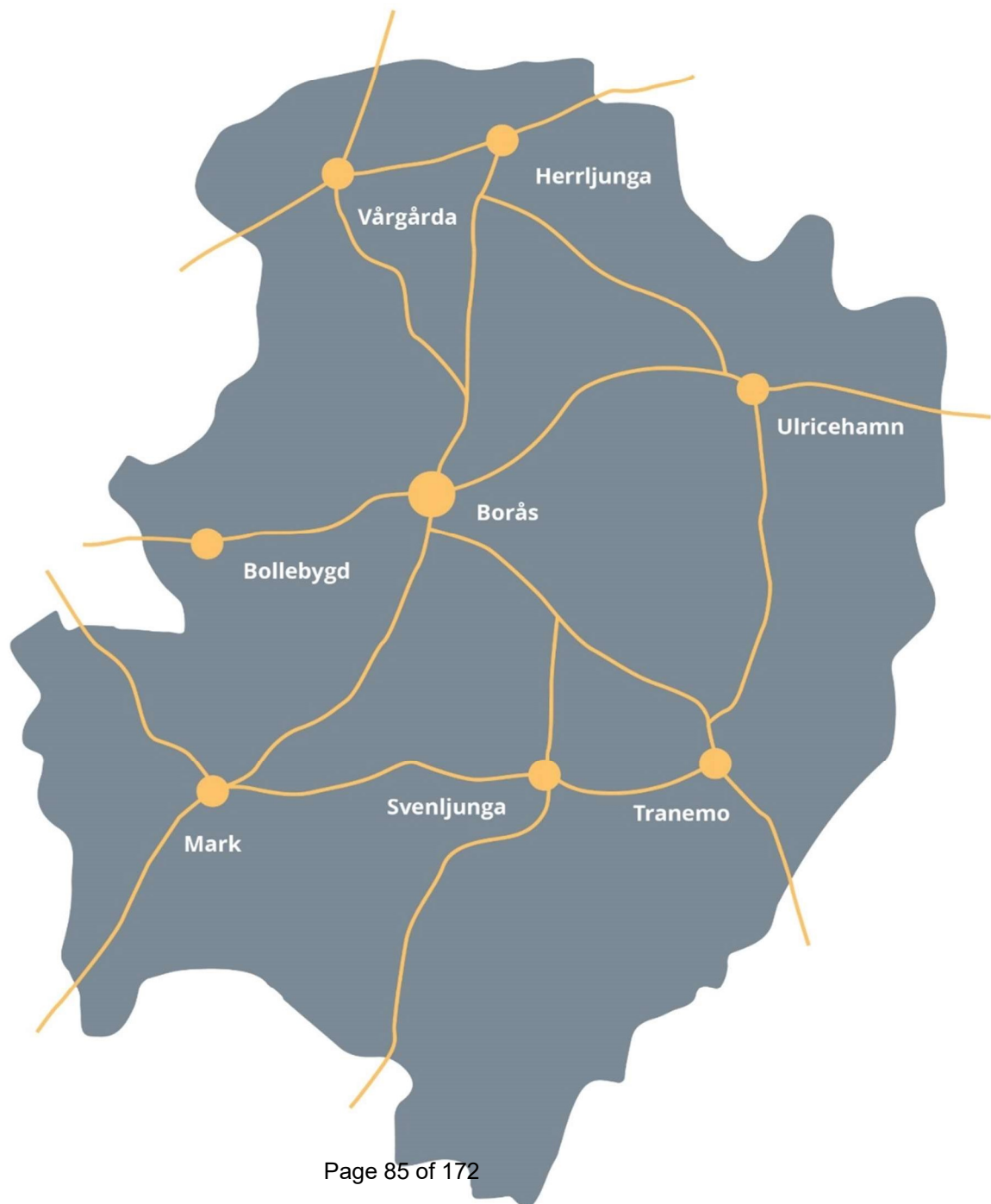
Betalning

Det finns idag många betallosningar för laddning. Operatörer har egna system och betalsättet kan vara via till exempel appar, RFID-bricka som ger en faktura, sms eller Swish. Tendensen är dock att det går mot samordning och förenkling. Exempel på det är laddstationer som accepterar flera betalsystem samt att befintliga kända system för att betala parkering nu även fungerar att betala för laddning. Ibland är det fortfarande gratis att ladda på publika laddstationer men det minskar i takt med att intresset ökar och smidiga betalsystem tillkommer.

Taxor för laddning kan baseras på antalet minuter eller antal kWh varav det sistnämnda dominerar stort. Det kostar allt från 1 kr till 10 kr/kWh, vanligast är mellan 2,50-5 kr/kWh (2021). Det är relativt vanligt att en ägare till en laddstation har ett samarbete med en operatör för betalning. Till exempel kan ett energibolag äga en laddstation och en operatör som sköter betalning.

Enligt Norsk elbilförening är den omständliga situationen kring betallosningar något av det mest angelägna att komma till rätta med för fortsatt utveckling av elbilismen i Norge. Sveriges regering har uttalat att betallosningarna är för många och krångliga och vill sätta press på branschen att samordna sig och införa en gemensam betalningslösning. Det ses som önskvärt att befintliga betalkort ska kunna användas och att appar eller laddbrickor inte ska behövas.

Inom branschen finns en vilja att fortsätta med appar, det håller nere kostnaderna då kortläsare är relativt dyra. Appar möjliggör olika typer av abonnemang likt mobilabonnemang med olika upplägg beroende på hur frekvent användare man är. Ibland är dessa abonnemang också knutna till ett bilmärke. En annan modell är att bilen själv identifierar sig mot laddstolpen när den pluggas in för laddning, det är den lösning som Teslas laddstationer använder. Debitering sker automatiskt till ett kopplat betalkort.



id	kommun	plats	beskrivn.
1	Bollebygds kommun	Tubbared badplats	Tubbareds badplats, tillgänglighetsanpassad
2	Bollebygds kommun	Nedflo badplats	Badplats, p i närheten, EU-bad
3	Bollebygds kommun	Circle K	Drivmedelsstation; personbilar och tunga fordon
4	Bollebygds kommun	Bollenkollen	Evenemang
5	Bollebygds kommun	Björnskogsvallen	Fotboll, cuper, mm
6	Bollebygds kommun	Bibliotek	Ev samutnyttjan med äldreboende och flerfamiljshus (Bollebo)
7	Bollebygds kommun	Gästgivaretorget	Centrumparkering
8	Bollebygds kommun	Bollebygds skolan	Skola och idrottshall
9	Bollebygds kommun	Bollebygd Kyrka	Kyrka och församlingshem
10	Bollebygds kommun	Eriksdalsparken	Omegastugan ligger nära, samverkan. Orientering, vandring, sport
11	Bollebygds Kommun	Töllsjö torg	Kyrka, tempo, skola, matbutik, hyresrätter
12	Bollebygds Kommun	Storskogen	Pendelparkering, framtida verksamhetsområde
13	Bollebygds Kommun	Stationshuset	Stationshus, café, närhet till badplats
14	Bollebygds Kommun	Ridklubben	Tävlingar, ridlektioner, nära golfklubben
15	Bollebygds Kommun	Hestrafors IF	Fotbollsverksamhet, en av de större klubbarna
16	Bollebygds Kommun	Töllsjö IF	Fotboll, cuper, mm
17	Bollebygds Kommun	Hulta golfklubb	Golfklubb, restaurang
18	Bollebygds Kommun	Omegastugan	Gym, orientering, löpning, gymnastik etc.

Fastighetsbetekning	Kommunens fastighet
Tubbaröd 1:1	
Nedflo 1:73	Ja
Kapperöd 1:4	
Flässjum 3:99	Ja
Flässjum 12:77	Ja
Flässjum 4:92	Ja
Flässjum 12:77	Ja
Flässjum 13:1/Flässjum 3:135	Ja
Bollebygds prästgård 1:2	
Nässlehult 1:13	
Töllsjö 1:59	
Storskogen 1:4	
Fjälla 1:123	
Bollebygds-Holmen 1:20	
Hulta 2:16	
Töllsjö-Holmen 1:29	
Hulta 3:2	
Lövaslätt 1:12	



6. Reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun KS2021/228

§197

KS2021/228

Reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar förslag till reglemente för föreningsråd, daterat 2022-10-24. Reglementet börjar gälla från och med 2022-12-01 och tillsviare.

Föreningsrådet läggs ansvarsmässigt under utbildningsnämnden och utbildningsnämnden får därmed i uppdrag att starta upp föreningsrådet enligt reglementet.

Ärendet

Ulf Rapp (S) föreslog i en motion daterad 2021-09-06 att ett föreningsråd startas upp i Bollebygds kommun. Kommunfullmäktige biföll motionen på sitt sammanträde 2022-03-24. Inför inrättandet behöver ett regelverk för föreningsrådet tas fram och ett förslag på reglementet är upprättat. Ett förslag på reglemente är framtaget av kommunchef och enhetschef för kultur och fritid. I förslag till reglemente som skickas på remiss är viss text skriven i rött. Det är extra viktigt att nämnderna ger sin syn på dessa markeringar och frågor då det är framför allt i dessa delar som ett politiskt ställningstagande behöver göras. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 19 augusti 2022 att skicka ut förslag på reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun på remiss till samtliga facknämnder.

Utbildningsnämnden har hanterat ärendet vid sitt möte i september 2022 och lämnar följande synpunkter; Utbildningsnämnden ser gärna att föreningsrådet finns inom nämndens ansvarsområde vilket väl stämmer med nämndens reglemente. En lämplig sammansättning i rådet skulle kunna vara 11 föreningsledamöter, två förtroendevalda från UN, förslagsvis ordförande och vice ordförande. Adjungerad tjänsteperson kan vara kultur- och fritidschef. I den mån det krävs fler tjänstepersoner får förvaltningen i uppdrag att utse det. Utbildningsnämnden vill särskilt trycka på vikten av stormötet och dess betydelse för delaktighet.

Socialnämnden har hanterat ärendet vid sitt möte i oktober 2022 och lämnar följande synpunkt; Socialnämnden anser att föreningsrådet ska ligga under kommunstyrelsens ansvar. Då säkerställer vi att samtliga föreningar bereds möjlighet att medverka.

Samhällsbyggnadsnämnden har, via delegeringsbeslut daterat 20 oktober 2022, meddelat att nämnden inte har något att erinra mot framtaget förslag.

Det finns ingen budget avsatt för ett föreningsråd men den ringa tillkommande kostanden i form av eventuella arvoden, lokallhyra och kaffe bör rymmas inom befintlig budget. Om begäran om utökad budget får detta göras av ansvarig nämnd i ordinarie budgetprocess.



Kommunstyrelseförvaltningen bedömer att ett föreningsråd ska verka för alla föreningar. Kommunstyrelsen kan förstå socialnämndens synpunkt men då det finns en nämnd som redan idag är ansvarig för föreningar enligt gällande nämndreglemente bedöms det bäst att hålla samman även föreningsrådet inom den nämndens (utbildningsnämndens) ansvar. Att splittra ansvaret för föreningar på en nämnd, och föreningsråd på en annan, i detta fall kommunstyrelsen, kan skapa onödiga administrativa åtaganden men också en osäkerhet hos föreningar, förtroendevalda och tjänstepersoner var frågorna hör hemma.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till reglemente för föreningsråd, daterat 2022-10-24. Reglementet börjar gälla från och med 2022-12-01 och tillsvidare.

Föreningsrådet läggs ansvarsmässigt under utbildningsnämnden och utbildningsnämnden får därmed i uppdrag att starta upp föreningsrådet enligt reglementet.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- Reglemente för föreningsråd i Bollebygds kommun
- Reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun
- Samhällsbyggnadsnämndens yttrande angående reglemente för föreningsrådet(SBN2022236-4)
- §100 SN Reglemente för föreningsrådet i Bollebygd kommun, socialnämndens yttrande(165644)
- Reglemente för föreningsrådet i Bollebygd kommun, socialnämndens yttrande(164770)
- UN § 63, Svar på remiss föreningsråd
- §34 Kf Svar på motion (S) om att inrätta föreningsråd

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



Fastställt: Kommunstyrelsen 2022-11-22, §
x

Gäller för: Föreningsrådet

Dokumentansvarig: Kultur- och fritidschef

Dnr : **164063**

Reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun

Inledande bestämmelser

Syfte

1 §

Föreningsrådet ska vara ett samverkansorgan för ideella föreningar i Bollebygds kommun. Föreningsrådet ska underlätta kontakten mellan föreningslivet och samhällsorgan i frågor av gemensam betydelse för flera föreningar.

Föreningsrådet ska genom sitt arbete stärka demokrati, folkhälsa och inkludering.

Definitioner

2 §

Finns kommunal myndighet eller befattningshavare nämnd i detta reglemente inte kvar efter omorganisation, ska uppgiften fullgöras av den som har tagit över huvuddelen av myndighetens verksamhet eller befattningshavarens arbetsuppgifter.

Föreningsrådets verksamhet

Allmänna uppgifter

3 §

Föreningsrådet ska verka för att utveckla föreningslivet i Bollebygds kommun.

Föreningsrådet ska bevaka och driva föreningslivets intressen.

Föreningsrådet ska verka för att utveckla samverkan mellan föreningar.

Kommunala uppgifter

4 §

Föreningsrådet ska till utbildningsnämnden och andra myndigheter göra de framställningar som rådet finner behövliga.

Föreningsrådet ska lämna remissvar på mottagna remisser i kommunala ärenden av betydelse för föreningslivets situation i Bollebygds kommun.

Föreningsrådet ska vara referensgrupp i frågor som rör föreningars situation.

Föreningsrådets sammansättning och val

Föreningsråd

5 §

Föreningsrådet ska bestå av minst elva (11) ledamöter.

6 §

Föreningsrådet utses vid årligt stormöte med föreningar i Bollebygds kommun. Ledamöternas mandatperiod är från det stormöte ordinarie val sker vid till och med det stormöte som val förrättas vid två år senare. Om föreningsrådet består av elva ledamöter, väljs sex ledamöter udda kalenderår och fem ledamöter jämnt kalenderår. Om stormötet beslutar att föreningsrådet ska bestå av fler ledamöter än elva, får stormötet samtidigt besluta om hur många ledamöter som ska väljas udda respektive jämnt år.

Förening har en röst vid val av ledamöter i föreningsrådet, om föreningen bedriver verksamhet i Bollebygds kommun och uppfyller de allmänna kraven för att vara bidragsberättigad i kommunen.

Förening företräds vid val på stormöte av föreningsstyrelsens ordförande, om inte föreningens styrelse eller högre föreningsinstans har utsett annan föreningsmedlem att företräda föreningen.

Avgår en ledamot i föreningsrådet i förtid, får ett stormöte förrätta fyllnadsval med en mandatperiod motsvarande återstoden av den avgångnes ursprungliga mandatperiod.

7 §

Kallelse till stormöte utfärdas av föreningsrådet senast en månad före stormötet. Kallelsen ska anslås på kommunens hemsida under fliken föreningsråd. Kallelsen skickas dessutom via e-post till föreningar som anmält en e-postadress till kommunens föreningsregister samt till de av rådets och valberedningens ledamöter som har anmält en e-postadress till rådet.

I kallelsen ska anges att val till föreningsråd kommer att förrättas.

Saknas ett beslutsmässigt föreningsråd eller har kallelse till stormöte inte utfärdats senast den 1 mars får kommunens enhetschef för kultur- och fritid utfärda kallelse till stormöte.

8 §

Stormöte väljer i inledningen av ett stormöte en ordförande och en sekreterare vid mötet. Intill dess att dessa har valts, leds stormötet av föreningsrådets ordförande, om föreningsrådet inte har utsett annan person att leda mötet.

Valberedning

9 §

Val av ledamöter i föreningsrådet ska beredas av en valberedning bestående av utbildningsnämndens nämndsekreterare och enhetschef för kultur- och fritid samt tre föreningsrepresentanter.

10 §

Valberedningen ska på stormöte föreslå namn på ordförande och sekreterare för stormötet.

Valberedningen ska på stormöte föreslå namn på de ledamöter i rådet som ska väljas under stormötet.

Valberedningen får grunda sina förslag på framförda nomineringar eller på egna förslag.

11 §

Föreningsrepresentanterna i valberedningen utses av stormötet. Om inte representanter väljs på stormötet ska dessa utses av föreningsrådet. Mandatperioden för föreningslivets ledamöter i valberedningen är kalenderår, om inte föreningsrådet beslutar annat.

12 §

Kommunens enhetschef för kultur- och fritid är sammankallande för valberedningen.

13 §

De som har förslag på ledamöter till rådet, bör framföra förslagen till valberedningen senast två månader inför val på höstens stormöte. Uppkommer fråga om fyllnadsval vid annat stormöte, bör förslag framföras så tidigt som möjligt.

Föreningsrådets arbetsformer

Ordförande

14 §

Föreningsrådet utser själv ordförande och vice ordförande i rådet. Om ordförande inte är utsedd eller har förhinder, fullgörs ordförandens uppgifter av rådets vice ordförande. Om vice ordförande inte heller är utsedd eller har förhinder, får kommunens enhetschef för kultur och fritid utfärda kallelse till sammanträde med föreningsrådet.

Sammanträden

15 §

Föreningsrådet bör hålla konstituerande sammanträde efter stormöte på vilket ordinarie val har förrättats.

Föreningsrådet sammanträder därutöver minst fyra gånger under ett kalenderår.

Föreningsrådet bestämmer årligen när ordinarie sammanträden under ett kalenderår ska hållas. Detta bör ske i samband med rådets konstituerande sammanträde.

16 §

Extra sammanträde ska hållas om föreningsrådets ordförande eller mer än hälften av rådets ledamöter begär det.

17 §

Förslag till frågor som ska behandlas av föreningsrådet ska skickas till rådets ledamöter senast fem dagar före sammanträdet på det sätt som rådet finner lämpligt.

18 §

Föreningsrådets ställningstaganden ska efter varje sammanträde redovisas i ett protokoll, som inom 14 dagar ska justeras av ordföranden för sammanträdet och en vid sammanträdet utsedd justerare.

19 §

Sammanträde med föreningsrådet får hållas endast om mer än en tredjedel av rådets ledamöter är närvarande.

Svar på remisser

20 §

Om föreningsrådets beslut om remissvar inte är enhälligt, ska till svaret biläggas handlingar vilka visar avvikande meningar.

Val av valberedningsledamöter

21 §

Om tre ledamöter till valberedningen inte utsetts i samband med stormöte, ska föreningsrådet omgående underrätta sammankallande i valberedningen när rådet har utsett dessa i enlighet med § 11.

Rådets arbetsformer i övrigt

22 §

I övrigt bestämmer föreningsrådet själv sina arbetsformer.

Övrigt

Ändring av reglemente

23 §

Föreningsrådet är inrättat av utbildningsnämnden.

Reglementet för föreningsrådet ändras genom beslut av kommunstyrelsen.

24 §

Önskar föreningsrådet att reglementet ändras, ska rådet inlämna rådets förslag till kommunens utbildningsnämnd, som har att behandla förslaget.

Administrativt stöd

25 §

Föreningsrådet har rätt till sekreterarstöd och övrig grundläggande administrativ service från utbildningsnämnden.



Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren | Kommunchef
0734-64 70 01 | monica.holmgren@bollebygd.se

Kommunstyrelsen

Reglemente för föreningsråd i Bollebygds kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till reglemente för föreningsråd, daterat 2022-10-24. Reglementet börjar gälla från och med 2022-12-01 och tills vidare.

Föreningsrådet läggs ansvarsmässigt under utbildningsnämnden och utbildningsnämnden får därmed i uppdrag att starta upp föreningsrådet enligt reglementet.

Ärendet

Ulf Rapp (S) föreslog i en motion daterad 2021-09-06 att ett föreningsråd startas upp i Bollebygds kommun. Kommunfullmäktige biföll motionen på sitt sammanträde 2022-03-24. Inför inrättandet behöver ett regelverk för föreningsrådet tas fram och ett förslag på reglementet är upprättat. Ett förslag på reglemente är framtaget av kommunchef och enhetschef för kultur och fritid. I förslag till reglemente som skickas på remiss är viss text skriven i rött. Det är extra viktigt att nämnderna ger sin syn på dessa markeringar och frågor då det är framför allt i dessa delar som ett politiskt ställningstagande behöver göras. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 19 augusti 2022 att skicka ut förslag på reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun på remiss till samtliga facknämnder.

Utbildningsnämnden har hanterat ärendet vid sitt möte i september 2022 och lämnar följande synpunkter; Utbildningsnämnden ser gärna att föreningsrådet finns inom nämndens ansvarsområde vilket väl stämmer med nämndens reglemente. En lämplig sammansättning i rådet skulle kunna vara 11 föreningsledamöter, två förtroendevalda från UN, förslagsvis ordförande och vice ordförande. Adjungerad tjänsteperson kan vara kultur- och fritidschef. I den mån det krävs fler tjänstepersoner får förvaltningen i uppdrag att utse det. Utbildningsnämnden vill särskilt trycka på vikten av stormötet och dess betydelse för delaktighet.

Socialnämnden har hanterat ärendet vid sitt möte i oktober 2022 och lämnar följande synpunkt; Socialnämnden anser att föreningsrådet ska ligga under kommunstyrelsens ansvar. Då säkerställer vi att samtliga föreningar bereds möjlighet att medverka.

Samhällsbyggnadsnämnden har, via delegeringsbeslut daterat 20 oktober 2022, meddelat att nämnden inte har något att erinra mot framtaget förslag.

Ekonomiska förutsättningar

Det finns ingen budget avsatt för ett föreningsråd men den ringa tillkommande kostanden i form av eventuella arvoden, lokalhyra och kaffe bör rymmas inom befintlig budget. Om begäran om utökad budget får detta göras av ansvarig nämnd i ordinarie budgetprocess.

Bedömning

Ett föreningsråd ska verka för alla föreningar. Kommunstyrelsen kan förstå socialnämndens synpunkt men då det finns en nämnd som redan idag är ansvarig för föreningar enligt gällande nämndsreglemente bedöms det bäst att hålla samman även föreningsrådet inom den nämndens (utbildningsnämndens) ansvar. Att splittra ansvaret för föreningar på en nämnd, och föreningsråd på en annan, i detta falla kommunstyrelsen, kan skapa onödiga administrativa åtaganden men också en osäkerhet hos föreningar, förtroendevalda och tjänstepersoner var frågorna hör hemma.

Barnkonsekvensanalys

Barn och ungas möjlighet till inflytande och påverkan är viktigt. Genom befintligt ungdomsråd har ungdomar en stark arena för att inflytande i kommunen. För de barn och unga som antingen är för unga eller för gamla för att få vara med i ungdomsrådet är det av vikt att det finns andra former där deras intressen tas tillvara. Det kan vara genom föreningslivet och dess företrädare och/eller genom vårdnadshavare. Barn påverkas i hög grad av deras uppväxtvillkor och förutsättningar för det kommande livet präglas oftast de första åren. Av den anledningen är viktigt att ha en väl fungerande dialog mellan enskilda personer och kommunen liksom mellan föreningslivet och kommunen.

Beslutsunderlag

Förslag till reglemente, daterat 2022-10-24.

Skickas till

Socialnämnden, samhällsbyggnadsnämnden, utbildningsnämnden

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Förvaltningschef



Handläggare
Sara Berg | Nämndsekreterare
0734-64 71 14 | sara.berg@bollebygd.se

Dnr : **SBN2022/236-4**

Samhällsbyggnadsnämndens yttrande angående reglemente för föreningsrådet

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden lämnar följande yttrande till kommunstyrelsen:
Samhällsbyggnadsnämnden har inget att erinra mot framtaget förslag.

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott har skickat ärende kring förslag till reglemente för föreningsråd på remiss till samtliga facknämnder. Svar på remissen ska vara inkommet till kommunstyrelsen senast 26 oktober. Samhällsbyggnadsförvaltningen har på grund av hög arbetsbelastning inte hunnit hantera ärendet i tillräcklig god tid för samhällsbyggnadsnämnden att behandla ärendet. Beslut fattas därför av samhällsbyggnadsnämndens ordförande i enlighet med samhällsbyggnadsnämndens delegationsordning 1.1.

Beslutet fattas med stöd av punkt 1.1 i samhällsbyggnadsnämndens delegationsordning.

BOLLEBYGDS KOMMUN
Samhällsbyggnadsnämnden

Sandra Lindholm
Ordförande samhällsbyggnadsnämnden

Skickas till:

Kommunstyrelsen

§100

SN2022/88

Reglemente för föreningsrådet i Bollebygd kommun, socialnämndens yttrande

Beslut

Socialnämnden antar förslag till yttrande och skickar det vidare till kommunstyrelsen, med följande tillägg: ”Socialnämnden anser att föreningsrådet skall ligga under kommunstyrelsens ansvar. Då säkerställer vi att samtliga föreningar bereds möjlighet att medverka.”.

Ärendet

Kommunstyrelsen arbetsutskott beslutade vid sitt möte den 19 augusti 2022 att skicka ut förslag på reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun på remiss till samtliga facknämnder.

I bifogat förslag till reglemente som skickats på remiss är viss text skriven i rött. Det framgår att det är av stor vikt att nämnderna ger sin syn på dessa markeringar och frågor då det är framför allt i dessa delar som ett politiskt ställningstagande behöver göras.

Förslag till beslut

Socialförvaltningens förslag till beslut

Socialnämnden antar förslag till yttrande och skickar det till kommunstyrelsen.

Ajournering

Mötet ajourneras klockan 16.56-17.18.

Ledamöters förslag till beslut

Patrik Karlsson (KD) föreslår följande förslag: Socialnämnden antar förslag till yttrande och skickar det vidare till kommunstyrelsen, med följande tillägg: ”Socialnämnden anser att föreningsrådet skall ligga under kommunstyrelsens ansvar. Då säkerställer vi att samtliga föreningar bereds möjlighet att medverka.”.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag, dels socialförvaltningens och dels Patrik Karlssons (KD). Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att socialnämnden beslutar enligt Patrik Karlssons (KD) förslag.

Beslutsunderlag

- Reglemente för föreningsrådet i Bollebygd kommun, socialnämndens yttrande
- Reglemente för föreningsrådet i Bollebygd kommun, socialnämndens yttrande



- Förslag; reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



Socialnämnden

Karolin Lindh | Vik. nämndsekreterare/handläggare
0734-64 75 45 | karolin.lindh@bollebygd.se

Dnr : **KS2021/228-10**

Kommunstyrelsen

Reglemente för föreningsrådet i Bollebygd kommun, socialnämndens yttrande

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutat att skicka ut förslag på reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun på remiss till samtliga facknämnder. Yttrande ska inkomma till kommunstyrelsen senast 2022-10-26.

Ulf Rapp (S) föreslår i en motion daterad 2021-09-06 att ett föreningsråd startas upp i Bollebygds kommun. Kommunfullmäktige biföll motionen på sitt sammanträde 2022-03-24. Inför inrättandet behöver ett regelverk för föreningsrådet tas fram och ett förslag på reglementet är upprättat. Ett förslag på reglemente är framtaget av kommunchef och enhetschef för kultur och fritid.

I förslag till reglemente som skickats på remiss är viss text skriven i rött. Det framgår att det är av stor vikt att nämnderna ger sin syn på dessa markeringar och frågor då det är framför allt i dessa delar som ett politiskt ställningstagande behöver göras.

Tjänstepersoner som tagit fram förslaget förordar att föreningsrådet läggs under utbildningsnämnden och att det då i alla dess delar där det står ”kommunstyrelsen eller utbildningsnämnden” blir utbildningsnämndens ansvar.

Yttrande

Socialnämnden ser i det stora hela positivt på reglementet för föreningsrådet i Bollebygd kommun. Socialnämnden lämnar följande kommentarer till det förslagna reglementet:

Socialnämnden instämmer att föreningsrådet ska läggas under utbildningsnämnden och att det då i alla dess delar där det står ”kommunstyrelsen eller utbildningsnämnden” blir utbildningsnämndens ansvar. Socialnämnden förutsätter att fördelningen mellan samtliga målgrupper är i samma omfattning när ansvaret tilldelas utbildningsnämnden.

I meningen om förslag på ledamöter till rådet under 13 § bör ordet *höstens* strykas eller ändras beroende på när stormötet ska hållas.

I övrigt har socialnämnden ingenting att tillägga kring reglementet för föreningsrådet i Bollebygds kommun.

BOLLEBYGDS KOMMUN
Socialnämnden

Patrik Karlsson
Ordförande

Rickard Olsson
Förvaltningschef

§63

UN2022/281

Reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun

Beslut

Utbildningsnämnden beslutar att lämna följande synpunkter på remissen

Utbildningsnämnden ser gärna att föreningsrådet finns inom nämndens ansvarsområde vilket väl stämmer med nämndens reglemente. En lämplig sammansättning i rådet skulle kunna vara 11 föreningsledamöter, två förtroendevalda från UN förslagsvis ordförande och vice ordförande. Adjungerad tjänsteperson kan vara kultur och fritidschef i den mån det krävs fler tjänstepersoner får förvaltningen i uppdrag att utse det. Utbildningsnämnden vill särskilt trycka på vikten av stormötet och dess betydelse för delaktighet.

Ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutat att skicka ut förslag på reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun på remiss till samtliga facknämnder. Kommunstyrelsen önskar svar på remissen senast 2022-10-26.

Ulf Rapp (S) föreslog i en motion daterad 2021-09-06 att ett föreningsråd startas upp i Bollebygds kommun. Kommunfullmäktige biföll motionen på sitt sammanträde 2022-03-24. Inför inrättandet behöver ett regelverk för föreningsrådet tas fram och ett förslag på reglementet är upprättat. Ett förslag på reglemente är framtaget av kommunchef och enhetschef för kultur och fritid. I förslag till reglemente som skickas på remiss är viss text skriven i rött. Det är extra viktigt att nämnderna ger sin syn på dessa markeringar och frågor då det är framför allt i dessa delar som ett politiskt ställningstagande behöver göras. Tjänstepersoner som tagit fram förslaget förordar att föreningsrådet läggs under utbildningsnämnden och att det då i alla dess delar där det står ”kommunstyrelsen eller utbildningsnämnden” blir utbildningsnämndens ansvar.

Förslag till beslut

Utbildningsnämnden beslutar att lämna följande synpunkter på remissen

Utbildningsnämnden ser gärna att föreningsrådet finns inom nämndens ansvarsområde vilket väl stämmer med nämndens reglemente. En lämplig sammansättning i rådet skulle kunna vara 11 föreningsledamöter, två förtroendevalda från UN förslagsvis ordförande och vice ordförande. Adjungerad tjänsteperson kan vara kultur och fritidschef i den mån det krävs fler tjänstepersoner får förvaltningen i uppdrag att utse det. Utbildningsnämnden vill särskilt trycka på vikten av stormötet och dess betydelse för delaktighet.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- Reglemente föreningsråd Bollebygds kommun
- §154 KSAU Reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun - remiss(KS2021228-8)
- Förslag; reglemente för föreningsrådet i Bollebygds kommun
- §34 Kf Svar på motion (S) om att inrätta föreningsråd(KS2021228-6)

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

§34

KS2021/228

Svar på motion (S) om att inrätta föreningsråd**Beslut**

Kommunfullmäktige bifaller motionen.

Ärendet

Ulf Rapp (S) föreslår i en motion daterad 2021-09-06 att ett föreningsråd startas upp i Bollebygds kommun. Ett föreningsråd skulle enligt motionären förbättra samverkan och underlätta kommunikationen och öka förståelsen mellan föreningarna och kommunen. Rådet skulle, med medlemmar från t.ex idrotten, kulturen och pensionärsföreningarna kunna vara en naturlig remissinstans med bred bas för kommunens politiker att använda sig av inför diverse beslut. Kommunfullmäktige har på sammanträde 2021-10-14, § 156, remitterat motionen till kommunstyrelsen för handläggning.

I utformningen av svar har kommunstyrelseförvaltningen samrått med representanter på tjänstepersonsnivå från social- resp. utbildningsförvaltningen. Det råder en samstämmighet från samtliga tre förvaltningar i bedömningen.

Kommunstyrelseförvaltningen bedömer att oavsett om ett föreningsråd inrättas eller dialogforum utvecklas innebär det en något högre arvodeskostnad då förtroendevaldas tid ska ersättas ekonomiskt.

Det finns sedan tidigare beslut att avveckla vissa råd. Kommunfullmäktige tog i december 2013 ett beslut om ny politisk organisation att träda i kraft 1 januari 2015. I samma beslut finns ett uppdrag till kommunstyrelsen att inför den nya politiska organisationen se över befintliga råd för medborgar-/brukarinflytande. Kommunfullmäktige tog sedan 2015-09-17 (KS2015/121) beslut att från och med 2015 tar bort rådet för funktionsnedsatta och kommunala pensionärsrådet och beslutar att reglementena för råden upphör att gälla.

Tjänstepersoner tolkar och definierar råd kontra samverkan eller dialogforum med tydliga skillnader. Ett råd är en instans för överläggningar, samråd och ömsesidig information mellan kommunen och företrädare för föreningar/organisationer. Ett råd är organisatoriskt underställt en nämnd eller kommunstyrelsen och det är en referensinstans/remissinstans i frågor/ärenden. Dialogforum är en instans för ömsesidig information och samverkan mellan kommunen och företrädare för föreningar/organisationer. Dialogforum är organisatoriskt underställt den nämnd som ansvarar för frågorna. Synpunkter kan inhämtas från ett dialogforum men det är ingen formell remissinstans.

I dagsläget finns det bara ett formellt råd i Bollebygds kommun - Ungdomsrådet. Ungdomsrådet syftar till att ge barn och ungdomar ökat inflytande i samhällsfrågor, kommunens utveckling och att stimulera intresset för demokrati och politik. För att öka barn och ungas delaktighet och



möjlighet att påverka är ungdomsrådet involverade i flera kommunal planerings- och beslutsprocesser till exempel är ungdomsrådet remissinstans när samhällsbyggnadsförvaltningen tar fram nya detaljplaner eller planprogram. För övrigt finns det inga formella råd men det finns mer eller mindre väl utvecklade samverkans- och dialogforum inom social- och utbildningsförvaltningarna. Samverkans- och dialogforum får anses mer utvecklade och fungerande inom utbildningsförvaltningen där kultur- och fritidschef har ett tydligt uppdrag i samverkansfrågor och arbetar för att utveckla forumen som idag finns. Inom socialförvaltningen finns utvecklingspotential och det pågår en dialog inom förvaltningen och tillsammans med socialnämnden hur man kan möta upp efterfrågan från till exempel pensionärsorganisationerna.

Ett gemensamt föreningsråd kommer att spänna över ett mycket stort område och frågorna kan därför bli svåra att hantera för såväl tjänstepersoner som för förtroendevalda. Det finns en risk att några röster gör sig mer hörda än andra i denna konstellation. Däremot så behöver kommunen stärka dialogen med föreningar och intresseorganisationer och ta tillvara på idéer och tankar som förs fram. Kommunstyrelseförvaltningens bedömning är att det i stället för att starta upp ett föreningsråd bör nämnderna ges i uppdrag att utveckla nuvarande dialogformer eller starta upp dialogforum med de intresseföreningar som ligger inom/närmst aktuell nämnds ansvarsområde.

Det bör vara tjänstepersoner som ansvarar för forumen och som har dessa som en samverkansarena men att nämndsledamöter, förslagsvis presidierna, är närvarande. Respektive dialogforum kan vid behov eller minst en gång per år bjuda in andra förtroendevalda från till exempel kommunstyrelsen för en kommunövergripande dialog.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige avslår motionen.

Kommunstyrelsens förslag bifalls av Michael Plogell (FR).

Ledamöternas förslag till beslut

Ulf Rapp (S), med instämmande av Otto Andreasson (S), Lars-Erik Olsson (S), Ingridh Anderén (M), Daniel Persson (SD), Mathias Carlzon (-), Sassi Wemmer (MP) och Rune Kennborn (KD), föreslår att motionen bifalls.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag; dels kommunstyrelsens om avslag, dels Ulf Rapps (S) m.fl. om bifall. Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunfullmäktige beslutar enligt Ulf Rapps (S) m.fl. förslag om bifall.

Beslutsunderlag

- §44 KS Svar på motion (S) om att inrätta föreningsråd



- Motion
- §156 Kf Inkommen motion: Motion (S) om att inrätta föreningsråd

Skickas till

Kommunchef

Paragrafen är justerad



7. Delårsrapport jan-aug 2022 för SÄRF (kf
fattar slutligt beslut) KS2022/271

§211

KS2022/271

Delårsrapport jan-aug 2022 för SÄRF**Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner delårsrapport för januari-augusti 2022 för Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SÄRF).

Ärendet

SÄRF har upprättat delårsrapport för perioden januari - augusti 2022. Resultatet för perioden visar ett underskott med 5,5 mnkr. Prognosen för hela år 2022 visar ett underskott på 2,1 mnkr och skillnaden mot budget beräknas till +2,0 mnkr. Förbundet har hög följsamhet mot verksamhetens budget men avvikelser finns avseende försäljning av anläggningstillgångar, lägre avskrivningar p.g.a. långa leveranstider samt att förbundet nu får ränta på inlåning till Borås stads koncernkonto.

Direktionen har på sammanträde 2022-10-14, § 70, beslutat att enhälligt godkänna delårsrapporten för perioden januari - augusti 2022, och att översända delårsrapporten, bifogat revisorernas utlåtande och granskningsredogörelse, till kommunfullmäktige i respektive medlemskommun för beslut.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut**Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner delårsrapport för januari-augusti 2022 för Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SÄRF).

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- Delårsrapport jan-aug 2022 för SÄRF
- § 70 Delårsrapport januari - augusti 2022
- Delårsrapport 2022-08-31 ver 1.2
- Delårsrapport, Revisorernas utlåtande
- Delårsrapport, Rapport granskning Revisionskontoret

Skickas till

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes sign |

| Utdragsbestyrkande



PROTOKOLLSUTDRAG Sida 1 av 1
DIREKTIONEN
Sammanträdesdatum
2022-10-14

§ 70

Delårsrapport januari – augusti 2022 (Dnr. 2022-000735)

Delårsrapport har upprättats för perioden januari – augusti 2022 enligt bilaga. Resultatet för perioden visar ett underskott med 5,5 mnkr. Prognosen för hela år 2022 visar ett underskott på 2,1 mnkr och skillnaden mot budget beräknas till +2,0 mnkr. Förbundet har hög följsamhet mot verksamhetens budget men avvikelser finns avseende försäljning av anläggningstillgångar, lägre avskrivningar p.g.a. långa leveranstider samt att förbundet nu får ränta på inlåning till Borås stads koncernkonto.

Direktionen beslutar enhälligt

- att godkänna delårsrapporten för perioden januari – augusti 2022
- att översända delårsrapporten bifogat revisorernas utlåtande och granskningsredogörelse till kommunfullmäktige i respektive medlemskommun för beslut

Rose-Marie Liljenby Andersson
ordförande

Börje Eckerlid

Justeringen tillkännagiven på SÄRFs och medlemskommunernas anslagstavlor 2022-10-27

Rätt utdraget betygar;

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund



Delårsrapport
2022-08-31

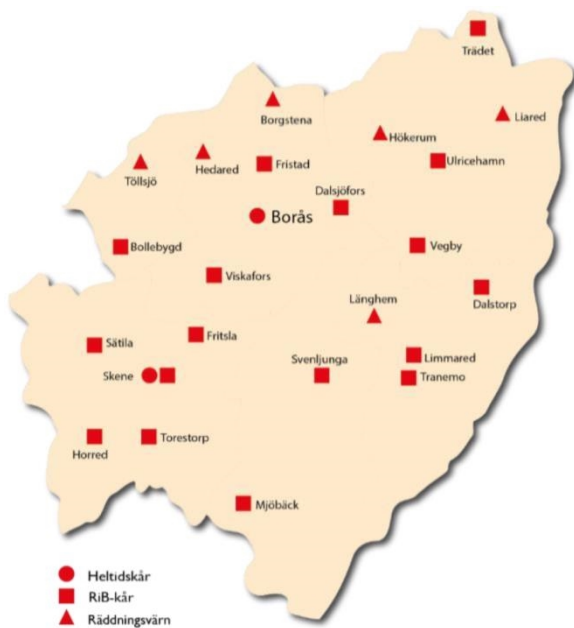
Dokumentnamn:	Giltigt från:
Delårsrapport 2022-08-31	2022-10-14
Diarienummer:	Reviderat:
Upprättad av:	Beslutad av:
Ekonomichef	Direktionen
Målgrupp:	

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Vad vi vill	3
2.1	Våra strategiska inriktningar	4
2.2	Våra Säkerhetsmål.....	4
2.3	Uppföljning av mål	4
2.4	Handlingsprogram	4
2.5	Verksamhetsplan och Internbudget.....	4
3	Förvaltningsberättelse	5
3.1	Händelser av väsentlig betydelse	5
3.2	Förväntad utveckling för helåret.....	6
3.3	Styrning och uppföljning av verksamheten.....	6
3.4	Utvärdering av Ekonomisk ställning	10
3.5	Balanskravsutredning	10
3.6	Risker och möjligheter.....	10
4	Finansiella rapporter	12
4.1	Periodens resultat	12
4.2	Resultaträkning.....	12
4.3.	Balansräkning	12
5	Noter.....	13
5.1	Redovisningsprinciper	13
6	Driftsredovisning	13
6.1.	Verksamhetens intäkter	13
6.2	Verksamhetens kostnader.....	13
6.3	Finansnetto.....	13
7	Investeringsredovisning	13

1 Inledning

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SÄRF) är ett kommunalförbund som organiserar och ansvarar för räddningstjänsten i sex kommuner: Bollebygd, Borås, Mark, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamn. Vi har 24 brandstationer som är fördelade i samtliga medlemskommuner varav två stationer med heltidsanställd räddningspersonal, 17 stationer med räddningstjänstpersonal i beredskap (RiB) och sex räddningsvårn (frivilliga). Antalet anställda uppgår till cirka 500, varav huvuddelen är hel- eller deltidsanställd räddningstjänstpersonal. Vårt huvudkontor finns i Borås där förbundets övningsanläggning också finns invid Guttasjön.



Förbundets geografi med stationernas spridning i de sex kommunerna som utgör SÄRF.

Lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) anger att varje kommun ska anta ett handlingsprogram för förebyggande mot brand och andra olyckor samt för kommunal räddningstjänst. Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbunds (SÄRF) handlingsprogram utgår utifrån förbundets uppdrag från medlemskommunerna Bollebygd, Borås, Mark, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamn.

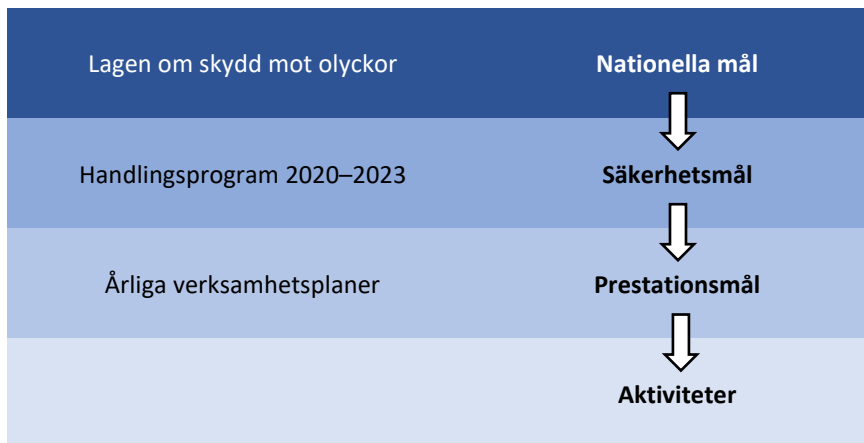
Grundläggande är för både den enskilde och samhället, att det inträffar så få olyckor som möjligt och att konsekvensen av de olyckor som inträffar blir så små som möjligt. Att förebygga olyckor och ge drabbade kunskaper som de behöver för att hantera olyckan kan därför bli avgörande. När individuella resurser inte räcker till ska samhället kunna erbjuda professionella och snabba räddningsinsatser som arbetar i samverkan med varandra.

Räddningstjänstuppdraget regleras i lag (2003:778) om skydd mot olyckor samt förbundsordningen som är den överenskommelse som de sex medlemskommunerna tecknat i detta avseende.

2 Vad vi vill

Problembilder och risker kopplade till räddningstjänst, förbundsordning, nationella mål i LSO, SÄRF:s vision och strategiska inriktningar samt ett antal Säkerhetsmål för perioden 2020–2023 är styrande för verksamheten.

Kopplingarna mellan de olika styrdokumentens mål illustreras nedan. Det fyraåriga handlingsprogrammets Säkerhetsmål bryts ner till ettåriga prestationsmål i verksamhetsplanen som i sin tur formuleras i aktiviteter.



SÄRF:s styrdokument och hur de hänger samman.

2.1 Våra strategiska inriktningar

För att vara en räddningstjänst i tiden och för framtiden, arbetar SÄRF strategiskt med:

- att med en medarbetardriven organisation utveckla verksamheten mot en modern offentlig förvaltning
- att agera och verka för Ett SÄRF
- att god kommunikation genomsyrar hela organisationens alla led
- att vara en kommunikativ och synlig Räddningstjänst
- att rekrytering och kompetensförsörjning styrs av mottot rätt person på rätt plats
- att ha god ekonomisk hushållning med en ekonomi i balans med intern styrning för god kontroll
- att arbeta effektivt genom att göra rätt saker på rätt sätt

2.2 Våra Säkerhetsmål

Säkerhetsmålen beskriver den nivå av skydd och säkerhet som SÄRF vill uppnå i samhället för perioden 2020–2023. Målen är uppdelade på Före, Under och Efter och framgår i detalj i uppställningen under punkt 3.3.5 Uppföljning av verksamhetens mål.

2.3 Uppföljning av mål

De fyraåriga säkerhetsmålen som syftar till att ge styrning till organisationen, delas upp till prestationsmål i verksamhetsplaner som följs upp årligen. Om prestationsmålen uppfylls anses säkerhetsmålen uppfyllda.

2.4 Handlingsprogram

Direktionen fastställde 2019-12-06 SÄRF:s vision samt övergripande mål i ett fyra-årigt Handlingsprogram för åren 2020 – 2023 samt reviderades programmet 2021-12-10. Visionen beskriver vad förbundet vill uppnå med sin verksamhet och vilken effekt som förväntas. De övergripande målen beskriver de områden som är prioriterade och som leder mot visionen.

2.5 Verksamhetsplan och Internbudget

Direktionen fastställde 2021-12-10 Verksamhetsplan och Internbudget för 2022 som övergripande beskriver hur SÄRF avser att arbeta under året för att uppnå Handlingsprogrammets mål tillika en

övergripande fördelning av de ekonomiska resurserna i förbundets verksamhet. De övergripande målen har brutits ner till förbundsgemensamma prestationsmål och respektive avdelning arbetar utefter beslutade aktivitetsplaner för att nå dessa mål.

3 Förvaltningsberättelse

3.1 Händelser av väsentlig betydelse

3.1.1 Guttasjön

Arbetet med att stärka den inre såväl som den yttre miljön på Guttasjön, förbundets övningsområde, och om- och tillbyggnad av anläggningen påbörjades hösten 2021. Under byggnationen 2022 har förbundet haft ökande kostnader i samband med hyra av tillfälliga kontor och utbildningslokaler samt har det varit avbräck i verksamheten så intäkter för extern utbildning har minskat. Även pandemin har påverkat budgeten då flera kurser/utbildningar fick strykas under den kraftiga smittspridningen som skedde i Sverige under våren 2022.

Borås Stads om- och tillbyggnad av Guttasjöns administrativa byggnad har genomförts som stod klart i juli 2022. Lokalerna uppfyller arbetsmiljökraven som gäller för konceptet "friska brandmän" samt att personal- och bekvämlighetsutrymmen för platsbundna medarbetare har anpassade. och arbetsriktiga arbetsplatser som särskiljs från de gemensamma ytorna

3.1.2 Säkerhetsskydd

Enligt säkerhetsskyddslag 2018:585 samt säkerhetsskyddsförordningen 2018:658 åläggs det SÄRF att vidta förebyggande åtgärder för att:

- skydda mot brott som kan hota Sveriges säkerhet
- skydda hemliga uppgifter som rör rikets säkerhet
- skydda mot terrorism

Ansvaret vad gäller säkerhetsskydd regleras även i Säkerhetspolisens föreskrifter om säkerhetsskydd samt offentlighets- och sekretesslagen.

Enligt säkerhetsskyddslagen, samt säkerhetsskyddsförordningen (2018:658) ska den som bedriver säkerhetskänslig verksamhet utreda behov av säkerhetsskydd. Det åläggs också att verksamheten planerar och vidtar de säkerhetsskyddsåtgärder som är nödvändiga, samt att man kontrollerar det egna säkerhetsskyddet.

Riskbilden för SÄRF förändras i takt med samhället. SÄRF genomför omvärldsbevakning för att möta samhället nu och i framtiden. SÄRF under 2021 och 2022 arbetat med att genomföra och implementera projektet säkerhet. Syftet med projektet har varit att möjliggöra att SÄRF ska kunna bedriva ett systematiskt säkerhetsskyddsarbete för att säkerställa att verksamheten lever upp till samtliga interna och externa krav avseende säkerhetsskydd.

I februari 2022 fastställdes och beslutades SÄRF:s säkerhetsskyddsanalys av Förbundsdirektören i enlighet med säkerhetsskyddslagen och uppdateras årligen. Samtidigt fastställdes och beslutades också en säkerhetsskyddsplan av SÄRF:s Säkerhetsskyddschef i enlighet med föreskrifterna om säkerhetsskydd och uppdateras årligen.

3.2 Förväntad utveckling för helåret

Prognos för helåret 2022 är minus 2,1 Mnkr och då Internbudgeten är underfinansierad med 4,1 Mnkr beräknas skillnaden mot budget bli plus 2,0 Mnkr.

Underskottet i Internbudget beror på de kostnader som tillkommit på grund av förändringar i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) samt att medlemsbidraget inte har ökat i samma omfattning.

Prognos helår 2022	Belopp
Belopp i Tkr	
Resultat enligt Internbudget	-4 149
Resultatförbättring	+2 074
Prognos 2022 helår	-2 075

3.3 Styrning och uppföljning av verksamheten

3.3.1 Intern styrning och kontroll

Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs i enlighet med beslutade mål och riktlinjer samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten.

De ska också tillse att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt (KL 2017:725).

Förbundet ska genom att upprätta en risk-, väsentlighets- och konsekvensanalys ringa in de rutiner och processer som är viktiga att följa upp enligt en, av direktionen årligen fastställd, kontrollplan.

Förbundets metod för riskhantering och internkontroll omfattar identifiering och värdering av risker samt framtagande av åtgärdsplaner. Den årliga Internkontrollplanen beslutas av direktionen i mars varje år och uppföljning redovisas i Årsredovisningen.

3.3.2 God ekonomisk hushållning

God ekonomisk hushållning innebär att förbundet följer beslutad budget och samtidigt visar att säkerhetsmålen enligt handlingsprogrammet uppfylls. Förbundets Handlingsprogram och uppsatta Säkerhetsmål avser perioden 2020 – 2023 och målen bryts ner till prestationsmål för varje enskilt år.

Prognos för årets finansiella resultat visar på ett negativt resultat på minus 2,1 Mnkr vilket är en förbättring jämfört med budget med plus 2,0 Mnkr. Förbättringen beror på försäljning av anläggningstillgångar, lägre avskrivningar p.g.a. långa leveranstider samt att förbundet nu får ränta på inlåning till Borås stads koncernkonto. Följsamheten mot verksamhetens budget är hög men det finns avvikelser då kostnad för el och bränsle har stigit, övningsanläggningen Guttasjön har genererat lägre intäkter och högre kostnader under ombyggnationstiden men förbundet arbetar med att minimera påverkan på resultatet genom att arbeta med besparingar och att vakanshålla tjänster.

SÄRF har en god soliditet på grund av tidigare års vinster och med en god ekonomisk hushållning bör det egna kapitalet användas till att täcka tillfälliga förluster. Med hänvisning till att medlemsbidraget 2023 har, utöver ökning med PKV, fått en nivåökning med 8,9 Mnkr för att självfinansiering ska uppnås föreslås att direktionen för helåret 2022 beslutar att kvarvarande underskott tas mot Eget kapital samt att det egna kapitalet ej ska återställas.

Uppfyllandegraden för verksamhetens prestationsmål 2022 prognosticeras till ca 100 %.

Förbundets samlade bedömning avseende uppföljning av verksamhet och ekonomi är att målen för god ekonomisk hushållning kommer att uppnås under 2022.

3.3.3 *Finansiellt mål*

Förbundet budgeterar årligen utifrån överenskomna medlemsavgifter enligt rambudget och Förbundet förväntas inte generera något överskott utan målet är ett nollresultat varje enskilt år. Direktionen beslutade 2021-06-11 om en rambudget för 2022 på 178,4 Mnkr vilket inte täcker verksamhetens kostnader. Underskottet i Internbudget beror på de kostnader som tillkommit på grund av förändringar i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO).

SÄRF redovisar ett negativt resultat för perioden januari t.o.m. augusti 2022 på 5,5 Mnkr.

Prognosen för hela 2022 är ett negativt resultat med 2,1 Mnkr vilket är plus 2,0 Mnkr jämfört med budget.

3.3.4 *Verksamhetens mål*

SÄRF har utvecklat planering och uppföljning av verksamheten genom att bryta ner det fyraåriga Handlingsprogrammet till en verksamhetsplan med årliga prestationsmål. De fyraåriga säkerhetsmålen är uppdelade på Före, Under och Efter. Varje Säkerhetsmål är uppdelat på ett eller flera årliga prestationsmål.

Som stöd för uppföljning av prestationsmål används % -andel av färdigställande.

Detaljer om vad som har utförts för att uppnå årets Prestationsmål kommer att redovisas i årets Årsredovisning.

Nedanstående prestationsmål har i snitt uppfyllts till ca 44 % och uppfyllandegraden kommer att öka till 100 % vid årets slut.

3.3.5 *Uppföljning av verksamhetens mål*

Säkerhetsmål 2020 - 2023, Före Händelse	Prestationsmål 2022	Måluppfyllnad per 31/8	Prognos helår 2022
Den enskildes och verksamhetens förmåga att förebygga och hantera bränder och andra olyckor ska stärkas.	Den enskildes och verksamhetens förmåga att förebygga och hantera bränder och andra olyckor ska stärkas genom att samordna och utveckla SÄRF:s utbildning, rådgivning och information	56 %	100 %
Det förebyggande skyddet mot brand och andra olyckor ska stärkas i byggnader och andra anläggningar via information, rådgivning, tillsyn, myndighetssamverkan och deltagande i plan- och byggprocessen.	Effektivisera tillsyns- informations- och rådgivningsarbetet för att få bättre effekt och stärka det förebyggande skyddet mot brand och andra olyckor hos verksamheter och fastighetsägare.	56 %	100 %
	Bibehålla, stärka och fördjupa relationerna med förbundets samtliga byggnadsnämnder i syfte att få bättre och effektivare hantering mot bygglovssökare.	50 %	100 %
	Stärka kommunernas kunskap om räddningstjänstens intresseområde i planprocessen och/eller riskhantering vid detaljplanering.	0 %	100 %

	Personal ska ha den kompetens som behövs för att kunna agera inom det förebyggande arbetet i förekommande arbetsuppgifter.	28 %	100 %
Verksamhetens förmåga att hantera kemikalier, brandfarlig vara och explosiv vara på ett säkert och riskminimerande sätt ska stärkas genom information, rådgivning, tillsyn och tillstånd.	För verksamheter klassade enligt LSO 2 kap 4§ eller omfattas av LBE ska nödvändiga åtgärder kontinuerligt vidtas för att minska risken och hindra eller begränsa konsekvenserna av en olycka. Även otillåten och felaktig hantering av brandfarlig och explosiv vara i samhället ska minska.	0 %	100 %
Allmänheten ska ha tillgång till uppdaterad information om riskerna vid verksamheter som hanterar kemikalier i en större omfattning.	Information om farliga verksamheter som överskrider gränsvärdena i lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (Sevesolagstiftningen) ska vara aktuell och tillgänglig.	66 %	100 %
Brandskyddet i byggnader och andra anläggningar ska stärkas genom att sotning och brandskyddskontroll genomförs inom föreskrivet intervall.	SÄRF ska ha en uppfyllnadsgrad om minst 95 % av rengöring (sotning) i respektive kommun eller minst 95 % som helhet samt ska ha en uppfyllnadsgrad om minst 90 % av brandskyddskontroller i respektive kommun eller minst 90 % som helhet.	100 %	100 %
	SÄRF ska möjliggöra för enskilda att ha förmåga att använda, rengöra och detektera fel på uppvärmningsanordningar.	50 %	100 %

Säkerhetsmål 2020 - 2023, Under händelse	Prestationsmål 2022	Måluppfyllnad per 31/8	Prognos helår 2021
Räddningsinsatser ska planeras, förberedas och genomföras med en god och likvärdig kvalitet utefter de lokala förhållandena.	Operativa funktioner ska vara dimensionerade enligt kontinuerligt bedömd riskbild och avtal.	10 %	100 %
	Fastställd operativ förmåga uppfylls genom kvalitetssäkrade utbildningar övningar, funktioner och utrustning.	66 %	100 %
	Säker arbetsmiljö för egen personal vid insatser.	46 %	100 %
Ha förmågan att under insats skydda känsliga miljöområden, dricksvattentäkter och reningsverk från verkningar av	Genom kompetensinhämtning och -utveckling om lagar, regelverk, rutiner och metoder för att kunna	66 %	100 %

släckvatten och kemikalier vid olyckor.	fatta rätt beslut vid pågående insats.		
Via samverkan ha en god förmåga att hantera stora händelser med gemensamma ledningsresurser och gränslös räddningstjänst inom och utanför förbundets område.	Organisationen ska vara anpassad enligt gällande lagstiftning.	66 %	100 %
SÄRF ska vid påfrestningar på samhällets infrastruktur, bibehålla en god beredskap för att rädda och skydda befolkningen samt civil egendom från verkningar av brand och andra olyckor.	Genom samverkan och samarbete med andra aktörer i kris ska förbundets samlade förmåga resultera i proportionerliga inriktningsbeslut.	0 %	100 %
	Lägsta acceptabla nivå för verksamheten ska definieras och kvalitetssäkras.	0 %	100 %
Planera för att SÄRF vid krig eller höjd beredskap ska kunna skydda och rädda befolkningen samt civil egendom genom upptäckande, utmärkning och röjning av farliga områden samt indikering, sanering och andra åtgärder för skydd mot kärnvapen och kemiska stridsmedel.	Ska ha förmåga till samverkan och samarbete med andra aktörer vid höjd beredskap och krigshändelse samt förmåga till proportionerligt inriktningsbeslut.	66 %	100 %

Säkerhetsmål 2020 - 2023, Efter händelse	Prestationsmål 2022	Måluppfyllnad per 31/8	Prognos helår 2021
Genomföra brand-, olycksundersökningar och insatsutvärderingar i syfte att lära av inträffade händelser och utveckla räddningstjänsten i stort.	Förbättringsförslag i gjorda olycksundersökningar följs upp och återkopplas till verksamheten i syfte att öka den operativa effektiviteten.	37 %	100 %
Efter avslutad räddningsinsats stödja drabbade med information kring behov av bevakning, restvärdesskydd, sanering och återställning.	Kontakt med drabbade för återkoppling och uppföljning.	66 %	100 %
	Förmåga att efter en räddningsinsats bedöma om det finns behov av att utföra tillsyn vid de byggnader eller andra anläggningar som omfattas av insatsen.	42 %	100 %

Kategori	Måluppfyllnad per 2022-08-31	Prognos utfall för helår
Före händelse	45 %	100 %
Under händelse	40 %	100 %
Efter händelse	48 %	100 %
Totalt	44 %	100 %

3.4 Utvärdering av Ekonomisk ställning

Förbundets egna kapital uppgick efter 2022 års bokslut till 57,4 Mnkr.

Prognosen för resultat 2022 är minus 2,1 Mnkr och prognosen för Eget kapital per 2022-12-31 är 55,3 Mnkr vilket ska täcka ansvarsförbindelse för pensionsförpliktelser före 1998 samt förbundets risker.

Eget kapital Belopp i Tkr	Belopp
Ingående balans 2022-01-01	57 413
Prognos 2022	-2 075
Utgående balans eget kapital 2022-12-31 prognos	55 338
Ansvarsförbindelse 2022-12-31 prognos	-12 166

3.5 Balanskravsutredning

Uppgift om årets balanskravsresultat ska redovisas och ska rensas från poster som inte härrör från den egentliga verksamheten.

Förbundet använder inte Resultatutjämningsfond (RUR).

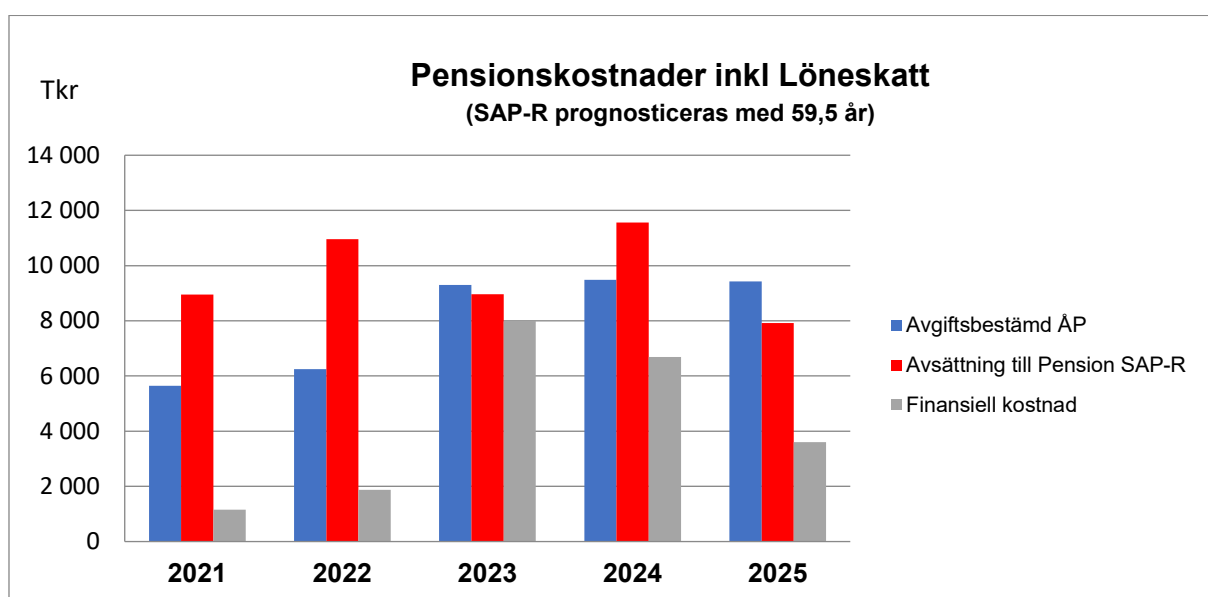
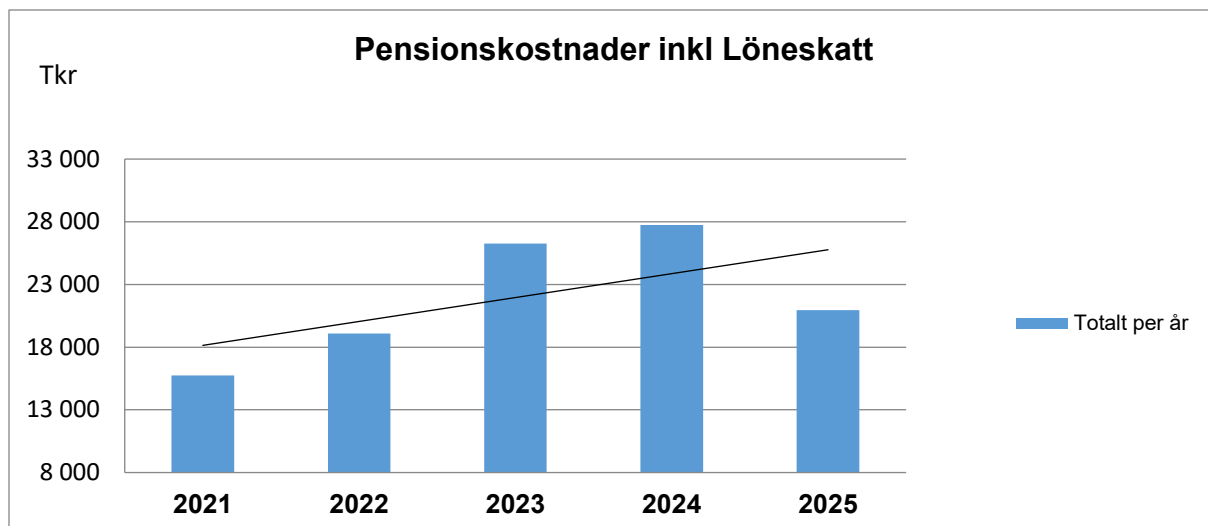
SÄRF har en god soliditet på grund av tidigare års vinster och med en god ekonomisk hushållning bör det egna kapitalet användas till att täcka tillfälliga förluster. Kommunalförbundet redovisar ett prognosticerat balanskravsresultat på 0 för 2022.

Beräkning av Balanskravsresultat Belopp i Tkr	Belopp
Ingående balanskravsresultat från 2021	-182
Prognos för årets Resultat 2022	- 2 075
Reducering av jämförelsestörande poster	0
Reducering av samtliga realisationsvinster	- 475
Prognos av årets resultat 2022 efter balanskravsjusteringar	- 2 550
Användning av medel från Eget kapital	2 732
Prognos av utgående balanskravsresultat 2022-12-31	0

3.6 Risker och möjligheter

3.6.1 Pensioner

Enligt prognos från KPA per 2022-08-31 beräknas pensionskostnad för 2022 att vara oförändrad jämfört med budget.



Slutlig kostnad för helåret 2022 kommer att baseras på prognos från KPA per 2022-12-31.

3.6.2 *Självrisk vid stor skada*

I händelse av stor skada är SÄRF:s självrisk vid Räddningsinsats 0,02 % av aktuell kommuns sammanlagda skatteunderlag föregående år vilket betyder en risk på max ca 4,8 Mnkr per skada.

3.6.3 *Personal*

Det pågår en generationsväxling inom förbundet och under 2022 har fem medarbetare avgått med avtalspension (SAP-R) och ytterligare fem har möjlighet att gå.

3.6.4 *Prisökningar*

Det har varit höga kostnader på el och bränsle under året och ytterligare prisökningar är att vänta samtidigt som priser på andra inköp också blir påverkade.

4 Finansiella rapporter

4.1 Periodens resultat

Direktionen beslutade 2021-06-11 om en rambudget för 2022 på 178,4 Mnkr vilket är en höjning av medlemsbidraget med 2,4 % samt beslutades 2021-12-10 i samband med beslut om förbundets internbudget att förbundet tillfälligt kan använda eget kapital till att täcka det budgeterade underskottet på 4,1 Mnkr varav budgeterat underskott för perioden januari – augusti är 2,7 Mnkr.

SÄRF redovisar ett negativt resultat för perioden januari t.o.m. augusti 2022 på 5,5 Mnkr. Resultatet är därmed minus 2,7 Mnkr jämfört med budget.

Medlemsbidraget har höjts med 2,4 % samt är både verksamhetens övriga intäkter och kostnader högre än samma period föregående år.

4.2 Resultaträkning

Resultaträkning för perioden Belopp i Tkr	Budget Helår 2022	Budget jan - aug 2022	Utfall jan – aug 2022	Utfall jan – aug 2021	Prognos Helår 2022
Verksamhetens intäkter	24 697	16 464	15 654	14 361	25 172
Verksamhetens kostnader	-195 841	-130 805	-133 848	-127 460	-195 841
Avskrivningar	-9 562	-6 374	-5 125	-4 834	-8 462
Verksamhetens Nettokostnader	-180 706	-120 715	-123 319	-117 933	-179 131
Medlemsbidrag	178 442	118 961	118 961	116 203	178 442
Finansiella intäkter	0	0	113	0	500
Finansiella kostnader	-1 886	- 1 012	-1 309	-735	-1 886
Resultat	-4 149	-2 766	- 5 554	- 2 465	-2 075

4.3 Balansräkning

Balansräkning Belopp i Tkr	2022-08-31	2022-01-01
Maskiner och inventarier	43 591	49 151
Pågående investering	12 763	3 618
Långfristiga fordringar	19	4
Anläggningstillgångar	56 373	52 773
Kortfristiga fordringar	23 557	16 095
Kassa och Bank	86 973	99 347
Omsättningstillgångar	110 530	115 442
SUMMA TILLGÅNGAR	166 903	168 215
Ingående Eget kapital	57 452	57 412
Resultat	-5 554	40
Eget Kapital	51 898	57 452
Avsättningar	79 922	74 575
Kortfristiga skulder	35 083	36 188
Skulder	35 083	36 188
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	166 903	168 215
Ansvarsförbindelse	12 735	13 289

5 Noter

5.1 Redovisningsprinciper

Samma redovisnings- och värderingsprinciper har använts i delårsrapporten som i den senaste årsredovisningen.

Budgetuppföljning för utfall i jämförelse med internbudget visar på avvikelser som hänförs till säsongsvariationer, budget är jämnt fördelad över årets månader men utfall sker till stor del under vår och höst.

6 Driftsredovisning

6.1. Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter är lägre än Internbudget då SÄRF:s avtal med medlemskommunerna avseende Krisberedskapshandläggare är vilande samt är intäkter från extern utbildning lägre på grund av den ombyggnation som har pågått av Guttasjöns övningsanläggning under perioden.

6.2 Verksamhetens kostnader

Personalkostnader är högre än internbudget på grund av säsongsvariationer men det finns några avvikelser på årsbasis såsom att SÄRF:s avtal med medlemskommunerna avseende Krisberedskapshandläggare är uppsagt samt att tjänster hålls vakanta i syfte att minimera årets budgeterade förlust.

Det pågår en generationsväxling inom förbundet och fem medarbetare av tio möjliga har per 2022-08-31 avgått med avtalspension (SAP-R).

Pensionskostnader baseras på uppgifter från pensionsbolaget KPA och ligger i nivå med Internbudget.

Kostnader för materiel och tjänster är totalt högre än budget då det varit prisökningar på el och bränsle samt att kostnader för Guttasjön övningsanläggning har varit högre på grund av den ombyggnation som pågått under perioden.

Avskrivningar är lägre än budget då det är långa leveranstider på grund av brist på halvledarkomponenter.

6.3 Finansnetto

De finansiella intäkterna avser avkastning på förbundets likvida medel. Förbundets medel är inlånade till Borås Stads koncernkonto och räntan är en månads Stibor vilket för augusti blev 0,733 %.

De finansiella kostnaderna utgör till största delen ränta på pensionsskulden för värdesäkring av tidigare avsättningar.

7 Investeringsredovisning

Förbundets investeringar består till största delen av fordon och materiel för den operativa verksamheten. Vid bildandet av SÄRF bestämdes det att förbundet inte ska äga några fastigheter utan detta är en uppgift som kvarstår för respektive medlemskommun. I undantagsfall görs investeringar i inventarier som är kopplat till lokaler och övningsanordningar.

Investeringar görs efter en långsiktig plan för att på det sättet säkerställa en jämn kvalitet och en ekonomisk balans.

Förbundet tillämpar komponentavskrivning av sina tillgångar. Förbundets befintliga anläggningstillgångar med värde som uppgår till väsentligt belopp består framför allt av brandbilar. Fordonen har i sin helhet samma förbrukning och nyttjandeperiod och förbundets bedömning är att varje fordon består av en komponent.

Årets investeringar Belopp i Tkr	Utfall 2022-08	Budget 2022 (inkl. pågående investeringar per 2022-01-01)	Prognos utfall helår
Höjdfordon		7 000	7 000
Släck/Räddningsbil 3st	4 300	12 600	12 600
Lastväxlartank 2 st.		3 310	3 310
Transportbilar 2 st.		975	975
Personbilar 2 st.	172	475	475
Övriga fordon (Terräng, RCB, FIP) och Båt		4 620	4 620
Band till bandvagnar	876	1 500	1 500
It, teknik	119	3 120	3 120
Ledningscentral teknik	705	930	930
Ombyggnation Guttasjön, Inventarier	986	1 400	1 400
Reningsverk, slangtvätt	1 518	1 500	1 500
Utbildningscontainer	2 959	3 500	3 500
Räddningsutrustning	692	2 045	2 045
Summa	12 327	42 975	42 975

Till Kommunfullmäktige i:

Bollebygds Kommun
Borås Stad
Marks Kommun
Svenljunga Kommun
Tranemo Kommun
Ulricehamns Kommun

Utlåtande delårsbokslut 31 augusti 2022 avseende Södra Älvsborgs
Räddningstjänstförbund

Vi, av respektive fullmäktige utsedda revisorer för kommunalförbundet Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (org. nr 222000-0810), ska bedöma om resultatet i delårsrapporten är förenligt med de finansiella mål samt mål för verksamheten som Direktionen beslutat. Vårt uppdrag har sin utgångspunkt i kommunallagens och lagen om kommunal bokföring och redovisnings bestämmelser om granskning av delårsrapport.

Vi har granskat delårsrapporten för januari – augusti 2022. Kommunallagen ställer krav på att det både för ekonomin och verksamheten skall anges mål och riktlinjer som är av betydelse för god ekonomisk hushållning. För att kunna uttala oss om huruvida Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund har en god ekonomisk hushållning har vi översiktligt granskat resultat- och balansräkning per den 31 augusti 2022. En översiktlig granskning är väsentligt begränsad i förhållande till granskning av årsredovisning. Granskningen omfattar resultaträkning, balansräkning, underlaget för periodiseringar, efterlevnad av regelverk samt måluppfyllelse och har genomförts med biträde av sakkunniga.

Kommunalförbundet har i "Handlingsprogram 2020-2023" samt i "Verksamhetsplan och internbudget för 2022" ett antal mål och aktiviteter i enlighet med de lagkrav som ställs på förbundet, bl.a. att verksamheten ska bedrivas effektivt och ekonomiskt. I delårsrapporten genomförs en uppföljning avseende samtliga 20 prestationsmål som Direktionen fastställt för 2022. Sammantaget är 20 av 20 prestationsmål inte helt uppnådda. Förbundet skattar i delårsrapporten måluppfyllelsen totalt sett till 44 procent som genomförts hittills under året. Prognosen för helåret 2022 är att uppfyllandegraden kommer öka till 100 procent måluppfyllelse. Resultatet för perioden är ett underskott om 5,5 mnkr. Prognosen för helåret 2022 är ett negativt resultat om 2,1 mnkr.

Vi bedömer sammanfattningsvis att den av kommunalförbundet upprättade delårsrapporten uppfyller lagstiftarens krav och Rådet för kommunal redovisnings rekommendationer avseende innehåll och utformning. Det har i den översiktliga granskningen av delårsrapporten inte framkommit några väsentliga avvikelser från god redovisningssed. Resultatet i delårsrapporten bedöms i huvudsak vara förenligt med de mål Direktionen beslutat om.

BORÅS 2022-10-25


Nils-Gunnar Blanc
Ordförande


Marijke Hallencreutz
Vice ordförande


Jan-Åke Andersson


Bengt-Olof Magnusson


Sture Ernstsson


Nils Gösta Sjörén

Bilagor:

Rapport avseende granskning av delårsbokslut Januari-Augusti 2022, Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

**Granskning av
Södra Älvsborgs
Räddningstjänstförbunds
delårsrapport
Januari-Augusti 2022**

Revisionskontoret • Borås

Rapport

Stefan Sjöblom
Anna Sandström

20
22

Innehåll

1 INLEDNING	3
1.1 Syfte och revisionsfrågor	3
1.2 Revisionskriterier	3
1.3 Ansvarig nämnd/styrelse	3
1.4 Metod	3
1.5 Projektorganisation	4
2 GRANSKNINGSRESULTAT	5
2.1 Lagar och rekommendationer	5
2.2 Rättvisande räkenskaper och god redovisningssed	6
2.2.1 Redovisningsprinciper	6
2.3 Resultat- och balansräkning	6
2.4 Förvaltningsberättelse	6
2.5 Ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat	7
2.6 Måluppfyllelse	7
2.7 Investeringsredovisning	9
2.8 Intern kontroll	9
2.9 Övriga iakttagelser	10
3 SAMMANFATTANDE BEDÖMNING	11

1 Inledning

Enligt kommunallag (2017:725) ska förbundets revisorer pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen är tillräcklig. Revisorerna i förbundet ska även bedöma om delårsbokslutet är förenligt med de mål som Direktionen fastställt.

Granskningen sker utifrån ett risk- och väsentlighetsperspektiv. Granskning av delårsbokslutet inklusive verksamhetsmässigt resultat/måluppfyllelse har genomförts av Borås Stads Revisionskontor och redovisas i innevarande rapport.

Delårsrapporten och revisorernas bedömning ska behandlas av respektive medlemskommuns Kommunfullmäktige. Syftet är bland annat att ge Kommunfullmäktige underlag för uppföljning och styrning av den fortsatta verksamheten under året, så att god ekonomisk hushållning kan säkerställas.

1.1 Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att pröva om delårsrapporten och räkenskaperna är rättvisande. Granskningen ska ge revisorerna underlag för sin delårsbedömning. Delårsgranskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

- Är delårsrapporten upprättad enligt gällande lagstiftning, rekommendationer och god redovisningssed?
- Ger delårsrapporten en rättvisande bild av resultat och ställning för förbundet?
- Ger delårsrapporten en samlad bedömning om huruvida resultat/måluppfyllelse kommer att kunna uppnås?
- Finns större bedömningsposter eller komplexa transaktioner som behöver särskild uppmärksamhet inför årsbokslutet?

1.2 Revisionskriterier

Granskningen har utförts enligt kommunallag (2017:725), lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR), God revisionssed i kommunal verksamhet samt Rådet för kommunal redovisnings rekommendation (RKR) R17 om Delårsrapport. Granskningen har utförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge en rimlig grund för bedömning.

1.3 Ansvarig nämnd/styrelse

Direktionen i Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund är ansvarig.

1.4 Metod

Granskningen har grundats på analys av resultat- och balansräkning samt utökad granskning av poster och processer som är av väsentlig betydelse för resultat och ställning. Granskningen har innefattat att granska ett urval av underlag och annan information i räkenskapssammandraget samt att pröva de redovisningsprinciper som använts i verksamheten. Granskningen har genomförts med utgångspunkt i en risk- och väsentlighetsanalys, där insatser koncentrerats till områden där risken för väsentliga fel är störst. Bedömning av om delårsrapporten är rättvisande har genomförts.

Granskningen är genomförd med kontrollmålsmetodik och ett kvalitetssäkrat systemstöd.¹ Granskning av fakturaunderlag och stickprov av specifikationer har genomförts. Stickprov av konton med större avvikelser mellan delåren 2021 och 2022 har utförts. Stickprov har framförallt gjorts på konton som inte granskats vid föregående delårsrapport. Totalt har en genomgång av 16 kontons verifikationer genomförts.

En genomgång av balanskontona samt rutiner för periodiseringar har genomförts. Vidare har avstämningar och kontroll av anläggningsreskontran, moms- och skatteredovisning utförts. Förbundets pensionsavsättning och prognos för pensioner har granskats översiktligt.

Intervju och avstämning har skett med förbundets ekonomiavdelning.

1.5 Projektorganisation

Stefan Sjöblom är granskningsledare. Granskningsmedarbetare är Anna Sandström.

¹ Revisionskontoret i Borås, Revisionskontoren i Norrköping, Linköping, Gävle, Helsingborg, Malmö och Revisionsenheten i Sörmlands läns landsting använder ett gemensamt systemstöd för granskning av delårsbokslut och årsredovisning

2 Granskningsresultat

2.1 Lagar och rekommendationer

Enligt lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) ska kommunalförbund minst en gång under räkenskapsåret upprätta en särskild redovisning (delårsrapport) för verksamheten och ekonomin från räkenskapsårets början. En årsprognos ska ingå.²

Delårsrapporten ska innehålla en översiktlig redogörelse för utvecklingen av förbundets verksamhet och resultat sedan föregående räkenskapsårs utgång. Upplysning ska lämnas om förhållanden som är viktiga för bedömningen av förbundets resultat eller ställning och händelser av väsentlig betydelse för förbundet som har inträffat under rapportperioden eller efter dennas slut.³

Delårsrapporten ska omfatta en period av minst hälften och högst två tredjedelar av räkenskapsåret. I förarbetena anger regeringen att delårsrapporten är ett viktigt styrdokument som används av fullmäktige för uppföljning av ekonomi och verksamhet.⁴ Delårsrapporten ska enligt kommunallagen (KL) 11 kap. 16 § överlämnas till revisorer och kommunfullmäktige senast två månader efter rapportperiodens slut.⁵

Delårsrapporten ska innehålla:⁶

- en resultaträkning
- en balansräkning
- en förenklad förvaltningsberättelse

I förvaltningsberättelsen ska information lämnas om viktiga händelser som inträffat under rapportperioden.

Enligt Rådet för kommunal redovisnings (RKR) rekommendation R17 som berör delårsrapport kan förbundet välja att i mindre omfattning än i årsredovisningen tillhandahålla information i sin delårsrapport. Delårsrapporten ska också enligt RKR R17 innehålla en samlad men översiktlig beskrivning av drifts- och investeringsverksamhet.⁷

Samma redovisningsprinciper som används i årsredovisningen ska tillämpas vid upprättandet av delårsrapporten.⁸

Enligt bestämmelserna i kommunallag (2017:725) ska revisorerna bedöma om resultatet i delårsrapporten är förenligt med de mål som Direktionen beslutat om och om den uppfyller lagstiftarens krav och Rådet för kommunal redovisnings rekommendationer (RKR) avseende innehåll och utformning.

Direktionens delårsrapport och revisorernas bedömning ska behandlas av respektive medlemskommuns kommunfullmäktige. Syftet är bland annat att ge respektive kommunfullmäktige underlag för uppföljning och styrning av den fortsatta verksamheten under året, så att god ekonomisk hushållning kan säkerställas.⁹

² LKBR, Kap 1. 3§

³ RKR R 17

⁴ Ibid

⁵ Kommunal bokförings- och redovisningslag, kommentarer och tolkning, Eriksson, Haglund och Tagesson Studentlitteratur (2019) sid 141

⁶ LKBR, Kap 13. 2§

⁷ Kommunal bokförings- och redovisningslag, kommentarer och tolkning, Eriksson, Haglund och Tagesson Studentlitteratur (2019) sid 142

⁸ Ibid

⁹ Se ex. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), kommunala samverkansformer, 2009, s.102-103

2.2 Rättvisande räkenskaper och god redovisningssed

Enligt 1 kap. 4 § LKBR ska bokföring och redovisning fullgöras på ett sätt som överensstämmer med god redovisningssed.

Bokslutsprocessen har adekvata anvisningar som har informerats i rimlig tid innan delårsbokslutets transaktioner ska vara genomförda. Huvudsakliga bokslutsjusteringar har bokförts i redovisningssystemet.

2.2.1 Redovisningsprinciper

I delårsrapporten har samma redovisningsprinciper använts som vid föregående bokslut.

2.3 Resultat- och balansräkning

Enligt 13 kap. 3 § LKBR ska för varje post eller delpost i resultaträkningen i en delårsrapport redovisas belopp för motsvarande period under närmast föregående räkenskapsår, prognos för resultatet för räkenskapsåret och budget för innevarande räkenskapsår.

I samma paragrafs andra stycke anges att för varje post eller delpost i balansräkningen i en delårsrapport ska redovisas belopp för motsvarande post för närmast föregående räkenskaps utgång.

Uppställningen i delårsrapporten bör överensstämma med resultaträkning och balansräkning enligt årsredovisningen för det närmast föregående räkenskapsåret. Delårsrapporten bör också innehålla jämförelsesiffror för motsvarande period föregående år.

SÄRF upprättar sin delårsrapport per 31 augusti vilket är en period av åtta månader. Detta är inom den tidsram som anges i LKBR.

Delårsrapporten innehåller:

- Resultaträkning
- Resultaträkning för delårsperioden med jämförelsetal för motsvarande period närmast föregående räkenskapsår
- Balansräkning
- Balansräkning per den aktuella delårsperiodens slut
- Förenklad förvaltningsberättelse
- Översiktlig beskrivning av drift- och investeringsverksamhet
- Helårsprognos
- Årsbudget

Uppställningarnas form beträffande resultat- och balansräkningar för SÄRF överensstämmer med uppställningen i senaste årsredovisningen.

2.4 Förvaltningsberättelse

Enligt RKR R17 behöver inte delårsrapporten innehålla en fullständig förvaltningsberättelse, utan bara en förenklad förvaltningsberättelse.

Delårsrapportens struktur, modell för analys av finansiell utveckling och ställning samt den ekonomiska redovisningen av verksamheten är i huvudsak god. Revisionskontoret bedömer att

förvaltningsberättelsen innehåller en översikt över utvecklingen av SÄRF:s verksamhet, upplysning om ekonomi och ställning, händelser av väsentlig betydelse, förväntad utveckling samt andra förhållanden av vikt.

Förvaltningsberättelsen ska innehålla en utvärdering av om målen om god ekonomisk hushållning kommer uppnås och följts i enlighet med RKR R17. Revisionskontoret konstaterar att förvaltningsberättelsen i SÄRF:s delårsrapport innehåller en sammanställning av mål och uppdrag och att framställningen i allt väsentligt är deskriptiv. I delårsrapporten genomför Direktionen en samlad bedömning om målen för god ekonomisk hushållning kommer att uppnås under 2022.

2.5 Ekonomiskt- och verksamhetsmässigt resultat

Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund (SÄRF) redovisar ett underskott om 5,5 mnkr för perioden 1 januari 2022 till 31 augusti 2022. Budgeten för 2022 är underfinansierad med 4,1 mnkr.¹⁰

Den underfinansierade budgeten beror i huvudsak på kostnader som tillkommit på grund av förändringar i lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) samt att medlemsbidraget inte har ökat i samma omfattning som kostnaderna. Direktionen föreslås att för helåret 2022 besluta om att kvarvarande underskott tas mot eget kapital och att det egna kapitalet ej ska återställas.

Förbundet budgeterar årligen utifrån överenskomna medlemsavgifter enligt beslutad rambudget. Förbundet förväntas inte generera något överskott utan målet är nollresultat varje enskilt år. I beslutad rambudget ingår kostnad för SAP-R (Särskild Avtalspension inom Räddningstjänst) enligt prognos per föregående årsskifte.

Prognosen för helåret 2022 är ett negativt resultat om 2,1 mnkr (budget: -4,1 mnkr). Förbättring jämfört med budget beror enligt förbundet på försäljning av anläggningstillgångar, lägre avskrivningar på grund av långa leveranstider samt att förbundet numera får ränta på inlåning till Borås Stads koncernkonto.

Revisionskontoret noterar att det finansiella målet om ett nollresultat inte prognostiseras att uppnås för helåret.

Verksamhetens budgetföljsamhet är hög men det finns avvikelser då kostnader för el och bränsle har stigit. Därutöver har övningsanläggningen Guttasjöns ombyggnation påverkat förbundet.¹¹

Det pågår en generationsväxling inom förbundet. Vid tiden för delårsbokslutet hade fem medarbetare av tio som uppnått pensionsålder avgått med avtalspension (SAP-R). Pensionskostnader från KPA ligger i nivå med budget.

2.6 Måluppfyllelse

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbunds målarbete

Kommunallagen ställer krav på att budgeten ska vara i balans och att budget och flerårsplan ska innehålla finansiella mål, samt mål och riktlinjer för verksamheten. Målen ska följas upp kontinuerligt, och det är Direktionens ansvar att i delårsrapporten och årsredovisningen utvärdera måluppfyllelsen.

Södra Älvsborgs Räddningstjänsts (SÄRF) förbundsordning utgör grunden för förbundets verksamhet och fastställs av respektive medlemskommuns fullmäktige. Direktionen beslutar om ett handlingsprogram som reglerar målsättning och ambitioner för SÄRF för varje mandatperiod.

¹⁰ SÄRF Delårsrapport, 2022-08-31 sid 6.

¹¹ Ibid. sid 6-7.

Direktionen tog beslut 6 december 2019 om handlingsprogrammet för perioden 2020-2023. Handlingsprogrammet har reviderats under 2021 och beslutas av Direktionen.

Handlingsprogrammet syftar till att vara ett strategiskt styrdokument för SÄRF som kan anpassas utefter rådande förhållanden och förändringar som sker i samhället. Programmet beskriver SÄRF:s förebyggande-, operativa- och stödverksamhet samt drar upp breda riktlinjer för de kommande fyra åren. De övergripande målen i handlingsprogrammet bygger på räddningstjänstens uppdrag som bryts ned till mål i årliga verksamhetsplaner.


Säkerhetsmålen beskriver den nivå av skydd och säkerhet som SÄRF vill uppnå i samhället för perioden 2020-2023. Hur detta ska genomföras beskriver SÄRF i den årliga verksamhetsplanen.¹² De fyraåriga säkerhetsmålen (totalt 12 stycken) är uppdelade i tre kategorier; före händelse, under händelse och efter händelse. Varje säkerhetsmål är uppdelat på ett eller flera årliga prestationsmål. Prestationsmål för 2022 fastställdes av Direktionen 10 december 2021 i Verksamhetsplan och internbudget för 2022. Sammantaget fastställdes 20 prestationsmål för 2022 uppdelat på kategorierna; före händelse (9 st.), under händelse (8 st.) och efter händelse (3 st.).

I delårsredovisningen redovisas uppföljning och utfall av prestationsmål per 31 augusti 2022 i sammanfattad form. I uppföljningen framgår säkerhetsmålen som gäller för perioden 2020-2023 samt de prestationsmål som är beslutade för 2022.




Samtliga beslutade prestationsmål i verksamhetsplanen följs upp tillsammans med en skattning av måluppfyllelsen/genomförandet. Förbundet genomför även en skattning i % av hur stor del av målet som är uppfyllt fram till 31 augusti 2022 och en prognos över genomförandet för helåret 2022.

Måluppfyllelsen per 31 augusti 2022 redovisas i enlighet med nedanstående:

Förbundets prestationsmål 2022 för säkerhetsmål, Före händelse

0  9  0  av 9 prestationsmål 2022




Förbundets prestationsmål 2022 för säkerhetsmål, Under händelse

0  8  0  av 8 prestationsmål 2022

Förbundets prestationsmål 2022 för säkerhetsmål, Efter händelse

0  3  0  av 3 prestationsmål 2022

Sammantaget redovisar förbundet i delårsrapporten följande måluppfyllelse per 31 augusti 2022

0  20  1  av 20 prestationsmål 2022

Sammantaget är 20 av 20 prestationsmål inte helt uppfyllda per 31 augusti 2021. Förbundet skattar i delårsrapporten måluppfyllelsen totalt sett till 44 % uppfyllt hittills under året. Prognosen för helåret 2022 är att uppfyllandegraden kommer öka till 100 %.

¹² SÄRF, Verksamhetsplan och internbudget 2022, beslutad av Direktionen 10 december 2021

2.7 Investeringsredovisning

Revisionskontoret har i denna granskning av delårsrapporten särskilt granskat processen för investeringsredovisningen. En av anledningarna är att RKR har reviderat sin rekommendation för drift- och investeringsredovisning RKR R14 i december 2021.

Enligt 10 kap. 2 § LKBR ska investeringsredovisningen innehålla en samlad redovisning av investeringsverksamheten. Det framgår även av RKR R 14 att investeringsredovisningen ska utformas så att utfallen på ett överskådligt sätt kan stämmas av mot budget och andra för investeringsverksamheten relevanta beslut. Vidare framgår att investeringsredovisningens poster avseende utfall och budget ska vara beräknade enligt samma metoder och principer, samt även i övrigt vara jämförbara.

Revisionskontoret har särskilt granskat förbundets investeringar för åren 2021 och 2022. Förbundet redovisar årets investeringar på sidan 14 i delårsrapporten. Investeringar görs enligt förbundet efter en långsiktig plan för att säkerställa en jämn kvalitet och en ekonomisk balans.

Förbundets investeringar hittills under året består främst av släck/räddningsbil (3 stycken) men även av utbildningscontainer. Förbundet redovisar ett utfall på 12,3 mnkr för investeringarna hittills genomförda under året. Prognos för helåret är att förbundet ska genomföra samtliga investeringar som är upptagna i budget.

Stickprov har genomförts på konton som rör investeringar och inventarier. Resultatet av genomförda stickprov samt genomgång av anläggningsregistret visar inte på några avvikelser. Ett fåtal kontrollfrågor har stämts av med förbundets ekonomiavdelning.

Årets investeringar som genomförts hittills framgår av nedanstående tabell:

Årets investeringar Belopp i Tkr	Utfall 2022-08	Budget 2022 (inkl. pågående investeringar per 2022-01-01)	Prognos utfall helår
Höjdfordon		7 000	7 000
Släck/Räddningsbil 3st	4 300	12 600	12 600
Lastväxlartank 2 st.		3 310	3 310
Transportbilar 2 st.		975	975
Personbilar 2 st.	172	475	475
Övriga fordon (Terräng, RCB, FIP) och Båt		4 620	4 620
Band till bandvagnar	876	1 500	1 500
It, teknik	119	3 120	3 120
Ledningscentral teknik	705	930	930
Ombyggnation Guttasjön, Inventarier	986	1 400	1 400
Reningsverk, slangvätt	1 518	1 500	1 500
Utbildningscontainer	2 959	3 500	3 500
Räddningsutrustning	692	2 045	2 045
Summa	12 327	42 975	42 975

Tabell 1. Årets investeringar per 2022-08-31.¹³

2.8 Intern kontroll

Direktionen ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med förbundsordning samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Direktionen för Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund har vidare ansvar för att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredställande sätt.

¹³ SÄRF Delårsrapport, 2022-08-31 sid 14.

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund har en plan för intern kontroll för 2022 som antagits av Direktionen 18 mars 2022. Förbundet har genomfört en riskanalys som grund för upprättandet av plan för intern kontroll. Direktionen har 13 oktober 2017 antagit en policy för intern styrning och kontroll.

Förbundet har genomfört en risk-, väsentlighets- och konsekvensanalys av verksamheten för 2022 genom att identifiera de rutiner och processer som är väsentliga för verksamheten att följa upp. Dessa har samlats i planen för intern kontroll.

Processen för förbundets arbete med intern kontroll beskrivs i bilden nedan.

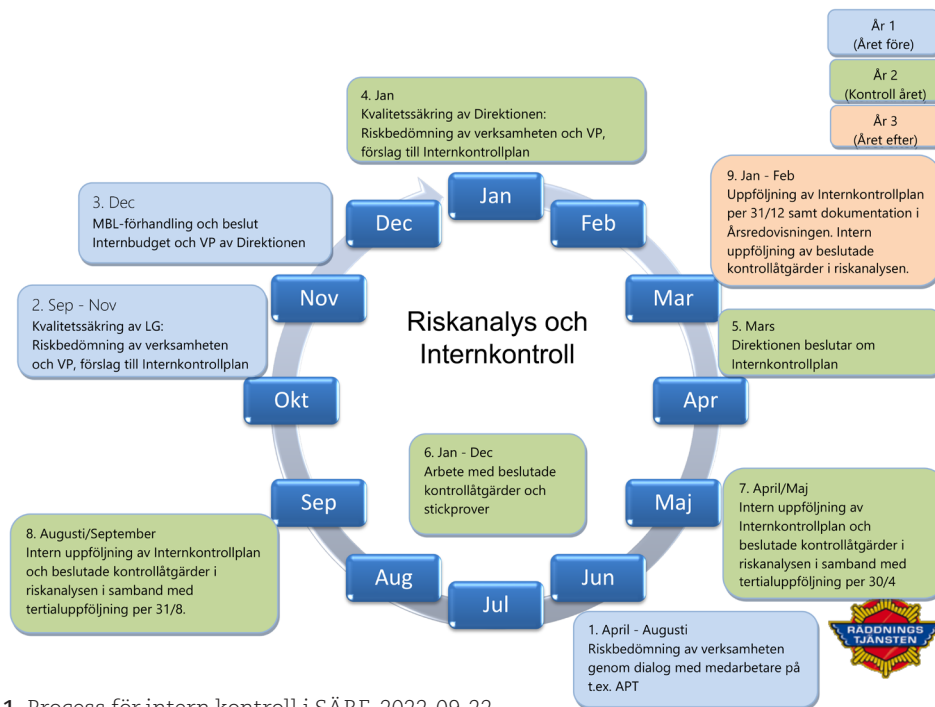


Bild 1. Process för intern kontroll i SÄRF, 2022-09-22

Arbetet i förbundet med intern kontroll har fortsatt löpande under året. En tjänsteperson från kansliet leder den interna internkontrollgruppen. En från varje avdelning ingår i gruppen (avdelning kansli, avdelningen för skydd och samhälle, avdelningen för insats och beredskap, avdelningen för utbildning och avdelningen för teknik och fastighet). Gruppen väljer att utföra kontroller utifrån riskanalys. Gruppen gör bland annat stickprovskontroller på löner och redovisning. En del kontrollåtgärder ska utföras och en viss nivå av stickprov ska göras enligt riskanalys/intern kontrollplan för 2022 men gruppen kan själv bestämma att utföra flera stickprov än dessa. Gruppen går ut till varandras avdelningar och stämmer av arbetet med intern kontroll. Man ser verksamheten med ”nya ögon” och kan exempelvis ställa frågor om varför en avdelning arbetar på ett visst sätt. Gruppen skriver åtgärdsrapporter och arbetar delvis med förbättringsarbete.

Det görs en intern uppföljning av Internkontrollplan och beslutade kontrollåtgärder i riskanalysen i samband med tertialuppföljning. SÄRF redovisar uppföljningen av intern kontroll i årsredovisningen.

Revisionskontoret noterar att Policy för intern kontroll inte uppdaterats sedan 2017.

2.9 Övriga iakttagelser

Revisionskontoret noterar att SÄRF för närvarande åter erhåller ränta på förbundets medel om 86,9 miljoner¹⁴ som är insatt hos internbanken i Borås Stad. Räntan är för närvarande 0,733 procent.

¹⁴ Enligt mail från förbundets ekonomichef 2022-10-19

3 Sammanfattande bedömning

I granskning av Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbunds delårsbokslut 31 augusti 2022 ska de förtroendevalda revisorerna bedöma om resultatet i delårsrapporten är förenligt med de mål som Direktionen beslutat om. Ett viktigt underlag är Direktionens analys i förvaltningsberättelsen. Kommunallagen ställer inte samma krav på granskning av en delårsrapport som på en årsredovisning. De förtroendevalda revisorernas bedömning baseras på en genomgång av Direktionens redovisning och analys i delårsrapporten, och på en översiktlig granskning av Direktionens delårsbokslut som presenteras i innevarande rapport.

Revisionskontoret i Borås Stad bedömer att SÄRF:s delårsrapport i huvudsak är upprättad i enlighet med God redovisningssed, lag om kommunal bokföring och redovisning, kommunallagen och RKR R17. Vidare konstateras att förbundets delårsrapport är upprättad i enlighet med de krav som finns gällande uppställningsformer för resultat- och balansräkningar. Delårsrapporten innehåller en förenklad förvaltningsberättelse och lämnar upplysning om finansiella mål. Resultatet för perioden är ett underskott om 5,5 mnkr. För helåret 2022 redovisar SÄRF en prognos om ett underskott på 2,1 mnkr, vilket är 2 mnkr bättre jämfört med budget (budget -4,1 mnkr). Revisionskontoret noterar att prognosen som lämnas inom ramen för delårsbokslutet innebär att det finansiella målet om ett nollresultat prognostiseras att inte uppnås under året.

Revisionskontoret konstaterar att Direktionen behandlar delårsrapporten i oktober månad. Detta medför att tiden för att vidta styrande åtgärder före årets slut blir mycket kort.

Sammantaget konstateras att SÄRF i sin delårsrapport per 31 augusti 2022 genomfört uppföljning avseende samtliga 20 prestationsmål som Direktionen fastställt för 2022. Sammantaget är 20 av 20 prestationsmål inte uppnådda. Förbundet skattar i delårsrapporten måluppfyllelsen totalt sett till 44 % som genomfört hittills under året. Prognosen för helåret 2022 är att uppfyllandegraden kommer öka till 100 % måluppfyllelse.

Revisionskontoret i Borås Stad bedömer att Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund inom ramen för delårsbokslutet redogör för väsentliga händelser och lämnar genom sin förvaltningsberättelse en översiktlig redogörelse över hur förbundets verksamhet utvecklats under året. Samtliga av Direktionens särskilda aktiviteter följs upp på ett enhetligt sätt i delårsrapporten och Revisionskontoret bedömer mot denna bakgrund att redovisningen av verksamhetsresultatet i delårsrapporten i huvudsak är förenlig med de mål som Direktionen beslutat om. Revisionskontoret rekommenderar de förtroendevalda revisorerna att godkänna den av förbundet upprättade delårsrapporten.

Borås den 25 oktober 2022

Andreas Ekelund,
Revisionschef, Revisionskontoret
Borås Stad

Stefan Sjöblom
Certifierad kommunal yrkesrevisor, Revisionskontoret
Borås Stad



BORÅS
STAD

REVISIONSKONTORET

Besöksadress Sturegatan 42 **Postadress** 501 80 Borås
Telefon 033-35 71 56 **E-post** revisionskontoret@boras.se
Webbplats boras.se/stadsrevisionen



8. Taxa för kopior och annat utlämnande av
allmän handling (kf fattar slutligt beslut)
KS2022/215

§210

KS2022/215

Taxa för kopior och annat utlämnande av allmän handling

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar förslag till ny taxa för kopior och annat utlämnande av allmän handling, daterat 2022-11-24.

Kommunstyrelsen föreslår även att kommunfullmäktige upphäver sitt tidigare beslut 2010-03-04, § 35, om taxa för kopiering m.m. av allmänna handlingar.

Ärendet

Bollebygds kommun har enligt tryckfrihetsförordningen (1949:105) skyldighet att på begäran tillhandahålla kopia eller avskrift av allmänna handlingar under förutsättning att det inte finns några undantag, som t ex sekretessbelagda handlingar. För detta arbete har kommunen rätt att ta ut en avgift. Kommunens avgifter för kopior m.m. av allmänna handlingar har till stor del sin grund i bestämmelserna i avgiftsförordningen (1992:191).

Taxan/avgifterna gäller för Bollebygds kommuns samtliga nämnders hantering av kopior av allmänna handlingar. Avgift ska tas ut vid utlämnande av kopia, utskrift eller avskrift av allmän handling efter särskild begäran. Huvudregeln är att allmänna handlingar ska lämnas ut i pappersform. Allmänna handlingar får utlämnas per e-post eller i annan elektronisk form om myndigheten bedömer att det är lämpligt i det enskilda fallet.

När avgift tas ut för kopia, utskrift eller avskrift ska även avgift för att *sända* den begärda handlingen tas ut där det är aktuellt. I enskilda fall får nämnden besluta att avgift enligt denna taxa ska betalas helt eller delvis innan kopian, utskriften eller avskriften lämnas ut. Ett beslut om förskottsbetalning kan exempelvis aktualiseras om en begäran om utlämnande av kopior av allmänna handlingar som avser ett större antal handlingar eller på annat sätt är omfattande och därmed resurskrävande. Myndigheten kan då avvakta med att skriva ut eller kopiera handlingarna till dess att avgiften har betalats.

Förvaltningen gör följande bedömning: Det är snart 13 år sedan kommunfullmäktige fattade beslut om taxa för kopiering av allmänna handlingar. Avgifterna har under de åren inte höjts, och vid en omvärldsbevakning kan konstateras att Bollebygds kommun ligger efter inom vissa delar av taxområdet. Därav föreslår kommunstyrelseförvaltningen en ny taxa, även om det inte finns behov av en höjning inom alla områden. I nya taxan tas också höjd för avgift för elektronisk kopia av allmänna handlingar, en del som föreslås införas då alltmer dokument skapas och förvaras elektroniskt inom kommunens verksamheter.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut**Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar förslag till ny taxa för kopior och annat utlämnande av allmän handling, daterat 2022-11-24.

Kommunstyrelsen föreslår även att kommunfullmäktige upphäver sitt tidigare beslut 2010-03-04, § 35, om taxa för kopiering m.m. av allmänna handlingar.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- Taxa för kopior och annat utlämnande av allmän handling
- Taxa för kopiering m.m. av allmänna handlingar

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



Gäller för: Bollebygds kommun

Dokumentansvarig: Kommunsekreterare

Dnr : **166511**

Taxa för kopiering m.m. av allmänna handlingar

§ 1 Avgift för kopiering av allmänna handlingar

Svartvitt A4

Om en beställning omfattar tio sidor eller mer ska avgift för kopiering tas ut.

1-9 sidor	kostnadsfritt
10 sidor	60 kr
Varje sida därutöver	2 kr/sida

Svartvitt A3

A3 per sida	20 kr
-------------	-------

Kopia färg

A4 per sida (1-9 sidor)	10 kr
Varje sida därutöver	15 kr

A3 per sida	30 kr
-------------	-------

Kopiering från mikrofilm¹

A3	45 kr
A4	35 kr

Avgiften gäller även när handlingen sänds till beställaren via e-post eller fax.

§ 2 Avgift för elektronisk kopia av allmänna handlingar

Elektroniskt lagrade dokument som skickas via e-post	Kostnadsfritt
Inskanning av 1-9 sidor	Kostnadsfritt
Inskanning av 10 sidor	50 kr
Inskanning av 11 och fler sidor	2 kr/styck

§ 3 Avskrift av allmän handling, bestyrkta avskrifter och bestyrkta kopior

Avskrift av allmän handling	125 kr per påbörjad fjärdedels arbetstimme
-----------------------------	--

Bestyrkt avskrift av handling	125 kr per påbörjad fjärdedels arbetstimme
-------------------------------	--

Bestyrkt kopia av handling (per kopia)	2 kr per kopia
--	----------------

§ 4 Portokostnad

För avgiftsbelagda kopior ska ersättning för faktisk portokostnad tas ut om försändelsen väger mer än 20 gram samt för eventuell postförskottsavgift eller annan särskild kostnad för att med post, bud eller liknande förmedling sända den begärda handlingen eller kopian till mottagaren.

¹ Kopior från mikrofilm tas fram av Borås stad. Faktura till beställaren skickas därför från Borås stad.



Kommunstyrelseförvaltningen

Suzanna Bengtsson | Kommunsekreterare
0734-64 70 10 | suzanna.bengtsson@bollebygd.se

Kommunstyrelsen

Taxa för kopior och annat utlämnande av allmän handling

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar förslag till ny taxa för kopior och annat utlämnande av allmän handling, daterat 2022-11-24.

Kommunstyrelsen föreslår även att kommunfullmäktige upphäver sitt tidigare beslut 2010-03-04, § 35, om taxa för kopiering m.m. av allmänna handlingar.

Ärendet

Bollebygds kommun har enligt tryckfrihetsförordningen (1949:105) skyldighet att på begäran tillhandahålla kopia eller avskrift av allmänna handlingar under förutsättning att det inte finns några undantag, som t ex sekretessbelagda handlingar. För detta arbete har kommunen rätt att ta ut en avgift. Kommunens avgifter för kopior m.m. av allmänna handlingar har till stor del sin grund i bestämmelserna i avgiftsförordningen (1992:191).

Taxan/avgifterna gäller för Bollebygds kommuns samtliga nämnders hantering av kopior av allmänna handlingar. Avgift ska tas ut vid utlämnande av kopia, utskrift eller avskrift av allmän handling efter särskild begäran. Huvudregeln är att allmänna handlingar ska lämnas ut i pappersform. Allmänna handlingar får utlämnas per e-post eller i annan elektronisk form om myndigheten bedömer att det är lämpligt i det enskilda fallet.

När avgift tas ut för kopia, utskrift eller avskrift ska även avgift för att *sända* den begärda handlingen tas ut där det är aktuellt. I enskilda fall får nämnden besluta att avgift enligt denna taxa ska betalas helt eller delvis innan kopian, utskriften eller avskriften lämnas ut. Ett beslut om förskottsbetalning kan exempelvis aktualiseras om en begäran om utlämnande av kopior av allmänna handlingar som avser ett större antal handlingar eller på annat sätt är omfattande och därmed resurskrävande. Myndigheten kan då avvakta med att skriva ut eller kopiera handlingarna till dess att avgiften har betalats.

Bedömning

Det är snart 13 år sedan kommunfullmäktige fattade beslut om taxa för kopiering av allmänna handlingar. Avgifterna har under de åren inte höjts, och vid en omvärldsbevakning kan konstateras att Bollebygds kommun ligger efter inom vissa delar av taxeorrådet. Därav föreslår kommunstyrelseförvaltningen en ny taxa, även om det inte finns behov av en höjning inom alla områden. I nya taxan tas också höjd för avgift för elektronisk kopia av allmänna handlingar, en del som föreslås införas då alltmer dokument skapas och förvaras elektroniskt inom kommunens verksamheter.

Beslutsunderlag

Förslag till styrdokument/taxa daterat 2022-11-24.

Skickas till

Kommunsekreterare

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Förvaltningschef

Suzanna Bengtsson

Kommunsekreterare



9. Information/återrapportering av handlingsplan för regional avfallsplan KS2021/35



§156

KS2021/35

Målansvariga för avfallsplanen "Mot en hållbar och cirkulär framtid"

Beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att huvudansvariga nämnder/styrelse för att nå målen i avfallsplanen "Mot en hållbar och cirkulär framtid" för perioden 2021-2030 blir enligt följande:

Avfallsplanen "Mot en hållbar och cirkulär framtid" för perioden 2021-2030		
Mål	Ansvarig nämnd	Delaktig nämnd
Mål 1.1 Matsvinnet ska minska till 35g/portion i kommunens verksamheter	SBN	UN SN
Mål 1.2 Matsvinnet ska minska med 50% per invånare jämfört med år 2021	SBN	KS
Mål 1.3 Minst 60% av uppkommet matavfall ska gå till näringsåtervinning och biogasproduktion eller annat miljömässigt motsvarande ändamål	SBN	
Mål 2.1 Konsumtionen av engångsartiklar i kommunens verksamheter ska minska jämfört med år 2022	KS	UN SN SBN
Mål 2.2 Livslängden på arbetskläder i kommunens verksamheter ska öka jämfört med år 2022	KS	SBN SN
Mål 2.3 Invånarnas förståelse om kopplingen mellan konsumtionsbeteende, avfallsmängder och miljöpåverkan ska öka jämfört med år 2023	KS	SBN SN
Mål 3.1 Andel möbel- och textilinköp i kommunens verksamheter som återbrukat ska öka jämfört med år 2022	SN	KS SBN UN

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Mål 3.2 Återanvändning och återvinning av bygg- och rivningsmaterial inklusive massor från kommunala bygg-, mark- och anläggningsprojekt ska öka jämfört med år 2022	SBN	
Mål 3.3 Livslängden på elektronik i kommunens verksamheter ska öka jämfört med år 2022	KS	UN
Mål 3.4 Invånarna ska ha möjlighet till enkel och tillgänglig återanvändning av produkter	SN	SBN
Mål 4.1 Alla kommunala verksamheter ska ha möjlighet att enkelt och nära sortera ut sitt avfall	SBN	KS UN SN
Mål 4.2 Andelen felsorterat i restavfallet ska minska med 50% jämfört med år 2021	SBN	KS
Mål 4.3 Mängd avfall från ÅVC som behandlas med förbränning och deponering ska minska jämfört med år 2021	SBN	KS
Mål 4.4 Andel hållbara och effektiva avfallstransporter i kommunens regi ska öka jämfört med 2021	SBN	
Mål 5.1 Nedskräpning ska minska med 50% jämfört med år 2022	KS	SBN UN SN
Mål 6.1 Små och stora anordningar för återbruk, återvinnings- och avfallshantering ska lokaliseras i strategiska lägen så de är enkla att använda både ur brukar- och insamlingssynpunkt	SBN	

2. Varje ansvarig nämnd ska återrapportera till kommunstyrelsen på sammanträdet i december, om pågående arbete och tidsplan för åtaganden, inklusive delmål om sådana finns.

Ärendet

Kommunerna i Boråsregionen – Bollebygd, Borås, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Vårgårda – har samverkat kring att ta fram en gemensam avfallsplan för regionen.

Avfallsplan ”Mot en hållbar och cirkulär framtid” för perioden 2021-2030 har antagits i samtliga kommuner i Sjuhärad. Avfallsplanen antogs av KS i Bollebygd 2021-12-08 Dnr: KS2021/35. För att på ett effektivt sätt kunna arbeta med att nå målen i avfallsplanen så är det viktigt att det, i alla kommuner, utses ansvariga för respektive mål.

Den regionala avfallsplanen är ett strategiskt dokument som ska ses över tid. Avfallsplanen är på 10 år och Bollebygds kommun väljer själv i vilken takt och i vilken ordning man vill jobba för att nå de önskade målen. Respektive nämnd som kommer att arbeta med de olika aktiviteterna behöver ta fram kostnadsberäknade handlingsplaner inför kommande års budgetarbeten om en aktivitet inte anses kunna utföras inom ram.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar att huvudansvariga nämnder/styrelse för att nå målen i avfallsplanen ”Mot en hållbar och cirkulär framtid” för perioden 2021-2030 blir enligt tjänsteskrivelse.

Ledamöternas förslag till beslut

Lars-Erik Olsson (S) föreslår följande tilläggsförslag: Varje ansvarig nämnd ska återrapportera till kommunstyrelsen på sammanträdet i december, om pågående arbete och tidsplan för åtaganden, inklusive delmål om sådana finns.

Beslutsgång

Ordföranden frågar först om förslag till beslut kan antas och finner att så sker. Därefter frågar ordföranden om kommunstyrelsen antar eller avslår Lars-Erik Olssons (S) tilläggsförslag och finner att kommunstyrelsen antar förslaget.

Beslutsunderlag

- §155 KSAU Målansvariga för avfallsplanen ”Mot en hållbar och cirkulär framtid”
- Målansvariga för avfallsplanen ”Mot en hållbar och cirkulär framtid”
- §182 Kf Antagande av ny regional avfallsplan 2021-2030

Skickas till

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Kommunchef, park-/avfallschef, samhällsbyggnadsnämnden, socialnämnden,
utbildningsnämnden

Paragrafen är justerad

10. Heltid som norm KS2020/218

§191

KS2020/218

Heltid som norm - heltidsorganisation (ks fattar slutligt beslut)**Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen beslutar att Bollebygds kommun ska införa en heltidsorganisation i alla kommunens verksamheter. Införandet innebär att samtliga tillsvidareanställningar omregleras till heltid från och med 1 april 2026. Kommunstyrelsen beslutar också att alla nya tjänster från och med 1 januari 2025 ska annonseras som heltidstjänster, där finansiering sker inom befintlig ram.

Ärendet

Genomförd förstudie visar att det idag inte finns förutsättningar för att införa en heltidsorganisation i Bollebygds kommun. För att införande ska bli möjligt bör organisationen arbeta med att skapa förutsättningar genom till exempel ett fullskaligt införande av dokumentationssystem, utveckla arbetet med bemanning, öka den ekonomiska kunskapen och kunskapen om schemaläggning. Om alla anställningar omvandlas till heltidsanställning beräknas lönekostnaden öka med ca 7,5 mkr per år. Bollebygds kommun hade 2020 kostnader för timavlönade vikarier, månadsavlönade vikarier, sjuklön och övertid på ca 75 mkr. Vid en heltidsorganisation förväntas en stor del av dessa kostnader istället kunna överföras till heltidstjänster vilket innebär att hänsyn till detta måste tas med i budgetarbetet de kommande åren.

Genom införande av en heltidsorganisation följer Bollebygds kommun den överenskommelse som Sveriges kommuner och regioner har träffat genom kollektivavtal med Kommunalarbetsförbundet och får ett kraftfullt verktyg för att klara den framtida kompetensutmaningen som alla kommuner står inför. Sedan 2022-10-01 står det också inskrivet i Kollektivavtalet Allmänna Bestämmelser mellan Sveriges Kommuner och Regioner och samtliga fackliga organisationer att för att möta verksamhetens behov och klara kompetensförsörjningen är det viktigt att tillämpningen av villkoren i kollektivavtalet skapar förutsättningar för ett friskt arbetsliv och en god arbetsmiljö. Det är också inskrivet att arbetsgivare bör verka för att redan anställda medarbetare i högre uträkning ska arbeta heltid och att anställning på heltid ska vara det normala vid nyanställning.

Förstudien mynnar ut i ett inriktningsförslag för införande av heltidsorganisation i Bollebygds kommun. Inriktningsförslaget innebär ett förändringsarbete i hela organisationen där effekten av förändringsarbetet förväntas bli en tryggad kompetensförsörjning, en verksamhet som är bra för både brukare och medarbetare och ett jämställt hållbart arbetsliv.



Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att Bollebygds kommun ska införa en heltidsorganisation i alla kommunens verksamheter. Införandet innebär att samtliga tillsvidareanställningar omregleras till heltid från och med 1 april 2026. Kommunstyrelsen beslutar också att alla nya tjänster från och med 1 januari 2025 ska annonseras som heltidstjänster, där finansiering sker inom befintlig ram.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- Heltid som norm - heltidsorganisation
- §136 KS Heltid som norm

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



Kommunstyrelseförvaltningen

Ulrika Borg | HR-chef
0734-64 70 04 | ulrika.borg@bollebygd.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Heltid som norm - heltidsorganisation

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att Bollebygds kommun ska införa en heltidsorganisation i alla kommunens verksamheter. Införandet innebär att samtliga tillsvidareanställningar omregleras till heltid från och med 1 april 2026. Kommunstyrelsen beslutar också att alla nya tjänster från och med 1 januari 2025 ska annonseras som heltidstjänster, där finansiering sker inom befintlig ram.

Ärendet

Genomförd förstudie visar att det idag inte finns förutsättningar för att införa en heltidsorganisation i Bollebygds kommun. För att införande ska bli möjligt bör organisationen arbeta med att skapa förutsättningar genom till exempel ett fullskaligt införande av dokumentationssystem, utveckla arbetet med bemanning, öka den ekonomiska kunskapen och kunskapen om schemaläggning.

Om alla anställningar omvandlas till heltidsanställning beräknas lönekostnaden öka med ca 7,5 mkr per år. Bollebygds kommun hade 2020 kostnader för timavlönade vikarier, månadsavlönade vikarier, sjuklön och övertid på ca 75 mkr. Vid en heltidsorganisation förväntas en stor del av dessa kostnader istället kunna överföras till heltidstjänster vilket innebär att hänsyn till detta måste tas med i budgetarbetet de kommande åren.

Genom införande av en heltidsorganisation följer Bollebygds kommun den överenskommelse som Sveriges kommuner och regioner har träffat genom kollektivavtal med Kommunalarbetarförbundet och får ett kraftfullt verktyg för att klara den framtida kompetensutmaningen som alla kommuner står inför. Sedan 2022-10-01 står det också inskrivet i Kollektivavtalet Allmänna Bestämmelser mellan Sveriges Kommuner och Regioner och samtliga fackliga organisationer att för att möta verksamhetens behov och klara kompetensförsörjningen är det viktigt att tillämpningen av villkoren i kollektivavtalet skapar förutsättningar för ett friskt arbetsliv och en god arbetsmiljö. Det är också inskrivet att arbetsgivare bör verka för att redan anställda medarbetare i högre uträkning ska arbeta heltid och att anställning på heltid ska vara det normala vid nyanställning.

Förstudien mynnar ut i ett inriktningsförslag för införande av heltidsorganisation i Bollebygds kommun. Inriktningsförslaget innebär ett förändringsarbete i hela organisationen där effekten av förändringsarbetet förväntas bli en tryggad kompetensförsörjning, en verksamhet som är bra för både brukare och medarbetare och ett jämställt hållbart arbetsliv.

Bakgrund

HÖK 20

I det centrala kollektivavtalet (HÖK 20) mellan Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Svenska Kommunalarbetarförbundet (Kommunal) framgår att alla arbetsgivare ska planera för hur andelen

medarbetare som arbetar heltid ska öka. I det senaste kollektivavtalet framgår att Heltid som norm ska vara infört senast 31 december 2024.

Protokollsanteckningen från kollektivavtalet som är vägledande säger följande: ”För att stödja arbetet med kompetensförsörjning ska centrala parter gemensamt arbeta för att andelen medarbetare som arbetar heltid ökar. Målsättningen är att tillsvidareanställning på heltid ska vara det normala vid nyanställning och att redan tillsvidareanställda medarbetare i högre utsträckning ska arbeta heltid”.

SKRs och Kommunals övergripande målsättning med avtalet är att tillsvidareanställning på heltid är det normala vis nyanställning och att redan anställda medarbetare ska arbeta heltid i högre utsträckning än idag. Det innebär att heltidsanställda också ska arbeta heltid och att deltidsanställda ska motiveras att arbeta heltid. Heltidsarbete ökar det ekonomiska oberoendet och gör att fler klarar sin egen försörjning. När arbetsgivarna erbjuder heltidsanställningar uppstår det dessutom positiva effekter på yrkenas attraktivitet, utveckling och framtida kompetensförsörjning. Även jämställdheten och kvaliteten på det utförda arbetet ökar.

Det centrala kollektivavtalet mellan SKR och Kommunal är ett bindande kollektivavtal.

Varför behövs en heltidsorganisation? - Syfte

Välfärdssektorns behov av kompetenta medarbetare är en utmaning för hela samhället och även för Bollebygds kommun. Antalet äldre i samhället ökar dramatiskt de kommande åren och andelen yngre i yrkesför ålder fylls inte på i samma takt. Det innebär en stor demografisk utmaning och utifrån det behöver alla arbeta med kompetensförsörjning på flera olika sätt. Att vara en attraktiv arbetsgivare kommer också vara en framgångsfaktor för att klara kompetensutmaningen och där är heltidsarbete en viktig strategi. Möjligheten till heltidsarbete och samma arbetsvillkor för kvinnodominerade och mansdominerade yrken är också en viktig jämställdhets- och värdegrundsfråga.

Mål

Målet med omställning till heltidsorganisation är en tryggad kompetensförsörjning, en verksamhet som är bra för både brukare och medarbetare och ett jämställt hållbart arbetsliv.

Förstudien

Under hösten 2021 och våren 2022 har en förstudie genomförts för att utreda förutsättningarna för en heltidsorganisation i Bollebygds kommun. De flesta av landets kommuner har arbetat med införande av heltidsorganisation sedan 2016 då Heltid som norm skrevs in i kollektivavtalet med Kommunal. Det kan konstateras att införandet har skett på olika sätt med varierat resultat i de kommuner där heltidsorganisation är till fullo infört.

De kommuner som var snabba att påbörja sitt arbete mot en heltidsorganisation följde de strategier som kommunicerades från Heltidsresan. (Den samverkansorganisation som skapas mellan SKR och Kommunal för att stödja kommunerna i sitt arbete mot en heltidsorganisation). Det var en generell plan som utgick från ett ska-krav. Resultatet av det var att det var svårt för många verksamheter att göra en plan som var anpassad utifrån förutsättningarna för just den verksamheten. I många fall ledde det till att missnöje och motstånd mellan arbetsgivare och medarbetare ökade.

Utifrån dessa erfarenheter har Heltidsresan nu ändrat strategi och betonar vikten av att ta hänsyn till de specifika förutsättningar som finns på varje arbetsplats vid införandet av en heltidsorganisation. För att lösa utmaningen med att göra det inom befintlig budgetram behöver man arbeta för att hitta andra lösningar än vad man är van vid, exempelvis att omfördela arbetsuppgifter över dygnet.

Det som också framkommit är att det inte går att skapa en heltidsorganisation i en befintlig deltidorganisation. Att införa heltid som norm blir ett helt annat sätt att se på arbetsorganisation och organisationen måste utvecklas inom många olika områden till exempel schemaläggning.

I utredningen ”Vilja välja vård och omsorg, en hållbar kompetensförsörjning inom vård och omsorg om äldre.” som regeringen presenterat under 2021 har det lyfts fram inriktningsförslag för att stärka vård och omsorg och skapa bättre förutsättningar för kompetensförsörjning. I den utredningen är heltidsorganisation ett av de olika inriktningsförslagen som har framkommit.

Resultatet av förstudien i Bollebygds kommun visar att det finns olika utmaningar i kommunens verksamhet. De största utmaningarna finns dock i socialförvaltningen varför arbetet för att förbereda och införa en heltidsorganisation startas där. De utmaningar som framkommit i förstudien kan sammanfattas enligt nedan;

- **Organisering – jämnare arbetsbelastning**
Inom boendena i äldreomsorgen är brukarnas behov inte jämnt fördelade över dagen, vilket innebär en utmaning i bemanningen. Det är en arbetstopp på morgonen och en arbetstopp på kvällen. Den planerade implementeringen av arbetssättet med individens behov i centrum (IBIC) kan bli en hjälp i att ”tänka om” när olika insatser ska utföras under dagen och under veckan vilket kan resultera i en jämnare arbetsbelastning för medarbetarna. I hemtjänsten är arbetstopparna lättare att jämna ut med exempelvis de städuppgifter som behöver utföras. I hemtjänsten behöver man också utreda möjligheten att differentiera arbetsuppgifterna genom att till exempel städuppgifter inte genomförs av undersköterskor.

Organisationen måste också våga lyfta och ifrågasätta varför arbetet är upplagt på ett visst sätt. Det finns outtalade normer hos medarbetare och chefer som kan vara ett hinder för att tänka fritt i hur arbetet skulle kunna läggas upp annorlunda. Exempelvis tycker omvårdnadspersonal ofta att det är viktigt med gemensam överrapportering och gemensamma raster vilket i praktiken innebär att all omvårdnadspersonal sitter ner tillsammans i 15–30 minuter på bestämda tidpunkter på dagen och det i sin tur kan ”skapa” arbetstoppar före eller efter dessa tillfällen. Att synliggöra olika normer och kulturer, våga ifrågasätta dessa med brukarens behov i centrum och samtidigt ha respekt för att dessa tillfällen bidrar till trivselen på arbetsplatsen kommer vara en utmaning att hantera i arbetet med att skapa en jämnare arbetsbelastning.

- **Utveckla arbetet med bemanning när fler ska arbeta heltid**
Enhetschefer behöver lägga mer fokus på arbetet med att ta fram bemanningskrav i verksamheten. Inom många verksamheter finns en osäkerhet kring om man har rätt grundbemanning, även hur man arbetar med personalbudget skiljer sig åt inom olika verksamhetsområden. Därför behöver arbetssättet för att ta fram och arbeta med bemanningskrav förtydligas inom flera verksamheter och budgetarbetet behöver anpassas för att stödja detta arbetssätt. Fokus behöver också ligga på god framförhållning kring den planerade frånan och hur dessa täcks genom god ekonomisk resurshållning.

- Utveckla bemanningen över verksamhets- och enhetsgränser
För att effektivt kunna nyttja personalresurserna och att fler ska arbeta mer kommer det att krävas en betydligt större samordning och en övergripande bild av hur bemanningskravet kopplat till tillgängliga personalresurser ser ut. Det behöver göras ett förankringsarbete för att uppmuntra tillsvidareanställda medarbetare att vilja arbeta mer flexibelt mellan avdelningar. Arbetsgivaren behöver tillsammans med berörda medarbetare undersöka vilka hinder och farhågor som finns och så långt som möjligt undanröja dessa.
- Organisation och samordning av bemanningen vid frånvaro
TimeCare pool är ett systemstöd som används inom äldreomsorgen och ger en överblick över bemanningsbehovet i verksamheten. Systemets alla funktioner används dock inte på ett optimalt sätt idag vilket gör nuvarande arbetssätt för att täcka upp korttidsvakanser ineffektivt och tidskrävande. Arbetsgivaren behöver utreda hur TimeCare pool kan utnyttjas bättre för att effektivisera arbetet kring bemanning vid frånvaro och sedan införliva fler delar av organisationen i detta arbetssätt, exempelvis lokalvård och förskola.
- Samordna införandet av heltid med det ordinarie arbetsmiljöarbetet
Införandet av heltidsorganisation bör vara en naturlig del av det ordinarie arbetsmiljöarbetet. Inför och under införandet är det av stor vikt att ständigt följa upp arbetet på arbetsplatsträffar och i andra samverkansforum. Lärdomar som gjorts i andra kommuner är att förankringsarbetet hos chefer och medarbetare måste få ta tid annars är risken att man försöker införa en heltidsorganisation utan att nödvändiga förändringar skett i arbetssätt vad gäller exempelvis bemannings- och schemafrågor hos medarbetare och chefer.
- Kultur och värderingar i verksamheten
Förstudien har också visat att det finns utmaningar i organisationen där flera verksamheter inte är optimalt organiserade och till viss del organiserade utifrån medarbetarnas önskemål och inte utifrån verksamhetens behov.
- Bemanning
Idag hanteras obemannade schemarader ofta med korta vikariat eller timavlönade istället för att höja upp sysselsättningsgraden på någon eller några av de tillsvidareanställda. Effekten av det är en splittrad organisation med stora kvalitetsförluster.
- Dokumentation och verksamhetssystem
Användningen av digitala hjälpmedel för exempelvis dokumentation är eftersatt och behöver utvecklas för att frigöra tid för andra arbetsuppgifter och därmed skapa en mer kvalitativ verksamhet.
- Ekonomisk kunskap
Chefer och medarbetare behöver få bättre kunskaper i hur de ekonomiska sambanden ser ut, det vill säga få kunskap om hur de olika besluten påverkar ekonomin i verksamheten. Chefer i verksamheten behöver i större utsträckning följa sin ekonomi i realtid och stämma av emot budget och där öka kunskapen om vad som påverkar.

- Systematiskt arbetsmiljöarbete
Det systematiska arbetsmiljöarbetet bör vidareutvecklas. Att utveckla arbetsmiljön är att utveckla verksamheten. Genom att arbeta med evidensbaserade metoder skapas en större trygghet hos brukaren och det bidrar till en bättre arbetsmiljö för medarbetarna.
- Frånvarohantering
Det behöver arbetas fram gemensamma riktlinjer för hur frånvaro hanteras i verksamheten. Det bör vara samma regler som gäller för alla verksamheter.
- Incidentrapportering
Incidentrapporteringen bör i större utsträckning användas för att utveckla verksamheten.
- IBIC – Individens behov i centrum
Arbetet med individens behov i centrum ligger till grund för hur arbetet i verksamheten ska bedrivas och kommer att vara en viktig del i organisationsutvecklingen. Det behöver tas fram en plan för hur det ska genomföras i Bollebygds kommun.
- Hållbar organisation
I en hållbar organisation har medarbetarna inflytande över sin egen arbetsvardag och arbetar tillsammans för att utveckla verksamheten. I det här arbetet bör medarbetarskapet stärkas.
- Arbetsroller och arbetsuppgifter
Arbetsroller och arbetsuppgifter bör ses över. Genom att låta den yrkesgrupp som har utbildning arbeta med det man är utbildad för tar vi vara på kompetens och skapar även en karriärstege. En karriärstege inom äldreomsorg skulle till exempel kunna se ut så här; servicebiträde – vårdbiträde – utbildat vårdbiträde – undersköterska – specialistundersköterska. Genom att utveckla arbetsuppgifter och arbetsroller skulle varje befattningsgrupp kunna nyttjas till det man har kompetens för.
- Utvecklingsprojekt
Det pågår inom framför allt Socialförvaltningen flera parallella utvecklingsprojekt och dessa projekt bör prioriteras, samordnas och tidsättas så att bästa möjliga effekt nås i arbetet.

Inriktningsförslag för genomförande av heltidsorganisation

Förstudien mynnar ut i ett inriktningsförslag för införande av heltidsorganisation i Bollebygds kommun. Inriktningsförslaget innebär ett förändringsarbete i hela organisationen där effekten av förändringsarbetet förväntas bli en tryggad kompetensförsörjning, en verksamhet som är bra för både brukare och medarbetare och ett jämställt hållbart arbetsliv.

Inriktningsförslaget förordas utifrån den kunskap och de erfarenheter andra kommuner har gjort samt utifrån analysen av verksamheterna i Bollebygds kommun. Förändringsarbetet bör få ta tid och vara en del av en långsiktig strategisk plan för verksamheten och drivas utifrån delaktighet. På sikt skapar det möjlighet till en mer kvalitativ verksamhet. Viktiga delar i den strategiska planen är skapa trygga anställningsförhållanden och en god arbetsmiljö, karriärvägar, förnya, behålla och utveckla kompetens hos medarbetarna och stärka ledarskapet.

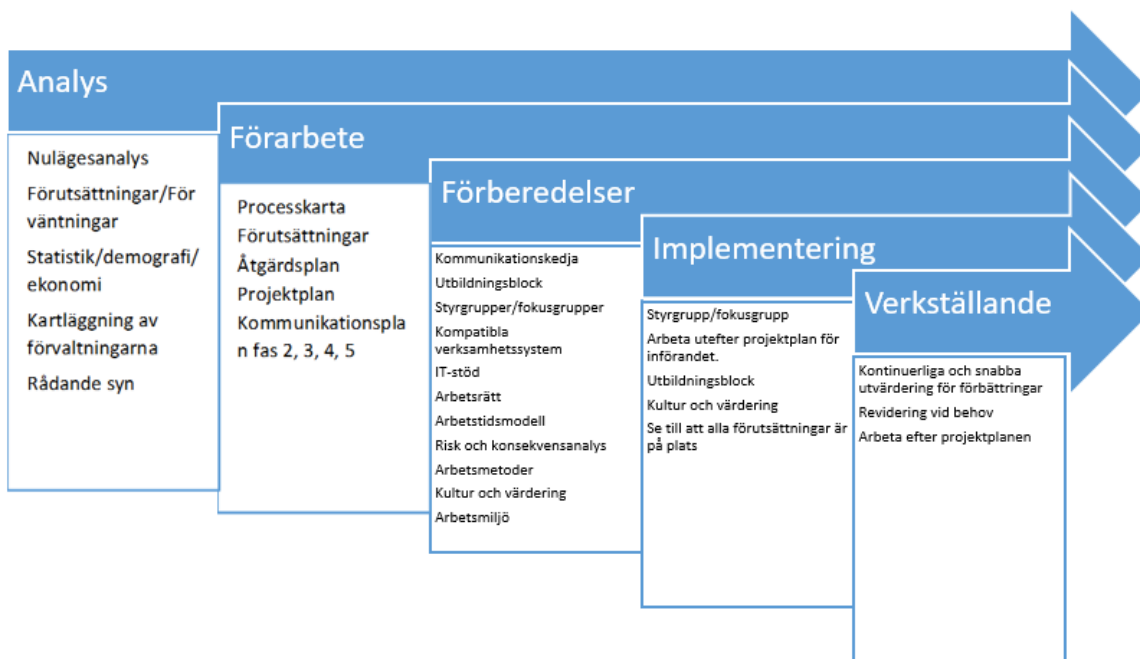
Införandet av heltidsorganisation bör vara en naturlig del av det ordinarie arbetsmiljöarbetet. Inför och under införandet är det av stor vikt att ständigt följa upp både på arbetsplatsträffar och i andra samverkans forum. Lärdomar som gjorts hos andra är att förankringsarbetet hos chefer och medarbetare måste få ta tid annars är risken att man inför heltid utan att nödvändiga förändringar skett i arbetssätt vad gäller exempelvis bemannings- och schemafrågor hos medarbetare och chefer. För att lyckas med detta behöver cheferna stöd i form av en utsedd person som har som uppgift att samordna och driva arbetet.

Att införa en heltidsorganisation är ett organisationsutvecklingsprojekt och inte enbart en schemafråga utan en normförflyttning och en fråga som rör hela organisationen och sättet att organisera arbetet. Organisationen måste utvecklas och förändras för att det ska vara möjligt att genomföra heltid.

Inriktningsförslaget innebär en förändringsresa där deltidsanställningar omvandlas till heltidsanställningar den 1 april 2026.

Majoriteten av kommunerna som undersökts har haft en projekttid på ca tre år innan själva implementeringen av en heltidsorganisation startats upp. Att göra förändringsresan från en deltidsorganisation till en heltidsorganisation måste få ta tid och kommer påverka flera processer men med största sannolikhet höja kvaliteten för både brukare och medarbetare. Det är viktigt att beakta att förändringsarbetet måste hållas samman då varje förändringsprocess som inte samverkar med övriga processer eller går i takt påverkar organisationens förmåga att förändras och kan leda till en trötthet i organisationen.

Sammantaget mynnar analysen ut i ett förslag på hur förändringsarbetet från en deltidsorganisation till en heltidsorganisation bör gå till. Se bilden nedan. Förändringsarbetet bör ledas av en utsedd person i varje förvaltning som arbetar tillsammans med chefer och medarbetare i organisationen. Det krävs ett politiskt inriktningsbeslut om genomförande av heltidsorganisation innan förarbete, förberedelser, implementering och verkställande kan startas upp.



Vinsterna med en heltidsorganisation är många

Det är viktigt att Bollebygds kommun som arbetsgivare tillvaratar de kompetenta medarbetare som arbetar i organisationen genom att ge dem möjlighet att arbeta heltid. I en heltidsorganisation behöver arbete utvecklas för att vara en verksamhet med hållbar arbetstidsförläggning och jämnare arbetsbelastning för ett långsiktigt hållbart arbetsliv och en välfungerande verksamhet.

Heltidsorganisation är en viktig del i kompetensförsörjningen för att möta framtida krav på välfärd. När fler arbetar mer uppstår positiva effekter för yrkenas attraktivitet, framtida kompetensförsörjning och för jämställdheten i samhället. Det medför att Bollebygds kommun kommer att upplevas som en attraktiv arbetsgivare.

I en heltidsorganisation har alla tillsvidareanställda en anställning på heltid. Deltidsanställning som regleras i lag eller avtal kommer fortfarande vara möjligt.

En omställning till heltidsorganisation kan verka enkelt i teorin men i verkligheten handlar det om att tänka nytt kring hur planering och bemanning så att det skapas en balansgång mellan arbetsmiljö, verksamhet och ekonomi. Arbetsgivarens arbetsmiljöansvar innebär att verka för en jämnare arbetsbelastning och sund arbetstidsförläggning. Det innebär en översyn av arbetspassens längd, antal arbetspass i rad och jämn fördelning mellan medarbetarna. Det ger en balans mellan arbete och fritid som ger möjlighet till återhämtning. Det påverkar, hälsa, kvalitet i verksamheten, säkerhet och prestation.

I en heltidsorganisation samarbetar chefer och medarbetare på varje arbetsplats för att planera och hantera behoven inom respektive enhet. Det handlar till exempel om att inför varje schemaperiod se över verksamhetens behov, planerad frånvaro av medarbetare och utifrån det lägga schema i verksamheten. Medarbetarens delaktighet, engagemang och ansvarstagande är viktiga parametrar för att lyckas.

Genom att omvandla kostnader för fyllnads- och övertid, sjukfrånvaro och timavlönade medarbetare till månadsanställningar kan på sikt en ökad grundbemanning hanteras inom befintlig budget. Behovet av timavlönade vikarier kommer att minska då vikariat i första hand täcks upp med tillsvidareanställda medarbetare. En ökad grundbemanning gör det möjligt för medarbetaren att utveckla sin kompetens samt en möjlighet för verksamheterna att använda ordinarie, utbildade och kompetenta medarbetare i högre utsträckning, vilket i förlängningen förväntas bidra till en ökad kvalitet, kontinuitet och trygghet för brukaren.

Ekonomiska förutsättningar

De ekonomiska konsekvenserna mellan åren 2023 och när införandet planeras vara klart är svåra att förutse och ser olika ut i kommunens förvaltningar. Utifrån det bör arbetet hanteras inom befintlig budgetram under tidsperioden.

Att beskriva ett förändringsarbete utifrån fastställda summor i kronor och ören är i stort sett omöjligt då det handlar om mjuka värden. Ett förändringsarbete av den här arten kan bäst beskrivas utifrån effektmått. Idag har organisationens stora kostnader för timvikarier och sjukfrånvaro vilket torde kunna minskas väsentligt med en annan organisation. De medel som idag används för detta skulle kunna användas för att skapa en bättre kvalitativ verksamhet ur både brukarperspektiv och

medarbetarperspektiv. Under 2020 var kostnaden för timavlönade vikarier, månadsavlönade vikarier, sjuklön och övertid ca 75 mkr.

Förväntade effektmått sett över tid

- En mer kvalitativ verksamhet
- Attraktiv arbetsgivare
- Kvalitativt arbete, resulterar i bättre arbetsmiljö, tryggare brukare.
- Organisationens struktur blir hållbarare, tydligare och starkare
- Mindre personalomsättningar, vilket bidrar till mindre rekryteringskostnader.
- Minskad sjukfrånvaro
- Ökad status för yrkena i välfärden
- Ökad kontinuitet för medborgare och brukare
- Möjlighet för medarbetarna att orka att arbeta hela yrkesverksamma livet genom olika karriärstegar samt differentieringar av arbetsuppgifter
- Skapar tydligare arbetsroller
- Ökad arbetslivsglädje
- Kompetent personal och ledarskap som arbetar utifrån evidensbaserade arbetsmetoder.
- Ökad andel heltidsarbetare genererar mindre vikariekostnader
- Ökad lojalitet för uppdrag och arbetsgivare
- Tryggare anställningar

Effektmålen förväntas möjliggöra att det finns kompetenta medarbetare som har en yrkesstolthet och kan verksamheten istället för tillfälligt anställda medarbetare som ofta fungerar som en lösning för dagen. Med många timavlönade i verksamheten blir det pågående kvalitetsarbetet eftersatt och effekten blir att kvaliteten sänks. Med ordinarie kompetenta medarbetare blir arbetsmetoderna blir effektivare och grundas på evidens, det stärker kvaliteten. Erfarenheter från andra kommuner är att när antalet timavlönade medarbetare blir färre i verksamhetens så blir också incidenterna och avvikelserna färre. Vikariekostnaderna kommer att minska och det skapar tryggare och lugnare arbetsmiljö för medarbetare och därmed minskad känsla av att inte räcka till. Effekten av förändringsarbetet mot en heltidsorganisation kommer att resultera i att Bollebygds kommun framstår som en attraktiv modern arbetsgivare.

För att enhetscheferna ska känna trygghet i att anställa på heltid och prova nya arbetssätt behövs uppbackning både från politisk ledning och kommunledning eftersom det initialt troligtvis kommer innebära ökade kostnader att höja upp grundbemanningen. En förhoppning är att det nya arbetssättet på sikt leder till minskad sjukfrånvaro och att ordinarie personal bättre kan täcka upp frånvaroluckor själva, men det är inget man kan räkna med från start.

Skillnaden i kostnad mellan heltidslöner och den faktiska sysselsättningsgraden som medarbetarna arbetar är ca 7,5 mkr. Kollektivavtalets skrivningar innebär att alla som nyanställs från och med 1 januari 2025 ska anställas på heltid och utifrån det behöver hänsyn tas till det i budgetarbetet inför budget 2025.

Omställningen avses i slutändan vara kostnadsneutralt eftersom mertids- och övertidsarbete omvandlas till schemalagd ordinarie arbetstid. Omställningen medför även att kostnader för timavlönade vikarier förväntas minska och även att sjuktal förväntas sjunka på sikt.

Statistik

För att ge en bild av hur nuläget ser ut i Bollebygds kommun så redovisas siffror från 2021 hämtade från den partsgemensamma statistiken och levererad från Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). Statistiken blir en utgångspunkt för fortsatta arbetet med heltidsorganisation. Det är skillnad mellan att ha en heltidsanställning och att faktiskt arbeta heltid dvs. vara heltidsarbetande. Nedan tabeller visar både anställningsform och hur man faktiskt arbetar.

Antal månadsavlönade heltidsanställda och deltidsanställda

Heltid och deltidsanställda Bollebygds kommun	2019	2020	2021
Heltidsanställd månadsavlönad personal, kommunalt anställda, antal	640	644	638
Heltidsanställda månadsavlönade, kommun, andel (%)	87	86	88
Deltidsanställda (75-99 %) månadsavlönade, kommun, antal	56	65	58
Deltidsanställda (75-99 %) månadsavlönade, kommun, andel (%)	8	9	8
Deltidsanställda (1-74 %) månadsavlönade, kommun, antal	39	37	29
Deltidsanställda (1-74 %) månadsavlönade, kommun, andel (%)	5	5	4

I Bollebygds kommun var det 87 personer som hade en deltidsanställning 2021.

Antal månadsavlönade heltidsarbetande och deltidsarbetande

Andel månadsavlönade Bollebygds kommun	2019	2020	2021
Månadsavlönade, totalt, kommun, antal	735	746	725
Heltidsanställda månadsavlönade, kommun, antal	640	644	638
Heltidsanställd månadsavlönad personal som arbetar heltid, kommunalt anställda, antal	449	487	484
Heltidsanställd månadsavlönad personal som arbetar deltid, kommunalt anställda, antal	113	102	110
Heltidsanställd månadsavlönad personal ledig från sitt arbete, kommunalt anställda, antal	78	55	44

Av de 725 månadsavlönade 2021 i Bollebygd kommun var 86 procent anställda på heltid. Av de månadsavlönade i Bollebygd kommun var det i praktiken 72 % som faktiskt arbetade heltid. Av de månadsavlönade inom äldreomsorg och funktionsnedsättning i Bollebygd kommun var det i praktiken 63 % som faktiskt arbetade heltid. Inom förskola, fritidshem och pedagogisk omsorg var det 73 %.

Av de heltidsarbetande i Bollebygds kommun var det 79 % av männen som faktiskt arbetade heltid. Det var 69% kvinnor som faktiskt arbetade heltid 2021. Inom äldreomsorg och funktionsnedsättning år 2020 var det 66 % av männen som faktiskt arbetade heltid och 65 % av kvinnorna som faktiskt arbetade heltid, år 2021 ökade männens heltidsarbetande till 67 % och kvinnornas sjönk till 62 %.

Andel i procent utförd arbetad tid av tillsvidareanställda

Anställningsförhållanden	2019	2020	2021
Arbetad tid utförd av tillsvidareanställda månadsavlönade, kommunalt anställda, andel (%)	81	80	82
Arbetad tid utförd av tillsvidareanställda månadsavlönade inom förskola och skolbarnomsorg, andel (%)	81	75	89
Arbetad tid utförd av tillsvidareanställda månadsavlönade inom grundskola inkl. förskoleklass, andel (%)	87	83	83
Arbetad tid utförd av tillsvidareanställda månadsavlönade inom individ- och familjeomsorg, andel (%)	89	76	76
Arbetad tid utförd av tillsvidareanställda månadsavlönade inom kultur och fritid, andel (%)	77	84	65
Arbetad tid utförd av tillsvidareanställda månadsavlönade inom omsorg om äldre och personer med funktionsnedsättning, andel (%)	74	77	80

Den här tabellen visar hur många procent av den arbetande tiden som utförts av tillsvidareanställda.

Andelen i procent utförd arbetad tid av visstidsanställda

Arbetad tid utförda av visstidsanställda månadsavlönade Bollebygds kommun andel %	2019	2020	2021
Arbetad tid utförd av visstidsanställda månadsavlönade, kommun, andel (%)	11	12	11
Arbetad tid utförd av visstidsanställda månadsavlönade inom förskola och skolbarnomsorg, andel (%)	13	16	10
Arbetad tid utförd av visstidsanställda månadsavlönade inom grundskola inkl. förskoleklass, andel (%)	8	13	13
Arbetad tid utförd av visstidsanställda månadsavlönade inom individ- och familjeomsorg, andel (%)	6	24	24
Arbetad tid utförd av visstidsanställda månadsavlönade inom kultur och fritid, andel (%)	17	14	30
Arbetad tid utförd av visstidsanställda månadsavlönade inom omsorg om äldre och personer med funktionsnedsättning, andel (%)	13	9	8

Med visstidsanställd månadsavlönad menas personer som arbetar på ex ett kortare vikariat, en tillfällig anställning.

Arbetad tid utförda av visstidsanställda timavlönade Bollebygds kommun andel %	2019	2020	2021
Arbetad tid utförd av visstidsanställda timavlönade, kommun, andel (%)	8	8	8
Arbetad tid utförd av visstidsanställda timavlönade inom förskola och skolbarnomsorg, andel (%)	7	9	10
Arbetad tid utförd av visstidsanställda timavlönade inom grundskola inkl. förskoleklass, andel (%)	5	4	5
Arbetad tid utförd av visstidsanställda timavlönade inom individ- och familjeomsorg, andel (%)	5		
Arbetad tid utförd av visstidsanställda timavlönade inom kultur och fritid, andel (%)	6	2	4
Arbetad tid utförd av visstidsanställda timavlönade inom omsorg om äldre och personer med funktionsnedsättning, andel (%)	13	14	12

Med visstidsanställd timavlönad menas personer som arbetar som timanställd, dvs blir inringda vid luckor som uppkommer i verksamheterna.

Ovanstående tabeller visar arbetad tid utförd av månadsavlönade och timavlönade visstidsanställda, totalt utfördes 19 % av den arbetade tiden i Bollebygds kommun av visstidsanställda år 2021.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro	2019	2020	2021
Sjukfrånvaro kommunalt anställda totalt, (%)	7,8	9,4	8,6
Sjukfrånvaro för kommunalt anställda <30 år, (%)	5,8	6,9	7,0
Sjukfrånvaro för kommunalt anställda 30-49 år, (%)	7,8	9,2	8,7
Sjukfrånvaro för kommunalt anställda >49 år, (%)	8,6	10,4	9,1
Sjukfrånvaro kommunalt anställda mer än 59 dagar som andel av total sjukfrånvaro, (%)	41,4	34,3	37,3

Arbetad mertid och frånvaro månadsavlönade medarbetare 2020

År 2020	Kommunen totalt	(63100-63300) Äldreomsorg	(64000) Funktionsnedsättning	(75000, 78100,78200)	Utbildning
				Service	
Arbetstid i timmar:					
Fyllnadstid	3 093	1 346	87	550	1 570
Övertid	2 762	1 186	530	228	923
Frånvaro:					

Sjukfrånvaro	133 493	33 515	11 802	10 669	55 980
Föräldraledighet	85 831	21 352	8 827	1 772	42 799
Vård av sjukt barn	15 948	3 916	3 107	1 217	5 881
Semester/ferier	121 040	28 689	10 638	12 322	98 103
Övrig frånvaro	62 146	14 095	9 800	3 280	26 614
Summa timmar	424 313	104 099	44 791	30 038	231 870
Summa i antal årsarbetare	214,3	52,6	22,6	15,2	117,1

Personalstruktur	2019	2020	2021
Åldersstruktur			
Anställda -34 år, kommun, andel (%)	30	28	27
Anställda 35-54 år, kommun, andel (%)	46	48	47
Anställda 55+, kommun, andel (%)	24	24	26
Anställda 65+, kommun, andel (%)	6	4	5
Personalerfarenhet			
Nya tillsvidareanställda under året, kommun, andel (%)	14	14	11
Avgångna tillsvidareanställda under året, kommunalt anställda, andel (%)	11	14	12

Kostnader år 2020 för Bollebygds kommun

Kostnader kr år 2020 Bollebygds kommun	Timavlönade	Mån.avlönade vikarie	Sjuklön	Övertid	SUMMA
Socialnämnden	11 832 566	11 221 646	4 523 403	1 065 378	28 642 993
Utbildningsnämnden	3 674 765	9 367 946	5 265 685	353 719	18 662 115
Samhällsbyggnadsnämnden	1 199 567	2 579 006	1 176 898	383 880	5 339 351
Summa utan PO	16 706 898	23 168 598	10 978 897	1 802 977	52 657 370
Summa med PO 41,5%	23 640 261	32 783 566	15 535 139	2 551 212	74 510 179
SUMMA TOTALT KOMMUNEN	74 510 179 kr				

Sammanfattning statistik

Utifrån 2020 års siffror kan konstateras att fyllnadstid i timmar år 2020 totalt för Bollebygds kommun genererar 1,56 årsarbetare. Vad gäller övertiden i antalet timmar år 2020 totalt genererar det 1,36 årsarbetare. Det är inte nämnvärt mycket för hela kommunen. Däremot när man tittar på frånvaro som inte går att planera dvs. sjukfrånvaro och vård av barn så genererar den frånvaron 67,42 årsarbetare för sjukfrånvaro år 2020 och för vård av barn år 2020 8,05 årsarbetare, totalt 75,47 årsarbetare. Här finns kostnader att minska och möjligheter för ordinarie medarbetare i en heltidsorganisation att täcka vid sådan frånvaro. Den planerade frånvaron, såsom semester och föräldraledighet, så genererar semester år 2020 62,07 årsarbetare och föräldraledighet år 2020 43,35 årsarbetare, totalt 105,42 årsarbetare.

Kort sagt innebär det att den planerade ledigheten med god framförhållning går att planera in och täckas av ordinarie personal vid en heltidsorganisation. Med rätt kunskap och förutsättningar är detta hanterbart. Effekten av det skulle innebära ökad kontinuitet och kvalitet i verksamheterna samt minskade kostnader för verksamheterna, dvs det blir kostnadseffektivt och kvalitetsmässigt effektivt att hantera planerad frånvaro med ökad grundbemanning av ordinarie, utbildade medarbetare. Även rekryteringsbehovet av tillfälligt anställda skulle minska vid en heltidsorganisation.

År 2021 har Bollebygd haft en personalomsättning, exklusive pensionsavgångar, som i genomsnitt motsvarat 12 % dvs. avgångna tillsvidare tjänster.

Anställda som är 55 år eller äldre är 26 % vilket är viktigt att beakta längre fram med ökade rekryteringsbehov. Det går att ana att rekryteringsbehovet för Bollebygds kommun kommer att ligga högt även i framtiden framförallt inom välfärd då andelen äldre över 80 år förväntas öka väsentligt.

År 2020 var den totala kostnaden för Bollebygds kommun drygt 74,5 miljoner kronor för att hantera tomma schemarader, sjukfrånvaro och övertid. Med en heltidsorganisation kommer kostnaden istället att ligga på ordinarie medarbetare som är utbildade och kompetenta i sitt uppdrag. Det genererar att kvaliteten och kontinuiteten ökar för brukarna. Troligtvis kommer även viss del av kostnaden också minska. Resultatet av olika forskningsprojekt visar att när medarbetare trivs på sitt arbete, har en rimlig arbetsmiljö och arbetstider samt en känsla av sammanhang och att vara en viktig del för att bidra till målet så minskar sjukfrånvaron och därmed kostnaden för denna.

Under 2021 anställdes 151 stycken timavlönade medarbetare och det innebär att betydligt fler har varit en del av ansökningsprocessen vilket är kostsamt och tar mycket tid i anspråk. Det innebär även att arbetsmiljön för medarbetare påverkas då kontinuiteten påverkas, likadant för de medborgare som Bollebygds kommun ska ge service. Dessa nyrekryteringar genererar mycket arbete i introduktioner, utbildningar, chefer och medarbetares tid men också naturligtvis en ekonomisk kostnad. Om medarbetarna istället faktiskt arbetar heltid och grundbemanningen ökas behöver inte dessa steg hanteras vilket genererar tid och ekonomi till kvalitativt arbete.

Skickas till

HR-avdelningen

BOLLEBYGDS KOMMUN
Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren
Förvaltningschef

Ulrika Borg
HR-chef

§136

KS2020/218

Heltid som norm

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att genomföra heltid som norm.

Reservation

Fredrik Olofsson (C) reserverar sig mot kommunstyrelsens beslut.

Ärendet

Fler ska arbeta heltid i framtiden. Kommunal och Sveriges Kommuner och Landsting (SKR) har i kollektivavtal genom Huvudöverenskommelse om lön och allmänna anställningsvillkor (HÖK16) kommit överens om att heltid ska vara norm och att fler ska arbeta heltid. Alla arbetsgivare ska planera för hur andelen medarbetare som arbetar heltid ska öka. När heltid införs bör dessutom en sammanhållen arbetstid utan delade turer eftersträvas. SKR och Kommunal är överens om tre mål:

1. Alla medarbetare som nyanställs ska anställas på heltid.
2. Alla deltidsanställda ska erbjudas heltidsarbete.
3. Fler av dem som redan har en heltidsanställning men av olika anledningar jobbar deltid i dag, ska eftersträva heltidsarbete.

Välfärdens behov av kompetens behöver tryggas samtidigt behöver också välfärdssektorn erbjuda attraktiva anställningar med möjlighet för alla medarbetare att klara sin egen försörjning både i yrkeslivet och efter pensionering. När fler arbetar heltid uppstår dessutom positiva effekter för framtida kompetensförsörjning och jämställdhet. Heltid som norm kan i förlängningen dessutom minska behovet av visstidsanställningar och en ökad kvalitet i verksamheten.

Målet är att arbetsgivaren ska planera för tillsvidareanställning på heltid. I enlighet med kollektivavtalet med heltid som norm arbetades en plan för arbetet fram tills 2017-12-31. Planen utgick från verksamhetens behov och resurser och enligt kollektivavtalet skulle den stämmas av årligt fram tills den 31 maj 2021 och på så sätt fungera som utgångspunkt för det fortsatta arbetet. Handlingsplanen arbetades fram tillsammans med och samverkades med de fackliga organisationerna i slutet på 2017. I mål och budgetdokument har skrivningar om Heltid som norm funnits med men utan budgetmedel för arbetet vilket resulterat i att arbetet ej kunnat fortskrida. För att leva upp till kollektivavtalet måste Bollebygds kommun fatta ett beslut om att införa heltid som norm i första hand inom kommunals avtalsområde och i andra hand inom hela verksamheten. Kommunals avtalsområde omfattar framförallt vård- och omsorg, måltids- och lokalvård samt till viss del förskola och grundskola. Ett genomförande av heltid som norm innebär ett stort förändringsarbete som kräver prioritet och avsatta ekonomiska medel.

Förändringsresan heltid som norm kommer dessutom att kräva utökade ekonomiska resurser för genomförande och organisation av arbetet då dagens organisation inte har budgetmedel för att fokuserat arbeta med frågan. Utifrån det behövs ekonomiska resurser för genomförande på ca 1 mnkr per år under 2 år. Det innebär att genomförandet till en heltidsorganisation kommer att kosta ca 2 mkr samt att kostnaderna kommer att öka 6,7 mkr per år för utökningen av sysselsättningsgrad. Kommunledningsförvaltningens bedömning är att arbetet med heltid som norm behöver prioriteras och genomföras för att leva upp till kollektivavtalet om att heltid som norm ska vara infört från och med 2021-05-31.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att genomföra heltid som norm i enlighet med kollektivavtal samt uppmana budgetberedningen att ta med kostnaderna i beräkning av budget 2021.

Ledamöternas förslag till beslut

Lars-Erik Olsson (S), med instämmande av Beatrice Ekelund (S), föreslår att kommunstyrelsen beslutar att genomföra heltid som norm.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag; dels förvaltningens, dels Lars-Erik Olssons (S) m.fl. Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att kommunstyrelsen beslutar enligt Lars-Erik Olssons (S) förslag.

Reservation

Fredrik Olofsson (C) reserverar sig mot kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Heltid som norm

Skickas till

HR-chef



11. Lönekartläggning ur ett
jämförbarhetsperspektiv 2022 - information
KS2022/228

§190

KS2022/228

Lönekartläggning ur ett jämställdhetsperspektiv 2022

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott fattar beslut om framtagen lönekartläggning ur ett jämställdhetsperspektiv, samt tillhörande handlingsplan.

Ärendet

Enligt diskrimineringslagen ska varje arbetsgivare årligen göra en lönekartläggning ur ett jämställdhetsperspektiv, en s.k. jämställdhetsanalys. Diskrimineringslagens regler om jämställdhetsanalys innebär att arbetsgivaren ska kartlägga och analysera dels bestämmelser och praxis om löner och andra anställningsvillkor som tillämpas hos arbetsgivaren, dels löneskillnader mellan kvinnor och män som utför lika och likvärdigt arbete. Likvärdigt arbete ska enligt lagen bedömas utifrån de krav arbetsgivaren ställer på olika arbeten med avseende på kunskap och färdigheter (kompetens), ansträngning (arbetsinsats), ansvarstagande samt arbetsförhållanden. Likvärdiganalysen förutsätter att en systematisk arbetsvärdering är genomförd. I Bollebygd sker den med stöd av arbetsvärderingsverktyget BAS. Syftet med en jämställdhetsanalys är att upptäcka, åtgärda och förhindra osakliga skillnader i lön och andra anställningsvillkor mellan kvinnor och män. I Bollebygds kommun bidrar analysen till kommunens lönestrategi med syfte att nå jämställda och konkurrenskraftiga löner. En jämställdhetsanalys består av lönekartläggning, resultat och analys och resulterar i en handlingsplan för jämställda löner om osakliga löneskillnader mellan könen konstateras.

Den generella analysen vid årets lönekartläggning visar att männens medianlön på totalen nu är 500 kr högre än kvinnornas medianlön. Vid förra årets kartläggning var skillnaden 75 kr. 2022 års löneöversyn innehöll mest strategiska satsningar på individnivå och det fanns inte heller några nationella satsningar på våra personalintensiva kvinnodominerade befattningar i de centrala löneavtalen. Det aktiva arbetet med att nå jämställda och löner är fortsatt en viktig del i kommunens lönestrategi för att vara konkurrenskraftiga mot omvärlden. Konstaterade löneskillnader mellan könen som inte kan förklaras med könsneutrala argument förs över till handlingsplan för jämställda löner.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott fattar beslut om framtagen lönekartläggning ur ett jämställdhetsperspektiv samt tillhörande handlingsplan.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.



Beslutsunderlag

- Lönekartläggning 2022 ur ett jämställdhetsperspektiv
- Bilaga 1 Handlingsplan jämställda löner 2022
- Lönekartläggning ur ett jämställdhetsperspektiv 2022

Skickas till

HR-chef

Paragrafen är justerad