Kommunstyrelsen

Kallelse

Nämnd	Kommunstyrelsen
Datum och tid	2020-06-23, kl. 08.15
Plats	SR Gräsö, kommunhuset, Östhammar
Sekreterare	Rebecka Modin
Ordförande	Jacob Spangenberg (C)

Ärendelista

1. Information från gemensamma nämnder och bolag 3
2. Information från bygg- och miljönämnden 4
kl. 08.30-09.00 Tomas Bendiksen, Ulf Andersson

Tjänstemän finns tillgängliga för att svara på frågor i ärendena 3-11 4
kl. 09.30-10.00

3. Tertialrapport januari-april 2020 5
4. Yttrande om val av lokaliseringsalternativ, väg 288 sträckan Gimo-Börstil, samrådshandling 6
5. Antagande av projektplan för VA-plan för Östhammars kommun 7
6. Antagande av reviderade riktlinjer för exploateringsavtal 8
7. Antagande av reviderade riktlinjer för markanvisning 9
8. Granskning detaljplan Prästgården på fastigheten Östhammar 38:7 10
9. Granskning om förslag till detaljplan för fastigheten Marma 3:14 Centrumvägen 11
10. Yttrande över revisionsrapport Granskning av löneprocessen 12
11. Antagande av omställningsavtal KOM-KR 13
12. Information från Arbetsförmedlingen 14
kl. 10.00-10.30 Representant från Arbetsförmedlingen
13. Svar på motion från Martin Wahlsten (SD) och Ylva Lundin (SD) om skydd för kommunens invånare mot stridserfarna terrorister 15
14. Granskning av kommunala bolag enligt 6 kap. 9 § kommunallagen 16
15. Anmälningsärende, Samtliga kommunala bolags årsredovisningar 2019 18
16. Statistikrapport av ej verkställda gynnande beslut första kvartalet 2020 19
17. Anmälningsärende, Minnesanteckningar från ägarsamråd för den gemensamma överförmyndarnämnden 20

18. Anmälningsärende, Minnesanteckningar från ägarsamrådet för den gemensamma räddningsnämnden. 21
19. Anmälningsärende, Protokoll från konstituerande styrelsemöte med Gästrike Vatten AB 2020-04-29 22
20. Anmälningsärende, Protokoll från konstituerande styrelsemöte med Östhammar Vatten AB 2020-04-29 23
21. Anmälningsärende, Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag 24
22. Anmälningsärende, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030 25
23. Anmälningsärende, styrelsemötesprotokoll Hargs Hamn AB 2020-03-04 och 2020-04-16 om projektplan och status ny kaj och hamnplan med mera 26
24. Anmälningsärende, Preliminär plan för IT-nämndens ekonomi och verksamhet 2021-2023 27
25. Anmälningsärende, inkomna handlingar och rapporter 28
26. Delegationsbeslut 29

Dnr KS-2020-1

1. Information från gemensamma nämnder och bolag

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens förtroendevalda informerar från sammanträden med mera.

Dnr KS-2020-1

2. Information från bygg- och miljönämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Information från bygg- och miljönämndens verksamhet.

Tjänstemän finns tillgängliga för att svara på frågor i ärendena 3-11

Kl. 9.30-10.00

Dnr KS-2020-451

3. Tertialrapport januari-april 2020

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner tertialrapporten och ger följande uppdrag utifrån sin ekonomiska lednings- och styrfunktion:

- Nämnder som har ett underskott ska vidta åtgärder för en budget i balans vid årets slut.
- Utöver detta införs för alla nämnder en farfars/farmorsprincip, beslut om kostnader flyttas till nästa chefsled, avseende inköp över 50 tkr,
- Helt stopp för köp av resor och konferenser externt. Får lösas via Skype eller liknande.
- Inga ny- eller ersättningsanställningar gällande administrativa tjänster får ske, behovet ska lösas inom befintlig organisation. Eventuella undantag beslutas av kommundirektören.
- Vårt användande av egna lokaler ska optimeras och i möjligaste mån ska kommunen lämna externa lokaler, undvika att hyra in oss i externa lokaler samt se över befintliga kontrakt och hyresavtal.

Ärendebeskrivning

Kommunens styrmodell fastställer att kommunen ska göra en gemensam uppföljning efter april i form av en tertialrapport. Nämnderna lämnar rapporter till kommunstyrelsen som i sin tur sammanställer och rapporterar till kommunfullmäktige utifrån budget och prioriterade mål samt övrigt som är av risk och väsentlighet utifrån kommunstyrelsens uppsiktsplikt över nämnder och styrelser.

Ekonomisk uppföljning för tertial 1 samt en prognos för helåret. Vid avvikelse ska nämnderna presentera åtgärder för hur man ska klara att hålla sin budget.

Beslutsunderlag

Tertialrapport per 2020-04-30

Ärendets behandling

I samband med informationsärende på arbetsutskottets sammanträde 2020-06-02, § 173, fick kommundirektören i uppdrag att till arbetsutskottets sammanträde 2020-06-16 presentera förslag avseende:

- att optimera vårt användande av egna lokaler och i möjligaste mån lämna externa lokaler, inom ramen för tertialuppföljningen.
- uppdrag att ta fram en aktuell lista för fastigheter där kommunen äger men ej driver verksamhet, som underlag för eventuella försäljningar.

Uppdragen behandlas som två separata ärenden: *tertialrapport* och *försäljning av fastigheter*.

Beslutet skickas till

- Samtliga nämnder och förvaltningar
- Lednings- och verksamhetsstöd, ekonomi

Dnr KS-2015-848

4. Yttrande om val av lokaliseringsalternativ, väg 288 sträckan Gimo-Börstil, samrådshandling

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förvaltningens skrivelse som sin egen och översänder densamma till Trafikverket.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har under våren arbetat fram ett förslag till underlag för att genomföra samråd runt gällande lokaliseringsalternativ på sträckan Gimo- Börstil som ska byggas om. Samrådshandlingarna finns att tillgå på trafikverkets hemsida och redovisar såväl planläggningsprocessen för ny väg, en samrådsredogörelse från december 2019 med intresserade och potentiella sakägare i Uppskedika bygdegård. I materialet ingår ett kartunderlag och den nya större samrådshandlingen där man delar in sträckan i fyra delsträckor för olika karaktärsbeskrivningar och presenterar bl.a. tre förslag till dragning runt Hökhuvud, två förslag på dragning Hökhuvud-Uppskedika samt en kurvrätning mellan Uppskedika och Askön.

Kommunledningsförvaltningen och planenheten samarbetar i arbetet att internt ta fram eventuella synpunkter på materialet samt för tät dialog med Region Uppsala gällande bl.a. kollektivtrafik och cykelbarhet.

Remisstiden är satt till 1 juli 2020.

Beslutsunderlag

- Yttrande
- Samrådsredogörelse Väg 288 Gimo – Börstil, Östhammars kommun, Uppsala Län
- Samrådshandling
- Översiktskarta lokaliseringsalternativ
- Planläggningsbeskrivning

Beslutet skickas till

- Trafikverket
- Region Uppsala
- Bygg- och miljönämnden
- Teknisk chef Helen Åsbrink
- Samhällsbyggnadschef Ulf Andersson
- Chefsstrateg Marie Berggren
- Planchef Cecilia Willén Johansson
- Översiktsplanerare Martin Lindblad

Dnr KS-2020-324

5. Antagande av projektplan för VA-plan för Östhammars kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar projektplanen.

Referensgruppens mötesanteckningar anmäls till kommunstyrelsens arbetsutskott.

Ärendebeskrivning

I dokumentet beskrivs projektplanen för den kommande VA-planen som kommer genomföras för Östhammars kommun. Projektet kommer bestå av en VA-översikt, VA-policy samt en VA-plan. Projektet tas fram enligt vägledning för VA-planering från naturvårdsverket och havs-och vattenmyndigheten. Alla deldokument kommer bli politiskt antagna. Förutsättningar och riktlinjer för projektet beskrivs i projektplanen.

Beslutsunderlag

Projektplan och missiv

Ärendets behandling

Vid arbetsutskottet 2020-06-02, § 176, behandlades ärendet med förslag till beslut: Kommunstyrelsen antar projektplanen. Arbetsutskottet beslutade att ärendet skulle återupptas på sammanträdet 2020-06-16.

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadsförvaltningen genom Cecilia Willén Johansson

Dnr KS-2020-383

6. Antagande av reviderade riktlinjer för exploateringsavtal

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar reviderade riktlinjer för exploateringsavtal.

Ärendebeskrivning

Från den första januari 2015 ska varje kommun enligt lag anta riktlinjer för markanvisningar och exploateringsavtal. Enligt särskild ny lag om kommunala markanvisningar (SFS 2014:899) gäller från den 1 januari 2015 att kommuner ska ha riktlinjerna för markanvisningar. Enligt ändringar i Plan- och bygglagen, PBL (SFS 2014:900), gäller från den 1 januari 2015 att kommunerna ska anta riktlinjer för exploateringsavtal.

Kommunen har antagna riktlinjer från 2015-06-09, dessa har konstaterats vara i behov av revidering. I Följande dokument som bifogas presenteras ett reviderat förslag till riktlinjer för exploateringsavtal.

Beslutsunderlag

Riktlinjer för exploateringsavtal.

Beslutet skickas till

MEX-gruppen via Cecilia Willén Johansson

Dnr KS-2020-382

7. Antagande av reviderade riktlinjer för markanvisning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar reviderade riktlinjer för markanvisning.

Ärendebeskrivning

Från den första januari 2015 ska varje kommun enligt lag anta riktlinjer för markanvisningar och exploateringsavtal. Enligt särskild ny lag om kommunala markanvisningar (SFS 2014:899) gäller från den 1 januari 2015 att kommuner ska ha riktlinjerna för markanvisningar. Enligt ändringar i Plan- och bygglagen, PBL (SFS 2014:900), gäller från den 1 januari 2015 att kommunerna ska anta riktlinjer för exploateringsavtal.

Kommunen har antagna riktlinjer från 2015-06-09, dessa har konstaterats vara i behov av revidering. I Följande dokument som bifogas presenteras ett reviderat förslag till riktlinjer för markanvisningsavtal.

Beslutsunderlag

Riktlinjer för markanvisning

Beslutet skickas till

MEX-gruppen genom Cecilia Willén Johansson

Dnr KS-2020-38

8. Granskning detaljplan Prästgården på fastigheten Östhammar 38:7

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Förslag till detaljplan ”Prästgården” på fastigheten Östhammar 38:7 är på granskning mellan 18 maj – 15 juni 2020.
Planområdet omfattar fastigheten Östhammar 38:7, belägen vid Prästgatan inom Östhammars stadskärna, samt en mindre del av Östhammar 38:2. Området motsvarar den äldre detaljplan som är antagen 21 augusti 1991 och dess areal är 1113 kvadratmeter.

Beslutsunderlag

- Underrättelse om granskning
- Detaljplanen finns tillgänglig via kommunens webbplats

Beslutet skickas till

Bygg- och miljönämnden

Dnr KS-2018-845

9. Granskning om förslag till detaljplan för fastigheten Marma 3:14 Centrumvägen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Ett förslag till detaljplan för Marma 3:14 ”Centrumvägen” är på granskning 11 maj – 8 juni 2020.
Planens syfte är att möjliggöra för ett flerbostadshus i 4 våningar, utöver det får även en suterrängvåning anordnas. Planen skall även möjliggöra att flerbostadshuset inrymmer centrumverksamhet alternativt vård i form av en vårdcentral. Bostäder kommer att möjliggöras på alla våningsplan inklusive bottenvåning. Vårdcentral kommer att möjliggöras i våning 1-4. Centrumverksamhet kommer vara möjlig i bottenvåningen. Öster om flerbostadshuset kommer en bilparkering samt cykelparkering/cykelförråd att anordnas, och därtill även byggnad för avfallshantering. Planen har en flexibel inriktning för att möta de behov som i framtiden kan efterfrågas i Alunda centrum.

Beslutsunderlag

- Underrättelse om granskning
- Detaljplanen finns tillgänglig via kommunens webbplats

Beslutet skickas till

Bygg- och miljönämnden

Dnr KS-2020-312

10. Yttrande över revisionsrapport Granskning av löneprocessen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen ställer sig bakom revisionens förslag och förvaltningens förslag till åtgärder.

Kommunstyrelsen yttrar sig i enlighet med förvaltningens förslag.

Ärendebeskrivning

På uppdrag av kommunens revisorer har KPMG granskat kommunens löneprocess. Syftet med granskningen var att bedöma om det finns tillräcklig intern kontroll för att säkerställa att löner utbetalas med rätt belopp och att detta sker endast till anställda i kommunen.

Efter genomförd granskning har KPMG gjort bedömningen att kommunstyrelsen i huvudsak har en tillräcklig styrning, ledning och intern kontroll vad gäller kommunens lönehantering.

Granskningen visar att kommunen upprättat flera relevanta anvisningar och rutinbeskrivningar för den enskilde medarbetaren, vilka kontroller som ska göras och hur avvikelser ska hanteras. Revisionen bedömer dock att kommunen inte bör utesluta att upprätta ytterligare anvisningar och rutinbeskrivningar. Kommunen bör även fortsätta arbetet med att sprida information om den enskilda medarbetarens ansvar i löneprocessen.

Revisionens rekommendationer

Revisionen har lämnat följande rekommendationer:

- Intensifiera översynen vad gäller riktlinjer, rutinbeskrivningar och arbetsanvisningar. I dessa bör det tydligt framgå vem som gör vad, när i tiden, på vilket sätt, med vilken periodicitet samt hur dokumentationen för kontrollmoment ska genomföras. Det nya lönesystemet innebär nya och andra förutsättningar i förhållande till det föregående systemet, det är därför viktigt att samtliga arbetsbeskrivningar är uppdaterade.
- Arbeta fram rutiner som säkerställer att användningen av lönearterna fyllnadstid och övertid sker korrekt.
- Arbeta fram rutiner som säkerställer att alla ansvariga chefer följer upp övertiden månadsvis.

Beslutsunderlag

- Revisionens rapport
- Kommunledningsförvaltningens yttrande.

Beslutet skickas till

- Revisionen
- Pauliina Lundberg, HR-chef

Dnr KS-2020-416

11. Antagande av omställningsavtal KOM-KR

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar KOM-KR.

Ärendebeskrivning

Antagande av nytt omställningsavtal, KOM-KR, som började gäller från 2020-05-01.

Bakgrund

Centrala parter har sedan 2012, med stöd av KOM-KL (Överenskommelse om omställningsavtal), stöttat verksamheter och arbetstagare i omställning. Sedan 2016, genom Principöverenskommelse – Lokala omställningsmedel (TLO-KL) och verksamhetsanpassade turordnings- och företrädesrättsbestämmelser i Allmänna bestämmelser (AB), har ett arbete med att stärka individer och verksamheter vid tidig omställning skett. Det här avtalet är en del av resultatet av ”Principöverenskommelse – nytt kompetens- och omställningsavtal och därtill hörande ändringar i Allmänna bestämmelser m.m.” tecknad mellan parterna den 4 december 2019. Principöverenskommelsen är en vidareutveckling av KOM-KL och svarar även upp mot regeringens aviserade förändringar av lagen om anställningsskydd och arbetsgivarens ansvar att stärka den anställdes omställningsförmåga. Avtalet skapar förutsättningar för omställning och kompetensutveckling under hela arbetslivet samtidigt som det möter sektorns kompetensförsörjningsbehov och den allt snabbare utvecklingen av verksamheter, organisation och arbetssätt. Avtalet syftar även till att komplettera den allmänna arbetsmarknadspolitikens omställningsinsatser. Genom förebyggande insatser och aktiva omställningsinsatser stärks arbetstagarnas möjligheter till kompetensutveckling och omställning. Ett sådant arbete är framgångsrikt om arbetslöshet kan undvikas eller upphöra genom ett Förhandlingsprotokoll 2020-05-01 nytt arbete. De ekonomiska förmånerna ger trygghet under omställningen till nytt arbete.

Beslutsunderlag

KOM-KR i sin helhet finns att läsa via SKR:s webbplats

Beslutet skickas till

Förhandlingschef Birgitta Kraft

Dnr KS-2020-1

12. Information från Arbetsförmedlingen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Information från Arbetsförmedlingen om hur de jobbar med vår kommun när man saknar kontor på plats, och hur de förväntar sig framtida lokala förändringar.

Ärendets behandling

Ärendet utgick 2020-05-19, § 134, på grund av tekniska problem.

Dnr KS-2019-427

13. Svar på motion från Martin Wahlsten (SD) och Ylva Lundin (SD) om skydd för kommunens invånare mot stridserfarna terrorister

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att avslå motionen från Martin Wahlsten (SD) och Ylva Lundin (SD), med hänvisning till utredning som kommunledningsförvaltningen genomfört med anledning av motionen.

Ärendebeskrivning

Martin Wahlsten (SD) och Ylva Lundin (SD) yrkar i motion daterad 2019-06-17:

- att Östhammars kommun ska vara en kommun som ej välkomnar våldsutövande terrorister såsom återvändande IS-krigare för bosättning
- att samtliga nämnder uppdras se över möjligheterna att minska kommunens attraktivitet för terrorister såsom återvändande IS-krigare
- att Socialtjänsten utreder varje fall där det i barnfamiljer finns en eller flera sannolika terrorister såsom återvändande IS-krigare

Beslutsunderlag

- Motion
- Utredning

Ärendets behandling

Motionen väcktes på fullmäktiges sammanträde 2019-06-18, § 108 och överlämnades till kommunstyrelsen för beredning.

Vid beredning i kommunstyrelsens arbetsutskott 2020-06-16, § 204, avstod Martin Wahlsten (SD) från att delta i beslutet.

Beslutet skickas till

- Motionär
- Webbredaktör för publicering på webbsida motioner

Dnr KS-2020-453

14. Granskning av kommunala bolag enligt 6 kap. 9 § kommunallagen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av granskningen.

Ärendebeskrivning

Enligt kommunallagen (6 kap. 9 §) ska kommunstyrelsen årligen pröva om hel- och delägda aktiebolag bedrivit sin verksamhet i enlighet med det fastställda kommunala ändamålet och utfört sin verksamhet inom ramen för de kommunala befogenheterna. Om det inte är uppfyllt ska kommunstyrelsen lämna förslag om åtgärder till fullmäktige. Kommunstyrelsen ska också vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att kraven som finns på hel- och delägda aktiebolag är uppfyllda.

I samband med granskningen 2019 fick förvaltningen i uppdrag att genomföra ett antal åtgärder, bland annat en rutin att genomföra granskningarna kommande år när årsredovisningarna lämnats till kommunen (under senare delen av våren) genom att granska årsredovisningar och styrelseprotokoll. Granskningen är översiktlig och omfattar att bolagen hållt sig till ändamål och befogenheter, inte hur väl de har lyckats.

Dannemora gruvfastighet AB

Ändamål och befogenheter: äga, förvalta, köpa och avyttra fast och lös egendom och omfattar även försäljning av bergkrossmaterial. Syfte att ta till vara möjligheter till etablering av ny verksamhet i Dannemora. Syftet skall uppnås med optimalt resursutnyttjande och med tillämpning av den kommunala självkostnads- och likställighetsprincipen.

Bolaget har ej bedrivit verksamhet under 2019 och kan därför inte sägas ha rört sig utanför ändamål och befogenheter. Bolaget lämnat ett förslag till ny bolagsordning för godkännande i fullmäktige.

Östhammar Vatten AB

Ändamål och befogenheter: Kommunens syfte med bolaget är att tillhandahålla anläggningar för allmänna vattentjänster. Syftet är vidare att tillsammans med moderbolaget Gästrike Vatten AB säkerställa en långsiktigt hållbar VA-verksamhet. Bolaget ska tillämpa de kommunala lokaliserings-, självkostnads- och likställighetsprinciperna.

Genomgång av årsredovisning och styrelsemötesprotokoll visar att bolaget inte avviker från ändamål eller befogenheter. En fråga har lyfts om överföringsledningen till Österbybruk och Alunda är förenlig med lokaliseringsprincipen. Eftersom ledningen behövs för vår egen kommun och är till nytta för medlemskollektivet (Alunda- och Österbybruksborna) så är åtgärden förenlig med principen.

Gästrike Vatten AB

Ändamål och befogenheter: Ändamålet med bolagets verksamhet är att tillsammans med sina dotterbolag svara för ägarkommunernas allmänna vattenförsörjning och avloppshantering. Det ska ske på affärsmässiga principer och innefattar att långsiktigt ansvara för drift, underhåll och genomförande av investeringar i dotterbolagens allmänna VA-anläggningar för en hållbar samhällsutveckling. Bolaget ska tillämpa de kommunala lokaliserings-, självkostnads- och likställighetsprinciperna.

Genomgång av årsredovisning och styrelsemötesprotokoll visar att bolaget inte avviker från ändamål eller befogenheter.

Hargs Hamn AB

Ändamål och befogenheter: Ändamålet med bolagets verksamhet är att äga, driva och utveckla Hargs Hamn AB för godshantering samt att genom hamnrörelsen skapa goda förutsättningar för näringslivet i Östhammars kommun och därmed positiva effekter för kommunens och regionens sysselsättning. Bolaget ska drivas på affärsmässig grund.

Genomgång av årsredovisning och styrelsemötesprotokoll visar att bolaget inte avviker från ändamål eller befogenheter.

Visit Roslagen AB

Ändamål och befogenheter: Utveckla besöksnäringen i Roslagens fyra kommuner, Vaxholm, Österåker, Norrtälje och Östhammar. Detta tillsammans med kommunerna och det lokala näringslivet.

Årsredovisningens förvaltningsberättelse visar inte att bolaget skulle ha avvikit från ändamål eller befogenheter utom avseende att Österåker och Vaxholm saknas. Inga styrelsemötes-protokoll har lämnats till kommunen. Kommunens aktieinnehav ska erbjudas på den privata marknaden. Se beslut i kommunstyrelsen 2020-03-31, § 84 (KS-2020-195).

Gimo utbildningsaktiebolag

Ändamål och befogenheter: Bolaget skall bedriva utbildningsverksamhet och på uppdrag bedriva utbildning och tillverkning samt sälja tjänster inom området för mekanik och verkstadsteknik, även idka därmed förenlig verksamhet. Vidare skall bolaget verka för ökad tekniskspridning i regionen samt underlätta för företagen att rekrytera arbetskraft med relevant utbildning.

Varken årsredovisning eller styrelsemötesprotokoll har lämnats till kommunen. Ingen granskning har kunnat genomföras.

Inera

Har ej granskats på grund av det extremt begränsade ägandet; alla kommuner äger fem aktier.

Östhammars Industrifastigheter AB och Östhammars Vård och Omsorg AB

Bolagen är i likvidation och har därför inte granskats närmare.

Beslutsunderlag

Årsredovisningarna för bolagen anmäls som ett separat ärende

Dnr KS-2020-369

15. Anmälningsärende, Samtliga kommunala bolags årsredovisningar 2019

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige tar del av årsredovisningar för hel- och delägda bolag 2019.

Ärendebeskrivning

Följande bolag har kommunen något ägande i:

a) Dannemora Gruvfastigheter AB
b) Östhammar Vatten AB
c) Gästrike Vatten AB
d) Hargs Hamn AB
e) Visit Roslagen AB
f) Östhammar Industrifastigheter AB, är i likvidation
g) Östhammar vård och omsorg AB, är i likvidation
h) Gimo utbildnings AB
i) Inera, litet ägande (fem aktier)

Årsredovisningarna ska läggas fram på bolagens ordinarie bolagsstämma. Bolagen har haft stämma och behandlat sina årsredovisningar.

Beslutsunderlag

Årsredovisningar för:

a) Dannemora Gruvfastigheter AB (årsredovisning, revisionsberättelse)
b) Östhammar Vatten AB (protokoll årsstämma, årsredovisning, revisionsberättelse, arvodesbestämmelser, bolagsordning inklusive protokollsutdrag fullmäktige)
c) Gästrike Vatten AB (protokoll årsstämma, årsredovisning, revisionsberättelse, arvodesbestämmelser se Östhammar Vatten AB:s handlingar, bolagsordning inklusive protokollsutdrag fullmäktige)
d) Hargs Hamn AB (årsredovisning, ej signerad version men har behandlats på stämma)
e) Visit Roslagen AB (årsredovisning)
f) Östhammar Industrifastigheter AB (protokoll årsstämma, årsredovisning, revisionsberättelse)
g) Östhammar vård och omsorg AB (protokoll årsstämma, årsredovisning, revisionsberättelse)

Dnr KS-2020-434

16. Statistikrapport av ej verkställda gynnande beslut första kvartalet 2020

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Enligt 16 kap § 6 h Socialtjänstlagen (SoL) ska socialnämnden kvartalsvis lämna en statistik-rapport till fullmäktige över hur många av nämndens gynnande beslut enligt 4 kap 1 § SoL som inte har verkställts inom tre månader från dagen för respektive beslut. Nämnden ska vidare ange vilka typer av bistånd dessa beslut gäller och hur lång tid som har förflutit från dagen för respektive beslut.

Samma rapporteringsskyldighet gäller för beslut som inte verkställs på nytt efter avbrott i verkställigheten. Det ska också framgå hur stor del av de ej verkställda besluten som gäller bistånd till kvinnor respektive män. Enligt Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) § 28h gäller en motsvarande rapporterings-skyldighet för beslut om insatser enligt 9 § LSS.

Beslutsunderlag

Statistikrapport av ej verkställda gynnande beslut första kvartalet, 2020.

Ärendets behandling

Socialnämndens beslut 2020-05-27, § 70: Statistikrapporten överlämnas till kommunfullmäktige.

Beslutet skickas till

Socialnämnden

Dnr KS-2020-426

17. Anmälningsärende, Minnesanteckningar från ägarsamråd för den gemensamma överförmyndarnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Ägarsamråd 2020-05-04.

Beslutsunderlag

Minnesanteckningar från ägarsamråd för den gemensamma överförmyndarnämnden

Dnr KS-2020-425

18. Anmälningsärende, Minnesanteckningar från ägarsamrådet för den gemensamma räddningsnämnden.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Ägarsamråd 2020-05-04.

Beslutsunderlag

Minnesanteckningar från ägarsamråd för den gemensamma räddningsnämnden.

Dnr KS-2020-423

19. Anmälningsärende, Protokoll från konstituerande styrelsemöte med Gästrike Vatten AB 2020-04-29

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Beslutsunderlag

Protokoll konstituerande styrelsemöte Gästrike Vatten AB 2020-04-29

Dnr KS-2020-424

20. Anmälningsärende, Protokoll från konstituerande styrelsemöte med Östhammar Vatten AB 2020-04-29

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Beslutsunderlag

Protokoll konstituerande styrelsemöte Östhammar Vatten AB 2020-04-29

Dnr KS-2020-413

21. Anmälningsärende, Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Gästrike Vatten AB:s bolagsstämma och Östhammar Vatten AB:s bolagsstämma har beslutat att fastställa arvoden åt styrelsens ledamöter, revisor och lekmannarevisor med suppleanter.

Beslutsunderlag

- Missiv Förslag till gemensamma arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag
- Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag, version 3.0

Dnr KS-2019-769

22. Anmälningsärende, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden har godkänt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030. Beslut om antagande i regionstyrelsen planeras till juni 2020 och i regionfullmäktige september 2020.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag från Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden 2020-05-25, § 35
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030

Dnr KS-2020-215

23. Anmälningsärende, styrelsemötesprotokoll Hargs Hamn AB 2020-03-04 och 2020-04-16 om projektplan och status ny kaj och hamnplan med mera

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Ärenden som har behandlats är bland annat ekonomirapportering, projektplan och status ny kaj och hamnplan, lekmannarevisionsgranskning, logga, investering spannmålshall och information om påverkan av covid-19.

Beslutsunderlag

- Protokoll 235, styrelsemöte Hargs Hamn AB, 2020-03-04
- Protokoll 236, styrelsemöte Hargs Hamn AB, 2020-04-16

Dnr KS-2020-330

24. Anmälningsärende, Preliminär plan för IT-nämndens ekonomi och verksamhet 2021-2023

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Inför 2021 föreslås IT-nämnden en oförändrad budget från 2020. IT-nämndens plan för ekonomi och verksamhet 2021-2023 bereds av nämnden 2020-09-18 och fastställs sedan av kommunfullmäktige i Tierps kommun 2020-11-03. IT-nämnden har gett förvaltningschefen i uppdrag att arbeta fram ett slutgiltigt förslag.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag IT-nämnden 2020-05-15
- Preliminär plan för IT-nämndens ekonomi och verksamhet 2021-2023

Dnr KS-2020-1

25. Anmälningsärende, inkomna handlingar och rapporter

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

	Organisation/Avsändare	Datum	Ärende/typ av handling
a)	SKR, Sveriges Kommuner och Regioner	2020-05-29	Meddelande från styrelsen - Förbundsavgift år 2021 till Sveriges Kommuner och Regioner
b)	KSO, Kärnkraftskommunernas samarbetsorgan	2020-03-27	Protokoll
c)	Tekniska kontoret	2020-05-13	BMNau beslut, § 9. Parkeringsförbud på Rådmansgatan i Öregrund
d)	Slutförvarsenheten	2020-06-17	Aktuellt i slutförvarsfrågan 2020-06-23, Rapport från Slutförvarsenheten till KS - Perioden 2020-05-19 – 2020-09-01

Beslutsunderlag

Handlingarna publiceras i arbetsrummet under fliken Anmälningsärende, inkomna handlingar och rapporter.

Dnr KS-2019-60
Dnr KS-2020-39

26. Delegationsbeslut

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner redovisningen av delegationsbeslut

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens utskotts protokoll (PU och KSAU 2020-06-02 och KSAU 2020-06-16) publiceras i arbetsrummet för utskott.

	Beslutsdatum	**Delegat**	**Ärende (numrering på handling i arbetsrum)**
a)	2020-05-27	Peter Nyberg	Beslut om medel till utvecklingsprojekt, Gräsö Skärgårdsråd
b)	2020-04-27	Andreas Järvenpää	Uthyrning av lokaler
c)	2019-10-04 – 2020-05-05	Camilla Lindström	Personalfrågor, Förskolan Eken
d)	2019-06-04 – 2019-12-13	Camilla Lindström	Personalfrågor, Förskolan Eken
e)	2019-06-04 – 2020-04-28	Ylva Vastamäki	Personalfrågor, Förskolan Granen
f)	2020-03-30 – 2020-04-01	Anders Hedberg	LTF, dispenser med mera
g)	2020-03-17 – 2020-04-27	Carina Hemlin Karlsson Andreas Järvenpää Anders Hedberg	Tillfällig markupplåtelse
h)	2020-05-12- 2020-06-15	Inger Modig Lind	Beslut att ej lämna ut allmän handling, upphandlingsenheten
i)	2020-04-01	Tony Wahlberg	Beslut att uppta nytt lån
j)	2020-05-12- 2020-06-15	Inger Modig Lind	Upphandlingsärenden: tilldelningsbeslut, avbrytanden och överprövningar

Beslutsunderlag

Handlingarna publiceras i arbetsrummet under fliken Delegationsbeslut.

Kommunstyrelsens utskotts protokoll publiceras i arbetsrummet för utskott.



Budgetuppföljning 2020-04-30

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

Budgetuppföljning per den 30 april

Budgetuppföljning per den sista april är osäker både vad gäller skatteintäkter och verksamhetens kostnader. Staten har sagt att kommuner ska kompenseras för minskade skatteintäkter genom ökade generella statsbidrag. Kommunsektorn har fram till den sista april blivit lovade utökade statsbidrag på nära 21 miljarder som kompensation för minskade skatteintäkter. För Östhammar innebär det drygt 45 mnkr i utökade generella statsbidrag. Detta kompenserar de minskade skatteintäkterna och gör att skatteintäkter och generella statsbidrag under 2020 förväntats överstiga de belopp som finns i budget 2020. Kommunens nettokostnader förväntas öka ännu mer. Både jämfört med kostnaderna i budget och jämfört med skatteintäkter och generella statsbidrag vilket gör att för helåret prognosticeras ett resultat som är sämre än budget.

Periodens resultat och utfall

Periodens resultat visar ett överskott mot budget på 8,2 mnkr. Det beror främst på att det utlovade extra statsbidrag som avser första kvartalet finns med. Verksamhetens nettokostnader ligger något under budget. Det finns stora skillnader mellan nämnderna. Kommunstyrelsen, socialnämnden och Bygg och miljönämnden visar underskott vilket uppvägs av att Barn och utbildningsnämnden och Kultur och fritidsnämnden visar överskott. Under perioden har 1 mnkr bokförts som kostnader relaterade till Coronaepidemin, dessa kommer att revideras då kostnaden troligtvis är avsevärt högre. Kommunen har fått ersättning för höga sjuklönekostnader från staten men ersättningen kom först i maj och finns inte med i utfallet tom april.

Prognos för helåret

Prognosen för helåret är ett resultat på 9 mnkr vilket innebär ett underskott mot budget på knappt 16 mnkr. Det är framförallt kostnaderna som överskrider budget. Prognosen måste bedömas som osäker då den framtida utvecklingen av Coronaepidemin påverkar både kostnader och skatteintäkter. Redan innan denna hade Kommunstyrelsen, Socialnämnden samt Kultur och fritidsnämnden aviserat underskott i sin verksamhet för helåret.

Resultaträkning mnkr, inkl. interna poster	**Utfall tom april**	***Utfall tom april 2019***	**Budget tom april**	**Avvikelse Utfall- Budget**	**Prognos helår**	**Budget helår**	**Avvikelse helår**
Verksamhetens intäkter	191,1	*203,4*	213,4	-22,4	632,3	640,3	-8,0
Verksamhetens kostnader	-591,5	*-587,0*	-609,9	18,4	-1 876,3	-1 852,6	-23,7
Avskrivningar	-21,0	*-20,7*	-21,2	0,1	-63,5	-63,5	0,0
Verksamhetens nettokostnader	**-421,5**	***-404,3***	**-417,6**	**-3,9**	**-1 307,5**	**-1 275,8**	**-31,7**
Skatteintäkter	351,9	*351,4*	361,8	-9,9	1 045,7	1 085,5	-39,8
Generella statsbidrag & utjämning	92,2	*68,3*	72,6	19,6	273,4	217,7	55,7
Verksamhetens resultat	**22,6**	***15,4***	**16,8**	**5,8**	**11,6**	**27,5**	**-15,9**
Finansiella intäkter	6,6	*8,8*	5,6	1,0	5,5	18,3	-12,8
Finansiella kostnader	-7,0	*-6,7*	-8,4	1,4	-8,0	-20,8	12,8
Resultat efter finansiella poster	**22,1**	***17,5***	**13,9**	**8,2**	**9,1**	**25,0**	**-15,9**
Extraordinära poster	0,0	*0,0*	0,0	0,0	0,0	0,0	
Periodens resultat	**22,1**	***17,5***	**13,9**	**8,2**	**9,1**	**25,0**	**-15,9**

Utfall och Prognos per nämnd

Utfall och prognos per nämnd mnkr	Utfall tom april	Budget tom april	Avvikelse Utfall- Budget	Prognos helår	Budget helår	Avvikelse helår
Kommunstyrelsen	-67,5	-50,7	-16,9	-163,9	-156,3	-7,6
Bygg- och miljönämnden	-3,9	-2,3	-1,5	-7,9	-7,4	-0,5
Kultur- och fritidsnämnd	-11,2	-13,1	1,9	-41,0	-40,0	-1,0
Barn- och utbildningsnämnden	-170,0	-188,0	17,9	-561,1	-561,1	0,0
Socialnämnd	-160,9	-159,6	-1,3	-517,4	-494,7	-22,7
Gemensamt	-9,2	-5,4	-3,7	-16,3	-16,3	0,0
Verksamhetens nettokostnad	**-421,5**	**-419,2**	**-2,4**	**-1 307,5**	**-1 275,8**	**-31,8**
Skatteintäkter och generella statsbidrag	444,1	434,4	9,7	1 319,2	1 303,3	15,9
Räntor	-0,4	-1,3	0,9	-2,5	-2,5	0,0
Periodens resultat	**22,1**	**13,9**	**8,2**	**9,1**	**25,0**	**-15,9**

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har i huvudsak två poster som avviker från budget, dels den ofördelade rationaliseringspotten och dels tekniska förvaltningens kostnader. Den stora avvikelsen avseende tekniska förvaltningens utfall handlar i huvudsak om intäkter som ej inkommit från barn- och utbildnings- och socialförvaltningen avseende måltider.

Prognos helår

Prognosen för helåret är ett underskott om ca 7,6 mnkr. De huvudsakliga orsakerna för detta är, dels den ofördelade rationaliseringspotten som kommunstyrelsen inte tror att vi kommer att klara av under budgetåret. Dels går rationaliseringarna i kommunens måltidsverksamhet inte går i den takt som behövs. Det finns också ett underskott i driftkostnaderna för kommunens fastigheter, akuta fel och driftstörningar kostar mer än beräknat.

Kommunstyrelsen fortsätter under året med försiktighet avseende köp av varor och tjänster, köp av utbildning och konferenser samt nyanställningar.

Det är således mer en kvalificerad gissning vi gör än en välunderbyggd prognos.

Prognos investeringar

Investeringar är enligt plan, inga avvikelser.

Barn och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden arbetar med en nettobudget om 561,1 mnkr 2020. Per april visar nämnden ett resultat om + 17,9 mnkr; en förbrukning om 170 mnkr av planerade 188 mnkr för tidsperioden. Överskottet finns i stort sett i sin helhet på "Centrala konton", detta är kostnader som hanteras av barn- och utbildningskontoret och är av gemensam karaktär såsom skolskjuts, hyror och måltider. På centrala konton finns också budget för köp av externa elevplatser och nämndens reserv. Överskottet per april beror i huvudsak på att

måltidskostnaden inte är internfakturerad ännu från tekniska förvaltningen, på ännu ej förbrukade statsbidrag och ej ännu förbrukad reserv.

Kommunens förskolor, grundskolor, grundsärskola och vuxenutbildning visar underskott per april 2020, åtgärder planeras för att komma till rätta med underskottet per helår.

Prognos helår

Barn- och utbildningsnämnden planerar för en budget i balans per årsskiftet , dvs ett resultat som visar noll avvikelse mot budget.

För att det ska vara möjligt att nå budget i balans per årsskiftet kommer olika åtgärder sannolikt att krävas vid vissa förskolor och grundskolor under året. Verksamheten har per idag i uppdrag att arbeta för budget i balans vid varje enhet.

Vad gäller egen grundsärskola, som visar underskott per april 2020, så kommer detta underskott av ökat behov som inte går att justera på annat sätt än via utökad budget. Frågan kommer att behandlas av nämnden inför budget 2021. Vad gäller årets budget så kan det vara aktuellt att täcka ett visst underskott i verksamheten med nämndens reserv.

Vad gäller vuxenutbildningen så förs en särskild diskussion med Kommunstyrelsen om hur mål, ambitioner och resursfördelning för verksamheten ska se ut kommande år. Nämnden inväntar denna diskussion innan beslut fattas kring hur ett befarat underskott 2020 ska hanteras.

Investeringsprognos helår

Barn- och utbildningsnämnden arbetar med en investeringsbudget om 9,5 mnkr 2020. Under året planeras två stora projekt; inköp av möbler och inventarier till nya Frösåkerskolan i Östhammar samt förbättringar i utemiljön vid förskolan Furustugan i Alunda.

Hammarskolan i Gimo har mögelskador i samtliga byggnader och har drivits i sk felsäkert läge sedan 2018. Verksamheten, Gimos lågstadieverksamhet samt kommunens grundsärskola, kommer att flytta till Vallonskolan från hösten 2020. För att flytten ska vara möjlig krävs att paviljonger hyrs in samt att nya möbler och inventarier införskaffas. Barn- och utbildningsnämnden begär en utökad investeringsbudget om 4 mkr för inköp av möbler, ärendet behandlas i kommunstyrelse och kommunfullmäktige under maj-juni 2020. Kan visst möblemang saneras och återanvändas kommer detta att göras vilket minskar investeringsbehovet.

Socialnämnden

Verksamheterna inom vård och omsorg (VoO) har arbetat intensivt i inledningen av året för att komma i balans. Det är också en verksamhet som under senare delen av tertialet kraftigt påverkats av Corona.

Särskilt boende, äldre har i det första tertialet en högre kostnad än budgeterat. Likt flera andra utförarverksamheter kan detta underskott framförallt förklaras av höga kostnader för rörliga personalkostnader som sjuklön, vikarier och övertid. Tittar man på enhetsnivå redovisar två enheter nollresultat, en enhet närmar sin noll och två enheter brottas med större underskott.

Hemtjänsten i egen regi har ökat effektivitet jämfört med förra året med en lägre kostnad per

utförd timme men förväntas fortsatt generera ett underskott.

Hemtjänsten arbetar systematiskt med att fortsätta effektivisera verksamheten genom ledarskap, planering och förbättrad administration. Bättre planering och mer sammanhållna insatser ger lägre kostnader. Målet är en debiteringsgrad på 65% och i slutet av tertialen låg genomsnittet på 60% (55% T1 2019).

Antalet biståndsbedömda och utförda timmar inom hemtjänst har ökat och volymen förväntas fortsätta öka under året vilket ger en prognos om ett underskott även för de budgeterade hemtjänsttimmarna.

Det har också tillkommit två externa placeringar på särskilt boende, ett för äldre och ett LSS boende, tillsammans innebär det en årskostnad på cirka 1,8 mnkr. Placeringarna har tillkommit på grund av platsbrist i våra egna boenden. Platsbristen på särskilt boende för äldre avser endast inriktningen demens och här behöver man konvertera omvårdnadsplatser till demens. När det kommer till LSS boenden har det länge funnits ett större behov än de befintliga platserna, och behovet ser ut att fortsätta öka i framtiden.

Inom individ och familjeomsorgen (IFO) ligger stort fokus på att möjliggöra hemmaplanslösningar i så stor utsträckning som möjligt, vilket är bra både för individ och ekonomi. Samtliga övriga insatser ses över och där så är möjligt omförhandlas avtal för att sänka kostnaderna. Stort arbete med att rekrytera personal har också genomförts för att minska behovet av hyrpersonal.

Verksamheten ensamkommande barn beräknas leverera en ekonomi i balans för 2020. Trots den positiva prognosen om helåret står verksamheten fortsatt inför stora utmaningar att anpassa verksamheten efter det minskade behovet. En verksamhetsutveckling har påbörjats där stödboendet som tidigare endast arbetade mot ensamkommande nu är tänkt att tillsammans med boendestöd och öppenvård möta uppbehovet av hemmaplanslösningar.

Coronaeffekt

Den ekonomiska effekten för förvaltningen under året kopplat till Corona är svåra att bedöma, men de effekter vi kan se idag är ökad kostnad för sjuklön (kompenseras av staten) och kraftigt ökade kostnader för skyddsmaterial (i dagsläget 6 mnkr) där en del kostnader troligen kommer täckas av staten. Det man kan befara är att den ansträngda personalsituationen under våren kommer innebära en minst lika ansträngd sommar situation och med det en högre personalkostnad. Förvaltningens bedömning är att den samlade effekten av Corona ligger på cirka 5 mnkr.

Prognos helår

Socialnämndens budgetram för 2020 uppgår till 494,7 mnkr, vilket är en ökning med 1,5 procent jämfört med föregående års budget. Socialnämnden prognostiserar för helåret ett underskott på -22,7 mnkr.

Förvaltningsövergripande verksamhet

De förvaltningsövergripande verksamheterna förväntas vara budget i balans i slutet av året.

Vård och omsorg

Verksamheten prognostiserar ett nettounderskott på -24 mnkr där de större avvikelserna fördelas enligt : Gemensamt VoO, +2,0 mnkr, Hemtjänst, egen regi -9,2 mnkr, Hemtjänst, beställare -8,3 mnkr, Särskilt boende, äldre, -4,0 mnkr, Bostad med särskild service vuxna,

LSS, -2,0 mnkr, Personlig assistans, egen regi, -1,5 mnkr, HSL, -1,7 mnkr

Osäkerheten inför sommaren större än tidigare år med ett redan ansträngt läge i bemanningen. Av tidigare år vet vi att extraordinära åtgärder för att säkerställa bemanningen under sommaren slår hårt mot ekonomin.

Individ- och familjeomsorg

Verksamheten prognostiserar en avvikelse på totalt +1,3 mnkr. Avvikelserna fördelas enligt: IFO övergripande, +2,5 mnkr, Familjehem, -2,5 mnkr, HVB/Stödboende/Boende, +1,0 mnkr, Kontaktstöd BoU, -1,2 mnkr, Öppenvård BoU, +1,0 mnkr, Försörjningsstöd, -0,5 mnkr, Socialpsykiatri, +1,0 mnkr

Åtgärder med anledning av prognosticerat underskott

För vård och omsorg har följande åtgärder vidtagits. Dessa kommer att marginell effekt under 2020 men kommer att leda till lägre kostnader på sikt.

Arbete med förbättrad logistikplanering inom hemtjänsten för att uppnå 65% debiteringsgrad (nämndens mål). I dag ett snitt på 60%. Beräknas ge en helårseffekt på 5 mnkr.
Minska sjuktalen, genom att arbeta med medarbetarskap, delaktighet och ansvar, beräknas minska kostnader med 1 mnkr
Följsamhet mot bemanningskraven inom särskilt boendes 2019, beräknas minska kostnaden med 1 mnkr
Se över schablontider för hemtjänst
Genomgång av samtliga beslut inom daglig verksamhet LSS, beräknas minska kostnaderna med mellan 0,5-1,0 mnkr
Se över bedömningsgrunderna för beslut om daglig verksamhet

Åtgärder av mer strukturell karaktär kan också bli aktuella för att på längre sikt kunna nå en budget i balans inom äldreomsorgen. Åtgärderna som diskuteras innebär att man förstärker insatser som ligger nära brukarens ordinarie boende med bl.a. utökat demensstöd och finansierar det genom en minskning av antalet platser inom särskilt boende. Åtgärderna beräknas ge följande helårseffekt:

Demensvårdsteam mot ordinärt boende, beräknas öka kostnaden med 2,8 mnkr
Högre vårdtyngd på särskilt boende, beräknas öka kostnaden med 4,5 mnkr
Omställning av korttidsenheten, beräknas minska kostnaden med -3,6 mnkr
Omställning av 25 platser på särskilt boende till trygghetsboenden, beräknas minska kostnaden med -12,5 mnkr
Ökad volym inom hemtjänst för att möta ökat behov samt omställningen av de särskilda boendena, beräknas öka kostnaden med +8 mnkr

På kort sikt ger åtgärderna en marginell helårseffekt om cirka 1 mnkr i minskade kostnader men innebär att äldreomsorgen står bättre rustad för kommande befolkningsökning inom gruppen äldre.

För IFO är följande handlingsplan framtagen

Förstärka och utöka öppna insatser som förbygger placeringar och externa insatser, beräknad effekt på helår cirka 2,0 mnkr
Arbetar för att få fler familjehem i egen regi
Rekrytera socionomer, med förhoppning att vara konsultfri i juni, ca 1 mnkr

Byggnads och miljönämnden

Bygg- och miljönämnden redovisar ett underskott på 1,5 mnkr per 30 april. Den huvudsakliga förklaringen är att nämnden inte har debiterat så kallade "årliga avgifter" för miljö- och livsmedelstillsyn. Detta har beslutats i krisledningsnämnden och Kommunfullmäktige.

Vi får även in färre ärenden än vi budgeterat för på grund av den pågående Coronakrisen. Många av våra företagskunder finns inom servicenäringen där det nu är ett helt annat läge vad gäller nyetableringar och ägarbyten etc. jämfört med ett normalt år. En ändrad hantering vad gäller debitering vid klagomålshantering ger ett visst intäktsbortfall jämfört med tidigare år.

Prognos helår

På grund av färre inkommande ärenden med anledning av Coronakrisen och ändrad hantering vad gäller debitering vid klagomålshantering prognostiseras ett underskott på 0,5 mnkr.

Åtgärder med anledning av prognosticerat underskott

Det prognostiserade underskottet finns inom miljöavdelningen. Där finns kortare vakanser som inte kommer att tillsättas. Det hjälper till att förbättra läget, men inte i den omfattningen att det kan balansera det totala intäktsbortfallet.

Investeringsprognos helår

Detta år har Bygg- och miljönämnden en tillfällig ökning av investeringsram för att kunna genomföra flygfotografering. Detta görs normalt vart fjärde år och dessa år är ramen då tillfälligt förstärkt.

Denna investering har skjutits upp då vi nu kommer att få tillgång till Lantmäteriets flygfoton. De håller visserligen en något lägre kvalitet jämfört med egen flygfotografering. Men då det är en stor investering ser vi det som självklart att testa och se om Lantmäteriets kvalitet räcker för att tillgodose våra behov. Detta kan innebära att årets investering kan komma att behöva genomföras nästa år. Men det kan likväl innebära att denna investeringspost faller bort permanent.

Kultur- och fritidsnämnden

Inga väsentliga avvikelser. Nämnden följer budget

Prognos helår

För första tertialet följer nämnden budget. Coronasituationen gör det dock troligt att ett intäktsbortfall är att vänta. Hela nämndens budget (undantaget 1,5mnkr) är uppbunden i lokaler och personal. Intäktsbortfallet skulle därför kunna påverka stöd till föreningar etc. Detta vore helt fel i det läge som nu råder och nämnden avser att arbeta utifrån angiven budget. Nämnden kommer att genomföra planerade utbetalningar av bidrag och stöd. Årsprognosen är svår att bedöma på grund av coronakrisen, men givet nedgång i bokningar etc är en uppskattning att intäkterna kommer att minska med kring 1mkr.

Investeringsprognos helår

De planerade och godkända investeringarna kommer att genomföras under året.

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Martin Lindblad

Föredragande:
(som avsatt tid i samband med sammanträdet) Marie Berggren och Martin Lindblad

Instans:
(högsta instans där ärendet ska behandlas) Kommunstyrelsen

Sammanträde:
(önskat sammanträde/-n, ange önskad tidsplan) KSAu 16 juni, KS 23 juni

Samråd Väg 288 Gimo-Börstil

Trafikverkets ärendenummer TRV 2019/48354

Ärendebeskrivning

Trafikverket har den 3 juni inbjudit till samråd gällande lokaliseringsalternativ för ombyggnad av den sista sträckan av länsväg 288 mellan Gimo och Börstil.

Trafikverket är för tillfället i stadiet ”Samrådshandling” där syftet är att utreda och definiera var vägen ska lokaliseras och hur den ska utformas. Processen syftar också till att säkra markåtkomst såväl permanent som tillfälligt för att kunna bygga ut vägen.

Samrådshandlingarna består dels av en planläggningsbeskrivning, en samrådsredogörelse från samråd i december 2019-januari 2020, en översiktskarta över vägsträckan med föreslagna lokaliseringsalternativ samt samrådshandlingen med lokaliseringsalternativen beskrivna mer i detalj. Samrådshandlingen har föregåtts av drygt ett år av förundersökningar av vägbeskaffenheten på befintlig väg, på användningen av vägsträckan, omgivningarna med värden att ta hänsyn till, förutsättningar och konsekvenser för de olika alternativen men också en sammanställning av vad som kvarstår att göra i det fortsatta vägplanearbetet.

Samrådet runt val av lokaliseringsalternativ är att betrakta som ett av syftena som angetts i avsiktsförklaringen mellan parterna där det var angeläget ”att säkerställa parternas möjlighet till inflytande vid särskilt viktiga vägval, som till exempel kan påverka kostnaderna i vägplaneprocessen”. Samrådshandlingen visar en grov kostnadsuppskattning som är ungefär dubbla kostnaden jämfört med tidigare beräkningar.

Beredning

Östhammars kommun och dess medborgare har under en lång tid varit engagerad i arbetet med den sista delsträckan. Från den första omgången som startade med en förstudie 2010 och avslutades med en avbruten vägplan 2012 till andra omgångens uppstart med Åtgärdsvalsstudie 2014 till dags datum.

Kommunen lämnade 2020-01-28 ett tjänstemannayttrande på ”Samrådsunderlag” som låg till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Eftersom samrådsunderlaget var ett sådant tidigt samråd fanns det inga ställningstaganden som var av politisk karaktär och därför valde kommunen att lämna ett tjänstemannayttrande.

I samrådshandlingen har Östhammars kommun chans att lämna yttrande gällande vilken korridor som föredras och kräver därför ett politiskt ställningstagande. Tillsammans med det politiska ställningstagandet lämnar även kommunen allmänna synpunkter på samrådshandlingen.

Samrådshandlingen har delgivits tjänstepersoner i organisationen som kan komma att beröras av projektet, vilket innefattar tekniska förvaltningen, tekniska förvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen samt barn- och utbildningsförvaltningen. De har med sina respektive specialkompetenser bidragit till detta förslag till yttrande. Samrådshandlingarna har därutöver särskilt delgetts bla Gästrike Vatten AB utifrån vattenförsörjningsperspektivet.

Avstämningar har också skett kontinuerligt med region Uppsala.

Yttrande

Östhammars kommun är angelägen om att arbetet med vägplanen fortsätter framåt i en så snabb takt som det är möjligt. Öppningsåret har i samrådshandlingen angetts till 2026, där vi tidigare har fått ÖFT 2025, vilket oroar och kommunen är angelägen om att färdigställandet avser första kvartalet 2026.

Kommunen anser att det är av yttersta vikt att samtliga aktörer utreder möjligheterna till ökad finansiering parallellt med framdriften i planeringen då sträckan fortfarande inte har kostnadstäckning vilket är en förutsättning för fastställelse av Vägplanen hos Trafikverket.

Nedan följer ett antal synpunkter gällande delsträckorna som följs av allmänna synpunkter på själva samrådshandlingen och som numrerats på motsvarande sätt som i handlingen för att lättare kunna identifieras.

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Martin Lindblad

Östhammar kommuns tankar kring de olika vägvalen

Trafikverket har presenterat tre olika alternativa vägar kring Hökhuvud. Korridor Rosa, Blå och Turkos. Efter Hökhuvud har trafikverket presenterat två olika korridorer för vägen, korridor Grå och Orange.

Trafikverket tillsammans med Sweco förespråkar kombinationen av korridorerna Turkos och Grå.

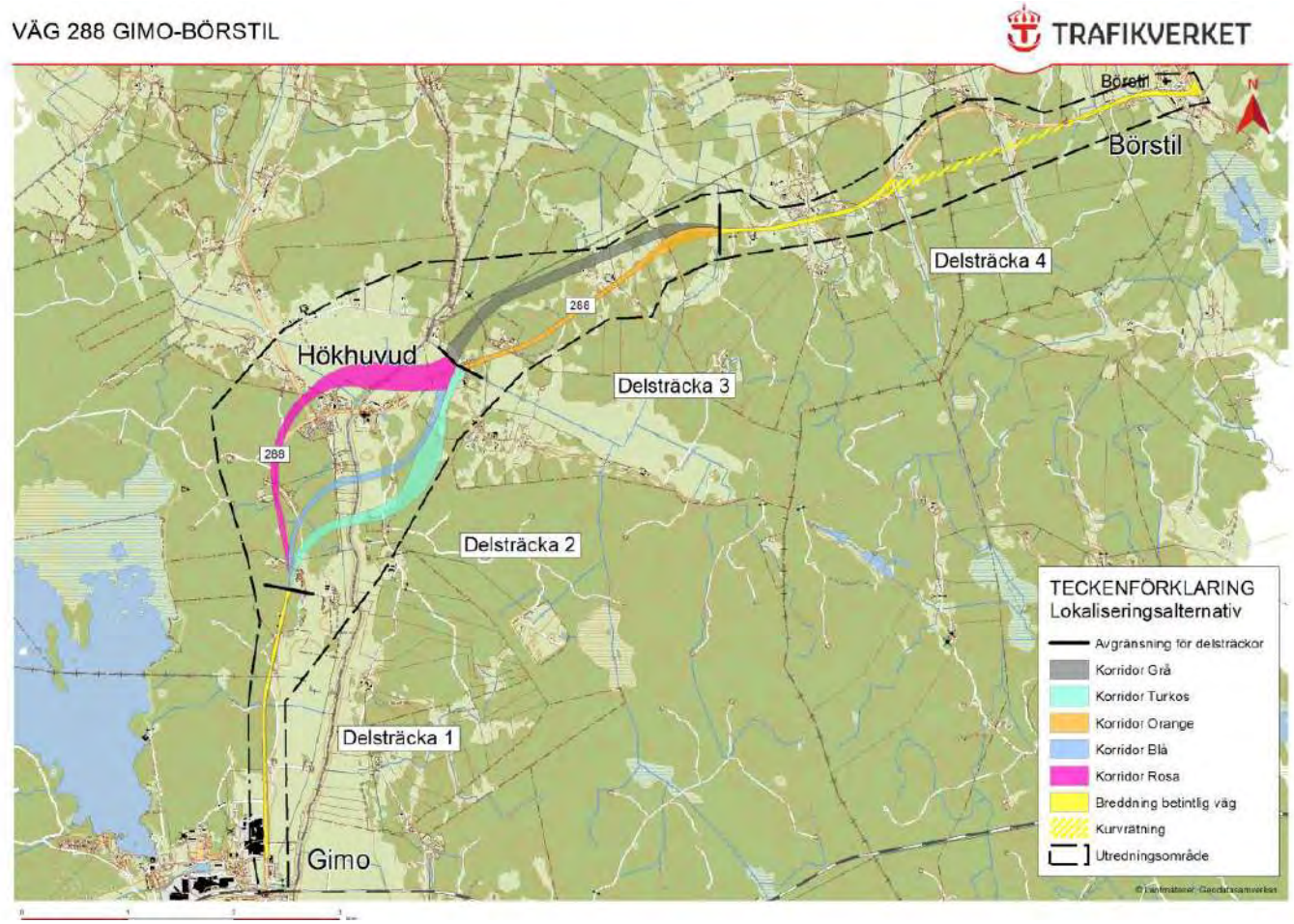
Vid val av korridorerna Turkos och Grå har Östhammars kommun ett antal synpunkter för de olika delsträckorna.

Delsträcka 1 Gimo-Lysta:

Sträckan kommer gå i samma sträckning som idag. Östhammars kommun anser att en ny GC väg ska gå på samma sida som Sandvik Coromant upp mot Lysta för att få en smidig sammankoppling mot Hökhuvud och vidare mot Östhammar.

Delsträcka 2 Lysta-öster om Hökhuvud:

Kommunen anser i enlighet med Trafikverket och Sweco att korridor Turkos är att föredra. På



delsträckan förutsätter kommunen att väg 1126 hålls samman med den statliga vägen 288 genom Hökhuvud, i likhet med hur utformningen av väghållare genom Lejsta-Rasbo ser ut. Detta är en förutsättning för att kommunen ska kunna anlägga en väl placerad

pendlarparkering i korsningen av väg 1126 och väg 288 med närhet till den regionala kollektivtrafiken med buss 811. Genom Hökhuvud anser kommunen att GC-väg ska utvecklas vidare för att säkerhetsställa säkerheten för oskyddade trafikanter och tillgängligheten mellan Gimo och Östhammar. Förutsättningar för att Hökhuvud i framtiden ska kunna utvecklas är i starkt samband med kollektivtrafiken. Vidare är det viktigt att korsningen till Väddika avfallsanläggning anpassas för tung trafik.

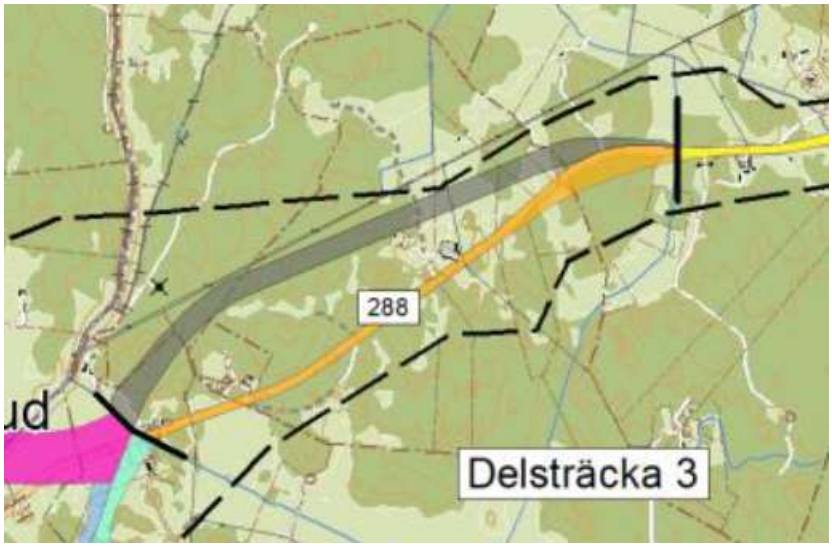
God vattenhushållning

Östhammars kommun vill framhålla vikten av god planering för vattenhushållningen utmed den ombyggda vägen. Förutom Olandsån, finns dikesföretag utmed vägens sträckning som kan komma att påverkas såväl under byggtiden, som när vägen är färdigställd. Vägen med tillhörande ny bro, vägkroppen, samt de hårdgjorda ytorna riskerar att öka belastningen på vattenföringen. Vi föreslår att projektet sörjer för att dagvattendammar eller liknande byggs, för att skapa lämplig fördröjning av vattenflödet. Det minskar risken för översvämning och utlakning av näringsämnen i vattendragen. En ny bro får självklart inte minska avledningskapaciteten i Olandsån, så att risken för att vass och grenar fastnar inte ökar.



Delsträcka 3 öster om Hökhuvud-Uppskedika:

Kommunen förespråkar i enlighet med Trafikverket och Sweco att korridor GRÅ är att föredra. Alternativ Orange kan, om Trafikverket likt genom Hökhuvud, genomför åtgärder som höjer säkerheten för oskyddade trafikanter, användas för gång och cykel, biltrafik av boende längs sträckan, samt trafikeras av jordbruksmaskiner som behöver tillgång till sin åkermark. Efter genomförda åtgärder kan huvudmannaskapet överlåtas.



Delsträcka 4 Uppskedika-Börstil:

På delsträckan finns det tre olika punkter som kommunen anser är viktiga. I Uppskedika är det av vikt att pendlarparkering och busshållplats anläggs för att boende i Uppskedika och Ånö enkelt ska ha åtkomst till vägen, samt åtkomst till kollektivtrafik. Kommunen anser inte att utfarten mot väg 288 ska stängas av för de boende. Vidare planerar kommunen för ett nytt industriområde vid Askön. Möjlighet till ut- och infart måste vara möjlig.



Den del av den gamla vägen som blir kvar i och med kurvrätningen kan, om trafikverket genomför åtgärder som höjer säkerheten för oskyddade trafikanter, användas för gång och cykel, biltrafik av boende längs sträckan, samt trafikeras av jordbruksmaskiner som behöver tillgång till sin åkermark. Efter genomförda åtgärder kan huvudmannaskapet överlåtas. Söder om Börstils kyrka finns det en pausad plan för ett bostadsområde. En eventuell väg för de

boende innan Börstils korset bör anläggas på ett sådant sätt att detta område kan anslutas till denna väg för att området ska kunna utvecklas ytterligare. Strax innan Börstilskorset finns också en byggmarknad som behöver tillgång till väganslutning.

Östhammars kommun anser att det är väldigt viktigt att utreda huvudmannaskapet för de vägar som överlåts till annan förvaltare av vägen. Detta för att skapa en enhetlighet i skicket för de kvarvarande vägarna.

Vidare anser kommunen att det är viktigt att vägområdets slut och GC-väg med en rondell i Börstilskorset planeras sömlös mot det övertagande GC-nätet mot Östhammar. Det är viktigt att stråken binds ihop från Börstils kyrka till Sandvägen i Östhammar.

Huvudmannaskapet är även angeläget för GC-dragningen längs hela sträckan för att säkerställa att underhållet över tid på cykelbarheten blir bra.

Slutsats

Östhammars kommun ställer sig bakom trafikverkets slutsats att kombinationen av korridor Turkos och Grå är den bästa kombinationen.

Allmänna synpunkter att ta med i den fortsatta planeringen

4.2.2. Gång- och cykeltrafik

Bör betonas att Sandvik Coromant inte bara är en stor arbetsplats för kommunen, utan länets största privata arbetsgivare och därför en viktig aktör. Kommunen vill att trafikverket ska redovisa förslag på GC-sträckan likt förslaget för korridorerna för väg, med anslutande cykelväg från Börstils kyrka till Sandvägen i Östhammar.

4.2.3. Kollektivtrafik

811 benämns pendlingsbuss, men bör kallas stråklinje för att stämma överens med regionens benämning. Expresslinje 775 saknas i texten och är en av de viktigaste linjerna, om inte den viktigaste för kollektivtrafikens dagpendlare. Barn och Utbildningsförvaltningen arbetar för tillfället med en utredning angående upptagningsområde för skolbussar.

4.2.5. Tillgänglighet

Kommunen instämmer med trafikverket att det saknas säkra passager på sträckan och vill därför betona extra att detta är något som behöver ses över och åtgärdas genom Hökhuvud och de delsträckor som kan komma att efterlämnas.

4.6.8. Boendemiljö och hälsa

I texten står det att det finns drygt 25 bostäder som exponeras för ljudnivåer högre än riktvärdet för miljökvalitet men utan att överstiga Trafikverkets egna nivåer för att vidta någon åtgärd. Kommunen önskar att trafikverket utvecklar med att ange vilka dessa nivåer är.

4.7.1 Topografi

Hela beskrivningen av delsträcka 3, korridor Grå saknas i beskrivningen av de olika lokaliseringsalternativen.

4.7.6 Ledningar

Uppgift saknas om Vattenfalls luftledning som går parallellt med lokaliseringskorridor Grå och som eventuellt påverkas av föreslagen dragning.

5.2. Nollalternativ

I likhet med samrådsunderlaget saknas aspekten av vad nollalternativet skulle innebära för kollektivtrafiken. Det planeras för ett slutförvar för Sveriges använda kärnbränsle i Östhammars kommun. Det är troligt att beslut om detta fattas under 2020-2021. Om detta kommer till stånd kommer det innebära ett stort antal transporter mellan Hargshamn och Forsmark längs väg 76. Trafikutredningar har talat om en 30 % ökning av antalet tunga transporter på sträckan och även en mycket ökad personbilsbelastning är att förvänta mellan Börstilskorset och Forsmark. Det ökade antalet godstransporter, likväl som viss andel av personbilsökningen längs väg 76 kommer, om inte åtgärder vidtas att innebära att kollektivtrafik och övrig pendlartrafik från väg 288 kommer att ha svårigheter att lösa framkomligheten till väg 76.

En utveckling av vilken påverkan på klimatet nollalternativet skulle ha efterfrågas.

5.4.1. Korridor rosa

Alternativet stämmer ur kommunens perspektiv inte väl överens med gällande översiktsplan. Även det stora intrång i jordbruksmarken är att anse som negativt. En passage under den nya vägen hade varit ett krav för att säkerhetsställa ett kontinuerligt flöde på den nya vägen och inte skapa en för stor barriär i korsningen vid Hökhuvud. En passage som trafikverket skriver om i Gimo är inte önskvärt eftersom det kan komma att inkräkta och riskera säkerheten på grundvattentäkten belägen i Gimo. I övrigt instämmer kommunen med att korridor Rosa hade varit det bästa alternativet för kollektivtrafiken, då det ansluter närmare tätortsbebyggelsen och Valövägen. Den rosa korridoren (oavsett dragning) har sannolikt större påverkan på den vattenförekomst som finns i Hökhuvud som Gästrike Vatten tidigare identifierat.

5.4.2. Korridor Blå

Kommunen instämmer med trafikverkets synpunker. Ett alternativ som inte är beläget lika nära landskapsbildsskyddet är att föredra.

5.4.3. Korridor Turkos

En smal passage och ett minimalt ianspråktagande av jordbruksmark ser kommunen som väldigt positivt och är några av de argument som talar starkast för korridor Turkos. I övrigt instämmer kommunen med trafikverkets synpunkter, allra helst angående vilka åtgärder som krävs på dagens väg för att få till en bra och säker lösning för gång- och cykelbarhet.

5.5.1. Korridor grå

Östhammars kommun instämmer till största del med trafikverkets synpunkter angående korridor Grå. Dock skriver trafikverket att om valet faller på korridor Grå föreslås korridor Orange (befintlig väg) stängas av för genomfart. Även om kommunen förstår att det är för att höja säkerheten för oskyddade trafikanter anser kommunen att detta måste utredas vidare. De boende längs korridor orange åker både mot Östhammar och Gimo. En avstängning av nuvarande väg skulle innebära en onödig omväg för de boende. Östhammars kommun anser även att trafikverket inte har tagit ställning till hur detta skulle påverka jordbruket.

5.5.2. Korridor Orange

Eftersom barriäreffekten höjs, den känsliga naturen påverkas negativt och de boende påverkas negativt av buller anser inte kommunen att detta är ett alternativ som påverkar kommunen positivt.

6.1.1. Nollalternativ

Se kommentar i 5.2.

6.1.4. Kollektivtrafik

Trafikverket bör skriva vilka bussar som trafikerar sträckan, expressbuss, stråklinjebuss och skolskjuts. Samtliga används för pendling men de har olika innebörd för de boende i trakten.

6.2.1. Nollalternativ

Här har trafikverket endast lagt vikt åt arbetspendling till Forsmark. Arbetspendlingen sker åt båda hållen med tex Sandvik Coromant i Gimo och Akademiska sjukhuset mfl arbetsplatser i Uppsala som målpunkter. Eftersom det står att nollalternativet skulle vara positivt för bostadsbyggandet kan det även antas att väg 288 i det här fallet skulle bli ännu osäkrare än den är idag eftersom vi får fler som tar utfart på vägen. Det skulle också medföra ökad trafik på vägen och fler skulle uppleva vägen som otrygg.

6.2.2. Bebyggelse och näringsliv

Arbetar och studerar i Uppsala kan tilläggas.

6.4. Konsekvenser under byggskedet

Delsträcka 2, korridor Blå och Turkos: Att byggnationen inte påverkar trafiken i allt för stor utsträckning under byggperioden ses som mycket positivt då kommunen saknar andra stora vägar och tåg. Väg 288 är Östhammar kommuns ”matarled” och flödet att viktigt att till största möjliga mån bibehålla även under byggskedet.

Delsträcka 3, korridor Grå:

Se ovanstående kommentar.

6.5. Kostnader relaterade till vägen

Korridoralternativ inkl. Gul	Med Grå, mnkr	Med Orange, mnkr
Turkos	478,2 varav anläggningskostnad 414,6	461,6 varav anläggningskostnad 399,6
Blå	476,2 varav anläggningskostnad 412,9	459,6 varav anläggningskostnad 397,8
Rosa liten radien	492,8 varav anläggningskostnad 428,0	485,5 varav anläggningskostnad 421,3
Rosa stora radien	489,5 varav anläggningskostnad 425,0	482,0 varav anläggningskostnad 418,1

Den kombination av korridorer som ger lägst kostnad är Blå med Orange och skulle kosta 459,6 miljoner kronor.

Kombinationen Turkost och Grå kostar 478,2 miljoner kronor. Även fast kostnaden är högre än kombination Blå och Orange anser kommunen att det, i likhet med Trafikverket, är korridor Turkos och Grå som stämmer bäst överens med de förutsättningar som presenteras i kapitel 5.1. i trafikverkets samrådshandling och som är:

- värna om de höga natur-, kultur- och landskapsbildsvärdena i området och i möjligaste mån undvika platser med särskilt höga värden.
- ge förutsättningar för väglinjer med bra vägprestanda.
- hushålla med naturresurser genom att hitta förutsättningar för en geotekniskt god lösning och minimera intrång i jordbruksmark.
- att i möjligaste mån förlägga vägen där jordartsförhållandena är goda för att minimera krävande och kostsamma förstärkningsåtgärder.
- minimera negativ påverkan för närboende och areella näringar.

Östhammars kommun vill att Trafikverket redovisar kostnaderna för varje delsträcka och beskriver vilka kostnader som ingår i total kostnaden.

TRAFIKVERKET

Samrådsredogörelse Väg 288 Gimo – Börstil, Östhammars kommun, Uppsala Län

Väg 288 Gimo - Börstil
Östhammars kommun,Uppsala Län

Vägplan, 2020-06-02

Uppdragsnummer: 880007



Trafikverket
Postadress: Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 288 Gimo – Börstil, Östhammars kommun, Uppsala Län

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2020-06-02
Ärendenummer: TRV 2019/48354

Uppdragsnummer: 880007
Version: 1.0

Kontaktperson: Alexander Dufva, Trafikverket

TMALL 00 Samrådsre 5.0 :else

Innehåll

1 Sammanfattning 4

2 Samrådskrets 4

3 Samråd 5

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 5

3.1.1. Samråd med berörd Länsstyrelse 5

3.1.2. Samråd med Östhammars kommun 8

3.1.3. Samråd med Region Uppsala 10

3.1.4. Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda 12

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer 14

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

1 Sammanfattning

Väg 288 går från Uppsala till Östhammar och är en viktig väg med betydelse för pendling både med kollektivtrafik och bil. Vägen har stor betydelse för tillgängligheten till olika funktioner och aktiviteter såsom arbetsplatser, skolor och andra samhällsfunktioner samt fritidsaktiviteter i regionen. Mellan Uppsala och Gimo har väg 288 etappvis fått en höjd standard och byggts ut till mötesfri landsväg men för den sista etappen mellan Gimo och Börstil kvarstår planering och utbyggnad. Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och minska restider för samtliga trafikanter. Vägen planeras att delvis få en ny sträckning som möjliggör för en mötesfri landsväg och att merparten av sträckan har en hastighetsgräns om 100 km/tim. Inom ramen för vägplanearbetet ska lokalisering, utformning och miljöpåverkan av den nya vägen utredas. Vägplanen är nu i första skedet, samrådsunderlag. Ett samrådsunderlag har varit ute på samråd under perioden 2019-12-04 till 2020-01-13. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats, www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattrar/Vag-288-Uppsala-Osthammar/Vag-288-Gimo-Borstil/. Trafikverket har också annonserat i ortstidningen Uppsala Nya tidning, UNT, att samrådsunderlaget har varit tillgängligt och återgett hur det gått att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Trafikverket har hållit ett öppet hus för allmänheten i bygdegården i Uppskedika den 11 december 2019 där Trafikverket samt Trafikverkets konsulter deltog för att presentera uppdragets omfattning, målsättning och hur vägplaneprocessen kommer hanteras. Trafikverket har också haft möten med företrädare för Länsstyrelsen i Uppsala län, Region Uppsala och Östhammars kommun i syfte att i ett tidigt skede fånga upp synpunkter för det fortsatta arbetet. En tidig dialog har också förts med Svenskt kärnbränslehantering, SKB, i syfte att få en ökad kunskap om vägens betydelse för den planerade byggnation för kärnbränsleförvar vid Forsmarks kärnkraftverk. Samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samtliga inkomna synpunkter, minnesanteckningar från möten med myndigheter och minnesanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2019/48354. En åtgärdsvalsstudie genomfördes 2015 för sträckan Gimo-Börstil.

2 Samrådskrets

Eftersom inga utredningar kring korridoralternativ eller markanspråk har gjorts i det här skedet anses alla boende inom utredningsområdet ingå i samrådskretsen. Trafikverket har bjudit in boende i området att delta i samrådsprocessen genom att annonsera i ortstidning med information om öppet hus och var handlingar varit tillgängliga på Trafikverkets hemsida. Utöver det har mejl gått ut till Östhammars kommun, Länsstyrelsen i Uppsala län och Region Uppsala.

3 Samråd

Nedan sammanfattas yttranden och synpunkter som inkommit under arbetet med samrådsunderlaget samt hur dessa har behandlats. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade tjänsteanteckningar finns diarieförda hos Trafikverket under diarienumret TRV 2019/48354.

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd Länsstyrelse

2019-12-10 samråd, presentation, Länsstyrelsen i Uppsala län

På mötet presenterades projektet och kultur- och miljövärden inom utredningsområdet. Länsstyrelsen informerade om att en mer detaljerad naturvärdesinventering kommer behövas för den korridor som Trafikverket önskar gå vidare med. Det är viktigt att kommande naturvärdesinventering görs parallellt med utredningar avseende kulturmiljön. Arkeologiska undersökningar ska även göras. Länsstyrelsen framhåller också att en antikvarie kan komma att behövas för att analysera Börstils och Hökhuvud kyrka.

2019-12-20 samråd, mejl

Länsstyrelsen i Uppsala län begär förlängd svarstid till och med 2020-02-17 för att yttra sig över samrådsunderlaget.

2020-02-18 samråd, yttrande samrådsunderlag

I yttranden uppmärksammar Länsstyrelsen Trafikverket att Östhammars kommun under 2019 tagit beslut om att Översiktsplanen från 2016 behöver uppdateras.

Länsstyrelsen redogör att området återfinns inom riksintresse för kulturmiljövård, Gimo bruk C22, och därför är den berörda sträckan mycket viktigt ur en kulturhistorisk synvinkel såväl vad gäller brukshistoria som medeltida kyrkomiljöer. Stor hänsyn ska tas till kyrkorna i Hökhuvud och Börstil och deras betydelse som landmärken samt blickfång i landskapet. Länsstyrelsen uppmärksammar även att den åkermark som omger kyrkorna påvisar kyrkornas historiska placering i kulturlandskapet och därför är det viktigt att åkermarken även i fortsättningen skapar en inramning åt kyrkobyggnaderna. En ny vägsträckning bör inte dras för nära kyrkorna. Samma hänsyn ska även tas till de tillhörande prästgårdarna och övriga kulturhistoriska värdefulla byggnader. Gårdar och miljöer ska förbi intakta så skada på kulturmiljön undviks.

Länsstyrelsen informerar också om att regionala och kommunala kulturmiljöprogram inte finns omnämnda i handlingen. Länsstyrelsen uppmärksammar särskilt Gimo bruk, odlingsbygden norr om Hökhuvuds kyrka samt kulturmiljöområde vid Skäfthammars kyrka, även om Olandsån som värdefullt vattendrag och ett område norr om Hökhuvuds kyrka som är särskilt bevarandevärt avseende odlingslandskapet.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om att en kulturarvsanalys, landskapsanalys och arkeologisk utredning ska tas fram.

Då en lokaliseringsutredning av olika korridoralternativ ännu inte tagits fram framhåller Länsstyrelsen att de i dagsläget inte kan bedöma påverkan på naturmiljön. Under arbetet

med naturvärdesinventering i fält och fördjupande lanskapsanalyser som ska tas fram behöver Trafikverket konkretisera vilka skyddsåtgärder som kommer vitas för att minimera negativ påverkan på naturmiljön. Om det framåt i processen skulle visa sig att det trots skyddsåtgärder återstår en betydande skada på naturmiljön anser Länsstyrelsen att kompensationsåtgärder behöver tas fram.

Länsstyrelsen informerar också om att artskyddsfrågan behöver utredas samt vilka åtgärder som kommer vitas för att undvika och minimera negativ påverkan.

Då landskapsbilden präglas starkt av kulturlandskapet och landskapets historia ser Länsstyrelsen positivt på att Trafikverket i ett tidigt skede tagit fram och framåt avser att fördjupa landskapsanalysen. Länsstyrelsen betonar att det är av vikt att hänsyn tas till landskapsbilden och sambanden mellan dess olika värden.

Länsstyrelsen redogör att samrådsunderlaget påvisar att ett 50-tal fastigheter vid Hökhuvud ligger nära befintlig väg. Länsstyrelsen betonar att det finns en stor risk för höga bullernivåer vid de befintliga bostäderna vid en hastighetshöjning till 100 km/tim och förordar därför att inriktningen i första hand bör vara att välja en ny dragning av den nya vägen inom utredningsområdet vid Hökhuvud. Detta för att minimera buller vid bostäderna. En ny vägsträckning vid Hökhuvud är att föredra enligt Länsstyrelsen istället för att vidta väg- och/eller fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Ljudnivåerna ska beräknas framåt i processen vid bostadshusen.

Länsstyrelsen uppmärksammar även Trafikverket på att Hökhuvud är utpekat som expansionsområde för bostäder i Östhammars kommun översiktsplan från 2016.

Nuvarande sträckning av väg 288 går idag inom Gimos yttre vattenskyddsgräns. Länsstyrelsen ser det fördelaktigt om vägen även i framtiden kan utgöra samma avgränsning samt att vägen hamnar enbart delvis utanför vattenskyddsområdet.

Länsstyrelsen vill också informera om att befintliga vägar inom Gimo vattenskyddsområde har restriktioner för användningen av vägsalt på grund av förhöjda värden av kloridhalt i grundvattnet i Gimos grundvattentäkt. För att minimera risken att halten blir högre ser Länsstyrelsen det lämpligt att Trafikverket ser över eventuella alternativa lösningar för halkbekämpning om vägen hamnar inom ett vattenskyddsområde eller område för vattentäkt.

Det finns även ett grundvattenmagasin vid Hökhuvud som inte har något formellt skydd, däremot utgör den ett uttag för att avlasta grundvattentäkten i Gimo. Även detta magasin påvisar en risk för höga halter av klorid. Skulle det visa sig att vägen går genom grundvattenmagasinet vid Hökhuvud behöver avvattning av vägen ledas bort till lokalrening utanför magasinet. Saknas skyddande lerlager eller om det kommer tas bort där vägen föreslås är detta nödvändigt.

Inom området för grundvattenförekomster finns det idag lera som utgör ett skydd för grundvattnet. Länsstyrelsen framhåller att det värde som leran utgör bör beaktas. Likväl bör detta studeras vid utformning av diken.

Att påverkan på yt- och grundvatten utreds och att vägen utformas så påverkan på vatten undviks är viktigt menar Länsstyrelsen. Det är också av vikt att risken för föroreningar beaktas. Stor hänsyn ska tas till grundvattenförekomster betonar Länsstyrelsen. Länsstyrelsen uppmärksammar även Trafikverket på att arbetet med vägen kan innebära att dispens från skyddsföreskrifter för vattenskyddsområde behöver ansökas hos Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen informerar om att åtgärder inom vattenområdet kan vara vattenverksamhet vilket är en tillståndspliktig verksamhet som söks hos Mark- och miljödomstolen i Nacka tingsrätt. Vissa mindre åtgärder kan anmälas hos Länsstyrelsen. Även grundvattenbortledning är en tillståndspliktig åtgärd.

Länsstyrelsen redogör att de delar Trafikverkets uppfattning att anläggande av bro kräver tillstånd för vattenverksamhet.

Vid anläggande och byte av trummor i småvattendrag och skogsbäckar är det prioriterat att vandringsmöjligheten för vattenlevande organismer inte försämras och om möjligt förbättras. Länsstyrelsen informerar också om att det pågår ett arbete hos dem kring restaurering av vattendrag och att avlägsna vandringshinder för att nå målen enligt ramdirektivet för vatten.

Då det finns flera markavvattningsföretag i området belyser Länsstyrelsen att byggnationen inte får påverka syftet och funktionen av dessa. Dialog med företagen är av vikt. Sker en förändring av flöde och/eller förändring i mängd vatten måste detta hantera genom omprövning av markavvattningsföretagen.

Att skapa trygga och säkra passager samt hållplatser för gående och cyklister ser Länsstyrelsen som viktigt då en mötesfriväg kan skapa en barriär för oskyddade trafikanter. Det ska vara möjlig att ta sig mellan de båda sidorna av vägrummet. Att en gång- och cykelväg finns med i processen från start ser Länsstyrelsen positivt på. Vid utformningen av passager bör fokus vara på att förbättra trafiksäkerheten.

Länsstyrelsen framhåller också att verksamma inom jord- och skogsbruk ska ha en fortsatt åtkomst med arbetsfordon, utan att det medför en risk för resterande trafikanter.

Länsstyrelsen ser det som föredömligt att Trafikverket beaktat de rådande klimatförändringarna och dess påverkan i handlingarna. Men detta sagt vill Länsstyrelsen även framhålla att detta bör arbetas in i det strategiska arbetet med en nysträckning av vägen. Särskilt pekar Länsstyrelsen på det förändrade klimatet under vinterhalvåret och hur temperaturen växlar kring fryspunkten för vatten (nollgenomgångar). Detta bör Trafikverket beakta och restriktioner kring halkbekämpning inom vattenskyddsområden.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket tackar för informationen angående Östhammars kommuns översiktsplan och dess uppdatering, vilket kommer att beaktas framåt i processen.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning att sträckan är viktig ur en kulturhistorisk synvinkel. Trafikverket kommer att genomföra en kulturmiljöanalys, och inom ramen för detta arbetet analyseras kyrkorna och de kulturmiljöer som är kopplade till dem. Trafikverket ser att kyrkorna är en av flera kulturmiljövärden i området.

Trafikverket tackar för upplysningen om de kommunala och regionala dokumenten, dessa underlag kommer ingå i kulturmiljöanalysen. I det fortsatta arbetet med vägplanen pågår en kulturarvsanalys. Vidare är en arkeologisk utredning beställd.

Trafikverket delar Länsstyrelsens uppfattning om att naturvärdesinventeringar i fält och fördjupande landskapsanalys ska tas fram och dessa analyser pågår. I arbetet framåt med vägplanen kommer Trafikverket att studera skyddsåtgärder för att minimera negativ påverkan på naturmiljön, vid behov kommer även kompensationsåtgärder att undersökas.

Vid behov kommer inventeringar av relevanta artgrupper att genomföras, och dess resultat blir sedan vägledande för hur arbetet med vägen kan undvika negativ påverkan på skyddade arter.

Trafikverket delar Länsstyrelsens bild om att det är viktigt att ta hänsyn till landskapsbilden i det fortsatta arbetet med vägplanen. Framtagande av en fördjupade landskapsanalys pågår.

Att omlokalisera väg 288 till en ny sträckning utanför Hökhuvud är en av huvuduppgifterna i projektet, bland annat för att skapa en god ljudmiljö för de boende i området.

Trafikverket kommer att ta hänsyn till samtliga grundvattentäkter som återfinns i området vid lokalisering och utformning av vägen. Trafikverket instämmer att det är viktigt att vägen utformas så negativ påverkan på grundvatten undviks, såväl inom som utanför vattenskyddsområden. Trafikverket noterar riskerna kopplade till markföroreningar och dess negativa påverkan på vattenkvalitén. Likaså kommer föroreningar kopplat till dagvattenhanteringen utredas vidare för att undvika påverkan.

Trafikverket noterar de eventuella tillstånd och dispenser som kommer att krävas framåt i processen. Trafikverket kommer att ansöka om de tillstånd och dispenser som krävs för den lokalisering som väljs. Vidare noterar Trafikverket det arbete som pågår hos Länsstyrelsen enligt ramdirektivet för vatten, vilket kommer att beaktas framåt.

I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att identifiera respektive trafikantgrupps behov längs sträckan. Trafikverket kommer att arbeta med frågor som berör trygghet där det finns behov. Trafiksäkerhet är en viktig aspekt i projektet som helhet.

Trafikverket kommer sträva efter att minimera negativ påverkan på tillgänglighet till markområden för de verksamma inom jord- och skogsbruk. Detta kommer att undersökas närmare framåt i processen med vägplanen.

Trafikverket noterar informationen kopplade till klimatförändringar, då bland annat ökade risker kopplade till översvämningar och erosion.

3.1.2. Samråd med Östhammars kommun

2019-10-21 samråd, presentation

Ett inledande möte har hållits med Östhammars kommun och Region Uppsala. Under mötet presenterade Trafikverket projektet, processen och projektmål.

På mötet framkom att kommunen och regionen ville se ett ökat fokus på en vägutformning som gynnar kollektivtrafikresenärer och som möjliggör för cykelpendling. Parterna framhöll också ett önskemål om passager för gång- och cykeltrafikanter. På mötet betonades det, att Trafikverket ska undersöka möjligheten att kombinera viltpassager med passager för gång- och cykeltrafik.

Trafikverket kommenterar: Det kommande arbetet med vägplanen får utvisa vilken ambitionsnivå som ska gälla för respektive trafikantslag. Trafikverket för gärna en fortsatt dialog om detta.

2019-12-18, samråd, mejl

Östhammars kommun begär förlängd svarstid till och med 2020-02-20 för att yttra sig över samrådsunderlaget.

Kommunen anser att restidsminskningar för kollektivtrafikresenärer och skolskjuts bör nämnas i projektmålen för att understryka vägens nytta för samtliga resenärer. Vidare anser kommunen att det saknas ett projektmål för gång- och cykeltrafik.

Kommunen lyfter också fram att den planerade byggnationen för slutförvaret för uttjänt kärnbränsle vid Forsmark kärnkraftverk kommer leda till en ökad trafik på väg 76, vilket ställer stora krav på utformningen av korsningspunkten mellan väg 288 och väg 76. Detta är aktuellt förutsatt att byggnationen kommer till stånd, och enligt kommunen är det troligt att beslut om detta fattas under 2020-2021. Kommunen upplyser även om att vägen kommer trafikeras av personer som jobbar skift, och framhåller att samrådsunderlaget endast fokuserar på dagpendling. Kommunen anser att den trafik som kan alstras till följd av den planerade byggnationen vid Forsmarks kärnkraftverk bör redogöras tydligare i nollalternativet.

Kommunen belyser även vikten av att det finns god skyltning till målpunkter och funktioner längst väg 288. Om vägen framåt i processen skulle anläggas nära Lyssnarbergets naturreservat ser kommunen en risk att naturreservatet kan komma att bli bullerutsatt, vilket kan försämra friluftskvaliteterna. Kommunen anser också att Lyssnarbergets naturreservat behöver beskrivas närmre utifrån frilufts- och naturintressen. Det är viktigt för kommunen att naturområdena även i framtiden är enkla att nå såväl med bil som till fots och med cykel.

Kommunen påpekar också att det finns ytterligare en vattenförekomst att skydda. Likväl anser kommunen att alla befintliga dricksvattenresurser ska skyddas längst med sträckan. Framåt i processen bör även gestaltningsavsikter beskrivas mer detaljerat. Slutligen anser kommunen att naturvärdena i vatten ska belysas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar till sig kommunens önskan att lägga till och korrigera projektmålen. Trafikverket kommer att komplettera listan med projektmål så att den i större utsträckning täcker in samtliga trafikantslag.

I det kommande arbetet med vägplanen kommer Trafikverket att ta i beaktande att trafiken till och från Forsmark kärnkraftverk kan komma att öka. Likväl att vägen även trafikeras av personer som arbetar obekväm arbetstid. Samrådsunderlaget är utvecklat i projektets inledningsskede och således även nollalternativet. Nollalternativet kommer att uppdateras framåt i processen.

Trafikverket tar också med sig kommunens vilja om god skyltning till målpunkter längst med sträckan. Framåt i processen kommer en bullerutredning och eventuella skyddsåtgärder, enligt Trafikverkets rutiner, att genomföras för valt vägsträckning där målsättningen är att skapa en god ljudmiljö längst med vägsträckan. Möjligheter att nå naturområden kommer att studeras närmare framåt i processen, och även frilufts- och naturintressen kommer att undersökas.

Vägens kommande gestaltningsavsikter kommer att belysas mer detaljerat när en korridor för vägen är vald.

Trafikverket tar till sig att det finns ytterligare en vattenförekomst att skydda inom utredningsområdet. Trafikverket kommer att undersöka detta närmare framåt i processen för att minimera vägens påverkan på dessa. Likaså kommer grundvattenförekomster att beaktas under arbetet.

Beroende på val av väglinje och vägens utformning kommer det att göras bedömningar av behovet av ytterligare naturvärdesinventeringar. Det gäller både vatten- och landmiljöer och de arter som finns där. Det ska även bedömas om det behövs särskilda åtgärder för att ta hänsyn till olika arter och naturmiljöer.

3.1.3. Samråd med Region Uppsala

2019-10-09, samråd, skype-möte

På mötet lämnade Regionen synpunkter på det kommande arbetet med lokalisering och utformning av vägen. Regionen understryker vikten av att det ska vara möjligt att cykla hela vägen från Gimo till Börstil. Det behöver inte vara en separat gång- och cykelväg på hela sträckan utan det går att nyttja befintliga vägar på flera ställen. Regionen presenterade en skiss på hur en sådan lösning kan komma att se ut. Vidare föreslås också infartsparkeringar i Uppskedika, Börstil och Hökhuvud för att möjliggöra kombinationsresor mellan bil och buss. Regionen föreslår också en viss utglesning av busshållplatser på sträckan och anser att dessa ska ha gång- och cykelvägsanslutning. Möjlighet för oskyddade trafikanter att passera vägen behöver också tillgodoses med gång- och cykelportar längs sträckan.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer att undersöka möjligheterna att anlägga en eller flera pendlarparkeringar vid lämpliga målpunkter.

2019-10-21 samråd, presentation

Ett inledande möte har hållits med Östhammars kommun och Region Uppsala. Under mötet presenterade Trafikverket projektet, processen och projektmål. För mer info om vad som framkom på mötet se under rubriken ”3.1.2. samråd med Östhammars kommun”.

2020-01-20 samråd, yttrande samrådsunderlag

Region Uppsala delar inte Trafikverkets åsikt att vägen bara är viktig för pendling med bil och kollektivtrafik, utan Regionen anser också att vägen är viktig för cykel. Region Uppsala understryker att väg 288 mellan Uppsala och Östhammar, ”Östhammarstråket”, är utpekat som regionalt stråk för cykel- och kombinationsresor varför Regionen efterfrågar cykelbarhet på hela sträckan samt goda möjligheter att byta från bil och cykel till kollektivtrafik.

Regionen poängterar också att målsättningen att skapa en trafiksäker väg delas av Region Uppsala och Östhammars kommun som också arbetat för denna ombyggnation.

Regionen anser också att restidsminskningar för cyklister och kollektivtrafikresenärer ska inkluderas i projektmålen.

Utöver projektmålen som nämns i samrådsunderlaget vill Region Uppsala att Trafikverket ska komplettera med följande mål:

1. Förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken och skapa förutsättningar för kombinationsresor för gående och cyklister.
2. Förbättra restiden för kollektivtrafiken längs hela sträckan
3. Att öka framkomligheten för nationell och regional godstrafik.
4. Att öka trafiksäkerheten längs sträckan för fordonstrafik, gående och cyklister.
5. Att möjliggöra bättre, fler och säkrare cykelresor i Uppsala läns utpekade cykelstråk mellan Gimo och Östhammar.

Region Uppsala uppmärksammar även Trafikverket att det finns fler busslinjer än vad som återges i handlingen.

Regionen framhåller också att parallellt vägnät kan användas för att öka cykelbarheten, Regionens uppfattning är att Trafikverket endast fokuserar på en separerad gång- och cykelväg.

Även nollalternativet anser Regionen bör kompletteras, bland annat menar Regionen att det saknas skrivningar om kollektivtrafiken. Vidare redogör Regionen att en ekonomisk kalkyl saknas då projektet inte är fullt finansierat i dagsläget. Avslutningsvis saknar Regionen en naturvärdesinventering av vattendragen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog med Region Uppsala kring hur kollektivtrafiken kan trafikera den lösning som tas fram. Under 2020 och 2021 kommer Trafikverket att driva en rad samrådsaktiviteter för de nya alternativa vägkorridorerna. Region Uppsalas medverkan i samrådet är avgörande för att anpassa vägförslaget så att kollektivtrafiken och cykelbarheten gynnas så mycket som möjligt.

Trafikverket tar till sig att vägen är utpekad som prioriterat cykelstråk. Trafikverket anser också att väg 288 är viktig för cykling på sträckan mellan Gimo och Hökhuvud. När det gäller väg 288 betydelse för cykling mellan Hökhuvud och Börstil, kommer Trafikverket att inventera behovet av cykelåtgärder på sträckan. Utfallet av inventeringen kommer påvisa huruvida väg 288 mellan Gimo-Börstil är viktig för cykling. Trafikverket utreder inom ramen för uppdraget hur det befintliga vägnätet skulle kunna nyttjas av cykeltrafiken, antingen istället för en separerad cykelväg i samma vägområde som väg 288, eller som en kombination av båda lösningarna. Trafikverket vill dock påpeka att Trafikverket har begränsade möjligheter att leda cykeltrafiken till vägar med annan väghållare.

Trafikverket kommer att komplettera avsnittet om tidigare utredningar så att det framgår att även Östhammars kommun och Region Uppsala har samma målsättning.

Trafikverket tar till sig Regionens önskan att lägga till och korrigera projektmålen. Trafikverket kommer att komplettera projektmålen så den i större utsträckning täcker in samtliga trafikantslag.

Trafikverket kommer att komplettera beskrivningen av befintlig väg så att det framgår vilka busslinjer som trafikerar vägen.

Samrådsunderlaget är utvecklat i projektets inledningsskede och således även nollalternativet. Längre fram i utredningsarbetet kommer fördjupade underlag att presenteras. Restid och samhällsnytta ur olika aspekter ingår som viktiga beslutsgrunder för val av korridor och beslut om att producera vägplanen, och kommer att framgå projektets SEB (Samlad effektbedömning).

Planläggningsarbetet för väg 288 Gimo-Börstil kommer att mynna ut i flera kostnadskalkyler med successivt ökande noggrannhet. Diskussionen om finansiering kommer att fortgå parallellt med planläggningen.

Beroende på val av väglinje och vägens utformning kommer det att göras bedömningar av behovet av ytterligare naturvärdesinventeringar. Det gäller både vatten- och landmiljöer och de arter som finns där. Det ska även bedömas om det behövs särskilda åtgärder för att ta hänsyn till olika arter och naturmiljöer.

3.1.4. Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Allmänheten och enskilda som kan komma att bli särskilt berörda har haft möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget under perioden 2019-12-04 till 2020-01-13. Trafikverket har hållit ett öppet hus för allmänheten i bygdegården i Uppskedika den 11 december 2019. 60 personer deltog på samrådsmötet.

Trafikverket har tagit emot sex skriftliga synpunkter från boende i området. Under samrådsdialogen i Uppskedika bygdegård har synpunkter kunnat lämnats muntligen till projektets företrädare. Samtliga synpunkter inkom under samrådstiden. Nedan redogörs dessa yttranden i teman.

Lokalisering

- Istället för att fortsatt leda trafiken genom Gimo borde det byggas en förbifart förbi Gimo för att få bort den genomgående trafiken i tätorten. Med en förbifart förbättras bullersituationen, närmiljön och trafiksäkerheten för boende i Gimo.
- Den mest effektiva vägen från Gimo till Östhammar är att leda trafiken på väg 292 och väg 76 via Harg istället för väg 288. Projektet bör därför ändras till att bygga ut väg 292 och väg 76.
- Det finns kritik mot att Trafikverket utesluter det tidigare diskuterade alternativet - att bygga en väg i helt ny sträckning från Gimo till Östhammar, den så kallade diagonalen. Diagonalen anses förkorta restiden mellan Gimo-Östhammar samtidigt som befintlig väg kan användas av kollektivtrafik, cykel och lokalväg för allmänheten.
- Trafikverket borde undvika att gå via Olandsån. Personen menar att en lokalisering av vägen genom Olandsådalen strider mot de nationella miljökvalitetsmålen och förstör kultur- och naturmiljön i området.
- Istället för att hitta en ny lokalisering av vägen borde Trafikverket bygga ut befintlig väg till 2+1 och där det är möjligt 2+2 för att undvika nya markanspråk som inte är i anslutning till befintlig väg. Även sträckan genom Hökhuvud bör behållas i nuvarande läge.
- Möjliggör för en sträckning söder om Hökhuvud, mellan Lysta/Hökhuvud.

Miljö

- En effektiv hantering av buller efterfrågas av de boende i området. Det begärs också att den ökade mängden luftföroreningar för boende i Gimo redogörs.
- Var generös med bullervallar då en hastighet om 100 km/tim kommer generera mer buller.
- De senaste tio åren har det förekommit en invasion av storfågel, främst tranor och svanar, kring Olandsån vilket bör belysas under ”djurs rörelser”.
- Det finns brister i kapitlet om ytvatten. Olandsådalen drabbas återkommande av översvämningar till följd av bristfällig vattenreglering i Gimo damm och Österbys Stordamm. Detta behöver beskrivas i planbeskrivningen och hanteras i den fortsatta planeringen av väg 288.

- Att Trafikverket fortsätter att driva projektet trots att det konstaterats att det finns skyddsvärda miljöer anser en person är anmärkningsvärt och strider mot projektets ambitioner.
- Beakta vattenskyddsområden.

Utformning

- Det efterfrågas en dialog angående vilka utfarter för jordbruket som kan vara kvar och vilka som behöver stängas.
- För att undvika irritation behöver Trafikverket utforma vägen för att minimera att långsamtgående fordon för jordbruket inte skapar köer och saktar ner trafiken på vägen. Avsnitt där omkörning är möjlig behöver placeras på ett smart sätt så det stämmer överens med jordbrukets rörelsemönster.
- Accelerations- och bromsfält efterfrågas vid på- och avfarter för att vägen ska ha 100 km/tim som maxhastighet i praktiken.
- Möjliggör en gång- och cykelväg längst med sträckan.
- Möjliggör för en cirkulationsplats vid korsningen väg 288 samt väg 76.
- En väg med högsta tillåtna hastighet om 80 km/h skulle vara tillräckligt.
- Utforma busshållplatserna extra långa för att möjliggöra omkörning.
- Viktigt att busshållplatserna bibehålls i den mån det är möjligt.
- Möjliggör en pendlarparkering för boende i Valö och Hökhuvudsbygden.

Genomförande

- Att byggandet sker på ett sätt som inte stör trafiken.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar samtliga inkomna synpunkter.

Då åtgärder längs befintlig vägsträckning i åtgärdsvalsstudien har bedömts ge bättre måluppfyllnad för vägen än en helt ny sträckning, har utredningsområdet avgränsats så att det huvudsakligen omfattar området kring befintlig väg. I det kommande arbetet med vägplanen kommer alternativa vägkorridorer att studeras inom utredningsområdet. När den korridor och väglinje som ger störst måluppfyllnad och tar hänsyn till befintliga värden valts, kommer vägen att projekteras enligt vägars och gators utformning, VGU.

Trafikverket har skickat vidare synpunkter på att bygga ut väg 292 och väg 76 internt till avdelningen Planering. Trafikverket Planering ansvarar för prioritering av åtgärder.

Beroende på val av väglinje och vägens utformning kommer det att göras bedömningar av behovet av ytterligare naturvärdesinventeringar. Det gäller både vatten- och landmiljöer och de arter som finns där. Det ska även bedömas om det behövs särskilda åtgärder för att ta hänsyn till olika arter och naturmiljöer. Likaså kommer buller att utredas och eventuella skyddsåtgärder föreslås, i enligt Trafikverkets rutiner, med målsättningen att skapa en god ljudmiljö längs med den valda vägdragningen. Trafikverket kommer också att utreda riskerna kopplat till översvämning i det fortsatta arbetet.

Trafikverket kommer att fortsätta att utreda de kulturvärden som finns i området för att möjliggöra en vägsträckning som tar hänsyn till och som skyddar de värden som återfinns i området. I det fortsatta arbetet med vägplanen genomförs en kulturarvsanalys, en naturvärdesinventering och landskapsanalys. Vidare är en arkeologisk utredning beställd.

I den kommande projekteringen kommer på- och avfarter att studeras närmare. På vägar med högsta tillåtna hastighet om 100 km/tim är det tillåtet med långsamtgående fordon.

Trafikverket anser att väg 288 är viktig för cykling på sträckan mellan Gimo och Hökhuvud. När det gäller väg 288 betydelse för cykling mellan Hökhuvud och Börstil, kommer Trafikverket att inventera behovet av cykelåtgärder på sträckan. Utfallet av inventeringen kommer påvisa huruvida väg 288 mellan Gimo-Börstil är viktig för cykling. Trafikverket utreder inom ramen för uppdraget hur det befintliga vägnätet skulle kunna nyttjas av cykeltrafiken, antingen istället för en separerad cykelväg i samma vägområde som väg 288, eller som en kombination av båda lösningarna. Trafikverket vill dock påpeka att Trafikverket har begränsade möjligheter att leda cykeltrafiken till vägar med annan väghållare.

Trafikverket för dialog med Region Uppsala för att tillgodose möjligheter att åka kollektivt längst med vägen även i framtiden.

Trafikverket kommer att undersöka möjligheterna att anlägga en eller flera pendlarparkeringar vid lämpliga målpunkter.

Trafik under byggnationen av vägen kommer hanteras i ett senare skede av processen.

3.1.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

2020-01-23, samråd, telefonsamtal

En dialog har även förts med Svenskt kärnbränslehantering, SKB. En snabb och säker utformning av väg 288 samt vidare koppling till Forsmarks kärnkraftverk och det påbörjade anläggningsprojektet för slutförvar av kärnbränsle är av betydelse för SKB. Byggnationen kommer att öka antalet sysselsatta vid Forsmarks kärnkraftverk under ett flertal år. Därför är trafiksäkerheten mellan Forsmark och Uppsala av vikt för SKB. Att minska restiden är också prioriterat för SKB.

Trafikverkets kommentar: I det kommande arbetet med vägplanen kommer Trafikverket att ta i beaktande att trafiken till och från Forsmark kärnkraftverk kan komma att öka.

2020-01-17, samråd, yttrande samrådsunderlag

Gästrike Vatten AB, GAVB, har lämnat ett skriftligt yttrande över samrådsunderlaget till Trafikverket. Gästrike Vatten ser positivt på att säkerheten längst med vägen kommer att öka och att hänsyn kommer tas till miljön. Gästrike Vatten framhåller att vägplanens utredningsområde berör fyra kommunala vattentäkter. Vid en omdragning av väg 288 vid Hökhuvud måste Hökhuvuds vattentäkt lokaliserad vid Lystaås skyddas. Desamma gäller för vattentäkten i Roddarne. Gästrike Vatten anser att grundvattenförekomster ska belysas ytterligare i kommande handlingar.

Då Sveriges geologiska undersökning, SGU, utrett och uppdaterat sina kartor samt sin bedömning av grundvattenmagasinet vid Gimo och Börstil bör vägplanens kartmaterial uppdateras.

Gästrike Vatten betonar även att vattenförsörjningen i Östhammars kommun är mycket ansträngd. Därför förordas att alla åtgärder som berör och riskerar vattentäkterna bör undvikas.

Vidare belyser Gästrike Vatten att markföroreningar kan komma att påverka vattentäkterna, vid åtgärder vid kända eller troliga markföroreningar ska detta beaktas. Särskilt lyfter Gästrike Vatten sulfidhaltiga leror som ska hanteras med stor försiktighet.

Avslutningsvis anser Gästrike Vatten att Trafikverket måste beakta befintliga vattentäkter vid val av lokalisering. Detta med anledning av att alternativa vattenresurser saknas.

Trafikverket kommenterar: Trafikverket kommer att ta hänsyn till samtliga grundvattentäkter som återfinns i området vid lokalisering och utformning av vägen. Trafikverket instämmer att det är viktigt att vägen utformas så negativ påverkan på vatten undviks, såväl inom som utanför vattenskyddsområden.

Trafikverket noterar att vattenförsörjningen i Östhammars kommun är mycket ansträngd.

Trafikverket noterar riskerna kopplade till markföroreningar och då särskilt sulfidhaltiga leror och deras negativa påverkan på vattenkvalitén.

I kommande kartmaterial kommer vattentäkten att redovisas. Trafikverket kommer att utgå ifrån det senaste materialet från SGU när kartor uppdateras.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala. Besöksadress: Östunagatan 4, 753 23 Uppsala.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET

SAMRÅDSHANDLING: Väg 288 Gimo - Börstil
Östhammars kommun, Uppsala län

Vägplan, val av lokaliseringsalternativ, 2020-06-02

Samrådshandling



Trafikverket
Postadress: Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSHANDLING: Val av lokalisering väg 288 Gimo - Börstil

Författare: Sweco; Matilda Svahn, Josefin Kofoed Schröder, Maximilian Bengtsson, Maria Hennius, Michael Danielsson, Susanne Wadell, Jennifer Thai, Kent Björkman, Jarjes Sadi, Marie Svahn och Gabriella Garpefjäll

Dokumentdatum: 2020-06-02
Ärendenummer: TRV 2019/48354

Uppdragsnummer: 8800007

Version: 1.0

Kontaktperson: Alexander Dufva, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING 6

2. BESKRIVNING AV PROJEKTET 7

2.1. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN 7
2.2. BAKGRUND 8
2.3. ÅTGÄRDSVALSSTUDIE 8
2.4. BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN 8
2.5. ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL 9
2.5.1. Ändamål 9
2.5.2. Projektmål 9
2.5.3. Målbild 9
2.6. TRANSPORTPOLITISKA MÅL 10
2.7. MILJÖKVALITETSMÅL 11

3. AVGRÄNSNINGAR OCH METODER 12

3.1. AVGRÄNSNINGAR 12
3.1.1. Avgränsning i tid 12
3.1.2. Geografiska avgränsningar 12
3.2. METOD OCH UNDERLAGSMATERIAL 14
3.2.1. Framtagande av vägkorridorer 15
3.2.2. Miljöbedömning 15

4. FÖRUTSÄTTNINGAR 16

4.1. BEFINTLIG VÄGS FUNKTION OCH STANDARD 16
4.1.1. Beskrivning av befintlig väg 16
4.2. TRAFIK OCH ANVÄNDARGRUPPER 16
4.2.1. Trafikflöden 17
4.2.2. Gång- och cykeltrafik 17
4.2.3. Kollektivtrafik 17
4.2.4. Trafiksäkerhet 18
4.2.5. Tillgänglighet 18
4.2.6. Jämställdhet 18
4.3. LOKALSAMHÄLLE OCH REGIONAL UTVECKLING 19
4.3.1. Bebyggelse och näringsliv 19
4.3.2. Regional och kommunal planering 19
4.3.3. Rekreation och friluftsliv 22
4.4. JORD- OCH SKOGSBRUK 22
4.5. LANDSKAP 23
4.5.1. Landskapsbild 23
4.5.2. Rumslighet 25
4.5.3. Landskapets skala 26
4.5.4. Landmärken 26
4.6. MILJÖFÖRUTSÄTTNINGAR 27
4.6.1. Riksintressen 27
4.6.2. Kulturmiljö 27
4.6.3. Skyddade områden enligt miljöbalken 28
4.6.4. Naturmiljö 29
4.6.5. Miljökvalitetsnormer 30
4.6.6. Ytvatten 30
4.6.7. Grundvatten 31
4.6.8. Boendemiljö och hälsa 31

4.6.9. Farligt gods ... 32
4.6.10. Hushållning med naturresurser ... 32
4.6.11. Klimat och energi ... 32
4.7. BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR ... 33
4.7.1. Topografi ... 33
4.7.2. Hydrologi ... 35
4.7.3. Geoteknik ... 36
4.7.4. Bergteknik ... 38
4.7.5. Markmiljö ... 39
4.7.6. Ledningar ... 39
4.7.7. Byggnadsverk ... 39
5. ALTERNATIV ... 42
5.1. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR LOKALISERINGEN ... 42
5.1.1. Gestaltning ... 42
5.2. NOLLALTERNATIV ... 42
5.3. ALTERNATIVSÖKNING – BORTVALDA ALTERNATIV ... 43
5.4. STUDERADE ALTERNATIV FÖR DELSTRÄCKA 2 ... 43
5.4.1. Korridor rosa ... 44
5.4.2. Korridor Blå ... 46
5.4.3. Korridor Turkos ... 47
5.5. STUDERADE ALTERNATIV FÖR DELSTRÄCKA 3 ... 48
5.5.1. Korridor grå ... 49
5.5.2. Korridor Orange ... 49
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV DE STUDERADE ALTERNATIVEN ... 51
6.1. KONSEKVENSER FÖR TRAFIK OCH ANVÄNDARGRUPPEN ... 51
6.1.1. Nollalternativ ... 51
6.1.2. Trafikflöden ... 51
6.1.3. Gång- och cykeltrafik ... 51
6.1.4. Kollektivtrafik ... 52
6.1.5. Trafiksäkerhet ... 53
6.1.6. Tillgänglighet ... 53
6.1.7. Jämställdhet ... 53
6.2. KONSEKVENSER FÖR LOKALSAMHÄLLET OCH REGIONAL UTVECKLING ... 54
6.2.1. Nollalternativ ... 54
6.2.2. Bebyggelse och näringsliv ... 54
6.2.3. Rekreation och friluftsliv ... 54
6.2.4. Regional och kommunal planering ... 55
6.2.5. Jord- och skogsbruk ... 56
6.3. MILJÖEFFEKTER OCH MILJÖKONSEKVENSER ... 57
6.3.1. Nollalternativ ... 57
6.3.2. Landskap, befolkning och miljöbelastning ... 57
6.4. KONSEKVENSER UNDER BYGGSKEDET ... 61
6.5. KOSTNADER RELATERADE TILL VÄGEN ... 62
7. SAMLAD BEDÖMNING ... 63
7.1. SAMLAD BEDÖMNING AV ALTERNATIVENS MÅLUPPFYLLELSE ... 63
7.1.1. Delsträcka 2 ... 63
7.1.2. Delsträcka 3 ... 70
7.2. SAMLAD BEDÖMNING AV ALTERNATIVENS KONSEKVENSER ... 75
7.2.1. Delsträcka 2 ... 75
7.2.2. Delsträcka 3 ... 77

7.3. REKOMMENDATION AV LOKALISERING 78
8. FORTSATT ARBETE 78
8.1. VIKTIGA FRÅGESTÄLLNINGAR OCH UTREDNINGAR 78
9. KÄLLOR 80
9.1. TRYCKTA 80
9.2. DIGITALA 80

1. Sammanfattning

Väg 288 är en viktig länk mellan Uppsala och Östhammar, och fungerar som stråk för pendling både med kollektivtrafik och bil. Vägen har etappvis fått en förhöjd standard till en mötesfri landsväg med gång- och cykelväg. Denna vägplan innefattar den fjärde och sista etappen mellan Gimo och Börstil.

Väg 288 mellan Gimo och Börstil trafikeras av cirka 4800 fordon per årsdygnstrafik och har låg standard i såväl plan som profil. Sidoområdena har överlag låg standard och längs sträckan finns många enskilda utfarter, busshållplatser och parkeringsfickor. Under sommartid belastas vägen tidvis av turisttrafik till kusten och till det stora antalet fritidshus som finns i kustområdet.

I samhället Gimo bor cirka 2700 invånare och i Östhammar cirka 4500 invånare. Vägen passerar genom ett kulturlandskap. Blandskog med avbrott av odlings- och betesmarker kantar vägen, och spridd äldre lantbruks- och bostadsbebyggelse finns i vägens närhet. Topografin är varierad, med ömsom berg i dagen och ömsom djupa svackor med vattendrag. Längs vägen finns flera platser med kända höga natur- och kulturvärden.

Syftet med vägplanen är att utreda möjligheterna till en ombyggnation av vägen som leder till en förbättrad trafiksäkerhet samt bättre framkomlighet för alla trafikanter. Målet med planen är att tillskapa en byggnation med mötesfri landsväg med hastigheten 100 km/tim på minst 95 procent av sträckan.

Länsstyrelsen har tidigare beslutat att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning är därför framtagen för projektet. Länsstyrelsen motiverade sitt beslut bland annat utifrån påverkan på kulturmiljön, risk för påverkan på yt- och grundvatten, buller och naturmiljön.

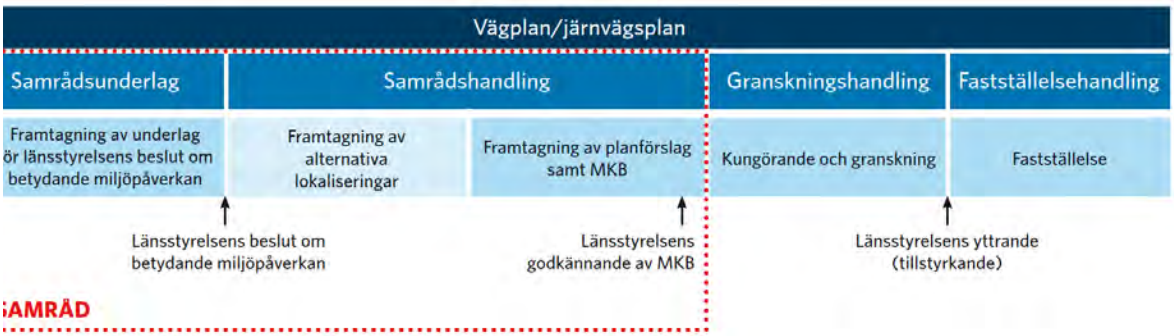
Denna samrådshandling redogör studerade lokaliseringsalternativ och ligger till grund för val av vägkorridor. Väg 288 mellan Gimo och Börstil har delats upp i fyra delsträckor varav alternativa lokaliseringar har studerats för delsträcka 2 och 3. Inom delsträcka 2 har korridorerna Rosa, Blå och Turkos studerats och inom delsträcka 3, korridor Grå och Orange. Korridorerna har utretts och bedömts utifrån hur väl de stämmer överens med projektets mål. För delsträcka 1 samt 4 utreds en breddning av befintlig väg. För samtliga delsträckor och korridorer se Figur 2 i avsnitt 3.1.2.

I den samlade bedömningen har en kombination av Turkos och Grå vägkorridor ansetts vara den korridor som ger störst måluppfyllnad. Alternativet Turkos innebär en längre nysträckning sydöst om Hökhuvud och bidrar till en god anpassning till landskapet och kulturmiljön, en bättre boendemiljö för de boende i Hökhuvud och kortare restider än övriga korridoralternativ. Strax öster om Hökhuvud ansluter korridor Turkos till korridor Grå som löper parallellt med befintliga väg 288. Korridor Grå möjliggör en 2+1-väg längs hela korridoren och att intrång i höga natur- och kulturmiljövärden kan undvikas. Korridor Grå ansluter i sin tur till den befintliga vägen som innebär en breddning av befintlig väg. På sträckan mellan Uppskedika och Börstil rätas en befintlig kurva ut så att vägen.

2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar för att slutligen leder fram till en vägplan. Syftet med planläggningsprocessen är att utreda och definiera var vägen ska lokaliseras och hur den ska utformas. Processen syftar också till att säkra markåtkomst såväl permanent som tillfälligt för att kunna bygga ut vägen. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, alternativa sträckningar, vilken budget som finns samt åsikter från berörda parter.



Figur 1 visar Trafikverkets planläggningsprocess för väg- och järnvägsplaner. Källa: Planläggning av vägar och järnvägar, Trafikverket.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tas fram till vägplanen, där beskriver Trafikverket projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. Syftet med en MKB är att integrera miljöaspekter i planeringen och beslutsfattande för att minimera miljöpåverkan och minska påverkan på människors hälsa.

Parallellt med att MKB sammanställs utreds lokaliseringsalternativ för vägen. Denna utredning utgör ett underlag för vilken vägkorridor Trafikverket ska arbeta vidare med. Detta utgör processens andra skede i figur 1.

I den efterföljande samrådshandlingen presenteras förslag på lokalisering och utformning. I denna handling redogörs vilka ytor Trafikverket kommer behöva ta i anspråk för att anlägga vägen såväl permanent som tillfälligt under byggnationen. Här presenteras också vilka skyddsåtgärder som kan bli aktuella för exempelvis buller. Detta utgör processens tredje skede i figur 1. Då ny information kan tillföras projektet som möjliggör en förbättrad kunskap kan lokalisering och utformning komma att ändras och justeras.

I granskningshandlingen redovisar Trafikverket ett förslag till vägplan. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer den. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter denna kan Trafikverket sätta spaden i jorden för den nya vägen. Detta utgör processens fjärde och femte skede i figur 1.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.2. Bakgrund

Väg 288 förbinder Uppsala med Östhammar och är en viktig länk för regionen, då vägen fungerar som ett betydelsefullt stråk för pendling med kollektivtrafik och bil. Under sommarhalvåret belastas vägen dessutom av turisttrafik till kusten.

Sträckan mellan Gimo till Börstil trafikeras av cirka 4800 fordon per årsmedeldygnstrafik. Vägen har en låg standard i såväl plan som profil. Sidoområdena har också överlag låg standard och längs sträckan finns många enskilda utfarter, busshållplatser och parkeringsfickor.

Mellan åren 2010–2012 pågick en vägplaneprocess, där varken slutsatser eller ställningstaganden är aktuella idag. År 2015 genomfördes en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, för sträckan Gimo – Börstil, för mer information se avsnitt 2.3.

Syftet med detta arbete är att bygga ut väg 288 mellan Gimo – Börstil så att 95 procent av den nya vägsträckan kan utformas för att tillåta en högsta hastighet om 100km/tim. Antalet färdtimmar per år och antalet svårt skadade och döda i trafik ska minska genom ombyggnationen.

Väg 288 har etappvis fått en förhöjd standard, denna vägplan utgör den fjärde etappen.

2.3. Åtgärdsvalsstudie

En ombyggnation av väg 288 mellan Gimo och Börstil som ska leda till en trafiksäker väg, detta har länge varit en målsättning för Trafikverket. Utbyggnaden av vägen har tidigare utretts inom ramen för en vägplaneprocess och en åtgärdsvalsstudie.

- Från 2010 till 2012 pågick en vägplaneprocess för Gimo-Börstil enligt den äldre vägplaneprocessen. Vägplaneprocessen innefattade förstudie, vägutredning och ett ställningstagande om korridoralternativ. Slutsatser och ställningstaganden är inte längre aktuella.
- 2015 genomfördes en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Gimo-Börstil som Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheten på Region Uppsala, Regionförbundet och Östhammars kommun tog fram gemensamt.

Utöver ovan nämnda utredningar har även korsningen mellan väg 76 och väg 288 i Börstil varit en del av en förstudie för väg 76 Börstil-Ed från februari 2001.

2.4. Beslut om betydande miljöpåverkan

Ett beslut togs av Länsstyrelsen i Uppsala län daterat 2020-03-27 om att projektet medför betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tas fram parallellt med att arbetet med vägplanen fortskrider.

Länsstyrelsen motiverar beslutet med att projektet innebär ett stort intrång i ett kulturhistoriskt känsligt landskap som i delar omfattas av riksintresse för kulturmiljövården, Gimo bruk C22, kulturlandskap med fornlämningsmiljöer och medeltida kyrkomiljöer. Projektet innebär även en risk för påverkan på yt- och grundvatten och påverkan på människors hälsa genom buller. Länsstyrelsen nämner även påverkan på naturmiljö.

2.5. Ändamål och projektmål

2.5.1. Ändamål

Väg 288 från Gimo till Börstil ska utformas så att god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet uppnås för alla trafikslag och verksamheter. Åtgärderna ska anpassas till områdets miljöförutsättningar.

2.5.2. Projektmål

Följande projektmål har preciserats för projektet:

- 95% av den nya vägsträckan ska utformas till en 100 km/tim väg.
- Antalet svårt skadade och döda i trafik ska minskas genom ombyggnationen.
- Ombyggnationen ska minska den totala resetiden för bil- och kollektivtrafiken, där antalet färdtimmar ska minskas per år.
- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

2.5.3. Målbild

Projektet har genomfört ett målbildsseminarium i syfte att ta fram en gemensam målbild utifrån de förutsättningar som finns i utredningsområdet. På seminariet den fjärde oktober 2019 deltog uppdragsledning och specialiststöd från Trafikverket samt uppdragsledning och teknikansvariga från Sweco. Här sammanfattas de mål som diskuterades fram under målbildsseminariet utifrån fyra olika målområden.

Leva och bruka

Projektet ska underlätta att leva i anslutning till väg 288 och i trakten kring Östhammar genom att:

- Underlätta för oskyddade trafikanter såsom cyklister och gående att använda vägen, med särskild fokus på sträckan mellan Gimo och Börstil
- Underlätta för resande med kollektivtrafik
- Underlätta för godstransporter att använda vägen
- Inte försvåra jord- och skogsbruk kring vägen

Natur-, kultur och upplevelsevärden

Värna och synliggöra de höga natur-, kultur och upplevelsevärdena längs vägen genom:

- God lokalisering
- Hög kvalitet på gestaltning
- Tillgängliggöra värdena

God planeringsprocess

Ta fram en bra lösning genom att ta tillvara lokalkunskap och värna om en god relation till berörda av projektet genom:

- Transparens i arbetet
- God dialog

Hushållning med naturresurser

Skapa en långsiktigt hållbar väglösning och hushålla med mark och naturresurser genom att:

- Samnyttja de ytor vi tar i anspråk för olika ändamål
- Samordna passager under/över vägen så att de tillgodoser flera syften
- Använda långsiktigt hållbara konstruktioner och material med så liten klimatpåverkan som möjligt
- Eftersträva massbalans

2.6. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål: Funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och främja ökad hälsa.

2.7. Miljökvalitetsmål

Genomförande av projektet kan komma att påverka möjligheten att uppnå några av de 16 nationella miljökvalitetsmål som regeringen antagit. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

De miljömål där projektet bedöms kunna ha en mer än obetydlig påverkan är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Endast naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Ingen övergödning
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

3. Avgränsningar och metoder

Denna handling ska ligga till grund för val av vägkorridor med fokus på att beskriva alternativskiljande förutsättningar och konsekvenser. Under utredningsarbetet har olika vägkorridorer studerats och bedömts utifrån hur väl de stämmer överens med projektets ändamål, projektmål, transportpolitiska mål och miljökvalitetsmål.

I nästa steg i processen kommer en väglinje fastställas inom vald vägkorridor.

3.1. Avgränsningar

3.1.1. Avgränsning i tid

Vägplanen avses inlämnas för fastställelse i början av 2022. Byggnationen av vägen planeras påbörjas under hösten 2023 och bedöms färdigställas under hösten 2025. Öppningsåret beräknas till år 2026 och det dimensionerande prognosåret är satt till 2040. Prognosår används bland annat för bedömning av trafikmängd så att vägens konstruktionsförutsättningar kan beräknas samt som ingångsvärden till bullerberäkningar.

3.1.2. Geografiska avgränsningar

I denna handling förekommer det geografiska begrepp, dessa begrepp förklaras nedan.

Utredningsområdet: Utgör en geografisk avgränsning för vägplanens val av lokaliseringsalternativ som markerats i figur 2.

Influensområde: Influensområdet utgör det område där miljöeffekter kan uppstå och ska täcka i de eventuella kumulativa effekter som kan uppkomma. Då influensområdet kan variera beroende på effekt är området svårt att definiera på en karta.

Delsträcka: Delsträcka används för att definiera olika delar av vägen inom utredningsområdet. Det finns fyra olika delsträckor för att underlätta beskrivningen och förståelsen av handlingarna.

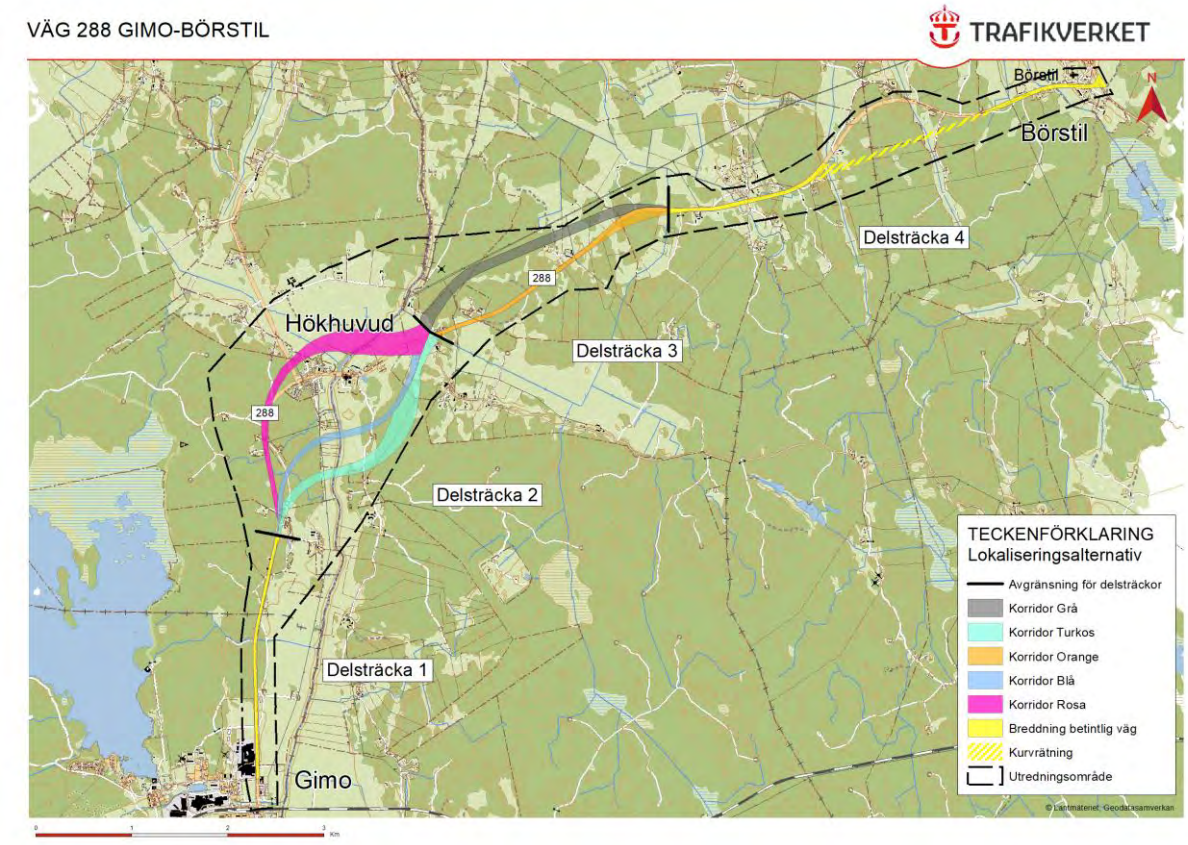
Delsträcka 1 – Gimo till Lysta
Delsträcka 2 – Lysta till öster om Hökhuvud (lokaliseringsområdet)
Delsträcka 3 – Öster om Hökhuvud till Uppskedika (lokaliseringsområdet)
Delsträcka 4 – Uppskedika fram till Börstil

Vägkorridor: Begreppet vägkorridor är en föreslagen korridor där den kommande vägen kan lokaliseras inom. Vägens exakta position är därför ännu inte vald och kommer i nästa skede att lokaliseras inom den valda korridoren.

De studerade vägkorridorerna har tilldelats olika färger för att underlätta att redovisning och jämförelse mellan dem, se figur 2.

Alternativen ska läsas så att korridorerna Turkos, Blå och Rosa är alternativ till varandra för passagen av Hökhuvud medan alternativen Grå och Orange väg är alternativ till varandra för passagen av Gunbyle.

Följande vägkorridorer har studerats i denna handling:



Figur 2 visar vägkorridorer och utredningsområdet indelat i delsträckor 1–4.

Korridor Turkos

Turkos korridor avviker från väg 288 österut vid Lysta. Den korsar Olandsåns dalgång där denna är som smalast. Öster om dalgången går korridoren genom skogen strax norr om Söderäng och tidigare deponi. Den fortsätter norrut genom skogsmark som främst utgörs av produktionsskog och passerar mellan Hökhuvud och Väddika. Alldeles öster om Hökhuvuds samhälle möjliggör korridoren att ny väg antingen ansluter till befintlig väg österut eller fortsätter norrut i gränsen mellan jordbruksmark och skog till en plats ca 200 meter norr om befintlig väg. Där möjliggörs en anslutning till Grå korridor.

Korridor Blå

Blå korridor avviker liksom Turkos från befintlig väg vid Lysta, men går i en vidare kurva mot nordost och korsar Olandsåns dalgång mitt över Storängsmyren, där dalgången är bredare. Mellan Hökhuvud och Väddika går även Blå korridor genom produktionsskog, men närmare Hökhuvud än Turkos. Öster om Hökhuvuds samhälle sammanfaller Blå och Turkos korridor och möjliggör anslutning till befintlig väg eller Grå korridor.

Korridor Rosa

Rosa korridor avviker från befintlig väg vid Lystaås, längre norrut än Blå och Turkos. Där befintlig väg kröker österut mot Hökhuvud fortsätter Rosa korridor norrut genom skogsmark till korsningen med Norra Hökhuvudsvägen. Korridoren går därefter österut över det öppna jordbrukslandskapet norr om

Hökhuvud, i nära anslutning till samhället. Öster om Hökhuvuds samhälle möjliggör korridoren anslutning till befintlig väg eller Grå korridor. Förslaget består av två väglinjer, en snäv radie (cirka

500) och en större radie (cirka 700). Den snäva väglinjen går i söder och ligger närmare Hökhuvud än den större radien som ligger åt norr.

Korridor Grå

Grå korridor ansluter till Turkos, Blå och Rosa korridor alldeles öster om Hökhuvuds samhälle och går genom produktionsskog norr om Skomakarmyren och Gunbyle till Björkgården, där den ansluter till befintlig väg.

Korridor Orange

Orange korridor innebär breddning av befintlig väg mellan Hökhuvud och Björkgården, förbi Gunbyle. Bebyggelse ligger nära vägen på båda sidor.

3.2. Metod och underlagsmaterial

De framtagna vägkorridorerna har utretts genom att studera olika aspekter som är alternativskiljande när det kommer till förutsättningar, effekter och konsekvenser Denna handling ska ligga till grund för val av vägkorridor och därför redovisas skillnader och likheter mellan de olika vägkorridorerna. En jämförelse görs också mot nollalternativet, det vill säga om utbyggnaden av väg 288 uteblir. Utredning av alternativa lokaliseringar ska bidra till att hitta en lösning som uppfyller ställda mål med hänsyn till minsta möjliga intrång och olägenhet. Tänkbara alternativ studeras för att få fram en lämplig korridor att utreda vidare.

Det har även tagits fram en miljöbedömning för att kunna analysera konsekvenserna utifrån en bedömningsskala, detta redovisas i avsnitt 3.2.2. miljöbedömningen har tagits fram genom att studera de olika alternativen utifrån ett miljöperspektiv. De nationella miljökvalitetsmålen, miljöbalkens allmännas hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och riktvärden har använts för att beskriva och värdera de förändringar som vägprojektet medför. Analysen baseras på utredningar och inventeringar som genomfört i projektet.

Samrådsunderlaget baserades på befintlig kunskap och fakta om området. Följande utredningar har genomförts och kompletterats för samrådshandling, val av lokalisering:

- PM Masshanteringsanalys
- Klimatkalkyl och PM klimatpåverkan samt underlagskalkyl
- Trafikanalys/trafikutredning
- Landskapsanalys
- Gestaltningsprogram
- Projekterings PM avvattning
- PM byggnadsverk
- PM Geoteknik
- Miljöbeskrivning
- Bulleranalys
- Naturvärdesinventeringar
- Kulturarvsanalys
- PM markmiljö
- Barnkonsekvensanalys

3.2.1. Framtagande av vägkorridorer

Under samrådsunderlaget studerades möjligheter och utmaningar inom utredningsområdet. I detta skede av processen inleddes arbetet med en analys av den befintliga vägens möjligheter och utmaningar. Arbetet mynnade ut i ett flertal vägkorridorer som var aktuella för vidare utredning, då framförallt dess påverkan på natur- och kulturvärden samt landskapet. De valda vägkorridorerna har under processens gång justerats för att uppnå bästa möjliga vägalternativ och för att undvika känsliga områden. Samtliga vägkorridorer och bortvalda korridorer redovisas mer utförligt i kapitel fem.

3.2.2. Miljöbedömning

I början av planläggningsprocessen för en väg tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För aktuellt projekt fattade Länsstyrelsen den 26 mars 2020 beslutet att genomförandet av projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att en miljöbedömning enligt miljöbalkens 6 kapitel ska göras för projektet. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöfrågor i planeringen av projektet så att en hållbar utveckling främjas. Miljöfrågorna har därför varit en viktig faktor vid framtagandet av de aktuella utredningskorridorerna. Miljöbedömningsarbetet ska dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska vara ett underlag när beslut om projektet fattas.

I aktuellt samråd inför val av lokalisering har en MKB tagits fram för att tydliggöra miljöpåverkan av de olika utredningskorridorerna. MKB:n kommer efter val av utredningskorridor att fördjupas till en miljökonsekvensbeskrivning för det valda alternativet.

4. Förutsättningar

4.1. Befintlig vägs funktion och standard

Väg 288 som löper mellan Uppsala till Börstil har etappvis byggts ut till en mötesfri väg med räckesseparering. Den aktuella vägsträckan mellan Gimo och Börstil kyrka som nu projekteras är den sista etappen för att uppnå mötesfri väg längs hela vägsträckan. Sträckan mellan Gimo och Börstil kyrka är cirka 15 kilometer lång och har en varierande standard. På sträckan från Gimo till Hökhuvud har vägen en relativt god standard, öster om Hökhuvud har vägen och dess sidoområden överlag en låg standard. Vid Börstil kyrka ansluter väg 288 till väg 76.

För oskyddade trafikanter är hela sträckan av låg standard, då cyklister och gående behöver vistas på vägen tillsammans med övrig trafik.

Väg 288 tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet och klassas som en regionalt viktig väg enligt Nationella vägdatabasen (NVDB). Vägen är rekommenderad färdväg för transporter av farligt gods, läs mer under avsnitt 4.6.7.

4.1.1. Beskrivning av befintlig väg

Väg 288 genom Gimo har en hastighetsbegränsning på 50 km/tim. Från Bruksgatan, i väster mot väg 288, finns ett staket som avgränsar vägen mot företaget Sandvik Coromant. Staketet längs företagets fastighet och väg 288 är cirka 415 meter långt och ligger cirka 6 meter från vägkant. Vid korsningen med Bruksgatan slutar en befintlig gång- och cykelväg. Öster om väg 288, cirka 130 meter från Bruksgatan finns en mindre väganslutning.

Utanför Gimo tätort är hastighetsbegränsningen 80 km/tim och vägbredden mellan Gimo och Hökhuvud är varierar mellan 7,75 – 8,5 meter. Den första delen av vägen norr om Gimo löper genom åkermark, och där är sidoområdet av god standard. Innan Hökhuvud går vägen igenom skog, och där är sidoområdet av låg standard med närhet till träd.

Hastighetsbegränsningen är 50 km/tim genom Hökhuvud. Från korsningen med vägen från Valö och fram till Hökhuvuds kyrka finns en smal trottoar avskild med kantsten.

I Hökhuvud ansluter väg 1126 från Valö till väg 288, tillsammans med väg 1117 från Stockby. Väg 1126 och väg 1117 går från väg 76, i nord respektive öst, till väg 288. Slutligen finns en anslutning för väg till avfallsanläggning från väg 288 i Hökhuvud.

Utöver dessa korsningar finns på sträckan mellan Gimo och Börstil ett flertal mindre anslutningar till enskilda vägar, in/-utfarter till fastigheter, busshållplatser, parkeringsfickor och åkeranslutningar.

Olandsån passeras på väg genom Hökhuvud och på sträckan förbi Hökhuvuds kyrka går vägen nära inpå byggnader. På sträckan mellan Hökhuvud och korsningen med väg 76 vid Börstil kyrka har väg 288 en låg standard både vad gäller kurvradier i plan och i profil och gällande sidoområdet.

4.2. Trafik och användargrupper

Det finns flertalet in- och utfarter längs hela sträckan, till och från hus och gårdar, som är placerade sporadiskt med en koncentrerad bebyggelse i Hökhuvud samt Uppskedika. Många hushåll längs sträckan förlitar sig på väg 288 för att ta sig till och från hemmet. I dagsläget finns det flertalet korsningar mellan Gimo och Börstil som leder ut mot olika mindre orter i Östhammars kommun till exempel Anö, Rovsättra och Väddika. Många av dessa orter är beroende av väg 288 för att ta sig till både Östhammar och Gimo för kultur, arbete, handel samt skola.

4.2.1. Trafikflöden

Trafikmätning har gjorts för väg 288 mellan Gimo och Börstil år 2017 som visade en ÅDT, årsmedeldygnstrafik, på 4800 fordon per dygn där cirka 11 procent bestod av tunga fordon. För prognosår 2040 beräknas ÅDT stiga till 6200 fordon per dygn.

Anslutande större vägar längs väg 288 är väg 1126, Norra Hökhuvudsvägen samt väg 1117. För dessa två vägar finns trafikmätningar från 2009 som visar en ÅDT för Norra Hökhuvudsvägen på 580 fordon per dygn respektive 60 fordon per dygn för väg 1117. Tung trafik var cirka 6 procent för Norra Hökhuvudsvägen samt cirka 8 procent för väg 1117. För prognosår 2040 beräknas väg 1126 ha en ÅDT på 827 fordon per dygn och väg 1117 beräknas ha en ÅDT på 86 fordon per dygn.

4.2.2. Gång- och cykeltrafik

Sträckan har i dagsläget få cyklister (Trafikverket, 2015). En av anledningarna, enligt cyklister själva, är den osäkra trafikmiljön där cyklister cyklar i blandtrafik på en vägsträcka med hastighetsgräns 80 km/tim (Trafikverket, 2020). De som pendlingscyklar använder sig av vägrenen på väg 288 som är cirka 20 centimeter bred eller genom att cykla på parallellvägarna, som är enskilda vägar, och har en låg standard. I Gimo ligger en av Östhammars största industriverksamheter, Sandvik Coromant, där flertalet pendlingscyklister arbetar.

I Gimo och Östhammar finns en stor del av kommunens skolor, där går barn i alla åldrar. Många av de målpunkter som kommit fram i tidigare åtgärdsvalsstudie samt den barnkonsekvensanalys som gjorts för detta projekt pekar på att flertalet målpunkter och bostadsområden saknar tydlig cykelkoppling. Det handlar bland annat om att kunna nå bad- och båtplatser och naturområden med cykel, men även att det är svårt att nå målpunkter och bostäder längs med väg 288. Även mindre byar som ansluter till väg 288 saknar tydliga cykelkopplingar (Trafikverket, 2019).

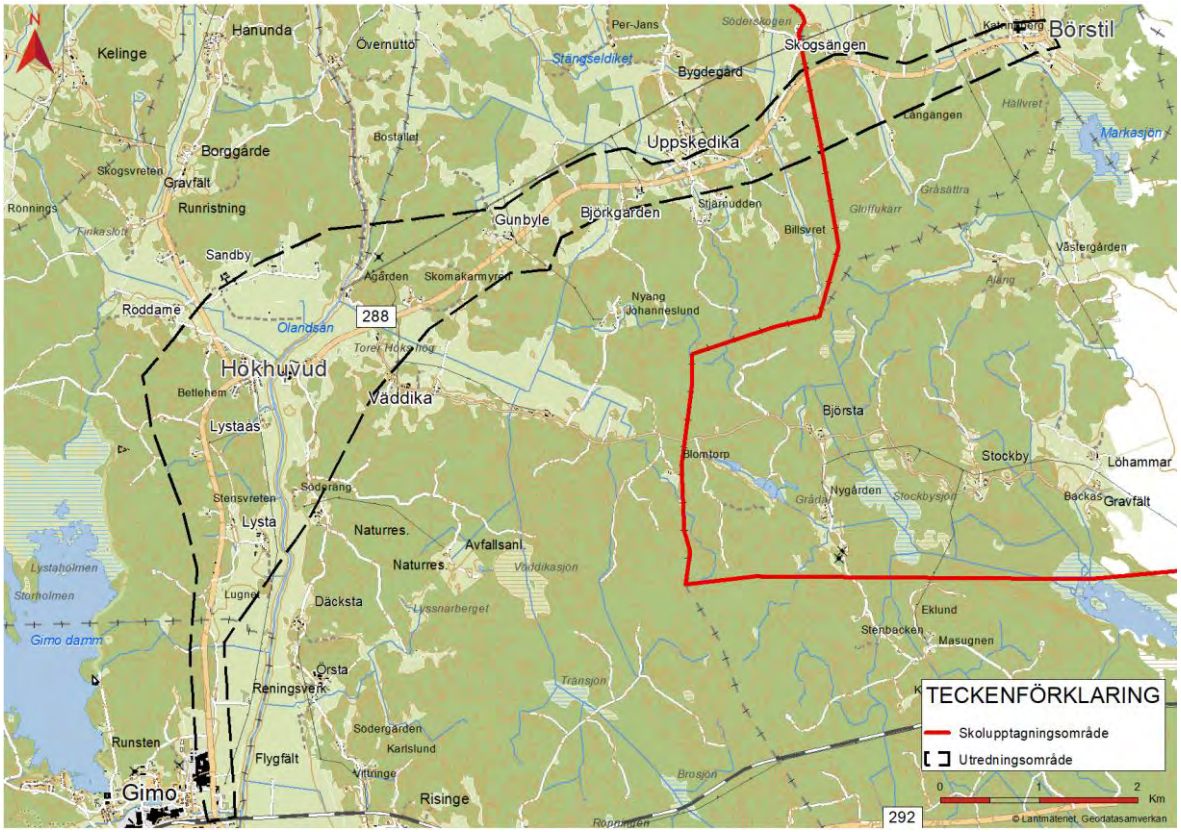
Inom tätorterna finns goda möjligheter att nå målpunkter som utbildning, arbete och handel.

4.2.3. Kollektivtrafik

Pendlingstrafiken är stor på sträckan, delvis från bebyggelsen längs sträckan till de större städerna och delvis mellan Gimo och Östhammar. Pendlingstrafik sker även norrut till Forsmark som är en viktig arbetsplats för kommunen. Majoriteten busshållplatser längs sträckan är utformade med bussficka samt väderskydd men saknar plattform.

Väg 288 trafikeras av tre busslinjer samt skolupphämtningsbussar. Buss 811 är en pendlingsbuss och trafikerar sträckan Uppsala-Öregrund med två avgångar per timme. Buss 858 är en pendlingsbuss som trafikerar sträckan Alunda-Forsmark kraftverk. Bussen avgår från Alunda en gång per helgfri dag klockan 06:10 samt två avgångar från Forsmark kraftverk 11:30 samt 15:55 på helgfria vardagar. Buss 851 trafikerar sträckan Gimo-Forsmark kvarn. Bussen avgår från Forsmark kvarn en gång per dag klockan 07:40 samt avgår från Gimo tre gånger per dag klockan 13:50, 15:05 samt 16:25.

Skolupphämtningsbussar trafikerar Östhammar kommun efter områdesindelning som korsar väg 288, se figur 3. Områdesindelningen av väg 288 gör att barn från till exempel Uppskedika går i skolor i Gimo trots att det finns alternativ i Östhammar. Det finns ingen cykelkoppling i dagsläget längs väg 288 mellan Uppskedika och Östhammar.



Figur 3 visar områdesindelning för skolupphämtningsbussar som trafikerar Östhammar kommun.

4.2.4. Trafiksäkerhet

Olycksstatistik har tagits ut från olycksdatabasen STRADA och visar på totalt fyra motorfordonsolyckor under 2018. Enligt statistik från ÅVS för väg 288 har i genomsnitt två till sex olyckor skett per år mellan 2004–2013. En olycka ledde till ett dödsfall år 2010, resterande olyckor varierar mellan lindriga och svåra olyckor. Enligt statistiken är det antingen singelmotorfordon eller svängande motorfordon på gatu- eller vägsträcka som orsakat olyckorna. Under 2018 utgjordes samtliga olyckor, måttliga och lindriga, av singelmotorfordonsolyckor alternativt kollisioner mellan två motorfordon.

4.2.5. Tillgänglighet

Tillgängligheten längs väg 288 är god för motorfordon längs hela sträckan. Väg 288 skapar dock barriäreffekter för gående och cyklister som tvingas gå eller cykla på vägrenen eller använda sig av parallellvägar. Det finns många parallellvägar på sträckan men dessa skapar inte ett sammanhängande nät vilket gör att man tvingas använda sig av väg 288 för att kunna ta sig till målpunkter, som främst ligger i Gimo eller Östhammar. Den höga hastigheten i kombination med den smala vägrenen skapar en otrygghet för gående och cyklister som har målpunkter i Gimo eller Östhammar. Det finns samtidigt få säkra passager i dagsläget.

4.2.6. Jämställdhet

Det finns bevisat att kvinnor känner en större otrygghet än män i sitt bostadsområde (Trafikverket, 2016). Kvinnor använder samtidigt kollektivtrafik i större utsträckning än män (Ibid.). I de situationer som uppstår mellan oskyddade trafikanter och motorfordon skapas en otrygghet på grund av den höga hastigheten. I dagsläget finns få ytor längs sträckan där fotgängare och cyklister ej tvingas interagera

med motorfordon i höga hastigheter då sträckan har en hastighetsgräns på 80 km/tim. Denna situation har gjort att barn och unga inte får gå eller använda cykeln längs sträckan eftersom vårdnadshavare upplever den som otrygg (Trafikverket, 2019). Barn som går i skola i Gimo berättar att deras föräldrar målar upp skrämmande scenarier för att hålla dem borta från vägen (Trafikverket, 2019).

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Bebyggelse och näringsliv

I slutet av 2019 bodde 22 250 personer i Östhammars kommun, detta är en ökning med lite mer än 200 personer jämfört med året innan (SCB, 2020). Nästan 70 procent av befolkningen bodde samma år i en av kommunens tätorter, resterande 30 procent levde på landsbygden.

I Gimo bor cirka 2600 invånare, här har befolkningsutvecklingen legat relativt stilla sedan tidigt 2000-tal. Gimo är en av kommunens serviceorter med större utbud av offentlig service, som exempelvis simhall, ishall, bibliotek, vårdcentral och två grundskolor samt två gymnasieskolor.

Bebyggelsen i utredningsområdet är lokaliserad till mindre samhällen som till exempel Hökhuvud, spridd längs med väg 288 samt till gränsen mellan de öppna dalgångarna och de mer kuperade skogsmarkerna. Den spridda bebyggelsen längs med vägen ger upphov till ett flertal mindre anslutningsvägar. På sträckan mellan Gimo och Hökhuvud är bebyggelsen sparsam med undantag från ett par mindre gårdar samt förrådsbyggnader. Utmärkande byggnader och landmärken längs med den befintliga vägsträckningen är kyrkorna i Hökhuvud och Börstil samt församlingsbyggnaderna i Hökhuvud, läs mer under avsnitt 4.5.4. Generellt förekommer bebyggelse relativt tätt vilket tillsammans med ett aktivt jordbruk, ger intrycket av en levande landsbygd där många människor verkar och bor.

Större arbetsgivare i kommunen är bland annat Sandvik Coromant, Forsmark kraftgrupp, Östhammars kommun och Region Uppsala. Kommunens största branscher utgörs således av vård- och omsorg, tillverkning- och utvinning tillsammans med energi och miljö (SCB, 2018).

Inom utredningsområdet återfinns Sandvik Coromant som ligger i Gimo, i Hökhuvud och Börstil finns ett mindre antal butiker och serviceställen.

Östhammars kommun hade år 2016 ett negativt pendlingsnetto, vilket betyder att fler arbetspendlar från kommunen än till för att arbeta. År 2016 pendlade lite mer än 3250 personer ut från kommunen, av dessa pendlade majoriteten till en annan kommun i länet. 2340 personer pendlade samma år in till Östhammars kommun för att arbeta (SCB, 2018). Även barn och ungdomar måste resa för att ta sig till skola och aktiviteter, då antigen till Gimo eller Östhammar.

I dagsläget planeras det för slutförvar för använt kärnbränsle i Forsmark. Beslut om detta förväntas komma under 2020–2021 enligt Östhammars kommun. Om detta kommer till stånd förväntas antalet arbetstillfällen att öka och därmed också arbetspendling till Forsmark. Detta kommer även ge upphov till ökade transporter för person- och godstrafik till Forsmark.

4.3.2. Regional och kommunal planering

Nedan beskrivs regionala och kommunala planeringsdokument.

4.3.2.1. Regional utvecklingsstrategi

I den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län pekas den långsiktiga strategin för framtiden ut. Möjligheten till ett gott liv i en nyskapande kunskapsregion med internationell lyskraft är den

långsiktiga visionen för länet. Visionen har sedan konkretiserats i tre utvecklingsområden – En växande region, en nyskapande region och en region för alla.

En växande region ställer ökade krav på den fysiska infrastrukturen, band annat redogörs att byggandet av bostäder bör tydligt kopplas samman med befintlig infrastruktur och kollektivtrafikstråk. En utbyggd infrastruktur för gång- och cykel ska dessutom underlätta för vidare resor med exempelvis kollektivtrafiken. I den regionala utvecklingsstrategin pekas väg 288 ut som ett delregionalt stråk som ska rustas upp för att binda samman Uppsala med Roslagskusten. Stråket beskrivs som viktigt för arbetspendling, utveckling av Forsmark och landsbygden, men även för fritidsboende.

Den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län antogs av Region Uppsala år 2017.

4.3.2.2. Regional cykelstrategi

I den regionala cykelstrategin beskrivs en utbyggnad av ett regionalt cykelvägnät som binder samman hela länet. Ett av de cykelstråk som pekas ut i strategin är det så kallade Östhammarstråket som sträcker sig mellan Uppsala och Öregrund. Sträckan mellan Gimo och Östhammar ingår i det regionala cykelstråket som är prioriterat för åtgärder inom cykel och kombinationsresor cykel- och kollektivtrafik.

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län antogs av Region Uppsala år 2017.

4.3.2.3. Översiktsplan

I Östhammars kommuns översiktsplan återges den långsiktiga planeringen för mark- och vattenanvändning. Översiktsplanen omfattar bland annat den strategiska planeringen för bostadsbyggande, infrastruktur och utveckling av tätorterna.

Att skapa världens bästa lokalsamhälle framhålls som det övergripande målet i översiktsplanen. För att nå denna vision har kommunen identifierat tre nyckelfrågor – Goda kommunikationer, bra bostäder och ett livskraftigt näringsliv. Att skapa bra kommunikationer som vidgar arbetsmarknaden för såväl invånare i kommunen som närliggande kommuner betonas. Samtidigt medför goda kommunikationer attraktiva boendemiljöer.

I översiktsplanen pekas Hökhuvud ut som en tätort där expansion är möjlig med kommunalt vatten och avlopp. Gimo anges som en av kommunens serviceorter med ett större utbud av offentlig service. Kommunen framhåller i översiktsplanen att det finns visioner att utveckla Gimo med ytterligare bostadsbebyggelse, bland annat genom mer stadsmässig bebyggelse längs med väg 288. Det område där befintlig väg 288 ansluter till väg 76 är utpekat som ett område med potential för utveckling av blandad bebyggelse.

Väg 288 anges som ett av kommunens huvudstråk för kollektiv- och biltrafik från huvudorten Östhammar till Uppsala, Stockholm och Arlanda. En uppgradering av väg 288 mellan Gimo och Börstil lyfts fram som en av de viktigaste investeringarna för infrastruktur i kommunen. Med en förbättring av väg 288 redogörs att pendlingstiden kan minska till flera målpunkter. Goda kommunikationer är av vikt för kommunen mellan de utpekade serviceorterna, då de tillsammans skapa ett gott serviceutbud.

Östhammars kommuns översiktsplan antogs i december 2016. Kommunen arbetar nu med att revidera översiktsplanen och kommer under 2020 att presentera ett samrådsförslag.

4.3.2.4. Gällande detaljplaner

Inom utredningsområdet finns sex detaljplaner varav två ligger Gimo, tre i Hökhuvud och en i Börstil. Detaljplanerna redovisas i tabell 1 och beskrivs närmare i underrubrikerna för respektive tätort.

Tabell 1 Gällande detaljplaner inom utredningsområdet sorterat efter vilket år de vann laga kraft.

Detaljplan	Ort	Lagakraft	Genomförandetid	Omfattning
Detaljplan för Sandvik Coromant	Gimo	2007	Genomförandetid 15 år från lagakraftdatum. Detaljplanen har genomförandetid till 2022.	Detaljplanen omfattar industrimark väster om väg 288 samt vissa lokalgator och natur.
Ändring och utvidgning av detaljplan för Hökhuvud kyrktrakt	Hökhuvud	2006	Genomförandetid 15 år från lagakraftdatum. Detaljplanen har genomförandetid till 2021.	Detaljplanen omfattar ett mindre område för bostadsändamål söder om väg 288. Områdes närmast 288 är allmän platsmark natur och lokalgata.
Ändring och utvidgning av Hökhuvud byggnadsplan	Hökhuvud	1979	Genomförandetiden har gått ut.	Byggnadsplanen omfattar vissa kvarter för bostadsändamål inom Hökhuvud.
Byggnadsplan för Börstils kyrka	Börstil	1971	Genomförandetiden har gått ut.	Byggnadsplanen omfattar Börstils kyrka och kyrkogården i Börstil.
Byggnadsplan för del av Hökhuvuds	Hökhuvud	1959	Genomförandetiden har gått ut.	Byggnadsplanen omfattar större delen av Hökhuvud. Syfte är att reglera bostadsbebyggelse och allmänna platser i samhället.
Byggnadsplan för Gimo brukssamhälle	Gimo	1956	Genomförandetiden har gått ut.	Byggnadsplanen omfattar större delen av Gimo. Syftet är att reglera markanvändningen inom Gimo tätort med såväl kvartersmark (t.ex. bostäder, skola, verksamhetsområden) som allmän platsmark (t.ex. gator, torg, parker).

Gimo

I Gimo finns två gällande detaljplaner inom utredningsområdet. Strax norr om samhället finns detaljplan för Sandvik Coromant vars syfte är att reglera mark för industriändamål. Inom planområdet finns också allmän platsmark för lokalgator och naturmark. Väg 288 går i direkt anslutning öster om detaljplanegränsen.

Byggnadsplan för Gimo brukssamhälle (laga kraft 1956) omfattar större delen av Gimo samhälle. Byggnadsplanen reglerar allmänna platser samt kvartersmark för bl.a. handel, bostäder och industri. Väg 288 går inom byggnadsplanen och är planlagd som allmän platsmark väg. Utredningsområdet berör en 300 meter lång korridor inom byggnadsplanen från den norra planområdesgränsen vid korsningen mellan väg 288 och Bruksgatan till järnvägsövergången öster om järnvägsstationen. Utredningsområdet följer samma sträckning som befintlig väg 288 inom byggnadsplanen. Väster om vägområdet som väg 288 går i finns ett stråk som är planlagt som allmän platsmark park/plantering och området öster om väg 288 är planlagt för industriändamål.

Börstil och Hökhuvud

I Börstil finns en gällande byggnadsplan (laga kraft 1971) för Börstils kyrka och kyrkogård. Byggnadsplanen ligger ca 50 meter norr om befintlig väg 288 vid korsningen mellan väg 288 och väg 76. Byggnadsplanen reglerar endast kvartersmark för kyrka och kyrkogård och innehåller ingen allmän platsmark.

I Hökhuvud finns två byggnadsplaner (lagakraftvunna 1956 och 1979) och en nyare detaljplan (laga kraft 2006). Dessa reglerar bostadsbebyggelse, lokala gator och vägar inom Hökhuvuds samhälle. Befintlig väg 288 går på allmän platsmark väg i byggnadsplanen från 1956. Detaljplanen från 2006 omfattar ett mindre område med kvartersmark för bostadsändamål, samt allmän platsmark natur och lokalgata i den östra delen av Hökhuvud.

4.3.3. Rekreation och friluftsliv

Väg 288 är en regional länk som knyter ihop Östhammarregionen och Uppsalaområdet. Kustlandskapet i Roslagen är en viktig målpunkt i regionen då friluftslivet är starkt knutet till kusten. Friluftslivet i kustlandskapet är särskilt aktivt under sommarhalvåret och under långhelger och då reser många på väg 288 för att ta sig till sina semestermål.

Miljöerna nära väg 288 har främst värde för det lokala friluftslivet där skogsområdena och jordbrukslandskapet skapar möjlighet till rekreation och aktiviteter. Jakt, vandring, ridning, löpning, svampplockning är aktiviteter som passar i omgivningarna. Etapp 11 av Upplandsleden startar i Gimo och slutar i Österbybruk. Runt Gimo damm går även slinga 11 av Upplandsleden som är en 12 kilometer lång vandringsled. Sjöarna omkring skapar möjligheter för bad, båtturer och under vintern skridsko- och skidåkning.

4.4. Jord- och skogsbruk

Utredningskorridorerna går genom ett sprickdalslandskap med uppodlade dalgångar och skogbevuxna höjder. På sträckan mellan Gimo och Lysta (cirka två km) går vägen i gränsen mellan skogsmark (främst barrskog) i väster och relativt storskaligt åkerlandskap i öster. Längs denna sträcka planeras en breddning av befintlig väg.

Utredningskorridor Turkos och Blå avviker från befintlig väg vid Lysta och korsar betesmark och åkermark i Olandsåns dalgång. Öster om dalgången går båda korridorerna i skogsmark som används för skogsbruk. Öster om Hökhuvud sammanfaller korridorerna och passerar över betes- och åkermark.

Utredningskorridor Rosa går mellan Lysta och Hökhuvud (cirka en km) längs befintlig väg genom skog som till övervägande del är produktionsskog. Norr om Hökhuvud går korridoren över ett storskaligt aktivt brukat åkerlandskap.

Öster om Hökhuvud går både utredningskorridor Grå och Orange genom ett landskap med omväxlande brukad skog och småskalig öppen jordbruksmark med stort inslag av ängs- och betesmark. Skogen som avgränsar jordbruksmarken är delvis betad och har inslag av lövträd. Samma typ av markanvändning finns längs utredningskorridor Befintlig väg kring Uppskedika.

Planerad kurvrätning mellan Uppskedika och Börstil omges av produktionsskog, medan området kring utredningskorridoren för Breddning av befintlig väg väster om Börstil utgörs av betesmark och åker.

4.5. Landskap

Väg 288 mellan Gimo och Börstil löper genom ett omväxlande kulturlandskap präglat av kontinuerligt brukande samt höga natur- och kulturvärden längs hela sträckan. Landskapet är ett sprickdalslandskap med bördig lerjord i dalgångarna och morän och berg i dagen på höjderna.

Utredningsområdet har höga natur- och kulturvärden. I många fall är dessa värden starkt kopplade till varandra och även till det kontinuerliga brukandet av marken. Sambanden mellan olika funktioner och miljöer är det som skapar landskapets höga värden. Vid val av lokaliseringsalternativ är det därför viktigt att inte bara se till enstaka värdefulla objekt utan också möjliggöra fortsatt brukande och åtkomst till jordbruksmarken. Även hur människor och djur rör sig i landskapet kan förändras vilket kan påverka hur boende upplever sitt vardagslandskap och möjligheten att ta sig ut i naturen eller till grannar på andra sidan vägen. Möjligheten till rekreation och friluftsliv för boende och besökare kan påverkas, både till det bättre men också till det sämre.

Mer information finns att läsa i PM Landskapsanalys.

4.5.1. Landskapsbild

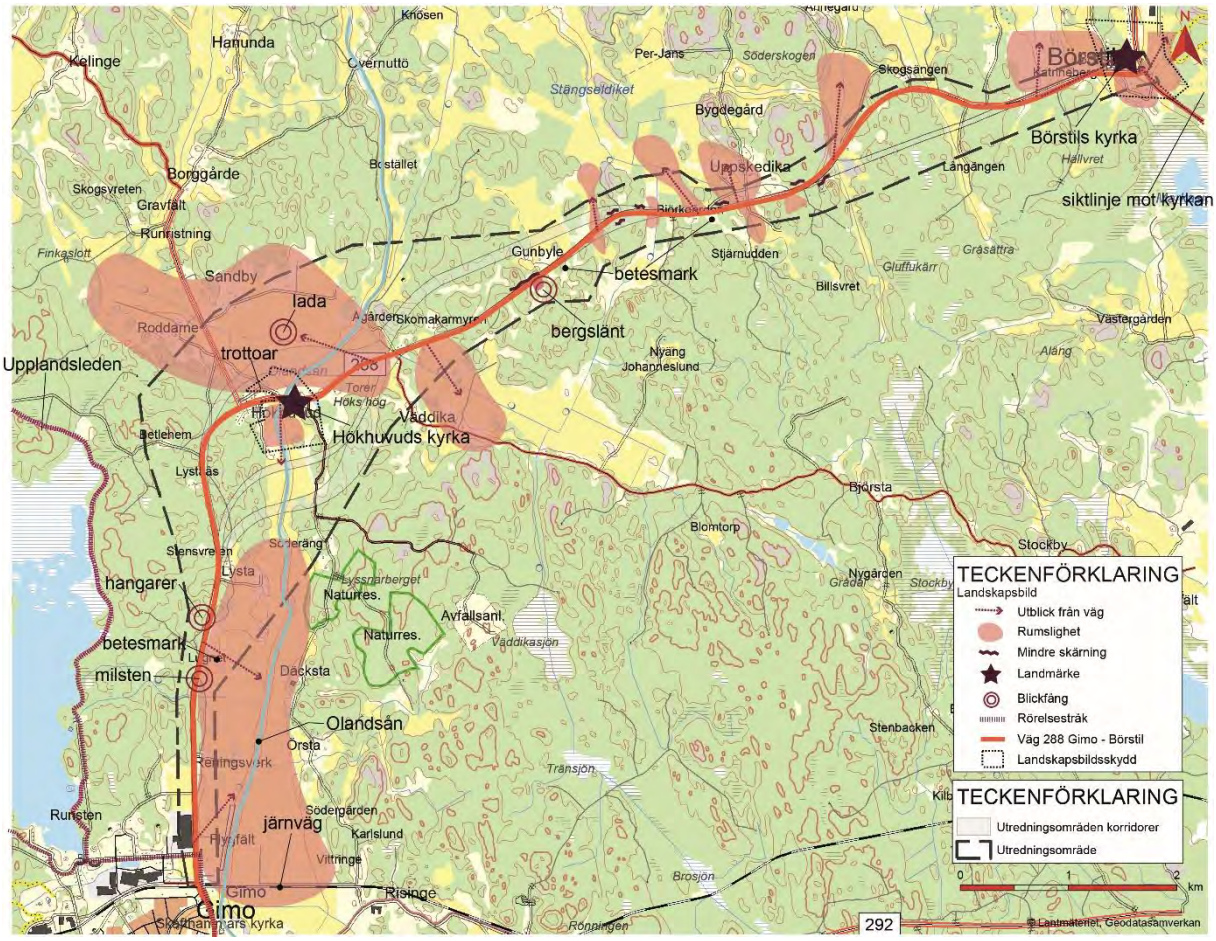
Upplevelsen av landskapet, landskapsbilden, handlar om människans relation till landskapet och hennes uppfattning om landskapets uppbyggnad och form. Landskapsbilden och områdets karaktär präglas av flera faktorer, som landskapets historia, markanvändning och fysiska förutsättningar. Generellt förekommer bebyggelse relativt tätt vilket tillsammans med ett aktivt jordbruk, ger intrycket av en levande landsbygd där många människor verkar och bor. Figur 5 visar översiktligt de aspekter som påverkar upplevelsen av landskapet.



Figur 4 visar betesmark på en höjd och i bakgrunden, bakom träden, syns Hökhuvuds kyrka.

Området präglas av jordbruk i landskapets dalar medan skogsbruket har etablerat sig på de mer kuperade och stendominerade höjderna. Jordbruket är en viktig del i landskapet och en förutsättning för hur landskapet ser ut och upplevs. Runt Gimo är landskapet öppet och storskaligt. Väster om Börstil kännetecknas landskapet av variationen mellan sammanhängande skogsområden och partier med öppen åker- och betesmark.

Olandsån löper i norr-sydlig riktning genom utredningsområdet. Dalgången kring ån präglar sträckan från Gimo till Hökhuvud. Den skapar ett tilltalande landskapsrum samtidigt som det är ett viktigt stråk både ur natur- och kulturvärdessynpunkt. Dock blir den en barriär för både människor och vissa djurarter.



Figur 5 Kartan visar översiktligt de aspekter som påverkar upplevelsen av landskapet längs sträckan.

4.5.2. Rumslighet

Rumsligheten varierar på den befintliga vägsträckan och påverkas av topografin, vegetationen och markanvändningen. Mellan Gimo och Hökhuvud är skillnaden i topografi liten och odlingslandskapet är öppet och vidsträckt. Väg 288 går i gränsen mellan det öppna och det slutna odlingslandskapet i öst och skogen i väst. Storvuxen och högrest skog förekommer delvis på båda sidor om vägen, vilket bidrar till att trafikanten kan uppleva att hon eller han rör sig i ett slutet rum. Vegetationen består huvudsakligen av äldre granskog med inslag av lövskog. På sträckan mellan Gimo och Hökhuvud följer den befintliga dragningen av väg 288 landskapets form och topografi då den ligger i kanten mellan Olandsåns dalgång och Lystaskogen.

Det finns tydliga topografiska riktningar i sprickdalslandskapets åsar och dalar från nordväst till sydöst i den småkuperade terrängen mellan Hökhuvud och Börstil. Detta gör landskapet omväxlande öppet och slutet med tydliga rumsbildningar. På de vegetationsbeklädda åsarna upplevs vägrummet mindre då skogen kommer nära inpå väg 288. I dalgångarna är det åker- eller betesmark, vilket gör att landskapet öppnar sig och ger utblickar. Mellan Hökhuvud och Börstil korsar vägen landskapets riktningar och topografi.

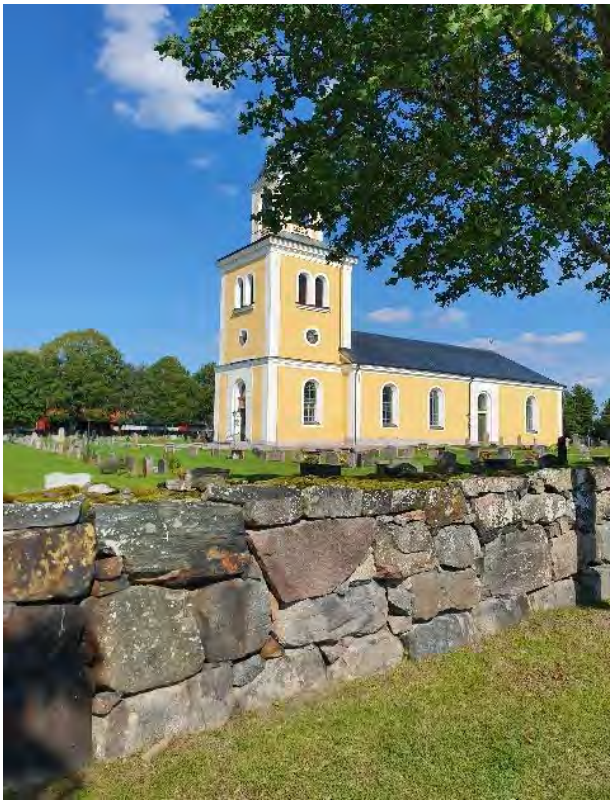
4.5.3. Landskapets skala

Skalan varierar i samband med att rumsligheten och topografin ändras. De flacka delarna av utredningsområdet med öppet odlingslandskap har överlag en stor skala och siktlinjerna långa. I skogsområdet mellan Gimo och Hökhuvud är skalan också stor men då på grund av de högresta granarna och det stora sammanhängande skogsområdet.

Det mer kuperade området mellan Hökhuvud och Börstil har en mindre skala och större variation då landskapet öppnar och sluter sig. På höjderna är skalan liten och sikten begränsad. I dalgångarna är skalan större och utblickarna längre, men skalan är fortfarande mindre än över odlingslandskapet norr och söder om Hökhuvud.

4.5.4. Landmärken

Utmärkande byggnader längs den befintliga vägsträckningen är kyrkorna i Hökhuvud och Börstil samt församlingsbyggnaderna i Hökhuvud. Utöver detta finns på några ställen solitära träd och berghällar som utgör landmärken i den mindre skalan.



Figur 6 visar Börstils kyrka.

4.6. Miljöförutsättningar

4.6.1. Riksintressen

Inom eller i anslutning till utredningsområdet finns två riksintresseområden för kulturmiljövården.

Gimo bruk (C22)
I södra delen av utredningsområdet berörs riksintresset Gimo bruk vilket utgörs av en arkitektoniskt intressant bruksmiljö med bebyggelse från 1700- och 1800-talen. Delar av bruket är också klassat som byggnadsminne.

Bygden norr om Hökhuvuds kyrka (C18)
Strax norr om utredningsområdet ligger detta riksintressanta odlingslandskap med en ålderdomlig bebyggelsestruktur, järnåldersgravfält, och ett vägnät av förhistoriskt ursprung. I området ingår även gruvmiljöer från silverbrytning under 1500-talet och järnmalmsbrytning under 1700- och 1800-talen.

I övrigt berörs inga riksintressen.

4.6.2. Kulturmiljö

En kulturmiljö är en av människan påverkad miljö som visar på ett områdes historia, och berättar om de skeenden och processer som lett fram till dagens landskap.

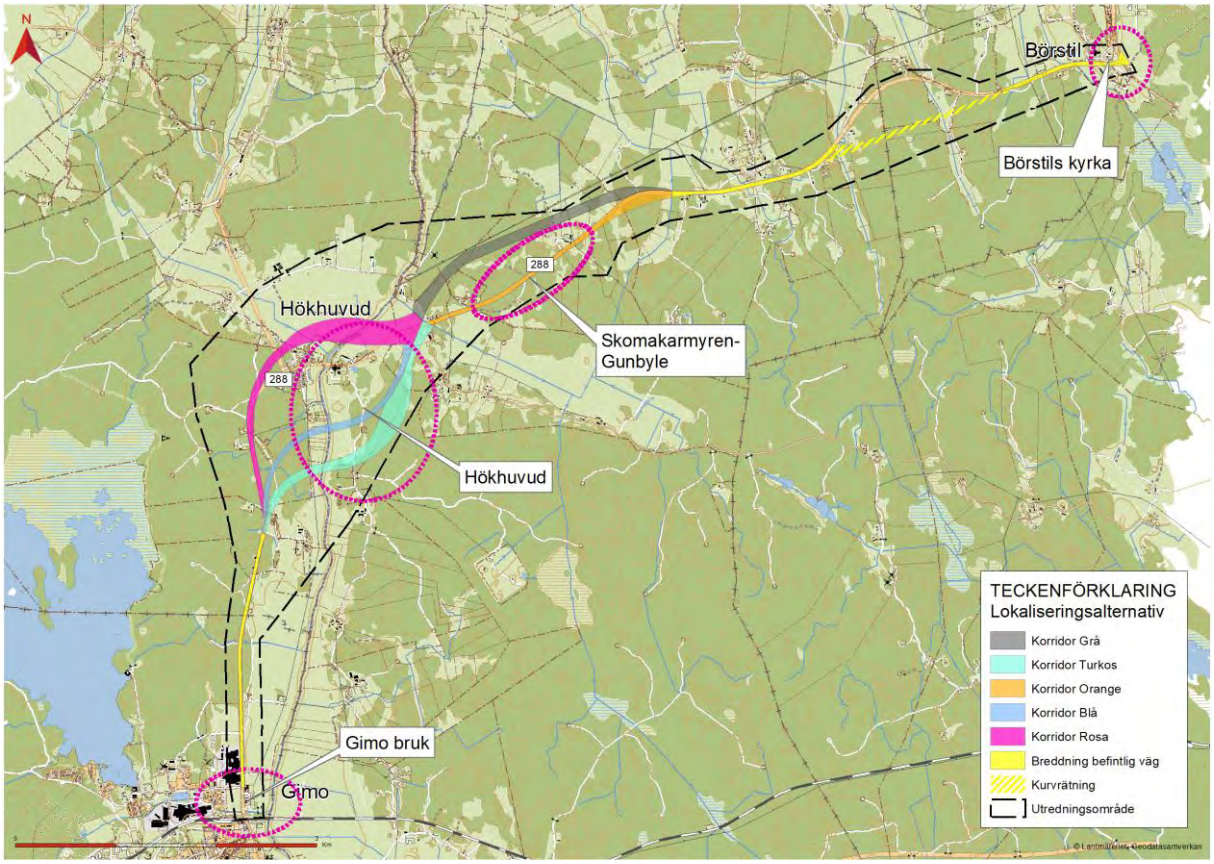
Vägen mellan Gimo och Börstil löper igenom ett kulturlandskap som i hög grad har präglats av landhöjningen. Uppgrundade vikar gav bördig odlingsmark och det land som stigit upp ur havet koloniserades snabbt under järnåldern och huvudbygden blev Olandsåns dalgång med bra odlingsmark i anslutning till den vattenled som gick från kusten in mot det centrala delarna av Uppland. Från denna tid finns kulturlämningar i form av gravfält, rösen och stensättningar.

Under medeltiden förlorade området sin havskontakt och det agrara landskap vi ser idag tog sin form. Den ålderdomliga strukturen går att läsa i dagens småskaliga jordbrukslandskap, där uppodlade stråk bryts av med steniga och hällbundna partier av ängs- och hagmark. Under medeltiden tillkom områdets kyrkor i Hökhuvud, Börstil och Skäfthammar som viktiga centralpunkter och riktmärken i landskapet.

I början av 1600-talet ”industrialiseras” järnhanteringen och mer storskaliga järnbruk börjar anläggas i Norduppland. Gimo bruk grundades i början av 1600-talet på kronans initiativ. Här fanns förutom malmtillgångarna, också skogar för kolning och, inte minst, korta transportvägar till utskeppningshamnar. Gimo bruk var i drift ända fram till år 1936 då masugnen lades ned.

Inom utredningsområdet finns drygt 300 registrerade forn- och kulturlämningar, vilket gör det till en sällsynt rik fornlämningsbygd. I södra delen av utredningsområdet berörs riksintresset Gimo bruk vilket utgörs av en arkitektoniskt intressant bruksmiljö med bebyggelse från 1700- och 1800-talen. Hökhuvuds och Börstils kyrkor omfattas av ”förordnande till skydd för landskapsbilden” (så kallade landskapsbildsskydd). Flera utpekade regionala kulturmiljöintressen berörs, så som Hökhuvuds, Börstils och Skäfthammars kyrkor samt Hökhuvuds centralbygd. Olandsån är utpekat som ett ur kulturmiljösynpunkt särskilt värdefullt vattendrag. I figur 7 redovisas en översikt av viktiga kulturmiljöer mellan Gimo och Börstil.

Mer information finns att läsa i Kulturarvsanalysen.



Figur 7 visar översiktskarta viktiga kulturmiljöer inom utredningsområdet.

4.6.3. Skyddade områden enligt miljöbalken

Skyddade områden regleras i miljöbalken, för ingrepp i skyddade områden krävs i många fall dispens.

Naturreservat

Strax söder om utredningsområdet finns Lyssnabergets naturreservat. Naturreservatets bevarandevärde är främst kopplat till förekomsten av gammal barrskog och asprika skogsbestånd.

Strandskydd

Olandsån omfattas av det generella strandskyddet inom vilket land- och vattenområden intill 100 meter från strandlinjen ingår. Strandskyddet syftar till att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet, på land och i vatten. Övriga vattendrag i utredningsområdet omfattas inte av strandskydd.

Generellt biotopskydd

Inom utredningsområdet finns närmare 250 objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Biotopskydden utgörs av odlingsrösen, småvatten, åkerholmar, alléer och stenmurar.

Vattenskyddsområde

Grundvattenförekomsterna i Gimo och Börstil utgör vattenskyddsområden.

4.6.4. Naturmiljö

Begreppet naturmiljö inkluderar biologisk mångfald (mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem) samt växt- och djurliv.

De högsta naturmiljövärdena inom utredningsområdet finns längs befintlig väg mellan Hökhuvud och Börstil, värdena mellan Gimo och Hökhuvud är överlag lägre. Området mellan Hökhuvud och Uppskedika ingår i områden som av Länsstyrelsen har pekats ut som värdetrakt både för gräsmarker och för skog. Det finns också många betesmarker som i Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering identifierats som artrika. De värdefullaste skogsområdena finns mellan Hökhuvud och Uppskedika, och domineras av barrskog med bitvis rik förekomst av björk och asp. Kalkhalten i moränen och lerjordarna är hög inom värdetrakten.

Lyssnarbergets naturreservat, söder om Hökhuvud, ligger som närmast 50 meter från utredningsområdet.

Inom utredningsområdet finns tre nyckelbiotoper. Nyckelbiotoper är skogsområden med stor betydelse för skogens växter och djur. Två av nyckelbiotoperna ligger vid Gunbyle och består av kalkbarrskog och den tredje utgörs av en lövsumpskog. Det finns även cirka 250 naturvärdesobjekt som omfattas av generellt biotopskydd. Biotopskydden utgörs av odlingsrösen, småvatten, åkerholmar, alléer och stenmurar.

Inom utredningsområdet finns även två områden som ingår i Länsstyrelsens naturvårdsprogram; en åkerholme söder om Lysta och betade moränryggar vid Väddika.

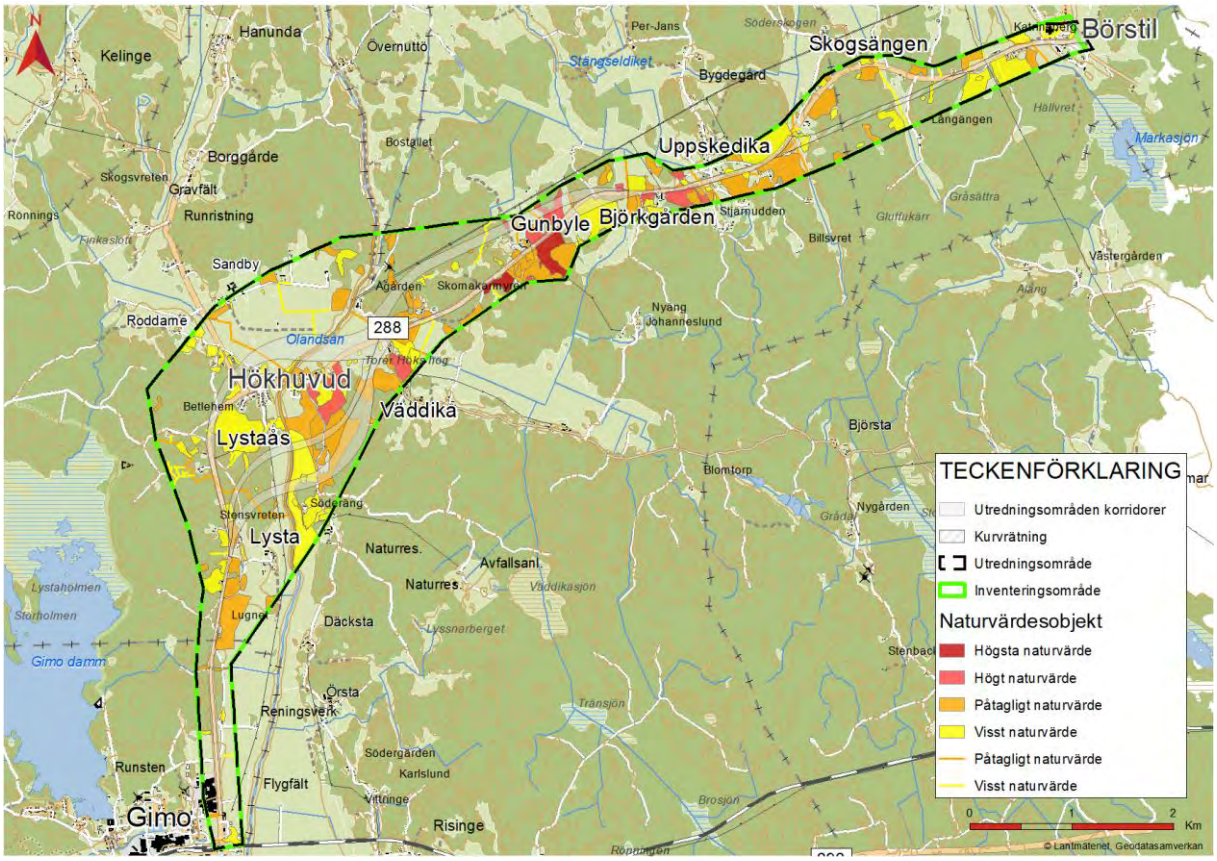
En naturvärdesinventering har gjorts inom hela utredningsområdet. Drygt 200 naturvärdesobjekt avgränsades i naturvärdesinventeringen varav två objekt bedömdes ha högsta naturvärde, nio objekt bedömdes ha högt naturvärde. Resterande objekt bedömdes ha påtagligt eller visst naturvärde. Inventeringsområdet utgörs i övrigt till största del av produktionsskog med liten variation samt brukad åkermark.

I Artportalen redovisas fynd av rödlistade och arter som är skyddade genom fridlysning eller genom artskyddsförordningen. Inrapporterade observationer i Artportalen tyder på ett rikt fågelliv inom utredningsområdet och förekomst av kräldjur. I betesmarkerna vid Gunbyle har sen fältgentiana och finnögontröst påträffats. Båda arterna är rödlistade i kategorin starkt hotad och både fältgentiana och finnögontröst är även ansvarsarter för Uppsala län (ansvarsarter är enligt ArtDatabanken arter där en särskilt stor andel av dess population finns i en begränsad del av utbredningsområdet, i detta fall i Uppsala län). Finnögontröst är dessutom fridlyst. Även flera hotade svampar påträffats inom utredningsområdet.

I utredningsområdet förekommer klövvilt i form av älg, vildsvin och rådjur samt stora rovdjur (björn och lodjur). Därtill finns små och mellanstora däggdjur, så som räv, grävling, hare samt utter. Utter är en ansvarsart för Uppsala län. Det finns längs dagens väg mellan Gimo och Börstil omväxlande sträckor med och utan viltstängsel och större djur passerar i dagsläget över vägen, då inga planskilda passager finns. Rådjur är det mest frekvent påkörda viltet enligt den olycksstatistik som finns för viltolyckor, men även olyckor med älg och vildsvin har rapporterats, läs mer i avsnitt 4.2.4.

Vattendrag är generellt sett viktiga som livsmiljöer och ledlinjer för djurs rörelser. Befintlig väg mellan Gimo och Börstil korsar 13 vattendrag, varav flera utgörs av diken i jordbrukslandskap. Det finns även andra strukturer i utredingsområdt som fungerar som ledlinjer för djur, exempelvis kantzoner mellan skogs-och jordbrukslandskap.

Mer information finns att läsa i Naturvärdesinventeringen.



Figur 8 visar naturvärdesobjekt inom utredningsområdet.

4.6.5. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer, MKN, har fastställts av regeringen för att förebygga eller åtgärda miljöproblem. MKN är juridisk bindande och regelverken återfinns i miljöbalken med tillhörande förordningar. Det finns idag miljökvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet. Normerna är styrmedel för att på sikt uppnå miljömålen och de flesta av miljökvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU. De miljökvalitetsnormer som bedöms vara relevanta för projektet är de för vattenkvalitet och buller.

År 2016 fastställde Sveriges vattenmyndigheter MKN för landets samtliga vattenförekomster. Målet är att alla Sveriges vattenförekomster ska ha uppnått minst god vattenstatus år 2021 och att statusen inte ska försämras. I de fall detta inte är möjligt kan undantag medges och tiden för när MKN uppnås kan förskjutas, dock som längst till år 2027.

Även för de grundvattenförekomster som berörs av projektet har Sveriges vattenmyndigheter fastställt miljökvalitetsnormer som innebär att god kvantitativ och god kemisk status ska vara uppnådd.

MKN för buller gäller omgivningsbuller från bland annat vägar. De utgör en målsättningsnorm och anger inte någon särskild nivå som ska följas till en viss tidsangivelse. Normen följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa av omgivningsbuller.

4.6.6. Ytvatten

Ytvatten är vatten som syns ovan mark så som sjöar, bäckar och våtmarker. För att beskriva miljötillståndet i våra ytvatten delas de in i olika vattenförekomster.

Utredningsområdet omfattar tre ytvattenförekomster: Olandsån, Olandsån - Bäck från Gimo damm och Norsdiket. Olandsån omfattas av det generella strandskyddet.

Beslutad miljökvalitetsnorm för de berörda vattenförekomsterna är god ekologisk status till 2027 och god kemisk ytvattenstatus, med undantag för bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar (för vilka alla svenska vattendrag har sänkt status). De tre vattenförekomsterna uppnår idag måttlig ekologisk status. De mest omfattande miljöproblemen som leder till att god ekologisk status inte uppnås för Olandsån och dess biflöden, är övergödning och fysisk påverkan från mänsklig aktivitet.

Utöver ovan nämnda vattenförekomster finns ett knappt tiotal diken/vattendrag som korsar vägen, eller som på annat sätt berör utredningsområdet. Inom utredningsområdet finns även ett flertal markavvattningsföretag som huvudsakligen syftar till avvattning av åkermark.

Då Olandsån översvämmas regelbundet har en utredning av högsta vattenstånd gjorts. Vid högsta vattenstånd (ca 3 meter över normal vattennivå), översvämmas en omfattande del av åkermarken runt Olandsån, både norr och söder om Hökhuvud.

4.6.7. Grundvatten

Områden med betydande möjlighet till grundvattenuttag beskrivs som grundvattenmagasin eller grundvattenförekomster. Inom utredningsområdet finns tre större grundvattenmagasin: vid Gimo-Lystaås, Hökhuvud respektive Börstil. Grundvattenmagasinen vid Gimo och Börstil omfattas av vattenskyddsföreskrifter. Övriga grundvattenförekomster inom utredningsområdet har begränsade uttagsmöjligheter.

Grundvattentäkten i Lystaås förser Hökhuvud med dricksvatten.

Grundvattenmagasinet förser Gimo tätort med dricksvatten.

Alla de tre dricksvattentäkterna har kvantitetsproblem, vilket innebär att uttaget av vatten är större än grundvattenbildningen. Det har lett till statusklassningen otillfredsställande kvantitativ status. Dessutom uppvisar grundvattentäkterna en otillfredsställande kemisk status, vilket tros vara en följd av överuttag av vatten under somrarna.

VA-huvudmannen Gästrike Vatten har påpekat att vattenförsörjningen i Östhammars kommun är mycket ansträngd då vattenresurser för dricksvatten är begränsade inom kommunen. I synnerhet grundvattenförekomsten i Börstil är viktig att skydda då den har ett stort potentiellt uttag och förser Östhammars tätort med dricksvatten.

Det finns ett antal registrerade bergborrande brunnar inom utredningsområdet, varav många ligger i anslutning till bostadshus i närhet till befintlig väg. Utöver de registrerade brunnar finns sannolikt ytterligare brunnar och en brunnsinventering kommer därför att utföras i de områden som förväntas bli påverkade av markarbeten.

4.6.8. Boendemiljö och hälsa

Projektet kommer att påverka boendemiljön och människors hälsa främst genom trafikbuller. Ett 50-tal bostadshus ligger i anslutning till vägen och kan komma att exponeras för höga ljudnivåer.

Drygt 25 bostadshus exponeras i nuläget för ljudnivåer över riktvärden för miljökvalitet, dock utan att överskrida Trafikverkets åtgärdsnivåer längs befintlig infrastruktur. Inga utpekade rekreations- eller naturskyddsområden områden, där tystnad är en utpekad kvalitet, finns längst med befintlig väg.

I nuläget finns inga rapporterade störningar gällande vibrationer från vägtrafik inom utredningsområdet, varken hos Trafikverket eller hos Östhammars kommun. Området har en geologiska förutsättningar som ger måttlig känslighet gällande vibrationer

4.6.9. Farligt gods

Farligt gods är enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras på rätt sätt under transport. Väg 288 är rekommenderad som en primär väg för transporter av farligt gods. Det innebär att det förekommer transporter som kan medföra skador på människor, miljö eller egendom. Andelen trafik med farligt gods på vägen är inte känt, men är en del av den tunga trafiken som utgör elva procent av trafiken på vägen.

Att vägen idag har bristande standard kan medföra förhöjd risk för olyckor med fordon som transporterar farligt gods, vilket i sin tur kan påverka miljön och människors hälsa negativt.

4.6.10. Hushållning med naturresurser

Miljöbalken hushållningsbestämmelser anger att vid genomförandet av projekt ska hushålla med energi och råvaror och att välja den plats som är lämplig för att uppnå syftet med projektet med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Hushållningsbestämmelserna är därför en viktig utgångspunkt vid val av lokalisering för en ny vägsträckning.

Hushållning med naturresurser kommer i projektet också att vara en viktig utgångspunkt för placering av vägen i landskapet, materialval, eftersträvande av massbalans och återbruk av befintlig infrastruktur.

4.6.11. Klimat och energi

I framtiden kommer Sveriges klimat troligtvis bli våtare och varmare på grund av de rådande klimatförändringarna. Detta kommer sannolikt innebära ökade nederbördsmängder och fler extrema nederbördstillfällen. Vid anläggning och dimensionering av infrastruktur, som väg 288, blir det därför viktigt att dagvattensystemens dimensionering och kapacitet motverkar och begränsar skador vid extrem nederbörd. Anläggningen måste vara tålig för en variation av prövningar som det förändrade klimatet medför, som ras och skred som kan uppstå vid förändrade tjäl- och grundvattenförhållanden. Ökade flöden i vattendrag på grund av större mängd nederbörd, ökar risken för erosion i slänter till vattendrag, vilket kan leda till ökad risk för ras och skred. Anläggningen ska vara utformad för att minska risken av erosionsrelaterade skador.

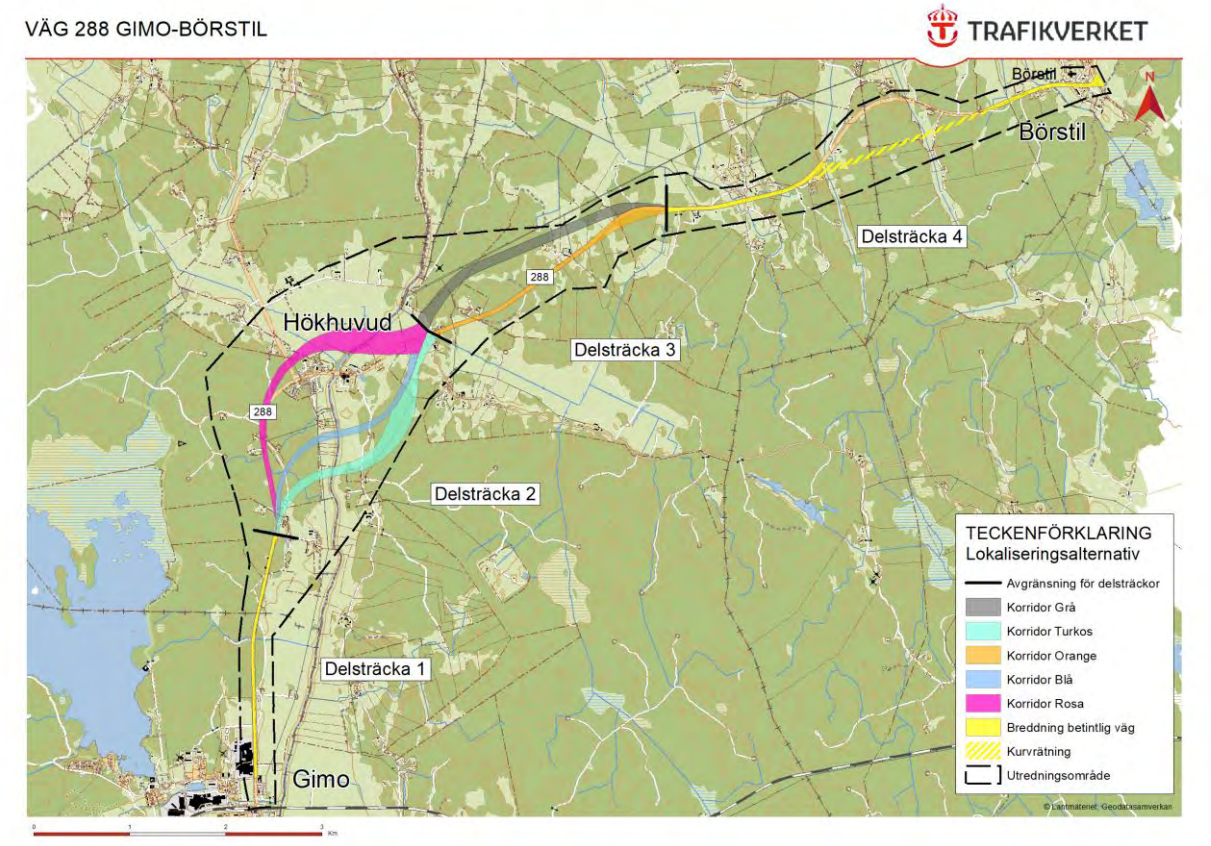
En tydlig källa för vår klimatpåverkan är biltrafiken. Ett stegvis minskat beroende av fossila bränslen och skapa en ökad energieffektivitet är två sätt att begränsa biltrafikens klimatpåverkan. En minskning av biltrafiken kan göras genom att skapa förutsättningar för effektivare kommunikationer, som med kollektivtrafik, på cykel eller till fots. På så sätt kan mängden personbilstrafik minska.

En klimatkalkyl tas fram i projektet för att kunna bedöma projektets klimatpåverkan.

4.7. Byggnadstekniska förutsättningar

4.7.1. Topografi

Nedan beskrivs topografin för respektive vägkorridor.



Figur 9 visar vägkorridorer och utredningsområdet indelat i delsträckor 1–4.

Delsträcka 1, befintlig väg mellan Gimo och Lysta - Från Gimo startar vägområdet vid korsning väg 288/Bruksgatan. Vägen passar företaget Sandvik Coromant i väster och i öster återfinns åkermark. Efter cirka 500 meter övergår terrängen till åkermark på respektive sida om väg 288. Vid cirka 900 meter tar skog vid på västra sidan och gles slyväxtlighet på östra sidan. Infart till fastighet och avloppsreningsverk passeras vid cirka 1000 meter. Vidare fortsätter skogsterrängen på västra sidan och i öster är det omväxlande åkermark, mindre skogspartier och fastigheter med enstaka anslutande infarter. Två före detta mobiliseringsförråd passeras på västra sidan vid 2300 – 2400 meter från Gimo.

Delsträcka 2, korridor Rosa - Inledningen på Rosa vägkorridor går på befintlig väg cirka 1200 meter och sidoområdet består av skog. Tre anslutningar till bostadshus passeras på vägens västra sida. En nybyggd väg fortsätter inom skogsmark fram till korsning med väg 1126 till Valö och en mindre väganslutning korsas. På den här sträckan är marken kuperad och det finns ett par lågpunkter där det blir uppfyllnad under vägkroppen.

Från korsningen med väg 1126 och fram till där åkermarken börjar passerar korridor Rosa två fastigheter. Cirka 170 meter in på åkermarken passerar vägen ett större dike och på den här sträckan från korsningen fram till diket ligger vägen på bankfyllnad. Olandsån passeras cirka 860 meter in på

åkermarken och bron är planerad att ligga med fri höjd på 5 meter. Efter ytterligare cirka 490 meter passeras ett stort dike. Efter ytterligare 50 meter tar åkermarken slut och där slutar det här vägalternativet.

Delsträcka 2, korridor Blå - Efter cirka 140 meter lämnar korridor Blå befintlig väg och fortsätter cirka 1 km genom skogsmark fram till åkermarken vid Olandsåns dalgång. På den sträckan går vägen genom fyra kortare skärningar varav en skärning är relativt hög. Sträckan därefter är cirka 360 meter lång och går över åkermark samt förbi Olandsån, bron över Olandsån har en frihöjd på 5 meter. Efter passage av Olandsån och intilliggande åkermark fortsätter vägen 850 meter genom skogsmark och på den sträckan ligger vägen omväxlande i skärning och på bank. Därefter fortsätter vägen över åkermark fram till korsningen med befintlig väg 288.

Delsträcka 2, korridor Turkos - Efter cirka 80 meter lämnar korridor Turkos befintlig väg och fortsätter cirka 700 meter genom skogsmark fram till åkermarken vid Olandsåns dalgång. På den sträckan går vägen genom tre kortare skärningar. Sträckan över åkermark och förbi Olandsån är cirka 250 meter och bron över Olandsån har en fri höjd på 5 meter. Efter passage av Olandsån och intilliggande åkermark fortsätter vägen 1300 meter genom skogsmark och på den sträckan ligger vägen omväxlande i skärning och på bank. Därefter fortsätter vägen över åkermark fram till korsningen med befintlig väg 288.

Delsträcka 3, korridor Orange - Sträckan startar vid knutpunkten där Blå, Turkos och Rosa korridor ansluter mot befintlig väg öster om Hökhuvud. Intill vägen finns fastigheter nära inpå vägområdet. Från 6200 meter övergår terrängen till gles skog och betesmark och vidare passeras en åker på östra sidan (Bondmossen) och infarter till fastigheter på den västra sidan. Efter följer skogsmark med bitvis öppna partier med betesmark. En gårdsfastighet passeras vid 7600 meter. Fram till slutet på korridoren vid 8600 meter utgörs terrängen generellt av gles skog och inslag av åkermark.

Delsträcka 4, befintlig väg fram till kurvuträtning - Terrängen utgörs av uppbruten terräng med skog, åkermark och betesmark omväxlande. En fastighet passeras vid 9100 meter på södra sidan och en infart till fastigheter som finns vid 9700 meter på norra sidan.

Delsträcka 4, befintlig väg med kurvrätning - Den kurvrätning som planeras utgår från längdmätning i befintlig vägsträcka mellan 10400 – 12600 meter korsande obruten terräng, som mestadels utgörs av skog med bitvis inslag av åkermark. Ett dike korsas längs med stråk med åkermark strax innan anslutning mot befintlig väg 288.

Delsträcka 4, befintlig väg efter kurvuträtning - Från att kurvrätning ansluter mot befintlig väg finns skogsmark på södra sidan och åkermark på norra sidan. Fastigheter passeras nära vägområdet både på norra och södra sidan vid 1300 – 13200 meter. Vid 13400 meter övergår terrängen på södra sidan till åker och på norra sidan ligger infarten till Börstils kyrka. Innan anslutning mot väg 76 finns en gårdsfastighet på södra sidan och fastighet på norra sidan. Vägsträckan avslutas i korsningen med väg 76 med omgivning bestående av åkermark.

4.7.2. Hydrologi

Längs med den befintliga vägsträckan förekommer tre större grundvattenmagasin med kommunalt uttag: Gimo tätort, Börstil och Lystaås. Grundvattenmagasinen i Gimo och Börstil omfattas av vattenskyddsområde, vilka väg 288 i dagsläget passerar igenom. Magasinen finns i isälvsmaterial, vilket är genomsläpplig friktionsjord (oftast sand och/eller grus) som generellt sett har goda uttagsmöjligheter. De grundvattenmagasin som berörs har otillfredsställande kvantitativ status.

Övriga delar av vägen mellan Gimo och Börstil saknar större grundvattenmagasin med större uttagsmöjligheter. De enstaka brunnar på enskilda fastigheter som finns i Sveriges geologiska undersöknings, SGU, brunnsarkiv tar med stor sannolikhet sitt vatten från mindre magasin i jord (sandiga moränpartier) eller bergssprickor. Mellan Gimo och Hökhuvud går väg 288 huvudsakligen på lera underlagrad av friktionsjord (morän). Öster om Hökhuvud går vägen på aningen högre terräng och jordarterna domineras istället av morän och berg i dagen. Lera och gyttjelera (möjligen sulfidjord) förekommer stundtals mellan Hökhuvud och Börstil. Grundvattnets trycknivå redovisas schematiskt för varje delsträcka i avsnitt 4.7.3.

Olandsån är det vattendrag som avvattnar utredningsområdet. Alla andra vattendrag som korsar utredningsområdet tillhör dess avrinningsområde. Samtliga lokaliseringsalternativ runt Hökhuvud kommer vid någon punkt att behöva korsa Olandsån. En utredning av den vattennivå som förväntas i Olandsån vid medelvattenstånd och vid högsta högvatten, presenteras i Tabell 2 nedan. En fortsatt analys visar vattnets utbredning i landskapet vid högsta högvatten (HW100). Vid högsta högvatten i Olandsån översvämmas nästan all åkermark runt denna, söder om Hökhuvud fram till nuvarande väg 288. Norr om Hökhuvud översvämmas en stor del av åkermarken som finns norr om den befintliga vägkorridoren. Detta innebär att vid högsta högvatten översvämmas de delar av korridor Turkos och Blå som ligger på åkermarken i Olandsåns dalgång. Även merparten av den del av den rosa korridoren som ligger på åkermark norr om nuvarande väg 288 översvämmas samt övergången från korridor Rosa till Grå.

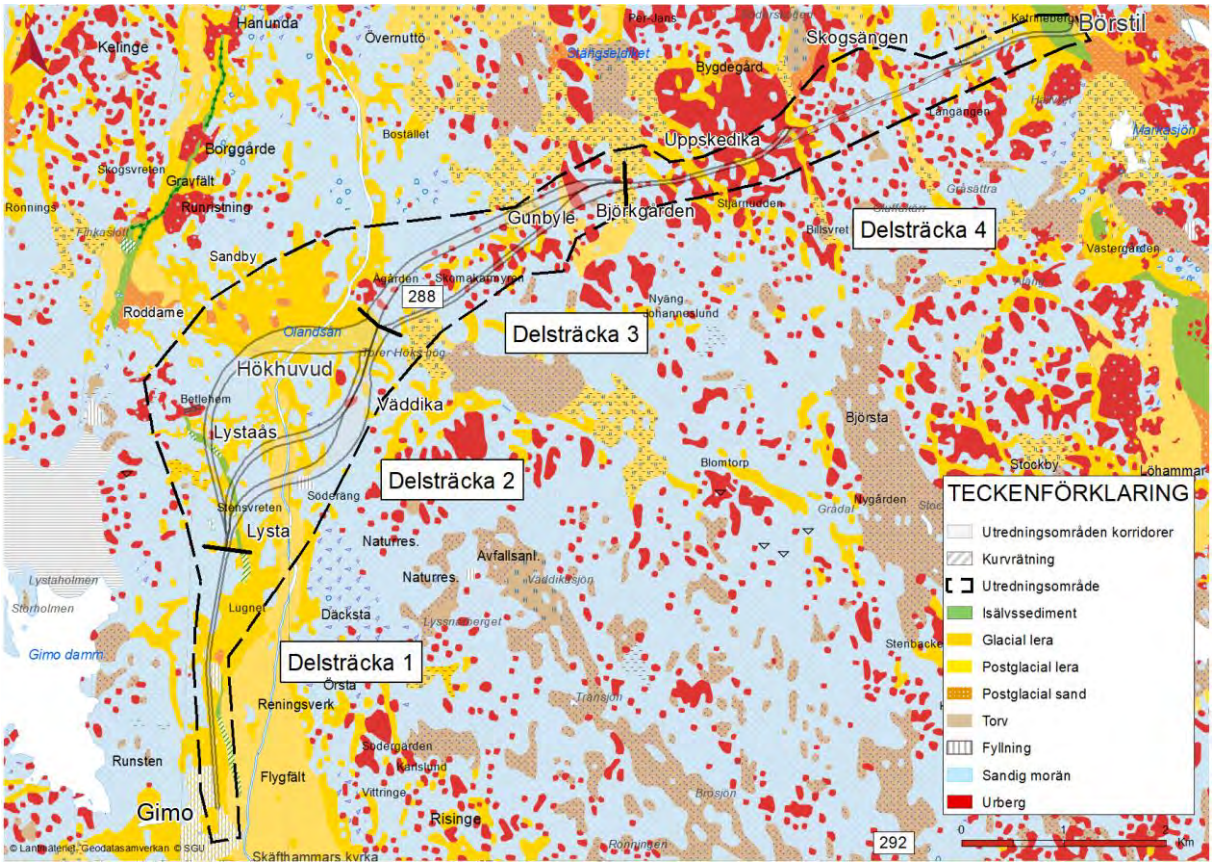
Tabell 2. Olika dimensionerande vattennivåer där aktuell vägsträckning korsar Olandsån (SMHI 2020).

Dimensionerande vattennivå	Flöde [m^3/s]	Beräknad vattennivå i RH2000 [m]		
		Rosa	Blå	Turkos
HW_{100}	72	+7,9	+8,2	+8,2
MW	5,4	+4,65 (±0,1) 1)	+5,1	+5,15

1) Angiven vattennivå representerar ett läge cirka mitt i korridorens passage över Olandsån.

4.7.3. Geoteknik

De geotekniska förhållandena varierar längs med sträckan mellan Gimo och Börstil. Sträckan har delats in i delsträckor för att bättre beskriva förhållandena. De olika jordarterna kan ses i figur 10.



Figur 10 visar utredningsområdet tillsammans med föreslagna vägkorridorer samt jordartskarta.

Delsträcka 1, befintlig väg - Förekommande jordlager utgörs av lera, ställvis låg till mycket låg skjuvhållfasthet, och silt på fastare lager av friktionsjord, övergående till mer förekomst av silt och friktionsjord.

Trycknivån i vattenförande jordlager under leran ligger på +7,1 vilket motsvarar 2,6 meter under markytan.

Delsträcka 2, korridor Turkos - Korridoren korsar ett stråk med isälvssediment som löper i nord/sydlig riktning öster om väg 288 och vidare genom områden med moränjord. Utförda geotekniska undersökningar vid korsningen av Olandsån visar att jordlagerföljden utgörs av torrskorpelera följt av lera med låg till mycket låg skjuvhållfasthet (15 – 17 kPa) på lager av silt och friktionsjord. Jorddjupet väster om Olandsån och intill ån varierar mellan fem till nio meter. Vidare österut avtar jorddjupet och jorden utgörs generellt av silt, alternativt siltig lera, på fastare lager av friktionsjord. Jorddjupet ligger mellan två till fem meter.

Trycknivån i vattenförande jordlager under leran ligger på ca +5,6 vilket motsvarar ca 0,4 meter under markytan.

Delsträcka 2, korridor Blå - Likt Turkos korridor korsar även Blå korridor stråket med isälvssediment och partier med moränjord. Vid övergång till åkermarken innan Olandsån utgörs jorden av torrskorpelera på lera med låg till mycket låg skjuvhållfasthet (11 – 15 kPa), ställvis siltinblandad, på fast lagrad sand och fastare friktionsjord. Jorddjupet varierar mellan 3,6 – 12,8 meter. Öster om Olandsån finns tunnare lager med lera och siltig lera på friktionsjord och jorddjupet ligger mellan 3,2 – 4,7 meter.

Trycknivån i vattenförande jordlager under leran ligger på ca +6,3 vilket motsvarar ca 0,3 meter under markytan.

Delsträcka 2, korridor Rosa (liten radie) - Korridoren följer befintlig väg 288 från Lysta vidare norrut mot Hökhuvud. Efter Lystaås avviker korridoralternativet från befintlig väg och går i en vidare båge norrut mot Norra Hökhuvudvägen genom skogsterräng utgörande av moränjord fram till där åkermarken tar vid.

Väglinje liten radie rundar åkerholmar på norra sidan väster om Olandsån. Här varierar jordlagerföljden från djupare lerlager med låg till mycket låg skjuvhållfasthet med jorddjup på 5,7 – 9,6 meter, till grundare förekomst av lös lera på friktionsjord med jorddjup mellan 2,8 – 8,3 meter. Öster om Olandsån utgörs jorden av torrskorpelera, siltig- och sandig lera på friktionsjord bestående av grusig sand, fram till anslutning till väg 288. Jorddjupet varierar mellan 1 – 6 meter. Längs med väg 288 påträffas torrskorpelera på lager av lös lera på fastare lager av friktionsjord.

Trycknivån i vattenförande jordlager under leran ligger på +4,8 vilket motsvarar ca 1,2 meter under marknivån.

Delsträcka 2, korridor Rosa (stor radie) - Från övergång till åkermark går väglinjen stor radie i en större båge norrut. Likt väglinje liten radie utgörs jorden av lera med låg till mycket låg skjuvhållfasthet, men med större utbredning längs sträckan fram till Olandsån. Jorddjupet ligger mellan 3,2 – 9,7 meter. Närmast Olandsån har sondering utförts till 11,5 meters djup utan stopp mot fast botten. På östra sidan om Olandsån avtar lermäktigheten österut och jorddjupet varierar från 5,8 meter på östra sidan om Olandsån till 2,2 meter innan väglinjen går in i moränjord och berg i dagen, där grå korridor tar vid.

Trycknivån i vattenförande jordlager under leran ligger på +2,6 vilket motsvarar 4,3 meter under markytan.

Delsträcka 3, korridor Grå - Inga geotekniska undersökningar har hittills utförts för detta korridoralternativ. Utifrån SGU:s jordartskarta utgörs jorden av moränjord med inslag av berg i dagen. Efter passering av Gunbyletorp korsas område med torv, samt lergyttja eller gyttjelera. Mindre partier med glacial lera och postglacial lera korsas också längs sträckan.

Delsträcka 3, korridor Orange - De utförda geotekniska undersökningarna visar på relativt grunda jorddjup, generellt mellan 0,5 – 3,0 meter. Förekommande jordarter utgörs av torrskorpelera, lera och silt, ställvis med inslag av gyttja (Bondmossen). Under dom fina jordlagren följer tunnare lager med friktionsjord innan stopp mot fast botten eller berg.

Grundvatten har påträffats längs delar av sträckan och mätning i installerade grundvattenrör visar på nivå +9,8, vilket motsvarar ca 0,5 meter under markytan.

4.7.4. Bergteknik

Berggrunden i väglinjen berör mestadels området i delsträcka 3, korridor Grå samt kurvrätningen vid delsträcka 4 strax före Börstil. Bergmaterial har tagits för analyser och resultatet av dessa visar på relativt homogen berggrund i angivna områden. Berggrunden utgörs av finkornig, skivig amfibolit med relativt hög densitet och låga ASR (alkalisilika reaktion) värden. De två provpunkternas sammanlagda analyser anger ett bergmaterial som uppfyller kraven för obundna bär- och förstärkningslager samt även kraven för grusslitlager avseende krossytegrad och glimmerhalt, benämnt Bergtyp 2.

Svavel och sulfidhalterna är låga, endast ett resultat påvisades vara något högre, dock inom gränser för vad som är godtagbart ur miljösynpunkt. ASR- värden är låga, vilket gör materialet användbart i betong. Även glimmerhalten är låg.

Bergarten är skivig och spröd med en hög densitet. Granitoid gnejs förekommer i små andelar i de provtagna områden som nämnt. Övriga bergarter i området delsträcka 2, korridor Rosa anges som tonalit enligt SGU's berggrundskarta men kan även vara granitoid gnejs som i de analyserade sprängda bergstufferna.



Figur 11 visar bilder från fältbesök.

Syftet med bergmaterial analyser är att ange användbarheten av berggrunden i väglinjen som ballast och därmed skapas både en ekonomisk och en miljömässigvinst. I detta skede avvaktar vi med att ge förslag på väg nivå, eventuella höjder eller lutningar på bergskärningar och förslag på bergssäkring av dessa. Behovet och användbarheten av bergmaterialet får styra bergskärningarnas utformning. Bergskärningar vid rätning av vägsträckan vid Börstil borde inte bli högre än max 4 meter, dock kommer berg beröras under en lång del av både delsträcka 2 och delsträcka 3.

4.7.5. Markmiljö

Potentiella och sedan tidigare kända markföroreningar inom utbredningsområdet är främst kopplade till tidigare gruvverksamhet, tidigare impregneringsanläggning och den nedlagda Hökhuvuds deponitipp, kommunal avfalldeponi. Det finns indikationer på att befintlig vägkropp skulle kunna innehålla slaggprodukter från gruvverksamhet, som kan vara förorenade av höga halter metaller. Befintlig asfaltsbeläggning skulle också kunna innehålla tjärasfalt. Områden med förekomst av gyttjelera och sulfidjord skulle också kunna komma att beröras. Markföroreningarna kommer att undersökas vidare under projektets genomförande.

4.7.6. Ledningar

Inom utredningsområdet finns det ledningar som kommer påverkas av ombyggnationen. I de konfliktpunkter där de befintliga ledningarna är korsande eller längsgående kommer vidare utredningar ske i ett senare skede. Ledningsägarna och dess ledningar som påverkas inom utredningsområdet är följande:

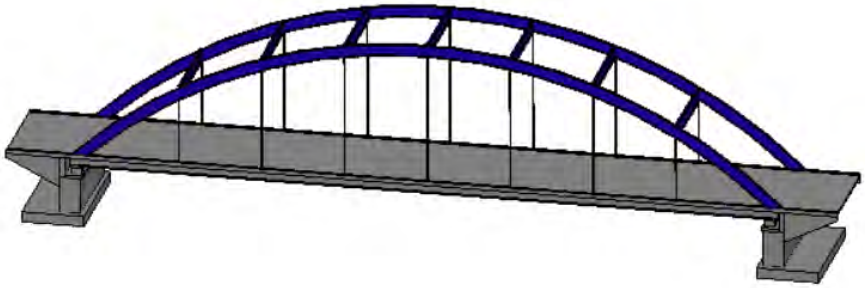
- Tele2 ⇨ Markförlagda optoledningar.
- Telenor ⇨ Markförlagda optoledningar.
- Skanova ⇨ Markförlagda optoledningar.
- Östhammars kommun ⇨ Markförlagda optoledningar.
- Gästrike Vatten ⇨ Markförlagda ledningar för vatten och avlopp.
- Trafikverket ⇨ Vägbelysningen intill korsningspunkter, rastplatser, busshållplatser och längs den befintliga vägen. Det förekommer även ett vägvädersinformationssystem (VViS) i utredningsområdet.

4.7.7. Byggnadsverk

För att korsa Olandsån behöver en bro anläggas för samtliga korridorer på delsträcka två. Bron kan utformas som antingen en samverkansbro, bågbro eller träbro. Alla broalternativ för respektive korridorer kommer att pålgrundläggas.



Figur 12 visar översiktlig vy över aktuell ämnesområdesmodell, brotyp samverkansbro.



Figur 13 visar översiktlig vy över aktuell ämnesområdesmodell, brotyp bågbro.



Figur 14 visar översiktlig vy över aktuell ämnesområdesmodell, brotyp träbro.

Inom utredningsområdet finns ett befintligt byggnadsverk som är placerat längs befintlig sträckning för väg 288, se figur 15 och tabell 3.



Figur 15 visar befintligt byggnadsverk, som är en vägbro i Hökhuvud (BaTMan Bridge & Tunnel Management).

Tabell 3 Information om befintligt byggnadsverk (BaTMan, Bridge & Tunnel Management).

Konstbyggnadsnummer	Benämning	Brotyp/byggår
3-488-1	Bro över Olandsån vid Hökhuvuds k:a i Östhammar	Vägbro, byggd 1958

Vägbron i Hökhuvud, passerar över Olandsån. Konstruktionstypen är en tvåledsplattram i armerad betong (BaTMan Bridge & Tunnel Management). Bron är grundlagd med platta på naturlig botten av morän.

5. Alternativ

I det här kapitlet presenteras de olika vägalternativ som tagits fram inför valet av lokaliseringsalternativ. Alternativen är uppdelade i fem olika korridorer, Rosa, Blå och Turkos som återfinns i delsträcka 2 samt korridor Grå och Orange som återfinns i delsträcka 3.

5.1. Förutsättningar för lokaliseringen

Utgångsläget för projektet har varit att huvudsakligen bredda befintlig väg. Förbi Hökhuvud har detta dock inte bedömts vara möjligt på grund av allt för stora motstridiga intressen. Olika sträckningar förbi Hökhuvud har därför identifierats inom utredningsområdet. Vid val av vägkorridorer har det varit av vikt att:

- värna om de höga natur-, kultur- och landskapsbildsvärdena i området och i möjligaste mån undvika platser med särskilt höga värden.
- ge förutsättningar för väglinjer med bra vägprestanda.
- hushålla med naturresurser genom att hitta förutsättningar för en geotekniskt god lösning och minimera intrång i jordbruksmark.
- att i möjligaste mån förlägga vägen där jordartsförhållandena är goda för att minimera krävande och kostsamma förstärkningsåtgärder.
- minimera negativ påverkan för närboende och areella näringar.

På så sätt har korridorer med stora motstridiga intressen kunnat förkastas och förslag till korridorer med mindre påverkan har identifierats. På grund av stora motstridiga intressen identifierades under arbetet, även ett behov av att utreda ett alternativ till att bredda befintlig väg förbi skomakarmyren och Gunbyle i delsträcka 3.

5.1.1. Gestaltning

Trafikverkets arkitekturpolicy tydliggör att Trafikverket strävar efter att skapa trivsamma miljöer, präglade av en god arkitektur som respekterar både landskapets värden och trafikantens anspråk.

Som en del av arbetet med lokaliseringsutredningen tas ett gestaltningsprogram fram. Det bygger på de gestaltningsavsikter som togs fram till samrådsunderlaget. Gestaltningsprogrammet är resultatet av en arbetsprocess som beskriver projektets riktlinjer och ambitioner för hur väganläggningen slutligen ska se ut. Allt eftersom arbetet med projektet går framåt fördjupas och detaljeras gestaltningsprogrammet.

5.2. Nollalternativ

Nollalternativet innebär att det inte sker någon ombyggnad av väg 288 mellan Gimo och Börstil. Vid prognosåret 2040 kvarstår därmed dagens bristande trafiksäkerhet och framkomlighet och dagpendlingen mellan Östhammar och Uppsala underlättas inte. Det blir inte heller möjligt att på ett trafiksäkert sätt cykla mellan Gimo och Östhammar.

I kommunens Översiktsplan 2016 pekas ett flertal områden i Gimo ut som utvecklingsområden för bostäder. Även området där väg 288 ansluter till väg 76 redogörs som utvecklingsområde för bostäder. En kommande utveckling beskrivs även möjlig i Hökhuvud i nära anslutning till befintliga bebyggelsegrupper. Det finns i dagsläget inga pågående detaljplanearbeten varken i närområdet eller i

den koncentrerade bebyggelsen längs sträckan. Därför bedöms det att ingen större befolkningstillväxt längs sträckan eller i dess närområde kommer att ske i närtid.

Det kan bli aktuellt att anlägga ett slutförvar för uttjänt kärnbränsle i Forsmark. Tung trafik till och från slutförvaret förväntas främst längs väg 76 och inte längs väg 288, men en del av den ökade persontrafik som anläggningsarbetet medför skulle kunna bli aktuell längs väg 288. Detta kan medföra att trafiksäkerhet och framkomlighet skulle kunna försämras något med nollalternativet jämfört med nuläget. Det finns dock en osäkerhet i detta då beslut om slutförvaret inte är fattat.

Med nollalternativet sker inga intrång i natur- och kulturmiljövärdena och landskapsbilden bedöms inte förändras påtagligt. Det finns generellt viss risk för negativ påverkan på natur- och kulturmiljön samt landskapsbilden med anledning av igenväxning av ängs- och betesmark, här liksom på många platser. Genom att in- och utfarter bibehålls och ingen fragmentering av brukningsenheter sker, bedöms förutsättningarna för att hålla ängs- och betesmark öppen inte försämras jämfört med nuläget.

Nollalternativet innebär att de bostäder som idag påverkas av höga bullernivåer från vägen inte kommer att åtgärdas. Riskerna för påverkan på grundvattenförekomsterna inom vattenskyddsområdena genom eventuellt läckage av föroreningar från vägen kommer att kvarstå.

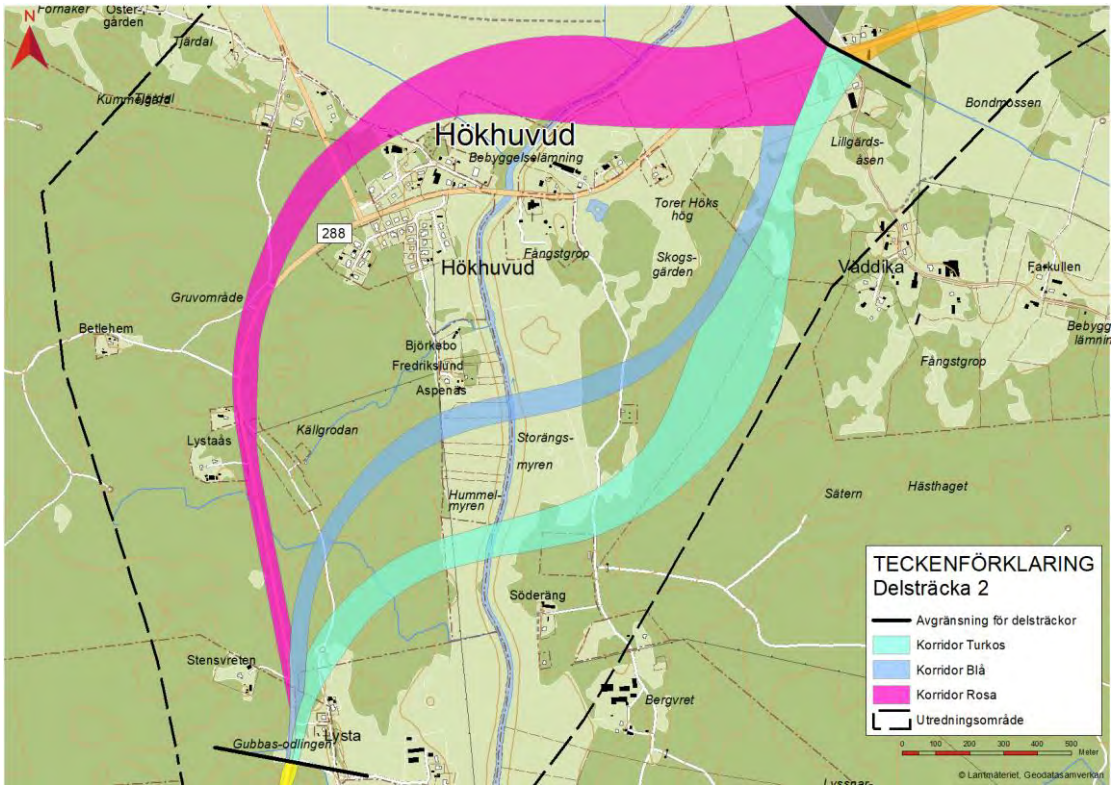
5.3. Alternativsökning – bortvalda alternativ

Ett alternativ som övervägdes men som snabbt förkastades var möjligheten att bredda befintliga väg 288 genom Hökhuvud. Idag är hastighetsgränsen 50 km/tim och det finns både bostadshus och övriga byggnader i anslutning till vägen. Då det inte finns möjlighet att bredda vägen tillräckligt för att uppnå projektmålet om att minst 95 procent av vägsträckan ska hålla en hastighetsgräns om 100 km/tim förkastades alternativet. En höjning till en lägre hastighet än 100 km/tim skulle innebära krav på staket kring vägen och således skulle vägens barriäreffekt öka.

Initialt undersöktes också möjligheten till ett vägalternativ direkt söder om Hökhuvud. Även detta alternativ avfärdades snabbt då vägen skulle hamna inom landskapsbildskyddat område och nära kulturmiljön kring Hökhuvuds kyrka. Det bedömdes inte vara förenligt med målbilden för projektet. Ett av de målområden som projektet ska arbeta mot är att värna och synliggöra de höga natur-, kultur och upplevelsevärdena längs vägen genom god lokalisering, hög kvalitet på gestaltning och att tillgängliggöra värdena.

5.4. Studerade alternativ för delsträcka 2

Korridoralternativen för denna delsträcka benämns i denna handling korridor Rosa, korridor Blå och korridor Turkos.



Figur 16 visar delsträcka 2 och föreslagna vägkorridorer.

5.4.1. Korridor rosa

Vid framtagandet av korridor Rosa var utgångspunkten att finna ett vägalternativ norr om Hökhuvud. Där består marken av jordbruksmark vilket innebär att en stor andel jordbruksmark tas i anspråk och fragmenteras. Området som berörs har en känslig landskapsbild och ligger nära den värdefulla kulturmiljön kring Hökhuvuds kyrka, delvis inom området med landskapsbildsskydd. Då landskapet är öppet och flackt blir en ny väg väl synlig i landskapet och skapar både en visuell och fysisk barriär. Få naturvärden påverkas.

Korridoren innebär att en längre sträcka av befintliga väg 288 kan utnyttjas än för övriga korridoralternativ inom delsträcka 2. Det skapar däremot behov av att en ny separerad gång- och cykelväg anläggs längs samma sträcka för att cykelbarhet ska uppnås. En planskild passage för gång och cykel behövs in till Hökhuvud. För att skapa så få planskilda korsningar som möjligt för gång- och cykel rekommenderas i detta fall en separerad gång- och cykelväg på östra sidan vägen mellan Gimo och Hökhuvud. Detta kommer dock kräva passage både in till Gimo samt in till Hökhuvud.

Två olika väglinjer inom korridoren har studerats för korridor Rosa, korridor Rosa med en stor radie och korridor Rosa med en liten radie. Den första väglinjen som togs fram var korridor Rosa stor radie, den uppfyller önskad minsta horisontalradie enligt VGU (700 meter) men tar i anspråk en stor andel jordbruksmark. I ett försök att minska intrånget i jordbruksmark togs korridor Rosa liten radie fram, en väglinje som går närmare Hökhuvud. Korridor Rosa med en liten radie innebär att minsta godtagbara horisontalradie enligt VGU (vägar och gators utformning) uppnås (500 meter).

Samtliga korridoralternativ inom delsträcka 2 bedöms gynna kollektivtrafiken. Ombyggnaden av väg 288 kommer möjliggöra för buss att trafikera både befintlig väg genom Hökhuvud och den nya sträckningen. Skulle kollektivtrafiken i framtiden förläggas till den nya vägen istället för att passera igenom Hökhuvud är korridor Rosa det alternativ som ger förutsättning för bäst tillgänglighet till

kollektivtrafiken för de boende i Hökhuvud. Däremot är korridor Rosa det alternativ inom delsträcka 2 som har längst väglängd vilket generellt är negativt för kollektivtrafiken.

Bron över Olandsån kan utformas som samverkansbro, bågbro eller träbro och ska utformas så att den möjliggör för passage av stora däggdjur. Vid beräkning av högsta vattennivå vid ett hundraårsregn är korridor Rosa det alternativ där största markområdet översvämmas.

5.4.1.1. Korridor Rosa, väglinje stor radie

Denna väglinje innebär att vägens kurvor blir av en relativt god standard, de uppfyller önskad minsta horisontalradie enligt VGU om 700 meter. Placering av vägkorsningar och vägens långa sträcka över åkermark samt passage över ån skapar kortare omkörningssträckor jämfört med övriga korridoralternativ. Parallellvägar mellan Gimo till Hökhuvud är enskilda vägar av låg standard och kommer behöva rustas upp.

Väglinjen går över åkermark med störst andel lös lera. Korridor Rosa med en stor radie är det alternativ som kommer att medföra störst mängd förstärkningsåtgärder för att minska sättningarnas storlek på den färdiga vägen. Förstärkning kan utföras som kalk-cementpelare (KC-pelarförstärkning) eller bankpålning på en sträcka om ca 1200 meter. Brostöd grundläggs på pålar.

Alternativet undviker det landskapsbildsskyddade området kring Hökhuvuds kyrka. Dock skapar vägen en barriär i det öppna landskapet.

Väglinjen ligger norr om korridor Rosa liten radie.

Väglinje stor radie i siffror

- Väglängd: 3470 meter
- Nybyggd väg: 2290 meter
- Väg med 1+1 körfält: 1420 meter
- Väg med 2+1 körfält: 2050 meter
- Ny Gång- och cykelväg: 1180 meter
- Gång- och cykelpassage/port: 1
- Grundförstärkning KC-pelare eller bankpålning: ca 1200 meter
- Antal broar: 1
    - Brolängd samverkansbro: 87 meter
    - Brolängd bågbro: 78 meter
    - Brolängd träbro: 87 meter

5.4.1.2. Korridor Rosa väglinje liten radie

Den här alternativa väglinjen togs fram för att minska intrånget i jordbruksmark. Det innebär istället att den har en mindre radie i kurva fram till passagen över Olandsån. Den uppfyller minsta godtagbara horisontalradie enligt VGU, vilket är 500 meter.

På grund av placeringen av vägkorsningar och vägens långa sträckning över åkermark samt passage av ån blir det mindre längd av omkörningssträckor även på den här väglinjen. Parallellvägar mellan Gimo till Hökhuvud är enskilda vägar av låg standard och kommer behöva rustas upp.

Väglinjen går över mark med mindre andel lös lera än alternativ Stor radie. Även här kommer förstärkningsåtgärder att krävas med en omfattning om ca 600 meter med KC-pelare eller bankpålning. Brostöd grundläggs på pålar.

Alternativet ligger inom det landskapsbildsskyddade området kring Hökhuvuds kyrka. Vägen skulle i detta läge bli väl synlig från kyrkan och dess närområde. Vägen skulle skapa en visuell barriär i det öppna odlingslandskapet vilket skulle ge en negativ påverkan på landskapsbilden och upplevelsen av kyrkomiljön.

Väglinjen ligger söder om korridor Rosa stor radie och därmed närmare Hökhuvud.

Väglinje liten radie i siffror

- Väglängd: 3500 meter
- Nybyggd väg 2320 meter
- Väg med 1+1 körfält: 1420 meter
- Väg med 2+1 körfält: 2050 meter
- Gång- och cykelväg: 1180 meter
- Gång- och cykelpassage/port: 1
- Grundförstärkning KC-pelare eller bankpålning: ca 600 meter
- Antal broar: 1
    - Brolängd samverkansbro: 93 meter
    - Brolängd bågbro: 81 meter
    - Brolängd träbro: 93 meter

5.4.2. Korridor Blå

Korridor Blå är, av de södra vägalternativen, den som är belägen närmast Hökhuvud. Den är placerad utanför men inom synhåll från det område som omfattas av landskapsbildsskydd vilket ställer höga krav på utformningen av bron över Olandsån. Natur- och kulturmiljövärden (bland annat i form av gravfält) berörs. Korridor Blå tar mindre jordbruksmark i anspråk än korridor Rosa.

Det här korridoralternativet ger en god väggeometri och goda förutsättningar för omkörningssträckor. Det innebär att en längre sträcka ny väg behöver anläggas men samtidigt att behovet av ny cykelväg blir mindre då befintlig väg fram till Hökhuvud kan användas av cyklister. Cykelbarheten på befintlig väg behöver dock ses över då 50 km/tim är en för hög hastighet för att förlita sig på blandtrafik. Antingen behöver vägen rustas eller så sänks hastigheten till 40 km/tim.

Samtliga korridoralternativ inom delsträcka 2 bedöms gynna kollektivtrafiken. Ombyggnaden av väg 288 kommer möjliggöra för buss att trafikera både befintlig väg genom Hökhuvud och den nya sträckningen. Skulle kollektivtrafiken i framtiden trafikera den nya vägen istället för att passera genom Hökhuvud, innebär korridor Blå att Hökhuvudborna skulle få en begränsad tillgänglighet till kollektivtrafiken då man inte har samma tillgänglighet till hållplatser som i dagsläget. Däremot är korridor Blå det alternativ inom delsträcka 2 som har näst kortast vägsträcka vilket är positivt för kollektivtrafiken som helhet då det kortar restiderna.

Korridor Blå med näst minst utbredning av lös lera. Förstärkningsåtgärder där väglinjen korsar områden med lös lera kommer att krävas på en sträcka om ca 350 meter med KC-pelare eller bankpålning. Brostöd grundläggs på pålar.

Bron över Olandsån kan utformas som samverkansbro, bågbro eller träbro och ska utformas så att den möjliggör för passage av stora däggdjur.

Korridor Blå i siffror

- Väglängd: 2920 meter
- Nybyggd väg 2920 meter
- Väg med 1+1 körfält: 1520 meter
- Väg med 2+1 körfält: 1400 meter
- Grundförstärkning KC-pelare eller bankpålning: ca 350 meter
- Antal vägbroar (passager): 1
    - Brolängd samverkansbro: 83 meter
    - Brolängd bågbro: 73 meter
    - Brolängd träbro: 83 meter

5.4.3. Korridor Turkos

Utgångspunkten för korridor Turkos har varit att hitta ett alternativ söder om Hökhuvud som i så liten utsträckning som möjligt påverkar landskapsbilden och odlingslandskapet i Olandsåns dalgång. En bro över Olandsån kommer även här att bli ett synligt inslag men goda förutsättningar finns att förankra bron i landskapet då dalgången här är relativt smal. Natur- och kulturmiljövärden (bland annat i form av gravfält) berörs.

Korridoren börjar vid Lysta och korsar Olandsån där jordbruksmarken är som smalast, vilket innebär att detta alternativ tar minst jordbruksmark i anspråk. Öster om Olandsån tangerar korridoren en deponi innan den sträcker sig norrut genom ett större skogsområde och ansluter mot befintliga väg 288 öster om Hökhuvud.

Det här alternativet innebär, precis som korridor Blå, att en längre sträcka av ny väg behöver anläggas samtidigt som behovet av ny cykelväg blir mindre då cyklisterna kan använda den befintliga vägen fram till Hökhuvud. Cykelbarheten på befintlig väg behöver dock ses över då 50 km/tim är en för hög hastighet för att förlita sig på blandtrafik. Antingen behöver vägen rustas eller så sänks hastigheten till 40 km/tim.

I korridor Turkos finns möjlighet till en god väggeometri och en stor andel av vägen bedöms kunna anläggas med omkörningssträckor, så kallade 2+1 körfält.

Samtliga korridoralternativ inom delsträcka 2 bedöms gynna kollektivtrafiken. Ombyggnaden av väg 288 kommer möjliggöra för buss att trafikera både befintlig väg genom Hökhuvud och den nya sträckningen. Skulle kollektivtrafiken i framtiden trafikera den nya vägen istället för att passera genom Hökhuvud innebär korridor Turkos att Hökhuvudborna skulle få en begränsad tillgänglighet till kollektivtrafiken då befintliga hållplatser ej längre är användbara. Korridor Turkos är däremot det alternativ som innebär kortast väglängd längs delsträcka två vilket är positivt för kollektivtrafiken som helhet då det förkortar restiden.

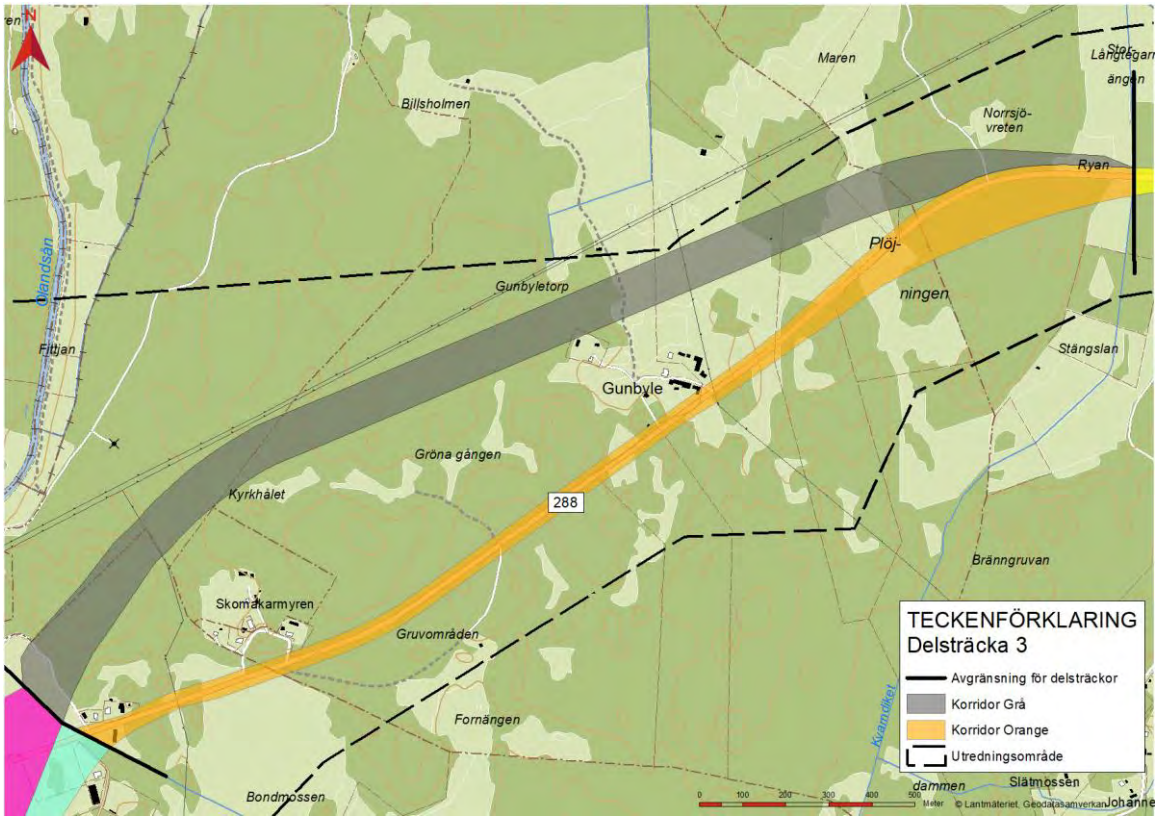
Av samtliga korridoralternativ för delsträcka 2 sträcker sig korridor Turkos över mark med minst utbredning av lera. Förstärkningsåtgärder för leromården kommer att krävas på en sträcka om ca 250 meter med KC-pelare eller bankpålning. Brostöd grundläggs på pålar. Bron över Olandsån kan utformas som samverkansbro, bågbro eller träbro och ska utformas så att den möjliggör för passage av stora däggdjur.

Korridor Turkos i siffror

- Väglängd: 2670 meter
- Nybyggd väg 2670 meter
- Väg med 1+1 körfält: 750 meter
- Väg med 2+1 körfält: 1920 meter
- Grundförstärkning KC-pelare eller bankpålning: ca 250 meter
- Antal vägbroar (passager): 1
    - Brolängd samverkansbro: 92 meter
    - Brolängd bågbro: 80 meter
    - Brolängd träbro: 92 meter

5.5. Studerade alternativ för delsträcka 3

Korridoralternativen för denna delsträcka benämns i denna handling korridor Grå och korridor Orange.



Figur 17 visar delsträcka 3 och föreslagna vägkorridorer.

5.5.1. Korridor grå

Korridor Grå har under utredningsarbetet tillkommit som ett alternativ till att bredda befintlig väg (korridor Orange) längs delsträcka 3, i syfte att minska påverkan på natur-, kulturmiljövärden och landskapsbild. Korridoren sträcker sig norr om befintlig väg och går genom skog och bergig mark. Den innebär att en stor andel ny mark tas i anspråk men kommer till skillnad från korridor Orange inte påverka några kända natur- och kulturmiljövärden.

Det här alternativet har en god linjeföring med avseende på kurvradier. Det innebär en helt nybyggd vägsträcka men medför samtidigt ett mindre behov av parallellvägar och separat gång- och cykelväg då den befintliga vägen kan användas till lokaltrafik och av cyklister. Utformningen av befintlig väg bör dock göras om för att främja gående och cyklister eftersom det bedöms att 50 km/tim är en för hög hastighet för att förlita sig på blandtrafik. Alternativet ger god möjlighet till omkörningssträcka.

Vid val av korridor Grå föreslås befintlig väg (korridor Orange) stängas av för genomfartstrafik, bortsett från gång- och cykeltrafik. Kollektivtrafiken föreslås trafikera korridor Grå där omkörningssträckor kan anläggas. Korridor Grå bedöms ha en viss negativ påverkan på tillgängligheten till kollektivtrafiken i och med att hållplatser anläggs längre ifrån bebyggelse än i dagsläget.

Med stöd av rådande jordartsförhållanden enligt SGU:s jordartskarta har korridoren goda möjligheter att byggas utan behov av förstärkningsåtgärder vid förekomst av moränjord och berg i dagen. Bergschakt kommer sannolikt att krävas på delar av sträckan. Vid passering av torvområde med gyttjelera kommer sannolikt förstärkningsåtgärder att krävas. Detta kommer att utredas i senare skede.

Korridor Grå i siffror

- Väglängd: 2700 meter
- Nybyggd väg 2700 meter
- Väg med 2+1 körfält: 2700 meter

5.5.2. Korridor Orange

Korridor Orange innebär att befintliga väg 288 breddas efter Hökhuvud. Marken intill vägen är känslig då den har mycket höga natur- och kulturmiljövärden kopplade till ett aktivt brukat jordbrukslandskap med lång kontinuitet. Detta bidrar också till landskapets småskalighet och tilltalande landskapsbild. Vägen passerar ett par fastigheter på nära håll och det blir svårt att undvika intrång på fastigheterna. Vägens barriäreffekt förstärks.

Korridoralternativet ger en god linjeföring med avseende på kurvradie men ger inte förutsättning för några omkörningssträckor. Det medför att en separat gång- och cykelväg behöver anläggas längs med hela sträckan. Vid val av denna korridor finns dock förutsättning för kollektivtrafiken att fortsätta trafikera delsträcka 3 precis som i dagsläget.

Markförhållandena är goda då jorddjupet i undersökta punkter är litet och förekomst av sättningsbenägna jordarter (lera, gyttja) är begränsat. Möjligheter finns för utskiftning av lösjord alternativt kompensationsgrundläggning av väg. Då Skomakarmyren samt Gunbyle ligger nära befintlig väg begränsas detta alternativ i hur generös man kan vara med olika tillägg, till exempel utökad cykelbarhet och gångytor. Parallellvägar finns längs sträckan men är av låg standard och stundvis svårtillgängliga.

Korridor Orange i siffror

- Väglängd: 2100 meter
- Breddning av väg: 2100 meter
- Gång- och cykelväg: 2475 meter

6. Effekter och konsekvenser av de studerade alternativen

6.1. Konsekvenser för trafik och användargruppen

Konsekvenser för de olika trafikgrupperna förklaras nedan. Det som främst berörs är oskyddade trafikantgrupper så som fotgängare och cyklister. Olika åtgärder behöver göras beroende på vilken korridor som väljs. Nedan förs resonemang för vilka skillnader som de olika korridorerna får för de olika trafikantgrupperna. Tillgängligheten berör främst interaktionen mellan gång, cykel samt motorfordon.

6.1.1. Nollalternativ

Nollalternativet innebär att det inte sker någon ombyggnad av väg 288 mellan Gimo och Börstil. Vid prognosåret 2040 kvarstår därmed dagens bristande trafiksäkerhet och framkomlighet och dagpendlingen mellan Östhammar och Uppsala underlättas inte. Det blir inte heller möjligt att på ett trafiksäkert sätt cykla mellan Gimo och Östhammar.

I kommunens Översiktsplan 2016 pekas ett flertal områden i Gimo ut som utvecklingsområden för bostäder. Även området där väg 288 ansluter till väg 76 redogörs som utvecklingsområde för bostäder. En kommande utveckling beskrivs även möjlig i Hökhuvud i nära anslutning till befintliga bebyggelsegrupper. Det finns i dagsläget inga pågående detaljplanearbeten varken i närområdet eller i den koncentrerade bebyggelsen längs sträckan. Därför bedöms det att ingen större befolkningstillväxt längs sträckan eller i dess närområde kommer att ske i närtid.

6.1.2. Trafikflöden

En omledning av vägen från befintligt läge innebär att en stor del av pendeltrafiken på sträckan leds om till den nya sträckningen. Enligt beräkning som gjorts genom Trafikverkets alstringsverktyg förväntas endast cirka 1000 fordon per dygn använda den befintliga sträckan i framtiden. Detta innebär att trafikflödet för den nya sträckningen förväntas bli cirka 5200 fordon per dygn år 2040 eftersom det i dagsläget inte finns några planer för ytterligare bebyggelse längs befintlig väg på delsträcka två. Trafikflödena förväntas ej vara alternativskiljande eftersom den trafik som har målpunkt på befintlig väg fortsatt kommer använda denna oavsett vilken korridor som väljs. Värt att notera är även att godstransporter till Forsmark kan komma att öka längs väg 288. Dessa transporter ingår i pendlingstrafik men förväntas öka förutsatt att den planerade byggnationen kommer till stånd, vilket ökar andelen tunga fordon på ny sträckning.

6.1.3. Gång- och cykeltrafik

En ny gång- och cykelväg kommer att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på ett positivt sätt då detta innebär att möte med motorfordon begränsas. Barnkonsekvensanalysen samt intervjuer med cykelgrupper och pendlingscyklister visar på ett behov av en ny gång- och cykelväg. Enligt barnkonsekvensanalysen är en viktig faktor i sträckningens cykelbarhet att gång- och cykelvägen är separerad från körbanan längs hela sträckan. Samtal har genomförts med pendlingscyklister och cykelgrupper som visar på ett utökat behov av en gång- och cykelväg, då det finns fler som skulle vilja ha möjligheten att kunna cykla på ett trafiksäkert sätt. Bedömningen är därför att det finns ett behov av en ny gång- och cykelväg längs sträckan Gimo-Börstil. Framtida sträckning av ny gång- och cykelväg ser dock olika ut beroende på vilken korridor som väljs.

Delsträcka 2, korridor Rosa – I korridor Rosa dras den nya vägen norr om Hökhuvud. Om en gång- och cykelväg läggs på västra sidan vägen mellan Gimo och Hökhuvud innebär detta att en planskild korsning kommer krävas för fotgängare och cyklister som använder vägen. För att skapa så få korsningspunkter som möjligt mellan oskyddade trafikanter och motorfordon är den lämpligaste placeringen i detta fall en gång- och cykelväg på östra sidan vägen. Detta innebär samtidigt att gående och cyklister mellan Hökhuvud och Börstil behöver korsa vägen längre österut då kopplingen till Östhammar finns på den norra sidan vägen. Det innebär även att oskyddade trafikanterna behöver korsa vägen för att komma in i Gimo. Korridor rosa är därför en mindre önskvärd lösning vad gäller gång- och cykeltrafik då detta involverar flertalet större korsningspunkter.

Delsträcka 2, korridor Blå – Korridor Blå innebär en ny sträckning söder om Hökhuvud. En gång- och cykelväg på västra sidan innebär således att det inte behövs någon korsningspunkt för fotgängare och cyklister för att transporteras på sträckan mellan delsträcka ett och två. I detta scenario är den lämpligaste placeringen av gång- och cykelväg på västra sidan vägen under delsträcka ett och två.

Delsträcka 2, korridor Turkos – Korridor Turkos innebär en ny sträckning något söder om korridor Blå. Vad gäller gång- och cykelväg är förhållanden på korridor Blå och Turkos likvärdiga då gång- och cykelväg på västra sidan befintlig väg innebär att oskyddade trafikanter inte möter motorfordon eller behöver korsa vägen. Även här är den lämpligaste placeringen av gång- och cykelväg på västra sidan under delsträcka ett och två.

Delsträcka 3, korridor Grå och Orange – Delsträcka tre har två alternativ. Antingen byggs korridor Grå eller så breddas befintlig väg (Orange). En gång- och cykelväg på västra sidan genom delsträcka ett och två innebär således att delsträcka tre och fyra kan ha en gång- och cykelväg på den norra sidan vägen. I samtliga alternativ är norra sidan av befintlig väg det mest fördelaktiga alternativet då det kopplar an till Östhammar och Gimo på bästa sätt. I Gimo är anslutande gång- och cykelvägar på västra sidan om väg 288. Även Hökhuvud har en gångväg på den västra/norra sidan av den befintliga vägen. Börstil har anslutande väg som kan fungera som gång- och cykelväg och som kopplar an till Östhammar på ett bra sätt. Korridor Grå innebär dock att gång- och cykelväg behöver korsa vägen dels där Grå möter delsträcka två och där Grå möter delsträcka fyra i ett scenario där gång- och cykelväg byggs på befintlig väg. En alternativ lösning är att anlägga gång- och cykelvägen utmed korridor grå. Cykeltrafik hamnar då längre ifrån boende längs befintlig sträckning i utbyte mot att man slipper anlägga planskilda korsningar. Bedömningen är att cykelväg längs befintlig väg är det bästa alternativet, samt att korridor Grå väljs för biltrafik, då mindre trafik innebär en säkrare miljö för fotgängare och cyklister. Behovet samt utformningen av cykelportar diskuteras fortfarande.

Att kunna ta sig till Gimo och Östhammar är viktigt för både barns och vuxnas aktivitetsutövande samt för utbildning, arbete och handel. Det finns en stor potential att styra trafiken i en mer hållbar riktning genom att anlägga en gång- och cykelväg utmed väg 288. Att flytta motorfordon bort från befintlig sträcka gör således att trafikmiljön för fotgängare och cyklister förbättras. Bedömningen är därför att korridor Turkos samt Grå är den bästa sträckningen för att möjliggöra en bra gång- och cykellösning längs befintlig sträcka.

6.1.4. Kollektivtrafik

Befintlig busstrafik längs väg 288 fungerar i dagsläget som pendlingsbussar samt skolskjuts. Det finns två scenarier för framtida busstrafik.

Busstrafik enligt dagens trafikering – I alternativ ett behålls befintliga busshållplatser samt busstrafiksträckningar på befintlig väg. Detta innebär likvärdiga transporttider som i dagsläget.

Busstrafik flyttas till ny sträckning – Alternativ två innebär att pendlingsbussar flyttas till att använda ny sträckning. Restiderna beräknas minska i utbyte mot att man inte längre stannar i Hökhuvud. Detta kräver att åtgärder skapas för att invånarna som bor i Hökhuvud ska kunna ta sig med buss till Östhammar och Gimo.

Ingen av korridorerna är alternativskiljande för kollektivtrafik, förutom skillnaden i restid baserat på korridorernas sträckning. Det blir istället viktigt att titta på konsekvenserna för om kollektivtrafik begränsas längs sträckan då detta begränsar tillgänglighet för de boende i Hökhuvud. Busstrafik är ett viktigt transportmedel för många boende i området och utgör en central del av människors resande i kommunen. Bedömningen är därför att behålla busstrafik på befintlig väg samt att använda de hållplatser som finns i dagsläget för att möjliggöra att boende i Hökhuvud fortsatt ska kunna använda kollektivtrafik på ett önskvärt sätt. Utöver detta kan expressbussar läggas till för att pendlande resenärer från andra orter ska kunna använda sig av en snabbare busslinje längs den nya sträckningen.

Region Uppsala är huvudman för kollektivtrafiken och beslutar om linjedragningar för bussarna.

6.1.5. Trafiksäkerhet

Olycksstatistikdatabasen STRADA visar på att relativt få olyckor sker på vägen. Då majoriteten olyckor sker i situationer med svängande motorfordon bedöms den nya utformningen bidra positivt till trafiksäkerheten då avfarter begränsas samt att trafikmängden minskar. Lägre hastigheter och mindre trafik kring befintlig bebyggelse bedöms därför ha en positiv effekt på trafiksäkerheten längs sträckan. Den nya utformningen förväntas bidra till projektmålet om att minska antalet svårt skadade och döda i trafiken.

6.1.6. Tillgänglighet

Att flytta pendlingstrafik bort från Hökhuvud ger möjlighet att sänka hastighetsgränsen på den befintliga vägen på delsträcka två. En lägre hastighet samt mindre trafik skapar en tryggare miljö för boende i området, vilket innebär en förbättring för cyklister och fotgängare. Att flytta majoriteten av trafiken bort från bebyggelse ses därför som en positiv effekt på Hökhuvud. Detta anses därför främja målet om att *underlätta för oskyddade trafikanter såsom cyklister och gående att använda vägen, med särskild fokus på sträckan mellan Gimo och Börstil.*

6.1.7. Jämställdhet

Minskad trafik på befintlig väg innebär att boende på delsträcka två får bättre förutsättningar att gå och cykla på vägen. Samtliga nya sträckningar behöver planeras med hänsyn till att invånare i Hökhuvud riskerar att tappa en del av befintlig kollektivtrafik om den dirigeras om. I de transportpolitiska målen redogörs att transportsystemet ska vara jämställt och svara för alla människors transportbehov oavsett kön. Då återkommande forskningsstudier visar att kvinnor som grupp reser mer kollektivt än män måste kollektivtrafik i Hökhuvud främjas för att svara upp mot jämställdhetsmålen (Trafikverket 2013; VTI, 2012; Trafikanalys, 2016). Detta, i kombination med trafikverkets mål om att minska koldioxidutsläppen, gör att kollektivtrafik måste värnas i syfte att skapa en beteendeförändring. Enligt barnkonsekvensanalysen är det många barn längs sträckan som idag förlitar sig på kollektivtrafik. Eftersom barnkonventionen blivit lag i januari 2020 betyder det att barnens åsikter måste värnas. Möjligheten att ta sig till målpunkter i Gimo och Östhammar blir därför viktiga trafikfrågor där kollektivtrafik och cykelvägar utgör en viktig roll.

6.2. Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling

Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling förklaras nedan. Nedan förs ett resonemang för vilka skillnader som de olika korridorerna får.

6.2.1. Nollalternativ

Nollalternativet innebär att det inte sker någon ombyggnad av väg 288 mellan Gimo och Börstil. Östhammars kommun och Region Uppsalas mål om en ombyggnad av väg 288 kommer följaktligen inte att uppfyllas. Den positiva effekten regionalt och lokalt som ombyggnaden skulle ha medfört kommer således även att utebli. Bostadsbyggande kopplas ofta samman med närheten till goda transportvägar, en utbyggnad av vägen skulle på sikt kunna gynna bostadsutvecklingen längs sträckan. Den eventuella positiva effekten för detta kommer även att utebli om vägen inte byggs om.

I nollalternativet sker ingen påverkan på möjligheterna till rekreation och friluftsliv.

Att väg 288 ligger kvar i befintligt läge kan dock gynna mindre näringsidkare i Hökhuvud då trafiken även i framtiden leds genom samhället.

Om en utbyggnad uteblir medför det en negativ effekt för den planerade byggnationen vid Forsmarks kärnkraftverk, då framförallt för arbetspendling.

6.2.2. Bebyggelse och näringsliv

Samtliga korridoralternativ bedöms på sikt kunna medföra en positiv effekt för framtida bostadsbyggande. Detta då goda kommunikationer ofta medför en ökad attraktivitet för bostadsutveckling.

Samtliga vägkorridorer bedöms ge positiva effekter för den regionala utvecklingen, bland annat genom kortare restid till och från arbete samt skola.

För Östhammars kommun i stort bedöms även samtliga utredningskorridorer ge en positiv effekt, då särskilt för att knyta ihop kommunens centralort Östhammar och serviceorten Gimo. Genom goda kommunikationer kan kommunen upprätthålla och erbjuda ett större utbud av service.

För de som arbetar eller studerar i Gimo respektive Östhammar och färdas på väg 288 bedöms samtliga korridoralternativ ge en positiv effekt. Goda kommunikationer kan även ge en positiv effekt för arbetsgivare. Utredningskorridor Rosa, Blå och Turkos är lokaliserad utanför Hökhuvud vilket kan medföra en negativ effekt för näringsidkare i samhället, då genomfartstrafiken i framtiden inte längre kommer att passera Hökhuvud utan ledas förbi.

Samtliga vägkorridorer bedöms även gynna en eventuell framtida utbyggnad vid Forsmark kärnkraftverk.

6.2.3. Rekreation och friluftsliv

Att vägen förbättras ökar tillgängligheten till Upplandskusten oavsett val av vägkorridor, vilket är positivt för friluftslivet i ett regionalt perspektiv. Där befintlig väg breddas blir den en starkare barriär och försvårar möjligheterna att ta sig till rekreationsområden på andra sidan vägen. Det medför att projektet som helhet bedöms medföra en liten negativ påverkan på rekreationsmöjligheterna lokalt, det vill säga för de boende inom utredningsområdet.

Delsträcka 2, korridor Turkos och Blå - Turkos och Blå utredningskorridorer innebär båda att den nya vägen placeras i skogsområden som inte tidigare varit påverkade av buller. Även om det inte finns några utpekade friluftsintressen i de områden som berörs antas området användas för närrekreation. Påverkan på rekreationsvärdena inom Lyssnarberget skogslandskap blir därför negativ. Med Turkos korridor påverkas Lyssnarbergets naturreservat av buller i högre utsträckning än med Blå korridor, dock utan att bullerriktvärden för friluftsområden överskrids, se vidare avsnitt 6.3. Sammantaget bedöms påverkan på reaktion och friluftsliv av utredningskorridorerna vara liten negativ.

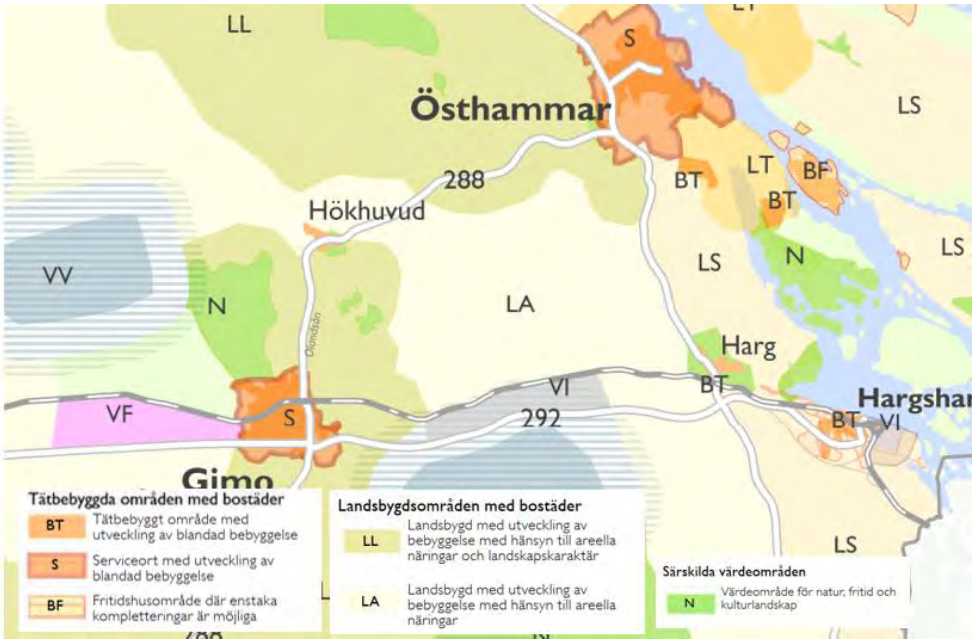
Delsträcka 2, korridor Rosa - Rosa utredningskorridor går i hög utsträckning i åkermark. Tätortsnära skogsområden vid Lysta och Roddarne påverkas dock. Inom detta område finns inte några utpekade friluftsintressen men det antas användas för närrekreation. Sammantaget bedöms påverkan på reaktion och friluftsliv av Rosa korridor vara liten negativ.

Delsträcka 2, korridor Grå - Grå korridor innebär en ny vägsträckning i skogsmark som kan antas användas för närrekreation. Samtidigt minskar barriäreffekten av befintlig väg i Gunbyle, vilket underlättar möjligheterna där att ta sig till rekreationsområden på andra sidan vägen där. Sammantaget bedöms påverkan på reaktion och friluftsliv av Grå korridor vara liten negativ.

Delsträcka 2, korridor Orange - Orange korridor medför inga intrång i områden som används för friluftsliv, men att vägen blir en starkare barriär vid Gunbyle försämrar möjligheterna för de boende där att ta sig till rekreationsområden på andra sidan vägen. Påverkan på reaktion och friluftsliv bedöms bli liten negativ.

6.2.4. Regional och kommunal planering

Samtliga utredningskorridorer bedöms ligga i linje med den regionala utvecklingsstrategin. Korridoralternativen gynnar det regionala stråket och binder samman olika målpunkter.



Figur 18 visar ett utklipp från Östhammars kommuns översiktsplans framtida mark- och vattenanvändning översiktligt. Figuren är ett montage. Källa: Översiktsplan 2016, Östhammars kommun.

Samtliga utredningskorridorer återfinns i huvudsak i det område som enligt översiktsplanen definieras som landsbygd där utveckling av bebyggelse ska ske med hänsyn till areella näringar och landskapskaraktär. Samtliga utredningskorridorer bedöms uppfylla översiktsplanens mål om att binda samman kommunens serviceorter med goda kommunikationer. På sikt kan en utbyggnad av vägen även medföra ett ökat bostadsbyggande med närhet till goda kommunikationer i enlighet med översiktsplanens ambitioner. För samtliga korridorer måste hänsyn tas till de areella näringarna längst med sträckan och landskapsbilden.

Delsträcka 2, korridor Turkos, Blå och Rosa - Utredningskorridor Turkos och Blå avviker från befintlig väg vid Lysta och ansluter igen till befintlig väg öster om Hökhuvud. Dessa korridorer berör delvis mark som är utpekad i översiktsplanen som värdeområde för natur, fritid och kulturlandskap och delvis mark som definieras som landsbygd med utveckling av bebyggelse med hänsyn till areella näringar. Dessa två utredningskorridorer kan innebära en negativ påverkan på värdeområdet.

Utredningskorridor Rosa som är lokaliserad norr om Hökhuvud berör också mark som pekats ut som landsbygd med utveckling av bebyggelse med hänsyn till areella näringar.

Delsträcka 3, korridor Grå - Delar av utredningskorridor Grå, som löper norr om och parallellt med befintlig väg, berör mark som redogjorts som landsbygd med utveckling av bebyggelse med hänsyn till areella näringar.

Inom utredningsområdet finns sex gällande detaljplaner varav två återfinns i Gimo. Detaljplan för Sandvik Coromant, laga kraft 2007, och Byggnadsplan för Gimo brukssamhälle, laga kraft 1956, kan komma att beröras av en eventuell breddning av väg 288. Detaljplanegräns för Detaljplan för Sandvik Coromant går i fastighetsgräns mot väg 288 och Byggnadsplan för Gimo brukssamhälle reglerar väg 288 omfattning genom Gimo.

Resterande detaljplaner inom utredningsområdet bedöms inte påverkas.

6.2.5. Jord- och skogsbruk

Alla utredningskorridorer innebär intrång i skogs- och jordbruksmark. Breddning av befintlig väg tar mindre areal av ny mark i anspråk än där vägen går i ny sträckning.

Av utredningskorridorerna förbi Hökhuvud är Rosa den korridor som innebär ianspråktagande av störst areal av jordbruksmark. En betydande del av Rosa korridor går över åkermark och det stora sammanhängande åkerlandskapet norr om Hökhuvud delas i två delar. Fragmenteringen av åkermarken blir större med en stor vägradie inom rosa korridor än med en liten.

Blå och Turkos korridor innebär att mindre areal av jordbruksmark tas i anspråk än med Rosa, men båda går tvärs över Olandsåns dalgång och innebär en ny barriär i jordbrukslandskapet. Turkos är det alternativ som innebär minst ianspråktagande av jordbruksmark. Med alla korridorer krävs att en passage under vägen i anslutning till Olandsån anpassas så att jordbruksmaskiner kan passera på båda sidor om ån, för att främja åtkomsten till jordbruksmarken. Öster om Hökhuvud innebär både Blå och Turkos vägkorridor en fragmentering av jordbruksmark som riskerar att försvåra brukandet av vissa fält.

Blå och Turkos korridor innebär större intrång i skogsmark än Rosa.

Grå korridor innebär större intrång i både skogs- och jordbruksmark än Orange och innebär att en ny barriär tillskapas. Med Orange korridor minimeras arealen av nya intrång, men befintlig väg förstärks som barriär och åtkomst till jordbruksmark i anslutning till vägen riskerar att försvåras.

6.3. Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Konsekvenser för miljön förklaras nedan. Nedan förs ett resonemang för vilka skillnader som de olika korridorerna får.

6.3.1. Nollalternativ

Fortsatt användning av befintlig väg innebär att ingen ny mark tas i anspråk och påverkan på miljö bedöms bli liten. Det finns oavsett projektet finns risk för en viss igenväxning av det välhävdade kulturlandskapet, vilket skulle medföra en negativ konsekvensen för naturmiljön kulturmiljön och landskapsbilden. En förväntad trafikökning innebär också att vägens barriäreffekt blir större. Med ökande trafikmängder bedöms risken för förorening i samband med trafikolycka också att öka. En trafikökning medför också en viss negativ påverkan på ljudmiljön jämfört med nuläget.

6.3.2. Landskap, befolkning och miljöbelastning

Vägprojektet medför påverkan på områden som har höga naturmiljö-, kulturmiljö- och upplevelsemässiga värden, oavsett val av utredningskorridor. I utredningsområdet finns många naturvärdesobjekt som är viktiga för att upprätthålla biologisk mångfald. Om naturvärdesobjekt tas i anspråk innebär det att arealen av lämpliga livsmiljöer för djur och växter minskar. I utredningsområdet finns också ett stort antal fornlämningar som kan komma påverkas. Upplevelsevärdena i landskapet är starkt kopplade till de kultur- och naturvärden som finns längs sträckan.

Vägprojektet medför, oavsett sträckning, nya korsningar av vattendrag och breddning av flera befintliga vattenpassager. I det vidare arbetet blir det viktigt att utforma korsningarna så att påverkan på ytvattnet minimeras.

I projektet kommer massbalans att eftersträvas så långt möjligt för att hushålla men naturresurser och minimera behovet av transporter av massor. En masshanteringsplan kommer att tas fram och utvecklas under de olika skedena i projektet. Hushållning med naturresurser kommer också att främjas genom att den befintliga vägen kommer vara kvar längs de sträckor av där vägen får en ny sträckning och användas för gång- och cykeltrafik samt för långsamgående fordon.

Delsträcka 1 och 4, breddning av befintlig väg - Oavsett val av utredningskorridor kommer befintlig väg att breddas och rätas ut längs de sträckor där inga lokaliseringsalternativ utretts. Genom att använda mark som redan tagits i anspråk för väg eller som ligger i direkt anslutning till redan i ianspråktagen mark, minimeras intrången i skog- och jordbruksmark. Dock ökar barriäreffekten något då vägen förses med mitträcke.

Miljöpåverkan av breddningen skiljer sig inte åt mellan de olika alternativen och kommer därför inte vara avgörande för val av alternativ. Den utreds och redovisas därför mer ingående i nästa skede av planeringsprocessen.

Breddningen innebär generellt sett en relativt liten påverkan på naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild och ytvatten.

De två vattenskyddsområdena i Gimo respektive Börstil berörs av breddningen, liksom de gör med dagens väg. Genom ombyggnad av vägen kan grundvattenskydd mot föroreningar i samband med olycka utföras, vilket gör att risken för påverkan kan minskas med projektet jämfört med nollalternativet.

Det finns flera boende längs de vägsträckor som breddas som kommer att påverkas genom buller. Genom att befintlig väg byggs om kommer bullerskyddsåtgärder att föreslås för de som berörs av förhöjda bullernivåer, se vidare avsnitt 9.3.1 i MKB.

Människor och djurs rörelser kommer att påverkas negativt av att vägen efter ombyggnad blir en strakare barriär. Åtgärder för att motverka detta kommer att utredas vidare.

Befintlig väg (särskilt inom delsträcka 4) har flera utfarter och mindre korsande vägar som idag kan användas av jord- och skogsbruksmaskiner. Vid breddning av vägen och kurvrätning kommer sannolik inte alla dessa passager att finnas kvar. Detta kan påverka framkomlighet för jordbruksmaskiner och öka körsträckor för lantbrukare. Då områdets höga natur- och kulturmiljövärdena i hög utsträckning är kopplade till en aktiv hävd är det sårbart för åtgärder som försvårar brukandet, så som fragmentering av brukningsenheter och minskad åtkomst till marker.

Delsträcka 2, korridor Turkos

Landskap

Turkos korridor medför kortast passage över Olandsåns dalgång av de utredda alternativen förbi Hökhuvud. Det innebär dels att vägen i ett landskapsperspektiv får en naturlig placering och därmed kan få en god visuell förankring i landskapet. Vägkorridoren passerar det öppna landskapet på längst avstånd från Hökhuvuds kyrka och vägkorridor Turkos är därför det alternativ som i minst utsträckning påverkar landskapsbilden och kulturlandskapet kring den landskapsbildsskyddade kyrkomiljön.

Öster om Hökhuvuds samhälle går vägkorridor Turkos genom områden med höga natur- och kulturmiljövärden. Vägkorridoren passerar mellan två gravfält och berör även en torplämning. Utöver dessa kan ytterligare tidigare okända fornlämningar påverkas.

Alternativet innebär också intrång i områden med visst och påtagligt naturvärde och flera generella biotopskydd kan komma att beröras av intrång. Korridoren innebär relativt låg grad av påverkan på skogsområden och därmed på livsmiljöer för skogslevande vilt jämfört med övriga korridorer. Det planerade läget för passage över Olandsån ger en god möjlighet för passagen att nyttjas av både skogslevande arter och arter i jordbrukslandskapet.

Befolkning

Turkos korridor är den korridor som innebär minst intrång i jordbruksmark. Det finns dock risk att jordbruksområden fragmenteras i viss utsträckning.

Miljöbelastning

Det finns relativ få bostäder längs sträckan, bedömningen är därför att få boende kommer att få en försämrad ljudmiljö. Tidigare ostörda naturområden blir med den nya vägen dock påverkade av buller, bland annat Lyssnabergets naturreservat. Bullernivåerna ligger dock med marginal under riktvärden för buller i friluftsområden.

Utredningskorridoren angränsar till en tidigare deponi, vilket kan medföra att markföroreningar påträffas under anläggningsarbetet. Dessa tas i så fall om hand enligt gällande regelverk.

Delsträcka 2, korridor Blå

Landskap

Konsekvenserna är likartade de som uppstår med Turkos korridor, men påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön vid den landskapsbildsskyddade området kring Hökhuvuds kyrka blir något större då vägen placeras närmare. Vägen kommer upplevas på närmare avstånd och därmed bli ett mer påtagligt nytt inslag i landskapet. Eventuella vägbankar får en större barriäreffekt i korridor Blå jämfört med korridor Turkos.

Alternativet innebär att betesmarker med visst till påtagligt naturvärde fragmenteras i större utsträckning än med alternativ Turkos och att påverkan på skogsmiljöerna söder om Hökhuvud blir större. Läget för passage över Olandsån bedöms ge möjlighet för nyttjande av både skogslevande arter och arter i jordbrukslandskapet, men den relativa närheten till Hökhuvud skulle kunna innebära att passagen får en sämre funktion för djur än passagen i Turkos korridor.

Då områdets höga natur- och kulturmiljövärdena är i hög utsträckning kopplade till en aktiv hävd är det sårbart för åtgärder som försvårar brukandet. Även intrången i fornlämningar och kulturmiljöer öster om Hökhuvud blir mer omfattande.

Befolkning

Intrången i åkermark blir mer omfattande med korridor Blå än med korridor Turkos eftersom dalgången kring Olandsån är bredare där vägkorridor Blå passerar. Det finns också viss risk för fragmentering av jordbruksmark. Fragmentering av jordbruksmark kan medföra minskad åtkomst för de som brukar marken och ett försvårat brukande.

Miljöbelastning

Påverkan genom buller på Lyssnabergets naturreservat blir mindre med en vägsträckning inom Blå korridor än inom Turkos.

Med Blå korridor finns ingen risk för intrång i den före detta deponi. Inte heller några andra kända förorenade områden berörs.

Delsträcka 2, korridor Rosa

Landskap

En vägsträckning inom vägkorridor Rosa skulle till stor del behöva byggas på bank genom det öppna jordbrukslandskapet, vilket skulle innebära en ny fysisk och visuell barriär i ett idag stort och öppet landskapsrum. Vägen skulle också hamna inom eller alldeles nära det landskapsbildsskyddade miljön kring Hökhuvuds kyrka och inom den öppna jordbruksmarken i anslutning till Hökhuvuds prästgård.

Åkermarken norr om Hökhuvud som ligger inom Rosa korridor har stigit relativt sent över vattnet vilket innebär att det finns få fornlämningar och risken för att hitta okända arkeologiska lämningar är mindre än med alternativ Turkos och Blå. Genom att främst åkermark med lågt naturvärde berörs är alternativ Rosa också den korridor som medför minst risk för negativ påverkan på naturmiljön.

Vid Olandsån finns risk att en faunapassage får en mer begränsad funktion för skogslevande arter jämfört med alternativ Turkos och Blå och närheten till bebyggelsen i Hökhuvud skulle i likhet med Blå korridor kunna påverka passagens effektivitet för djur negativt.

En stor del av vägsträckningen i det öppna landskapet skulle hamna inom områden som skulle översvämmas vid ett 100-årsregn, vilket medför förstärkningsbehov vid utformning av vägen.

Befolkning

Rosa korridor är den av de utredda utredningskorridorerna som innebär att störst arealer jordbruksmark behöver tas i anspråk då vägen skulle skära igenom det sammanhängande åkerlandskapet norr om Hökhuvud. Detta kan försvåra brukandet och minskar tillgången på brukningsbar mark.

Miljöbelastning

Då utredningskorridoren ligger inom ett område med flera bostäder skulle fler boendefastigheter bli påverkade av ökat buller än med övriga utredningsalternativ förbi Hökhuvud, även om ljudmiljön för de allra flesta bostadsfastigheter skulle förbättras jämför med nollalternativet.

Delsträcka 3, korridor Grå

Landskap

Med Grå korridor tas ny mark i anspråk i större utsträckning än om befintlig väg istället breddas förbi Gunbyle. Den mark som tas i anspråk är främst skogsområden som har lågt naturvärde. Viss negativ påverkan på betesmarker med högt naturvärde uppkommer, men värdekärnan i betesmarken kommer att kunna finnas kvar. Nysträckningen i naturområden innebär också ianspråktagande av djurs livsmiljöer och en ny barriär för djur tillskapas.

Värdena för landskapsbilden är låga då vägen ligger i skog utan höga upplevelsemässiga värden. Få kända arkeologiska lämningar och andra utpekade kulturmiljövärden berörs. Genom att ny väg förläggs till ny stäckning kan tidigare väg användas dels som ersättningsväg under byggtiden och dels för gång- och cykeltrafik under driftstiden. Det innebär att det inte blir några intrång alls i den känsliga miljön kring befintlig väg.

Befolkning

Den mark som tas i anspråk med korridor Grå är främst produktionsskog och åkermark berörs i liten utsträckning. Att en ny vägsträckning tillskapas innebär en ny barriär i landskapet för jord- och skogsbrukare, närboende och människor som använder området för friluftsliv. Barriärer i landskapet kan medföra ett försvårat brukande och det finns även risk att de natur- och kulturmiljövärden som är kopplade till en aktiv hävd minskar.

Miljöbelastning

En ny vägsträckning innebär också att områden som tidigare inte varit påverkade av buller får en bullerpåverkan, men de boende längs dagens väg genom Gunbyle kommer att få en förbättrad ljudmiljö.

Delsträcka 3, korridor Orange

Landskap

Breddning av befintlig väg inom Orange korridor förbi Gunbyle skulle innebära intrång i områden som har mycket höga natur-, kulturmiljö och landskapsbildsvärden. Alldeles invid vägen finns naturvärdesobjekt med högsta naturvärde och förekomst av flera skyddade och hotade arter, bland annat finnögontröst vars bevarandestatus skulle kunna påverkas vid intrång på platsen. Flera fornlämningar finns invid vägen på båda sidor och skulle beröras av intrång vid en breddning. En breddning av vägen skulle också förändra vägens karaktär från att upplevas som en del av kulturlandskapet till att bli en barriär som står i stark kontrast till det.

Eftersom nya markanspråk skulle ske i omedelbar närhet till befintlig väg, som redan är påverkad av mänsklig närvaro, skulle Orange alternativ vara mer fördelaktigt för djur än en nysträckning inom Grå korridor. Vid en breddning skulle vägen dock förstärkas som barriär och passage över vägen skulle försvåras.

Befolkning

Orange korridor innebär att ingen ny barriär i landskapet skulle tillskapas kring Gunbyle och det totala markintrången skulle bli mindre än med Grå korridor. Ingen ny barriär skulle skapas, men förutsättningarna för av- och påfarter från befintlig väg skulle försämras.

Miljöbelastning

Det finns flera bostäder nära den befintliga vägen och ljudmiljön skulle med korridor Orange försämras för de närboende.

6.4. Konsekvenser under byggskedet

För beskrivning av miljökonsekvenser under byggskedet hänvisas till avsnitt 9.6 i MKB.

Delsträcka 2, korridor Rosa - Det här alternativet går längre sträcka på befintlig väg vilket påverkar byggbarhet och byggarbetsmiljön negativt. Platsbrist och trafikerad väg försvårar genomförandet och det finns få ytor för omledning av trafik under byggtiden. Anläggningsarbetet kan inte bedrivas på det mest effektiva sättet då hänsyn måste tas till befintlig trafik samt att arbetsmiljön riskerar att bli sämre med förbipasserande fordon.

Delsträcka 2, korridor Blå och Turkos - I de här alternativen byggs ny väg utanför befintlig väg på längre sträcka vilket underlättar byggbarhet och är gynnar arbetsmiljön. Behovet av omledning av trafik under byggtiden uteblir då korridorerna innebär att ny väg byggs och anläggningsarbetet kan bedrivas på ett effektivt sätt.

Delsträcka 3, korridor Grå - Det här alternativet innebär nybyggd väg och innehåller bergschakt i större omfattning än övriga alternativ. Det finns inget behov av omledningsvägar för trafik under byggtiden. Anläggningsarbetet kan bedrivas på ett effektivt sätt utan att hänsyn behöver tas till befintlig trafik.

Delsträcka 3, korridor Orange - Det här alternativet går på befintlig väg vilket påverkar byggbarhet och byggarbetsmiljön negativt. Platsbrist och trafikerad väg försvårar genomförandet och yta saknas för omledning av trafik under byggtiden, något som medför att ett körfält i taget behöver stängas av. Anläggningsarbetet kan inte bedrivas på det mest effektiva sättet då hänsyn måste tas till befintlig trafik samt att arbetsmiljön riskerar att bli sämre med förbipasserande fordon.

6.5. Kostnader relaterade till vägen

Totalkostnad med andelen anläggningskostnad redovisas nedan. I anläggningskostnaden ingår block 4–8.

Tabell 4 visar totalkostnad och andel anläggningskostnad (block 4–8) för hela vägen fördelat på de olika vägkorridorerna.

Tabell 4 Totalkostnad med separat redovisning av anläggningskostnad

Korridoralternativ inkl. Gul	**Med Grå, mnkr**	**Med Orange, mnkr**
Turkos	478,2 varav anläggningskostnad 414,6	461,6 varav anläggningskostnad 399,6
Blå	476,2 varav anläggningskostnad 412,9	459,6 varav anläggningskostnad 397,8
Rosa liten radien	492,8 varav anläggningskostnad 428,0	485,5 varav anläggningskostnad 421,3
Rosa stora radien	489,5 varav anläggningskostnad 425,0	482,0 varav anläggningskostnad 418,1

Drift och underhåll

I kostnadskalkylerna har räcken av typen balk valts. Vid påkörningar finns fortfarande funktionen kvar till skillnad från vajerräcke. Antalet tillfällen för drift och underhåll att upprätthålla funktionen vid påkörningar minskas med valet av balk. Arbetsmiljön förbättras med att antalet tillfällen att uppehålla sig längs väg 288 minimeras. Säkerheten kan ytterligare höjas genom att arbeten utförs på timmar med låg trafik.

Vid snöröjning behöver troligen tandemkörningar genomföras. Detta i avsikt att röja hela bredden (K1 och K2) och samtidigt åstadkomma bättre trafiksäkerhet.

Krav i kommande entreprenadupphandling ger olika tidsrymder för planerat underhåll.

Om befintlig väg kan utgå ur allmänt underhåll så minskas drift och underhållskostnaderna som stiger med den nya vägen.

I det fortsatta arbetet behöver behov för drift av vägen identifieras exempelvis platser med vändmöjligheter för drift- och underhållsfordon.

7. Samlad bedömning

Nedan redovisas en samlad bedömning av hur alternativen uppfyller ändamål och projektmål, miljökvalitetsmål samt alternativens konsekvenser. Här redovisas också hur miljölagkrav som till exempel riksintressen och miljökvalitetsnormer tillgodoses.

7.1. Samlad bedömning av alternativens måluppfyllelse

7.1.1. Delsträcka 2

Korridor Rosa

Tabell 5 visar den samlade bedömningen av korridor Rosa.

MÅL	BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE
Ändamål	
God framkomlighet	Korridor Rosa stor radie ger möjlighet för en god väggeometri men något kort omkörningssträcka. Korridor Rosa liten radie har en godkänd, men mindre god väggeometri.
God tillgänglighet	Korridoren är belägen nära Hökhuvud och de boende kommer fortsatt ha god tillgänglighet till den mötesfria vägen och kollektivtrafiken oavsett om den går på ny eller gammal väg. Vissa fastigheter får en längre bilväg ut till väg 288 då utfarter och anslutningsvägar samordnas.
Trafiksäkerhet för alla trafikanter	Korridor rosa medför fler korsningspunkter för oskyddade trafikanter än andra alternativ. Där gång- och cykel blir kvar längs befintlig väg sker en förbättring i form av en minskad motortrafik. Korridor rosa är bättre anpassad för trafik med tunga fordon vilket medför att sannolikheten för en olycka med farligt gods minskar. Barn som medverkade i barnkonsekvensanalysen uttryckte att en separerad gång- och cykelbana behövdes längs sträckan, för vilket korridor rosa gör svårare att genomföra.
Anpassning till landskapet	Korridoralternativet innebär en ny barriär och ett dominant inslag i det öppna jordbrukslandskapet. Alternativet ligger inom synhåll från den känsliga kyrkomiljön kring Hökhuvuds kyrka och delvis inom området med landskapsbildsskydd och skulle ge en negativ påverkan på detta.
Anpassning till naturmiljö	De områden som berörs av korridoren är främst produktionsskog och åkermark som saknar höga naturvärden.
Anpassning till kulturmiljö	Området som berörs har stigit sent ovan havsnivån. Få fornlämningar berörs därför. Området ligger inom synhåll från den känsliga och landskapsbildsskyddade kyrkomiljön kring Hökhuvuds kyrka med tillhörande prästgård.
Anpassning till befintliga boendemiljöer	Det finns ett fåtal bostadsfastigheter nära korridoren som får en försämrad ljudmiljö.

Projektmål	
95 procent av vägen utformas till en 100 km/tim väg	Vägalternativet uppfyller projektmålet.
Antalet svårt skadade och döda i trafiken minskas	Förväntas minska när vägen utformas som mötesfri väg och antalet anslutningsvägar och svängande fordon minskar. Majoriteten av de olyckor som sker idag sker med svängande fordon. Korridor Rosa innebär tre korsningspunkter. En mellan delsträcka 1 och 2 samt en korsning mellan delsträcka 2 och 3 samt en med väg 1126 väg till Valö. På sträckan finns även sex anslutningar.
Minskar den totala restiden för bil- och kollektivtrafik	Korridor Rosa är det alternativ som innebär längst vägsträcka inom delsträcka 2, 900 meter längre än korridor turkos och 600 meter längre än blå. Den skapar god möjlighet till 2+1 sträckor (omkörningssträckor) som bidrar till kortare restider.
Minimera livscykelkostnaderna samt minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Generellt sätt, enligt klimatkalkylsberäkningar, ser det ut som att det Rosa alternativet gör större påverkan på miljön jämfört med Turkos samt Blå korridor på grund av att sträckan är aningen längre.
Den färdiga anläggningens underhåll och felavhjälpning kan utföras på effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt sätt	Möjligt att bygga vägen utan störningsmoment från trafik, vilket gynnar arbetsmiljön och tidplan. Goda möjligheter att nyttja befintlig väg vid underhållsåtgärder.
Transportpolitiska mål	
Övergripande målet	Samtliga vägkorridorer bedöms gynna det regionala stråket som väg 288 utgör och binder samman olika målpunkter såväl lokalt som regionalt.
Funktionsmålet	Korridor rosa medför fler korsningspunkter för oskyddade trafikanter än andra alternativ vilket påverkar cykelbarheten längs sträckan. Korridor rosa medför således en mer komplicerad trafikmiljö för oskyddade trafikanter än andra alternativ.
Hänsynsmålet	Korridor Rosa förväntas ha en positiv effekt på trafiksäkerheten då en mötesfri väg är säkrare än befintlig sträckning. Denna korridor innebär dock problem för cykel och fotgängare då det skapar fler korsningspunkter jämfört resterande alternativ. Detta alternativ ligger också närmare Hökhuvud vilket ger högre bullernivåer än resterande alternativ.
Miljökvalitetsmål	
Begränsad klimatpåverkan Frisk luft	Samtliga vägkorridorer ökar förutsättningarna för mer trafik. Det bidrar till att miljömålen motverkas. Det finns dock en osäkerhet kring framtida bränslen som gör bedömningen

Bara naturmiljö Ingen övergödning	osäker. Att förutsättningarna för cykeltrafik förbättras, främjar dock miljömålen.
Giftfri miljö	Korridoren förväntas inte medföra intrång i förorenade områden och påverkar därför inte uppfyllelsen av miljömålet.
Grundvatten av god kvalitet	Samtliga korridoralternativ bedöms främja miljömålet då befintliga passager över grundvattenmagasin förbättras så att risken för påverkan minskar. Rosa vägkorridor passerar dock ett grundvattenmagasin som inte berörs med övriga korridorer, vilket gör Rosa alternativ till det som i minst utsträckning främjar miljömålet.
Myllrande våtmarker	Få våtmarker påverkas av projektet oavsett val av alternativ. Förutsättningarna att uppnå miljömålet bedöms därför inte förändras.
Levande skogar Ett rikt växt och djurliv	Alla alternativen innebär nya intrång i skog, varav delar har höga eller påtagliga naturvärden. Alla korridorer medför därför försämrade möjligheter att uppnå miljömålen. Rosa korridor är den som berör skog och värdefull naturmark i minst utsträckning och är därför det alternativ som motverkan miljömålen minst.
Rikt odlingslandskap	Alla alternativen innebär nya intrång i odlingsmark. Alla korridorer medför därför försämrade möjligheter att uppnå miljömålen. Rosa korridor är den som berör odlingsmark i störst utsträckning och är därför det alternativ som motverkan miljömålen mest.
God bebyggd miljö	Korridoren innebär att fler bostäder blir påverkade av ökat buller jämfört med resterande utredningskorridorer i delsträcka 2. Korridoren medför en ytterligare barriär inom den bebyggda miljön.

Korridor Blå

Tabell 6 visar den samlade bedömningen av korridor Blå.

MÅL	BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE
Ändamål	
God framkomlighet	God framkomlighet uppnås genom en god väggeometri och möjlighet till flera omkörningssträckor. Få anslutningsvägar behöver anläggas.
God tillgänglighet	God tillgänglighet bedöms uppnås. Vissa bostadsfastigheter får en längre bilväg ut till väg 288 då utfarter och anslutningsvägar samordnas. I det fall kollektivtrafiken skulle flyttas från befintlig väg till den nya sträckningen blir tillgängligheten till kollektivtrafik något sämre i det Blå och Turkosa alternativet än i Rosa.

Trafiksäkerhet för alla trafikanter	Korridor blå medför färre korsningspunkter för oskyddade trafikanter än korridor rosa. Där gång- och cykel blir kvar längs befintlig väg sker en förbättring i form av en minskad motortrafik. Färre korsningspunkter medför således en säkrare miljö för oskyddade trafikanter och bidrar därför också positivt till de förslag som togs fram i barnkonsekvensanalysen.
Anpassning till landskapet	Korridoren är placerad utanför men inom synhåll från det område kring Hökhuvuds kyrka som omfattas av landskapsbildsskydd. Dock finns goda möjligheter att anpassa vägen till landskapet. En omsorgsfull gestaltning av vägen och bron över Olandsån kan skapa ett nytt landmärke och en inramning till den skyddade miljön.
Anpassning till naturmiljö	De områden som berörs omfattar produktionsskog och åkermark, men även betesmarker. Områden med vissa naturmiljövärden berörs liksom generella biotopskydd i form av odlingsrösen och åkerholmar.
Anpassning till kulturmiljö	Korridoren passerar utanför men mellan två näraliggande gravfält. Ett fåtal andra kända fornlämningar med lägre dignitet ligger inom korridoren.
Anpassning till befintliga boendemiljöer	Få boendefastigheter berörs av buller.
Projektmål	
95 procent av vägen utformas till en 100 km/tim väg	Vägalternativet uppfyller projektmålet.
Antalet svårt skadade och döda i trafiken minskas	Förväntas minska när vägen utformas som mötesfri väg och antalet anslutningsvägar och svängande fordon minimeras. Majoriteten av de olyckor som sker idag sker med svängande fordon. Korridor Blå innebär två korsningspunkter. En mellan delsträcka 1 och 2 samt en korsning mellan delsträcka 2 och 3 samt att väg till deponi passeras.
Minskar den totala restiden för bil- och kollektivtrafik	Korridor Blå innebär näst kortast väglängd mellan Gimo och Börstil och ger goda förutsättningar för 2+1 sträckor (omkörningssträckor) vilket innebär kortare restider.
Minimera livscykelkostnaderna samt minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Det Blå alternativet släpper enligt klimatkalkylsberäkningar ut snäppet mer ton-CO2 än Turkos korridor.
Den färdiga anläggningens underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt sätt	Möjligt att bygga vägen utan störningsmoment från trafik, vilket gynnar arbetsmiljön och tidplan. Goda möjligheter att nyttja befintlig väg vid underhållsåtgärder.

Transportpolitiska mål	
Övergripande målet	Samtliga vägkorridorer bedöms gynna det regionala stråket som väg 288 utgör och binder samman olika målpunkter såväl lokalt som regionalt.
Funktionsmålet	Korridor blå medför färre korsningspunkter för oskyddade trafikanter än korridor rosa vilket ses som positivt för cykelbarheten längs sträckan. Korridor blå medför således en lättare miljö för oskyddade trafikanter samt bidrar positivt mot de förslag som togs fram under barnkonsekvensanalysen.
Hänsynsmålet	Korridor blå förväntas ha en positiv effekt på trafiksäkerheten då en mötesfri väg anses säkrare än befintlig sträckning. Denna korridor skapar bättre förutsättningar för cykel och fotgängare då det krävs färre korsningspunkter än korridor rosa. Detta alternativ ligger dock precis som korridor rosa närmare Hökhuvud vilket ger högre bullernivåer än korridor turkos.
Miljökvalitetsmål	
Begränsad klimatpåverkan Frisk luft Bara naturmiljö Ingen övergödning	Samtliga vägkorridorer ökar förutsättningarna för mer trafik. Det bidrar till att miljömålen motverkas. Det finns dock en osäkerhet kring framtida bränslen som gör bedömningen osäker. Att förutsättningarna för cykeltrafik förbättras, främjar dock miljömålen.
Giftfri miljö	Korridoren förväntas inte medföra intrång i förorenade områden och påverkar därför inte uppfyllelsen av miljömålet.
Grundvatten av god kvalitet	Samtliga projektalternativ bedöms främja miljömålet då befintliga passager över grundvattenmagasin förbättras så att risken för påverkan minskar.
Myllrande våtmarker	Få våtmarker påverkas av projektet oavsett val av alternativ. Förutsättningarna att uppnå miljömålet bedöms därför inte förändras.
Levande skogar Ett rikt växt- och djurliv	Alla alternativen innebär nya intrång i skog, varav delar har höga eller påtagliga naturvärden. Alla korridorer medför därför försämrade möjligheter att uppnå miljömålen. Blå korridor berör skog och värdefull naturmark mer än Rosa och Turkos.
Rikt odlingslandskap	Alla alternativen innebär nya intrång i odlingsmark. Alla korridorer medför därför försämrade möjligheter att uppnå miljömålen. Blå korridor berör odlingsmark i mindre utsträckning än Rosa, men i större än Turkos.
God bebyggd miljö	Korridoren kan på sikt innebära en positiv effekt för framtida bostadsbyggande. Korridoren innebär en bättre boendemiljö med lägre bullernivåer jämfört med idag i Hökhuvud och den

	barriär som väg 288 utgör inom den bebyggda miljön tonas ner då genomfartstrafik inte längre passerar genom samhället.

Korridor Turkos

Tabell 7 visar den samlade bedömningen av korridor Turkos.

MÅL	BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE
Ändamål	
God framkomlighet	God framkomlighet uppnås genom en god väggeometri och möjlighet till flera omkörningssträckor. Få anslutningsvägar behöver anläggas.
God tillgänglighet	Kravet om god tillgänglighet bedöms uppnås med alternativet. Vissa bostadsfastigheter får en längre bilväg ut till väg 288 då utfarter och anslutningsvägar samordnas. I det fall kollektivtrafiken skulle flyttas från befintlig väg till den nya sträckningen blir tillgängligheten till kollektivtrafik något sämre än i korridor Rosa och Blå.
Trafiksäkerhet för alla trafikanter	Korridor turkos medför färre korsningspunkter för oskyddade trafikanter än korridor rosa. Där gång- och cykel blir kvar längs befintlig väg sker en förbättring i form av en minskad motortrafik. Färre korsningspunkter medför således en säkrare miljö för oskyddade trafikanter och bidrar därför också positivt till de förslag som togs fram i barnkonsekvensanalysen. Trafiksäkerhetsmässigt är korridor turkos likvärdig korridor blå med skillnaden att korridor blå ligger närmare Hökhuvud.
Anpassning till landskapet	Korridoren ger minst intrång i jordbruksmark och har utformats så att den negativa påverkan på landskapsbilden begränsas. En omsorgsfull gestaltning av vägen och bron över Olandsån kan skapa ett nytt landmärke.
Anpassning till naturmiljö	De områden som berörs omfattar produktionsskog och åkermark, men även betesmarker. Områden med vissa naturmiljövärden berörs liksom generella biotopskydd i form av odlingsrösen och åkerholmar. Naturvärdefulla områden berörs i mindre utsträckning än med korridor Blå.
Anpassning till kulturmiljö	Korridoren passerar utanför men mellan två näraliggande gravfält. Ett fåtal andra kända fornlämningar med lägre dignitet ligger inom korridoren.
Anpassning till befintliga boendemiljöer	Få boendefastigheter berörs av buller.
Projektmål	
95 procent av vägen utformas till en 100 km/tim väg	Vägalternativet uppfyller projektmålet.

Antalet svårt skadade och döda i trafiken minskas	Förväntas minska när vägen utformas som mötesfri väg och antalet anslutningsvägar och svängande fordon minimeras. Majoriteten av de olyckor som sker idag sker med svängande fordon. Korridor Turkos innebär två korsningspunkter, lika många som korridor blå och en mindre än korridor Rosa. En mellan delsträcka 1 och 2 samt en korsning mellan delsträcka 2 och 3 samt att väg till deponi passeras.
Minskar den totala restiden för bil- och kollektivtrafik	Är det alternativ inom delsträcka 2 som uppfyller detta mål bäst då den innebär kortast väglängd och längst sträcka 2+1 väg (omkörningssträckor) vilket kortar restiden.
Minimera livscykelkostnaderna samt minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Detta alternativ är enligt klimatberäkningar det alternativ som är bäst ur synpunkten med att minimera alla dessa mål.
Den färdiga anläggningens underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt sätt	Möjligt att bygga vägen utan störningsmoment från trafik, vilket gynnar arbetsmiljön och tidplan. Goda möjligheter att nyttja befintlig väg vid underhållsåtgärder.
Transportpolitiska mål	
Övergripande målet	Samtliga vägkorridorer bedöms gynna det regionala stråket som väg 288 utgör och binder samman olika målpunkter såväl lokalt som regionalt. Korridoren innebär kortast väglängd längs delsträcka två vilket är positivt då det förkortar restiden för motordrivna fordon.
Funktionsmålet	Korridor turkos medför färre korsningspunkter för oskyddade trafikanter än korridor rosa vilket ses som positivt för cykelbarheten längs sträckan. Korridor turkos medför således en lättare miljö för oskyddade trafikanter samt bidrar positivt till möjligheten att jobba mot de förslag som togs fram under barnkonsekvensanalysen.
Hänsynsmålet	Korridor Turkos förväntas ha en positiv effekt på trafiksäkerheten då en mötesfri väg anses säkrare än befintlig sträckning. Denna korridor skapar bättre förutsättningar för cykel och fotgängare då det krävs färre stora korsningspunkter än resterande alternativ. Detta alternativ ligger längst ifrån Hökhuvud vilket ger lägst bullernivåer för boende i Hökhuvud.
Miljökvalitetsmål	
Begränsad klimatpåverkan Frisk luft Bara naturmiljö Ingen övergödning	Samtliga vägkorridorer ökar förutsättningarna för mer trafik. Det bidrar till att miljömålen motverkas. Det finns dock en osäkerhet kring framtida bränslen som gör bedömningen osäker. Att förutsättningarna för cykeltrafik förbättras, främjar dock miljömålen.

Giftfri miljö	Turkos korridor kan medföra intrång i tidigare deponi. Genom att massorna saneras bidrar projektet till uppfyllelse av miljömålet.
Grundvatten av god kvalitet	Samtliga projektalternativ bedöms främja miljömålet då befintliga passager över grundvattenmagasin förbättras så att risken för påverkan minskar.
Myllrande våtmarker	Få våtmarker påverkas av projektet oavsett val av alternativ. Förutsättningarna att uppnå miljömålet bedöms därför inte förändras.
Levande skogar Ett rikt växt- och djurliv	Alla alternativen innebär nya intrång i skog, varav delar har höga eller påtagliga naturvärden. Alla korridorer medför därför försämrade möjligheter att uppnå miljömålen. Turkos korridor berör skog och värdefull naturmark mer än Rosa men något mindre än Blå.
Rikt odlingslandskap	Alla alternativen innebär nya intrång i odlingsmark. Alla korridorer medför därför försämrade möjligheter att uppnå miljömålen. Turkos korridor berör dock odlingsmark i minst utsträckning.
God bebyggd miljö	Korridoren kan på sikt innebära en positiv effekt för framtida bostadsbyggande. De bostäder som återfinns längst med sträckan kommer få en försämrad bullermiljö.

7.1.2. Delsträcka 3

Korridor Grå

Tabell 8 visar den samlade bedömningen av korridor Grå.

MÅL	BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE
Ändamål	
God framkomlighet	God framkomlighet uppnås genom en god väggeometri och möjlighet till flera omkörningssträckor. Få anslutningsvägar behöver anläggas.
God tillgänglighet	God tillgänglighet kan uppnås. Vissa fastigheter får en längre bilväg ut till väg 288 då utfarter och anslutningsvägar samordnas. Tillgängligheten till kollektivtrafiken försämras något jämfört med idag i det fall kollektivtrafiken skulle börja trafikera korridor grå istället för befintlig väg.
Trafiksäkerhet för alla trafikanter	Korridor grå flyttar trafiken bort från befintlig väg vilket medför mindre trafikflöden på befintlig sträcka. Detta ger således en säkrare miljö för oskyddade trafikanter. Detta möjliggör utökade gång- och cykelvägar längs befintlig sträckning. Korridor grå medför däremot krav på planskilda

	korsningspunkter för att bibehålla en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter.
Anpassning till landskapet	Alternativet bedöms ha goda förutsättningar att anpassas till miljön. Den ligger till stor del dold i skogsområden och landskapets övergripande karaktär bevaras.
Anpassning till naturmiljö	Den mark som tas i anspråk består av främst skogsmark med begränsade naturvärden.
Anpassning till kulturmiljö	Inga höga kulturmiljövärden berörs och förekomsten av kända fornlämningar är liten.
Anpassning till befintliga boendemiljöer	Boendefastigheter berörs av buller, men i mindre utsträckning än korridor Orange.
Projektmål	
95 procent av vägen utformas till en 100 km/tim väg	Vägalternativet uppfyller projektmålet.
Antalet svårt skadade och döda i trafiken minskas	Förväntas minska när vägen utformas som mötesfri väg och antalet anslutningsvägar och svängande fordon minimeras. Majoriteten av de olyckor som sker idag sker med svängande fordon. Korridor Grå innebär två korsningspunkter. En mellan delsträcka 2 och 3 samt en korsning mellan delsträcka 3 och 4.
Minskar den totala restiden för bil- och kollektivtrafik	Ombyggnad till 2+1-väg med omkörningssträckor bidrar till kortare restider. Det är finns möjlighet att anlägga hela korridor Grå som en 2+1 sträcka.
Minimera livscykelkostnaderna samt minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Vid jämförelse skulle detta alternativ jämfört med korridor Orange ger en större påverkan på miljön då det är en lång sträcka av nybyggd väg jämför med att man enbart skulle bredda den befintliga.
Den färdiga anläggningens underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt sätt	Möjlighet att bygga vägen utan störningsmoment från trafik, vilket gynnar arbetsmiljön och tidplan. Goda möjligheter att nyttja befintlig väg vid underhållsåtgärder.
Transportpolitiska mål	
Övergripande målet	Samtliga vägkorridorer bedöms gynna det regionala stråket som väg 288 utgör och binder samman olika målpunkter såväl lokalt som regionalt.
Funktionsmålet	Korridor grå medför en ökad möjlighet för oskyddade trafikanter att dra nytta av befintlig väg. Tillgänglighet till busshållplatser samt gång och cykelvägar behöver vidare utredas för att tillgängligheten inte ska påverkas negativt. Tillgängligheten förväntas öka med korridor grå då boende längs sträckan fortsatt kan nyttja befintlig sträckning. Att möjliggöra cykelbarhet längs befintlig sträcka ger boende fler möjligheter att kunna ta sig till målpunkter.

Hänsynsmålet	Korridor Grå förväntas ha en positiv effekt på trafiksäkerheten då en mötesfri väg anses säkrare än befintlig sträckning. Denna korridor skapar bra förutsättningar för cykel och fotgängare längs befintlig väg då det förväntas vara mindre trafik. Detta kommer dock medföra att två planskilda korsningar krävs för att korsa korridor grå.
Miljökvalitetsmål	
Begränsad klimatpåverkan Frisk luft Bara naturmiljö Ingen övergödning	Samtliga vägkorridorer ökar förutsättningarna för mer trafik. Det bidrar till att miljömålen motverkas. Det finns dock en osäkerhet kring framtida bränslen som gör bedömningen osäker. Att förutsättningarna för cykeltrafik förbättras, främjar dock miljömålen.
Giftfri miljö	Korridoren förväntas inte medföra intrång i förorenade områden och påverkar därför inte uppfyllelsen av miljömålet.
Grundvatten av god kvalitet	Inga grundvattenmagasin berörs av Grå vägkorridor och uppfyllelsen av miljömålet påverkas inte.
Myllrande våtmarker	Få våtmarker påverkas av projektet oavsett val av alternativ. Förutsättningarna att uppnå miljömålet bedöms därför inte förändras.
Levande skogar Ett rikt växt- och djurliv	Alla alternativen innebär nya intrång i skog, varav delar har höga eller påtagliga naturvärden. Med Grå vägkorridor motverkas miljömålen mer än med nollalternativet, men i betydligt mindre utsträckning än med Orange korridor.
Rikt odlingslandskap	Alla alternativen innebär nya intrång i odlingsmark. Alla korridorer medför därför försämrade möjligheter att uppnå miljömålen.
God bebyggd miljö	Korridoren medför att boendefastigheterna längst med den nuvarande sträckningen av väg 288 får en bättre ljudmiljö.

Korridor Orange

Tabell 9 visar den samlade bedömningen av korridor Orange.

MÅL	BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE
Ändamål	
God framkomlighet	Korridoralternativet är inte optimalt för att uppnå en god väggeometri och skapar inte förutsättning för omkörningssträckor.
God tillgänglighet	Alternativet innebär att befintlig väg breddas vilket innebär att tillgängligheten är likvärdig som idag. Vissa bostadsfastigheter får en längre bilväg ut till väg 288 då utfarter och anslutningsvägar samordnas.

Trafiksäkerhet för alla trafikanter	Korridor Orange innebär en likvärdig situation som i dagsläget men med separerade körriktningar vilket ökar trafiksäkerheten för trafikanter. För gående och cyklister förbättras trafiksäkerheten genom ökad standard för gång- och cykel samt att den separeras från motortrafiken.
Anpassning till landskapet	Korridoren förstärker barriären i anslutning till bostäder och värdefulla natur- och kulturmiljöer.
Anpassning till naturmiljö	Korridor Orange kringgärdas av välhävdade betesmarker och skog med höga naturvärden, som ligger alldeles invid vägen. Det går inte att undvika intrång i områden med högt eller högsta naturmiljövärde.
Anpassning till kulturmiljö	Med korridoren går det inte att undvika intrång i områden med höga kulturmiljövärden i form av välhävdade betesmarker och ett flertal fornlämningar alldeles invid vägen.
Anpassning till befintliga boendemiljöer	Flera närboende berörs av ökade bullernivåer och det är svårt att anordna vägnära bullerskydd.
Projektmål	
95 procent av vägen utformas till en 100 km/tim väg	Vägalternativet uppfyller projektmålet.
Antalet svårt skadade och döda i trafiken minskas	Förväntas minska när vägen utformas som mötesfri väg och antalet anslutningsvägar och svängande fordon minimeras. Majoriteten av de olyckor som sker idag sker med svängande fordon. Korridor Orange innebär två större korsningspunkter. En mellan delsträcka 2 och 3 samt en korsning mellan delsträcka 3 och 4 samt en med väg 1117. På sträckan finns även nio anslutningar.
Minskar den totala restiden för bil- och kollektivtrafik	Omkörningssträckor bidrar till kortare restider då t.ex. köbildning bakom långsamtgående fordon kan undvikas. Korridor Orange ger inte förutsättning för 2+1 (omkörningssträckor) och bidrar därför inte till eventuell uppfyllelse av målet.
Minimera livscykelkostnaderna samt minska energianvändningen och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv	Detta alternativ är bättre jämfört med det grå alternativet då man enbart breddar befintlig väg.
Den färdiga anläggningens underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt sätt	Svårt att bygga vägen utan störningsmoment från trafiken på stora delar av sträckan, vilket innebär sämre arbetsmiljö och påverkan på tidplan. Sämre möjligheter att utföra underhåll då omledningsväg saknas.

Transportpolitiska mål	
Övergripande målet	Samtliga vägkorridorer bedöms gynna det regionala stråket som väg 288 utgör och binder samman olika målpunkter såväl lokalt som regionalt.
Funktionsmålet	Tillgängligheten förväntas öka i korridor orange. Att möjliggöra cykelbarhet längs sträckan ger boende fler möjligheter att kunna ta sig till målpunkter. Den ökade tillgängligheten hjälper också kommun och näringsliv att arbeta mer hållbart i transportsystemet. Trafikmängder kvarstår vilket gör det svårare för boende att nyttja vägen på ett trafiksäkert sätt samt att många av de problem som finns på sträckan i dagsläget kvarstår.
Hänsynsmålet	Korridor orange är det alternativ som är svårast att utforma som en mötesfri väg. Trafiksäkerheten kan gynnas något i samband med en ombyggnad av vägen men på grund av närliggande bebyggelse samt natur- och kulturvärden är det svårt att uppnå en tillfredsställande trafiksäkerhet och samtidigt uppfylla projektmålen. Korridor orange innebär att ljudmiljön försämras för närboende.
Miljökvalitetsmål	
Begränsad klimatpåverkan Frisk luft Bara naturmiljö Ingen övergödning	Samtliga vägkorridorer ökar förutsättningarna för mer trafik. Det bidrar till att miljömålen motverkas. Det finns dock en osäkerhet kring framtida bränslen som gör bedömningen osäker. Att förutsättningarna för cykeltrafik förbättras, främjar dock miljömålen.
Giftfri miljö	Korridoren förväntas inte medföra intrång i förorenade områden och påverkar därför inte uppfyllelsen av miljömålet.
Grundvatten av god kvalitet	Inga grundvattenmagasin berörs av orange vägkorridor och uppfyllelsen av miljömålet påverkas inte.
Myllrande våtmarker	Inga våtmarker påverkas korridoren. Förutsättningarna att uppnå miljömålet förändras därför inte.
Levande skogar Ett rikt växt- och djurliv	Alla alternativen innebär nya intrång i skog, varav delar har höga eller påtagliga naturvärden. Orange korridor innebär intrång i områden med mycket högt naturvärde och är därför det alternativ som motverkar miljömålet mest.
Rikt odlingslandskap	Alla alternativen innebär nya intrång i odlingsmark. Alla korridorer medför därför försämrade möjligheter att uppnå miljömålen. Orange korridor medför minst intrång i odlingsmark.
God bebyggd miljö	Korridor Orange innebär att ljudmiljön försämras för närboende.

7.2. Samlad bedömning av alternativens konsekvenser

Samtliga korridoralternativ har sina för- och nackdelar och medför risk för betydande negativ miljöpåverkan. Nedan redogörs en beskrivning av dessa uppdelat på respektive delsträcka. Korridorerna i respektive delsträcka kan endast jämföras med varandra. Delsträcka 2 samt 3 går inte att jämföra sinsemellan.

7.2.1. Delsträcka 2

Tabell 10 visar för- och nackdelar med korridorerna i delsträcka 2.

Korridor Turkos		Korridor Blå		Korridor Rosa	
Fördelar	*Nackdelar*	*Fördelar*	*Nackdelar*	*Fördelar*	*Nackdelar*
God möjlighet till landskapsanpassning där en bro kan få en god visuell förankring i landskapet	Intrång i områden med påtagligt naturvärde med fridlysta växter	God väggeometri (bra kurvradier)	Intrång i områden med påtagligt naturvärde med fridlysta växter	Minst påverkan på natur- och kulturmiljövärden	Mindre god väggeometri (kurvradier)
Bra förutsättningar för omkörningssträckor	Passerar mellan två gravfält och berör en torplämning	Bra förutsättningar för omkörningssträckor	Passerar mellan två gravfält och berör en torplämning	Utnyttjar längre sträcka av befintlig väg	Färre/kortare omkörningssträckor
Kortast väglängd Gimo-Börstil	Påverkar flera generella biotopskydd i form av åkerholmar och odlingsrösen	Goda geotekniska förhållanden, men något längre passage av leromåde över Olandsån med mer omfattande förstärkningar än alternativ Turkos	Påverkar flera generella biotopskydd i form av åkerholmar och odlingsrösen	Minst bullerpåverkan i tidigare ostörda områden	Förstärkningsåtgärder krävs längs en stor del av sträckan då korridoren går i stor del på åkermark utgörande av lera.
Goda geotekniska förhållanden med en kort passage över leromåden närmast Olandsån. Minst behov av	Buller i tidigare ostörda områden bland annat Lyssnabergets naturreservat.	Näst kortast väglängd Gimo – Börstil	Ökar fragmenteringen av jordbruksmark		Ianspråktar störst areal av aktivt brukad jordbruksmark

grundförstärk-ning.					
Goda möjligheter att skapa en bra gång- och cykellösning	Tangerar en deponi med risker för förorenad mark	God möjlighet till landskapsan-passning då en bro kan få en god visuell förankring i landskapet	Tidigare ostörda områden påverkas av buller		Skapar avskärande bankar i ett annars öppet, flackt jordbruksland-skap
Minst intrång i jordbruksmark		Färre bostäder som påverkas av buller	Sämre möjligheter för viltpassager		Påverkar flera markavvattnings-företag
Relativt få bostäder som påverkas av buller		Mycket goda möjligheter till god trafikant-upplevelse av landskapet			Korsar grundvattentäkt
Längst avstånd till Hökhuvuds kyrka och den landskapsbildss kyddade miljön					Stort område som översvämmas vid högsta vattennivå i Olandsån
Möjlighet till god trafikantupp-levelse av landskapet					Sträckningen tangerar område med landskapsbilds-skydd kring Hökhuvud kyrka samt Hökhuvud prästgård
					Fler bostäder som påverkas av buller
					Innebär flera korsningspunkter för oskyddade trafikanter

7.2.2. Delsträcka 3

Tabell 11 visar för- och nackdelar med korridorerna i delsträcka 3.

Korridor Grå		Korridor Orange	
Fördelar	*Nackdelar*	*Fördelar*	*Nackdelar*
God väggeometri (bra kurvradier)	Ny jungfruligmark tas i anspråk	Det geotekniskt mest fördelaktiga alternativet då endast enstaka grunda lösmarksområden har påträffats. I övrigt fastmark.	Skapar behov av parallellvägar för gc och jord- och skogsbruksmaskiner
Mycket bra förutsättningar för omkörningssträckor	Ytterligare barriär i landskapet för närboende, vilda djur, jord- och skogsbruk	Ingen ökad fragmentering av jordbrukslandskapet	Intrång i områden med mycket höga kulturmiljövärden samt kända fornlämningar
Goda geotekniska förhållanden med mesta delen utgörande av fastmark. Endast enstaka gärden med förmodad lösmark korsas	Buller i tidigare ostörda områden	Inga nya/fler barriärer skapas	Intrång i områden med mycket höga natur med förekomst av skyddade hotade arter
Minst antal bostäder bedöms påverkas av buller			Förändrad landskapsbild kring vägen dels till följd av ökat markanspråk och förstärkt barriäreffekt dels till följd av intrång i natur- och kulturvärden och förändrad markanvändning.
Höga naturvärden undviks då främst produktionsskog berörs.			Ökad barriäreffekten vid befintlig väg som leder till en splittrad miljö
Utpekade kulturmiljövärden samt kända fornlämningar undviks			Ökad bullernivå för boendefastigheter
Landskapsbildsvärden kopplade till kultur- och naturvärden samt			

gamla alléträd undviks.			
Befintlig väg frigörs för gång- och cykeltrafik och långsamtgående fordon			

7.3. Rekommendation av lokalisering

Vid en samlad bedömning, utifrån den kunskap som finns idag, har korridoralternativen Turkos sydöst om Hökhuvud och Grå norr om Gunbyle bedömts medföra mest fördelar i relation till de negativa miljökonsekvenser som de orsakar. Dessa alternativ möjliggör för en genare väg med god vägutformning och förutsättning för omkörningssträckor som bidrar till kortare restider. De innebär också minst intrång i jordbruksmark och minst påverkan på landskapsbilden.

Rekommendationen är därför att korridorerna Turkos och Grå fortsätter att studeras i den fortsatta processen. En del av arbetet kommer att vara att sammanlänka de två korridorerna. Korridor Grå ansluter i sin tur till den befintliga vägen som innebär en breddning av befintlig väg. På sträckan mellan Uppskedika och Börstil rätas en befintlig kurva ut så att vägen.

8. Fortsatt arbete

Efter att denna handling varit på samråd sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Därefter tar Trafikverket ställning till vilka korridoralternativ de vill fortsätta studera. De valda vägkorridorerna kommer detaljstuderas i den fortsatta processen.

8.1. Viktiga frågeställningar och utredningar

Nedan beskrivs ett urval av viktiga frågeställningar och utredningar i det kommande arbetet med vägplanen. Frågeställningarna listas utan inbördes ordning.

- Detaljplanering av passager för land-och vattenlevande djur och förslag till åtgärder för att minska barriäreffekten för djur.
- Behovet av planskilda passager för oskyddade trafikanter samt gestaltning av dessa.
- Möjliggöra cykelbarhet i mer koncentrerad bebyggelse längs sträckan samt behov av separerad gång- och cykelväg längs sträckan och gestaltning av gång- och cykelstråket.
- Vidare geotekniska undersökningar för vald korridor.
- Placering av korsningar med avseende på att fungera för körfältsindelning för 2+1 väg samt för den lokala trafiken samt sträckning av parallella vägar i samband med att in/utfarter behöver stängas.
- Vägens utformning där turkos korridor ansluter till grå korridor i kombination med befintlig väg 288.
- Samordningsbehov med Östhammars kommun avseende gällande detaljplaner som kan beröras.

- Val av brotyp samt gestaltning av bron över Olandsån.
- En arkeologisk utredning kommer att genomföras inom planområdet parallellt med vägplaneprocessen för att fastställa förekomsten av fornlämningar. Om det är möjligt ska naturvärdesinventeringen användas som ett kunskapsunderlag i utredningen.
- Kulturarvsanalysen kommer fördjupas för den utredningskorridor som väljs. Former för ett optimalt kunskapsutbyte mellan naturvärdesinventering och kulturarvsanalys kommer att utforskas.
- Naturvärdesinventeringen kommer fördjupas för den utredningskorridor som väljs. Former för ett optimalt kunskapsutbyte mellan naturvärdesinventering och kulturarvsanalys kommer att utforskas.
- Landskapsanalys kommer fördjupas för den utredningskorridor som väljs. Detta sker i tätt samarbete mellan olika teknikområden landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö. Fokus kommer att ligga på att detaljera kunskapen om såväl enstaka värden som landskapet som en helhet inom korridoren.
- Gestaltningsprogrammet kommer fördjupas för den utredningskorridor som väljs. Viktiga frågor att hantera i detta arbete utöver det som redan finns nämnt i andra punkter är hur natur- och kulturvärdesobjekt längs sträckan kan värnas och synliggöras, hur befintlig väg genom Hökhuvud kan hanteras när dess användning förändras, utformning av cirkulationsplatsen i Börstil, utformning av rast-/viloplats längs gc-stråket
- Hantering av anslutande vägar som stängs och behov av parallellvägar
- En passageplan kommer att tas fram för att redovisa behov och placering av passager för fauna. Arbetet kommer att samordnas med naturvärdesinventeringen.
- Brunnsinventering kommer att genomföras som underlag för att bedöma påverkan på enskilda brunnar. Åtgärdsförslag för att minska den negativa påverkan kommer att tas fram i de fall denna bedöms vara stor.
- Påverkan på vattenskyddsområden kommer att utredas vidare. Åtgärdsförslag för att minska den negativa påverkan kommer att tas fram i de fall denna bedöms vara stor.
- Påverkan på strandskydd och biotopskydd kommer att utredas vidare.
- Behov av tillstånd för vattenverksamhet kommer att klargöras.
- Behov av ingrepp i förorenade områden kommer att utredas vidare.
- Bullerutredning, inklusive bullerberäkningar och vid behov bullerskyddsåtgärder och gestaltning av dessa, inom vald sträckning.
- Påverkan på och behov av skyddsåtgärder för berörda grundvattentäkter inom vald sträckning.
- Utredning av ersättningsåtgärder för att öka tillgängligheten till Torer Höks grav, för att totalt sett minska de negativa efftekterna på kulturmiljövärden.
- Fördjupad masshanteringsplan, samt fördjupad utredning av påverkan på klimat och resurshushållning, för vald sträckning.
- Kumulativa och indirekta miljöefftekter inom vald sträckning.
- Utredning av landskapsbro i trä och landskapsbro utformad som samverkansbro.

9. Källor

9.1. Tryckta

Region Uppsala. 2017. *Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län.*

Statistiska centralbyrån. 2018. *Kommunfakta Östhammar.*

SMHI, 2020. Dimensionerande vattennivåer vid alternativa lägen för ny bro på väg 288 vid Hökhuvud norr om Gimo. Version 1.0. SMHI 2020/29/9.5.

Trafikanalys. 2016. *Jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn*

Trafikverket. 2020. *Väg 288, sträckan Gimo Börstil PM gång- och cykel*

Trafikverket. 2019. *Barnkonsekvensanalys väg 288 sträckan Gimo börstil*

Trafikverket. 2013. *Effektsamband för transportsystemet, Kapitel 9 - jämställdhet*

Trafikverket. 2015. *Åtgärdsvalsstudie väg 288, sträckan Gimo Börstil*.

VTI. 2012. *Jämställdhet och genus i infrastrukturplanering – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen*

Östhammars kommun. 1978. *Byggnadsplan för Hökhuvud kyrktrakt del av Östhammar kommun, Uppsala län.*

Östhammars kommun. 1970. *Byggnadsplan för Börstils kyrkogård.*

Östhammars kommun. 1959. *Byggnadsplan för en del av Hökhuvuds kyrktrakt.*

Östhammars kommun. 1950. *Byggnadsplan för Gimo brukssamhälle.*

Östhammars kommun. 2007. *Detaljplan för AB Sandvik Coromant, industriområde 2.*

Östhammars kommun. 2005. *Ändring och utvidgning av detaljplan för Hökhuvud kyrktrakt.*

Östhammars kommun. 2016. *Översiktsplan 2016*.

9.2. Digitala

BaTMan, Bridge & Tunnel Management. Bro över Olandsån vid Hökhuvuds k:a i Östhammar. URL: https://batman.trafikverket.se/BaTMan/OperativFV/AF66_AnlKonstrStartsida/66_Startsida_Konstr.aspx?WindowGuid=5203e01d-b4e4-4ed8-91bd-320791bb1614&Id=2118c29d-df56-4c29-8d5a-ab6bb25ca737 Tillgänglig 2020-04-08.

SCB, 2020. Kommuner i siffror. URL: https://kommunsiffror.scb.se/?id1=0382&id2=null

Tillgängligt 2020-04-21.

Sverige Geologiska Undersökning (SGU). 2020. *Brunnar*. URL: https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-grundvattenmagasin.html?zoom=635993.4897978886,6627876.262253868,662873.5435579962,6643122.29274593 Tillgänligt 2020-04-09

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). 2020. Jordarter. URL: https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html Tillgängligt 2020-04-09

Vatteninformationssystem Sverige (VISS). 2020. URL: https://viss.lansstyrelsen.se/ Tillgängligt 2020-04-09



Trafikverket, Box 1214, 751 42 Uppsala
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

VÄG 288 GIMO - BÖRSTIL

TRAFIKVERKET

N

Börstil

Delsträcka 4

Hökhuvud

Delsträcka 3

Delsträcka 2

Delsträcka 1

Gimo

TECKENFÖRKLARING
Lokaliseringsalternativ

- Korridor Grå
- Korridor Turkos
- Korridor Orange
- Korridor Blå
- Korridor Rosa
- Breddning befintlig väg
- Kurvrätning
- Avgränsning för delsträckor
- Utredningsområde

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

0 0,5 1 1,5 2 2,5 Km

TRAFIKVERKET

Planläggningsbeskrivning – 2020-06-02

Vägplan väg 288 Gimo – Börstil

Med hjälp av denna planläggningsbeskrivning får du information om hur projektet kommer att planläggas, när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas.

Bakgrund, ändamål och syfte med projektet

Väg 288 går från Uppsala till Östhammar och är en viktig väg med betydelse för pendling både med kollektivtrafik och biltrafik. Vägen har stor betydelse för tillgängligheten till olika funktioner och aktiviteter såsom arbetsplatser, skolor och andra samhällsfunktioner samt fritidsaktiviteter i regionen. Mellan Uppsala och Gimo har väg 288 etappvis fått höjd standard och byggts ut till mötesfri landsväg men den sista biten mellan Gimo och Börstil kvarstår planering och utbyggnad. Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och minska restider för samtliga trafikanter. Vägen planeras att delvis få en ny sträckning som möjliggör för mötesfri landsväg och att merparten av sträckan har en hastighetsgräns på 100 km/h. Inom ramen för vägplanearbetet ska lokalisering, utformning och miljöpåverkan av den nya vägen utredas.

Vad har hänt?

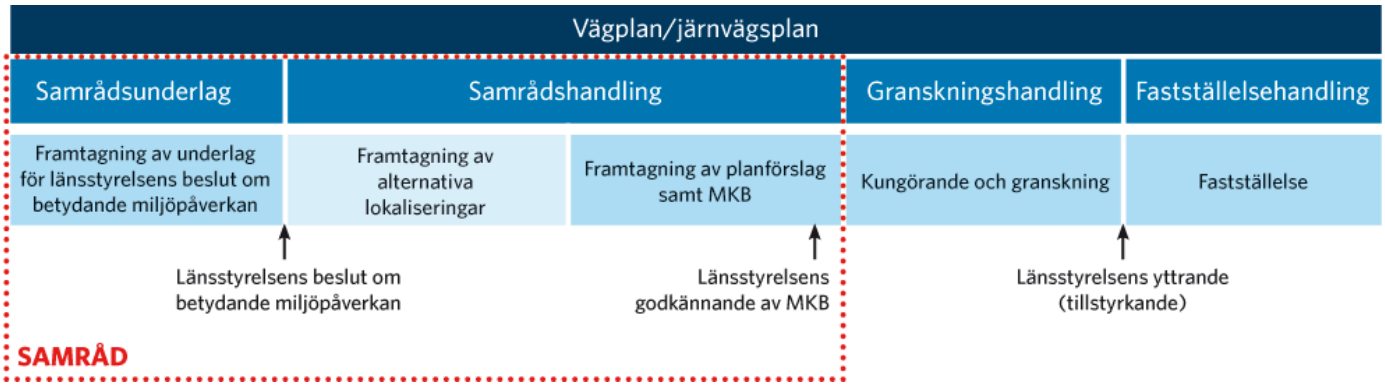
Trafikverket har tidigare utrett åtgärder på väg 288 mellan Gimo och Börstil inom vägplaneprocess 2010-2012 och inom en åtgärdsvalsstudie 2015. En utbyggnad av väg 288 mellan Gimo och Börstil finns med som ett namnsatt projekt i länstransportplan för Uppsala län 2018-2029. Länstransportplanen fastställs av region Uppsala på uppdrag av regeringen och fastslår investeringar för den regionala statliga infrastrukturen inom Uppsala län. Trafikverket ansvarar för genomförandet av länstransportplanen. Trafikverket har därför under 2019 inlett arbetet med att ta fram en vägplan som utreder den utbyggda vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Under december 2019 fanns samrådsunderlag tillgänglig för myndigheter och andra organisationer, särskilt berörda samt allmänhet. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan vilket blir avgörande för om Trafikverket behöver ta fram en separat miljökonsekvensbeskrivning för vägplanen. Länsstyrelsen i Uppsala

län beslutade 2020-03-27 att vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket gör att Trafikverket kommer ta fram en Miljökonsekvensbeskrivning för projektet.

Så här planerar vi arbetet

Projektet kommer att genomföras enligt Trafikverkets planläggningsprocess med målsättningen att resultera i en lagakraftvunnen vägplan. Följande steg kommer hanteras inom ramen för vägplaneprocessen



Figur 1 Illustration av Trafikverkets planläggningsprocess för vägplan och järnvägsplan

- Samrådsunderlaget: Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om Länsstyrelsen anser att det finns risk för betydande miljöpåverkan behöver projektet ta fram en miljökonsekvensbeskrivning för vägplaneförslaget. Samrådsunderlaget redogör också i grova drag vilka frågeställningar som det följande planarbetet behöver hantera för att hitta en lämplig lokalisering och utformning av vägen.
- Samrådshandling vid val av lokalisering (här är vi nu): Efter samrådsunderlaget gör Trafikverket en lokaliseringsutredning som utreder korridoralternativ för de avsnitt där väg 288 kan få en ny sträckning. Med lokaliseringsutredningen som underlag gör Trafikverket ett ställningstagande för vilket korridoralternativ som projektet ska arbeta vidare med.
- Samrådshandling: I samrådshandlingen presenteras förslag för lokalisering och utformning av den nya och ombyggda vägen. I samrådshandlingen går det att se ytor som Trafikverket kan behöva ta i anspråk permanent och tillfälligt för att ha möjlighet att bygga vägen samt vilka skyddsåtgärder (exempelvis för buller) som kan bli aktuella. Processen befinner sig då i samrådsskedet och är inte en färdig plan. Ny information och förbättrad kunskap gör att lokalisering och utformning kan ändras eller justeras.
- Granskningshandling: I granskningsskedet kungör Trafikverket ett förslag till vägplan. Här redovisas både tillfälliga och permanenta markanspråk samt eventuella skyddsåtgärder som ska fastslås. I granskningshandlingen ingår samrådsredogörelsen som redovisar vilka samråd som har hållits, vilka frågeställningar som det har samrådts kring och hur inkomna synpunkter har hanterats under processen.
- Fastställelsehandling: Det sista steget i planprocessen är att ta fram en fastställelsehandling som slår fast markanspråk, skyddsåtgärder och tillfälliga nyttjanderätter. Vägplanen tillstyrks av länsstyrelsen och därefter lämnas den till Trafikverkets planprövning som prövar vägplanen. När planprövning har fastställt vägplanen vinner den lagakraft inom två veckor förutsatt att den inte överklagas till

regeringen. När vägplanen har vunnit laga kraft påbörjas processen att ta fram en bygghandling och upphandla en entreprenör som ska genomföra bygget.

Vad händer framöver?

Samrådshandlingen för val av lokalisering kommer finnas tillgängligt för allmänheten, myndigheter och andra organisationer 2020-06-03 till 2020-07-01. Handlingarna finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats. Som en följd av Covid-19 är det inte möjligt att genomföra ett fysiskt samrådsmöte på orten. Trafikverket kommer istället lägga ut filmer på Trafikverkets webbplats där projektet, korridoralternativen och den formella processen presenteras. Du är välkommen att ställa frågor eller lämna synpunkter på förslaget genom att maila eller ringa projektledningen.

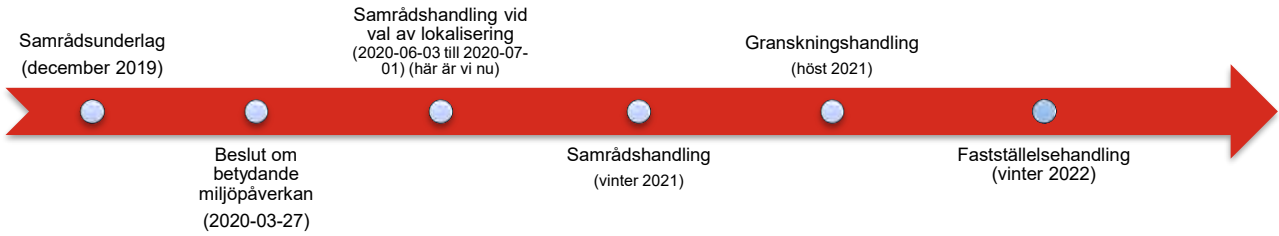
När kan du påverka

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet. Det är möjligt att lämna synpunkter på vägplaneförslaget under hela planläggningsprocessen fram till och med granskningshandlingen. Alla inkomna synpunkter i samrådsskedet kommer beskrivas i samrådsredogörelsen där Trafikverket också bemöter synpunkter och redovisar hur synpunkten eventuellt har beaktats i vägplaneförslaget. Synpunkter kan lämnas skriftligen eller muntligen.

Det är möjligt att lämna yttrande på planförslaget även i granskningsskedet men möjligheten att ändra planförslaget är mindre i granskningsskedet än i samrådet. Desto tidigare en synpunkt kommer in till Trafikverket desto större chans finns att ta hänsyn till synpunkten. Yttranden som kommer in i granskningsskedet bemöts i granskningsutlåtandet och eventuella förändringar av planförslaget efter granskningen hanteras i PM ”Ändring efter granskning”.

När vägplanen har fastställts av Trafikverkets planprövning går det att överklaga vägplanen till regeringen som då prövar vägplanen.

Synpunkter kan skickas till investeringsprojekt@trafikverket.se



Vill du veta mer?

Denna planläggningsbeskrivning kommer att uppdateras löpande under projektet. Hör gärna av dig till oss om du har frågor! Mer information om projektet hittar du på vår hemsida https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattrar/Vag-288-Uppsala-Osthammar/Vag-288-Gimo-Borstil/

TRAFIKVERKET

Adress:
753 23
Uppsala
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

Projektledare:
Alexander Dufva
Telefon: 0771-921 921
alexander.dufva@trafikverket.se

Planenheten
Johan Morén samt Marie Berggren

Projektplan – VA-plan för Östhammars kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott återremitterade ärendet den 2 juni 2020.

Sedan detta möte har några tillkommande synpunkter gjort att förslaget har reviderats på ett par delar.

I arbetsgången har en referensgrupp införlivats och text gällande denna återfinns i dokumentet i huvudsak under rubriken ”Aktörer i projektet”

I arbetsgången med framtagandet av VA-policy har det framförts synpunkter på vilka grunder en policy tas och vad policyn ska visa. Nytt föreslaget arbetssätt är att arbeta parallellt med policy och handlingsplan som beskrivs lite närmare i dokumentet under rubriken ”Grundläggande information”

I övrigt är dokumentet i huvudsak intakt, endast redaktionella korrigeringar har skett.

Upprättat av:	Planenheten	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Godkänd av:	Kommunstyrelsen	
Dokumentversion:	Ver 1	

Projektplan

Projekt: VA-plan för Östhammars kommun

Innehåll

1 BP2-beslut 5
2 Grundläggande information 6
2.1 Bakgrund 6
2.2 Idé 6
2.3 Syfte 6
2.4 Kopplingar till andra projekt och verksamheter 7
2.5 Lag- och myndighetskrav samt övriga tvingande krav 7
3 Mål 7
3.1 Effektmål 7
3.2 Projektmål 7
3.3 Avgränsningar 8
3.4 Prioritet 8
4 Krav på projektet 8
4.1 Förutsättningar 9
4.2 Hållbarhetsaspekter 9
4.3 Tekniska aspekter 9
5 Planer 9
5.1 Tidplan 9
5.2 Resursplan/arbetsgrupp 11
5.3 Budget och finansiering 11
5.4 Beroenden 11
6 Projektorganisationen och resurser 11
6.1 Styrgrupp 11
6.2 Projektresurser 11
6.3 Mottagare 12
6.4 Icke-personella resurser 12
7 Intressenter och kommunikation 12
7.1 Intressentanalys 12
7.2 Kommunikationsplan 12
7.3 Rapportering till Projektägare och Projektstyrgrupp 13
8 Kvalitet 13
8.1 Kvalitetsstrategier 13

8.2 Granskningar 13
8.3 Kvalitetssäkringar av leverantörer 14
8.4 Ändringar/avvikelser 14
8.5 Kvalitetssäkring av slutprodukten 14
9 Övergripande risker och hantering av dessa 14
10 Leverans och överlämningsprocedur (BP3:or och BP4) 14
11 Projektavslut och framtida uppföljning 15

Definitioner och förkortningar

Begrepp/förkortning	Förklaring
VA-översikt	Vatten och avloppsplan. Beskriver omvärldsfaktorer, nuläge, förutsättningar och framtida behov inom och utanför det nuvarande verksamhetsområdet.
VA-policy	Beskriver strategiska vägval, riktlinjer för hantering av olika frågor och prioriteringsgrunder.
VA-plan	Vatten och avloppsplan.

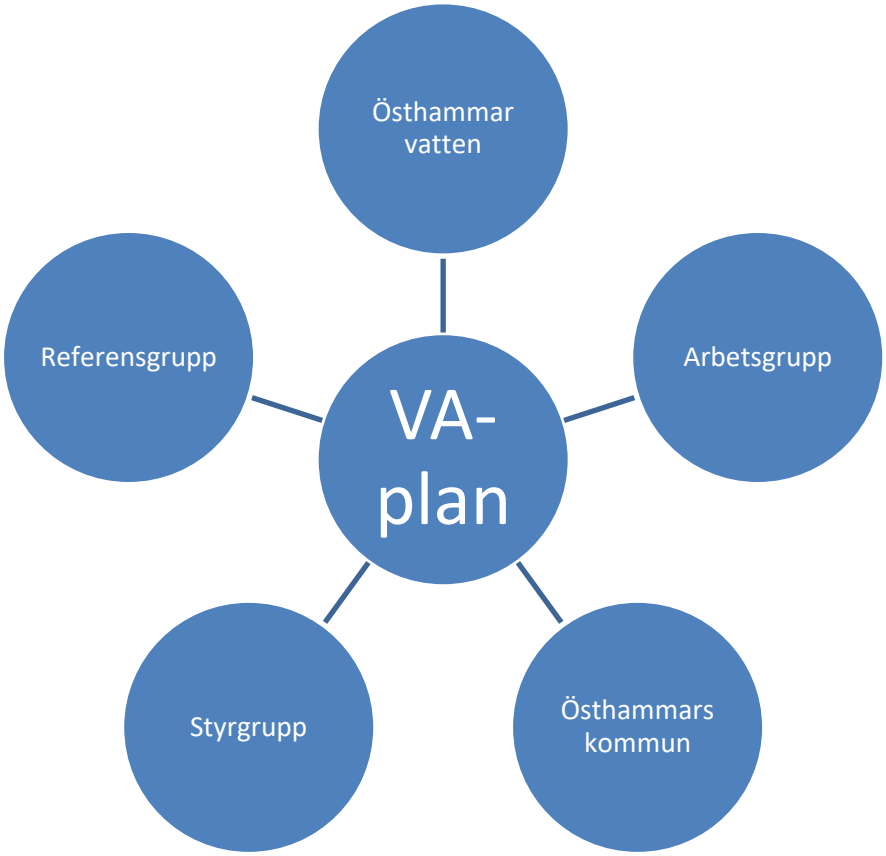
Projektägare/beställare:

Projektägaren är kommunstyrelsen i Östhammars kommun. Kommunstyrelsen delfinansierar projektet och resten av finansieringen består av LOVA-bidrag.

LOVA (lokala vattenvårdsprojekt).

Aktörer i projektet:

Deltagande i projektet är Östhammars kommun tillsammans med Östhammar vatten. De båda organisationerna finns representerade i arbetsgrupp och styrgrupp. Styrgruppen har möjlighet att fatta beslut om projektets inriktning samt de resurser som finns till projektets förfogande. Intern projektledare rapporterar även till styrgruppen om projektets status. Arbetsgruppen ansvarar för framtagandet av projektet där varje arbetsgruppdeltagare bidrar men sin sakkunskap och expertis. I skedet för VA-policy skapas en referensgrupp som stöttar med KSAU, kommundirektör och Gästrike vattens VD. Alla dokument inom VA-planen förankras och antas politiskt i kommunfullmäktige.



Intern projektledare:

Mark och exploateringssamordnare, Samhällsbyggnadsförvaltningen Östhammars kommun.

1 BP2-beslut

Alla kriterier i tabellen nedan behöver inte vara besvarade med Ja för att BP2-beslutet skall kunna tas. Uppdragsägaren bedömer om de, för det aktuella uppdraget, relevanta kriterierna är uppnådda för att denne skall kunna låta uppdraget passera och gå in i nästa fas.

Checklista inför beslut, BP2	**Ja**	**Nej**
Förväntat resultat (slutprodukt) från projektet är tydligt definierat, dokumenterat och kopplat till verksamhetens mål och strategier.	**X**	
Projektets avgränsningar – dvs vad som inte skall levereras - är tydligt definierade och dokumenterade.	**X**	
Effektmålen är dokumenterade samt hur de skall följas upp.	**X**	
Mottagaren av projektets leverans är identifierad och har ett tydligt åtagande för att realisera den förväntade nyttan från projektet.	**X**	
Projektplanen är tidsatt och resurssatt per fas, och samtliga resurser för projektet är utsedda och resurssäkrade	**X**	
Projektets budget är säkrad.	**X**	
Legala krav på slutprodukt och projekt är identifierade.	**X**	

2 Grundläggande information

En VA-plan är ett samlat dokument för flera olika planer som berör vatten och avlopp i en kommun. Dokument som kan ingå i en VA–plan är exempelvis dagvattenplan, vattenskyddsplan, släckvattenplan, utbyggnadsplan, utvecklingsplan, VA-översikt och VA-policy. Dessa dokument tillsammans skapar en VA-plan.

Projektet kommer bestå av en VA-översikt, VA-policy samt en VA-plan. Projektet tas fram enligt vägledning för VA-planering från naturvårdsverket och havs-och vattenmyndigheten. Alla deldokument kommer bli politiskt antagna i kommunfullmäktige.

- VA-översikten kommer beskriva omvärldsfaktorer, nuläge, förutsättningar och framtida behov inom och utanför det nuvarande verksamhetsområdet.

- VA-policyn framställer vägval, riktlinjer för hantering av olika frågor samt prioriteringsgrunder. Arbetet med VA-policy och VA-plan kommer till stora delar ske parallellt för att stämma av att riktlinjer kan fungera i praktiken samt vilka finansiella förutsättningar som finns.

- VA-planen baseras på VA-översikt och VA-policy, där VA-planen är en långsiktigt hållbar plan där det framgår hur VA-försörjningen inom kommunen ska utveckla och bygga ut sin VA-infrastruktur för att kunna uppfylla framtida krav i en utbyggnadsplan. VA-planen beskriver även hur innovativa lösningar kan användas.

2.1 Bakgrund

Östhammars kommun har utmaningar med vattenbrist samt kapacitetsbrist i reningsverken. VA-systemet är åldrande och stora investeringar behöver göras för att möjliggöra tillväxt i kommunen. VA-planen och dess deldokument är viktig för att skapa en strategisk plan för VA-försörjningen i kommunen som kan gynna framtida tillväxt samt samspela med den översiktliga planeringen. En VA-plan och dess deldokument är ett styrande dokument för kommunen som är högst nödvändigt för att uppnå en god och strategisk VA-planering.

2.2 Idé

Planen är viktig för den strategiska VA-planeringen i kommunen. Kommunen har som nämnt tidigare stora utmaningar med VA-infrastrukturen som är åldrande och eftersatt. Planen kommer bli ett viktigt strategiskt dokument som kommer samspela med översiktsplaneringen i kommunen.

2.3 Syfte

Syftet med VA-planen och dess deldokument är att skapa en strategisk VA-planering i Östhammars kommun, denna planering samspelar även med översikts och detaljplanering i

kommunen. Syftet är alltså skapa en gedigen VA-planering för Östhammars kommun som kan användas som stöd i den VA-situation som råder.

2.4 Kopplingar till andra projekt och verksamheter

Översiktsplanen genomgick en aktualitetsförklaring under 2019 och där konstaterades det att översiktsplanen skall revideras och att arbetet ändrar riktning från att ha innefattat fördjupade översiktsplaner i varje tätort till att arbeta in fördjupningarna i den kommuntäckande översiktsplanen. Utveckligen som kommunen väljer att arbeta efter i översiktsplanen behöver samspela med hur kommunen väljer var VA-infrastruktursatsningarna skall ske i kommunen.

VA-planen kommer även ha en koppling till flera olika förvaltningar och enheter inom kommunen. Framförallt kommer arbetet med planer, utveckling, utbyggnad och miljö inom samhällsbyggnadsförvaltningen och Östhammar Vatten AB att underlättas av en väl genomtänkt VA-plan.

2.5 Lag- och myndighetskrav samt övriga tvingande krav

Det finns inga lagkrav på att kommuner skall ha en VA-plan men i miljöbalken, vattentjänstlagen samt plan- och bygglagen finns indirekta krav på att kommuner ska ha någon form av VA-planering. Naturvårdsverket och havs och vattenmyndigheten har tagit fram en vägledning för kommunal VA-planering och det finns där beskrivet vilka dokument en kommunal VA-planering ska bestå av. Denna vägledning kommer Östhammars kommun följa när VA-plan med tillhörande dokument tas fram.

3 Mål

3.1 Effektmål

- Östhammars kommun ska ha en tydlig VA-planering som kan underlätta för myndighetsutövning
- En tillväxt kan ske i de områden som har tillfredställande VA-kapacitet
- VA-planeringen samspelar med den översiktliga planeringen
- En långsiktig planering för att tillgodose allmän VA-försörjning för de områden där behov föreligger

3.2 Projektmål

Det översiktliga målet är att en VA-plan skall skapas med tillhörande deldokument.

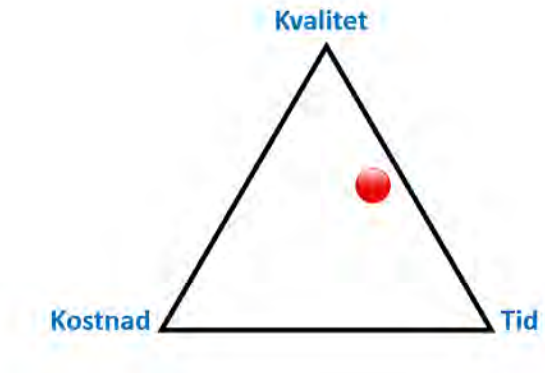
- Planen kommer bestå av tre delar: En VA-översikt, VA-policy samt en efterföljande VA-plan
- Planens tre delar ska skrivas enligt naturvårdsverkets och havs och vattenmyndighetens vägledning för kommunal VA-planering
- VA-systemet och eventuell planerad utbyggnad kommer bestå av olika kartor. Kartorna kommer till viss del omfattas av sekretess.
- VA-planen kommer innehålla förslag på innovativa vattenbesparande åtgärder som kan användas vid nybyggnation av bostäder och verksamheter och en del av målet innebär att Östhammars kommun i VA-planen visar på riktlinjer hur kommunen ska använda vattenbesparande åtgärder
- Alla deldokument ska antas i kommunfullmäktige

3.3 Avgränsningar

Detta projektet omfattar endast kommunal VA-försörjning. Framtida rekommendationer är att en plan för enskild vatten försörjning tas fram.

3.4 Prioritet

VA-planen och dess deldokument ska hålla hög kvalitet samtidigt som det måste vara ett tidseffektivt projekt. Hög kvalitet är viktigt eftersom den VA-situationen som finns i kommunen kräver tydligare riktlinjer i strategisk VA-planering som både kan kopplas till översiktlig planering, detaljplanering samt bygglovs och miljöärenden. Projektet är begränsat till 2 år eftersom projektet finansieras av ett LOVA-bidrag som löper 2 år framåt. Projektet har prioriterats av kommunen och det har beslutats att konsult kommer tas in som projektstöd för att snabba på och effektivisera processen med VA-planen.



4 Krav på projektet

Projektet är begränsat till 2 år. Fokus är att produkten håller en hög kvalitet. Eftersom tidsplanen behöver hållas så kommer konsultstöd tas in i projektet. Projektet kommer samtidigt projektledas av mark och exploateringssamordnare (intern projektledare) på

Östhammars kommun. Det kan finnas möjlighet att förlänga projektet om Länsstyrelsen godkänner detta enligt LOVA-bidragsansökan.

4.1 Förutsättningar

Projektet följer de lagstiftningar som finns inom området dvs. lagen om allmänna vattentjänster, miljöbalken samt relevanta delar i plan och bygglagen.

En annan förutsättning är att projektet lyckas identifiera och ta fram underlag för de tre dokumenten.

4.2 Hållbarhetsaspekter

Projekt bedöms bidra till en ökad hållbarhet för VA-utveckling i Östhammars kommun. Projektet kommer till viss del beröra innovativa lösningar som kan innebära att det i nya bostadsområden används dubbla system där gråvatten bland annat återanvändas för att t.ex. spola i toaletter.

4.3 Tekniska aspekter

En del av VA-planen kommer bestå av GIS-kartor över befintligt VA-system men även kartor över tänkt utyggnad av VA-systemet. Vissa kartor kommer vara tillgängliga i kommunens GIS-system och vissa kartor kommer omfattas av sekretess.

5 Planer

5.1 Tidplan

Arbetet med VA-plan påbörjas under våren 2020 och skall vara slutförd senast 2022-01-31. Beslut om antagande av VA-plan tas i kommunfullmäktige i slutet av 2021. Dessförinnan skall VA-översikt samt VA-policy vara antagen. OBS tidsplanen kan komma att ändras.

Tidsplan från konsult

Tidplan för VA-plan Östhammars kommun

Skapad: 2020-03-03
Ändrad: 2020-06-10

M1, 2...	Möte med projektgruppen på plats i Östhammar eller Teams (pga Corona)
WS	Workshop med politker och tjänstemän
Lev	Leverans från Sweco
Lev	Leverans från arbetsgruppen
R1, 2...	Möte med referensgruppen (politiker)

	Q2 2020			Q3 2020			Q4 2020			Q1 2021			Q2 2021			Q3 2021	
Aktivitetsnamn	april	maj	juni	juli	aug	sept	okt	nov	dec	jan	feb	mars	apr	maj	juni	juli	aug
Steg 1 Planering																	
M1 Startmöte med Östhammars projektledare	M1																
Steg 2 Nulägesbeskrivning (VA-översikt)																	
M2 Startmöte med projektgruppen	M2																
M3 Introduktion VA-översikt och VA-områden, 5/5		M3															
M4 Avstämningsmöte VA-översikt och VA-områden, 10/6			M4														
Leverans av texter till Sweco inför mötet 26/8. Senast 19/8.					Lev												
M5 Avstämningsmöte VA-översikt och VA-områden, 26/8					M5												
R1 Information om det pågående arbetet						R1											
Slutleverans av texter till Sweco						Lev											
Leverans av VA-områden							Lev										
Sweco bearbetar/skriver texter och levererar VA-översikt							Lev										
M6 Avstämning VA-översikt - behov och utmaningar								M6									
Utskick internt utanför arbetsgruppen för synpunkter								Lev									
MEX-möte där synpunkter sammanställs och skickas till Sweco								Lev									
R2 Behov, utmaningar, VA-områden och exploateringsområden, före W1									R2								
Steg 3 VA-policy																	
W1 Workshop redovisning VA-översikt, start VA-policy									WS1								
Sweco levererar utkast till VA-policy till arbetsgruppen										Lev							
M7 Möte kring VA-policyn, intro VA-plan											M7						
Sweco tar fram slutförslag till VA-policy											Lev						
R3 Avstämning kring slutförslag till VA-policy												R3					
Steg 4 VA-handlingsplan																	
VA-plan																	
M8 Startmöte VA-handlingsplan, modeller för prioritering mm												M8					
M9 Prioriteringsmöte VA-områden och åtgärder i handlingsplanen													M9				
R4 Handlingsplanens detaljeringsgrad (framförallt avseende ekonomi)													R4				
Sweco arbetar med prioritering och VA-handlingsplan																	
M10 Avstämningsmöte av utkast VA-handlingsplan														M10			
Sweco sammanställer VA-handlingsplanen															Lev		
R5 Förslag till handlingsplan															R5		

5.2 Resursplan/arbetsgrupp

Intern projektledare: Mark- och exploateringssamordnare
Extern projektledare: VA-konsult
Miljöinspektör
Bygglovsinspektör
Planarkitekt
Översiktsplanerare
Projektledare, tekniska förvaltningen
VA-strateg, Östhammar vatten

5.3 Budget och finansiering

732160 kr är säkrade med LOVA-bidrag.

183040 kr är säkrade från Östhammars kommunstyrelse.

5.4 Beroenden

Tjänstemän från Östhammar Vatten, VA-huvudman, deltar i arbetet i arbetsgrupp och styrgrupp samt bidrar med underlag från vattenförsörjningsplan och GIS-material.
Data om enskilt VA kommer även behöva samlas in eftersom detta kommer identifiera eventuella LAV-områden alltså områden som bör ha kommunalt vatten och avlopp. Här finns beroendet till den egna organisationen och miljöenheten som besitter dessa data.

Beroende finns även till den externa konsulten som kommer anlitas för uppdraget.

Vidare kommer projektet vara beroende av de andra tjänstemän från de andra förvaltningarna som kommer delta i mötet.

6 Projektorganisationen och resurser

6.1 Styrgrupp

-Johan Nilsson, Miljöchef
-Cecilia Willén Johansson, Planchef
-Karolina Stenroth, Enhetschef strategi och Processteknik

6.2 Referensgrupp

-KSAU
-Kommundirektör
-VD Gästrike vatten

6.3 Projektresurser

Redogör för hur projektorganisationen kommer vara bemannad under Genomförandefasen.

- Projektägare: Östhammars kommun genom kommunfullmäktige
- Projektstyrgruppsmedlemmar: se punkt 6.1
- Projektledare: Mark och exploateringssamordnare
- Projektcontroller
- Resurser i form av arbetsgruppen, se punkt 5.2
- Ev Kommunikatör

6.4 Mottagare

Systemägaren är samhällsbyggnadsförvaltningen. Kommunfullmäktige är den slutliga mottagaren av projektet.

6.5 Icke-personella resurser

GIS-data kommer behöva hanteras i någon form av GIS-program eller autocad. Lokaler på kommunen kommer användas för workshopar i projektet.

7 Intressenter och kommunikation

7.1 Intressentanalys

1. Genomförandeintressenter: kommer att vara tjänstemän inom samhällsbyggnadsförvaltning och Gästrike Vatten. Dokumenten kommer att underlätta handläggningen av olika ärenden.

2. Resultatintressenter: Det finns ett flertal resultatintressenter såsom företagare, exploatörer men även allmänheten. VA-planen kommer visa hur tillväxten kan ske i kommunen och var bostadsutveckling kan ske kopplat till den VA-infrastruktur som finns eller planeras i framtiden. Kommunen, Gästrike vatten och dess tjänstemän är också en intressent eftersom VA-planen kommer styra mycket av de olika vatten och avloppsfrågorna som finns i kommunen. Översiktsplanearbetet är även en resultatintressent eftersom både VA-plan och Översiktsplan behöver samspela gällande var kommunen skall utveckla bebyggelse och VA-infrastruktur.

7.2 Kommunikationsplan

Avstämningsmöten med arbetsgruppen
- Avstämningsmöten sker 1 gång per månad och kommuniceras via intern projektledare, dessa möten sker via skype / teams samt fysiska möten 1 gång per halvår.

Ansvarig och sammankallande: Intern projektledare

Avstämningsmöten med styrgrupp
- Planchef alternativt intern projektledare sammankallar möten med styrgrupp varannan månad, dessa sker via skype/ teams samt fysiska möten 1 gång per halvår.

Ansvarig och sammankallande: Planchef alternativt genom intern projektledare

Avstämningsmöten med referensgrupp
- Planchef alternativt intern projektledare sammankallar möten med referensgrupp vid behov men alldeless särkilt inför avgörande beslut, dessa sker via skype/ teams samt fysiska möten 1 gång per halvår.

Ansvarig och sammankallande: Planchef alternativt genom intern projektledare

Avstämningsmöten med VA-konsult

Avstämningsmöten med konsult sker via skype/teams men fysiska möten sker även vid behov.

Ansvarig och sammankallande: Intern projektledare

Avstämning med politiken
- Avstämningar kommer ske enligt önskemål från politiken genom KSAU.

Ansvarig och sammankallande: Intern projektledare

7.3 Rapportering till Projektägare och Projektstyrgrupp

Regelbundna avstämningar sker på varje MEX-möte (kommunens mark- och exploateringsgrupp). Projektledaren ansvarar för att sammankalla styrgruppen för möten men även rapportering till politiken.

8 Kvalitet

8.1 Kvalitetsstrategier

Kvalitetssäkring sker genom regelbundna styrgruppsmöten, avstämning med konsult samt politiken. Kvalitetssäkring sker även genom rapportering av projektet på kommunens MEX-grupp.

8.2 Granskningar

Alla deldokument inom VA-planen kommer gå ut på internremiss till berörda innan de antas i kommunfullmäktige

8.3 Kvalitetssäkringar av leverantörer

VA-konsult som kommer utses genom en direktupphandling: Kvalitetssäkring kommer ske av konsultens arbete. I samband med direktupphandlingen så kommer en kravlista finnas på vad som skall ingå i konsultens uppdrag.

8.4 Ändringar/avvikelser

Projektet stäms med jämna mellanrum av så att projektplanen efterföljs. Avvikelser rapporteras till projektledare. Likaså har konsult ett ansvar att rapportera avvikelser.

8.5 Kvalitetssäkring av slutprodukten

Slutprodukten kravtestas gentemot den kravspecifikation som tas fram i och med direktupphandling av konsult. Slutprodukten stäms även av mot havs- och vattenmyndighetens vägledning gällande kommunal VA-planering. Slutprodukten stäms även av mot projektmålen så att dessa överensstämmer.

9 Övergripande risker och hantering av dessa

Allt material som tas fram till dess att deldokumenten är antagna räknas som arbetsmaterial och får inte spridas utanför samhällsbyggnadsförvaltningen förrän att varje dokument är antaget. Vid misstanke om att material spridits som är arbetsmaterial eller sådant material som omfattas av sekretess så ska detta genast följas upp och vid eventuell brottsmisstanke polisanmälas. Tidsplan kan utgöra en risk för projektet då projektet är begränsat till 2 år och därav är det viktigt att satt tidsplan hålls. En annan risk är hur VA infrastrukturen ska prioriteras i den kommande VA-planen, detta blir då en prioritering som politiken får göra.

10 Leverans och överlämningsprocedur (BP3:or och BP4)

Det slutgiltiga överlämnandet sker vid antagande då de tre respektive olika deldokumenten antas i kommunfullmäktige. Dokumenten överlämnas till samhällsbyggnadsförvaltningen, andra förvaltningar samt till Östhammar vatten efter antagande i kommunfullmäktige. Deldokumenten sprids sedan vidare inom respektive organisation. Varje organisation har ett ansvar att implementera deldokumenten. Tidsplaner för utbyggnad av kommunalt VA som VA-planen kommer resultera i skall följas upp av Östhammars kommun och Östhammar vatten.

11 Projektavslut och framtida uppföljning

Projektet avslutas med en slutrapport efter antagande i kommunfullmäktige. Va-planen i sin helhet överlämnas till samhällsbyggnadsförvaltningen samt andra berörda och Östhammar vatten. Styrgruppen har ett ansvar att planen implementeras i varje organisation på kommunen och inom Östhammar vatten. De åtgärder som föreslås i VA-planen ska genomföras enligt den tidsplanen som föreslås. I slutrapporten ska det framgå vilka åtgärder enligt gällande tidsplan som ska följas upp berörd förvaltning på kommunen tillsammans med Östhammars vatten.

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

Riktlinjer för exploateringsavtal

2020

Nyckelord

Exploateringsavtal
Ett avtal om genomförande av en detaljplan mellan en kommun och en byggherre eller en fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen, dock inte avtal mellan en kommun och staten om utbyggnad av statlig transportinfrastruktur.

Exploatör
Byggherre eller fastighetsägare.

Byggherre
Den som för egen räkning utför eller låter utföra projekterings-, byggnads-, rivnings- eller markarbeten.

Planavtal
Avtal gällande en detaljplan som reglerar uppskattade kostnader och åtaganden för kommun respektive exploatör.

Allmän plats
Område i detaljplan som är avsatt för ett gemensamt behov. En allmän plats kan vara en gata, ett torg ,en park eller ett naturområde.

Kommunalt huvudmannaskap
När kommunen är huvudman för en allmän plats.

Kvartersmark
All mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde.

Exploateringsavtal

Bakgrund

När marken ägs av en annan än kommunen behövs ett exploateringsavtal för att säkra genomförandet av en detaljplan och för att reglera rättigheter respektive skyldigheter för kommun och exploatör. I plan och bygglagen 5 kap 39§ - 42§ finns bestämmelser om exploateringsavtal och vilka lagliga krav som finns för utformningen av dessa.

Om östhammars kommun

Östhammars kommun ligger i norra uppland med både närhet till Uppsala, Gävle, Arlanda och Stockholm. Flera stora företag finns etablerade i kommunen såsom Vattenfall/forsmarks kraftgrupp samt Sandvik Coromant. De senaste åren har infrastruktursatsningar gjorts i form av en ny 2+1 väg (väg 288) från Uppsala fram till Gimo där planen är att bygga 2+1 väg fram till Östhammar. Den nya vägen underlättar även för etablering i kommunen av såväl nya företag som bostäder. Kommunen har en stark ambition att växa de kommande åren, framförallt i tätorten Alunda.

Kommunens organisation

Samhällsbyggnadsförvaltningen genom plan- och mexenheten ansvarar för exploateringsverksamheten i kommunen tillsammans med den tekniska förvaltningen ansvarar för kommunens förvaltning och ägandet av kommunens marktillgångar. Plan- och mexenheten skriver exploateringsavtal med exploatörer. Därefter beslutar kommunstyrelsen om dessa exploateringsavtal.

Detaljplaner antas av bygg- och miljönämnden vid ett standardförfarande och vid ett utökat förfarande antas dessa i kommunfullmäktige.

Vad är ett exploateringsavtal?

Ett exploateringsavtal är ett avtal som reglerar genomförande av en detaljplan och avtalet tecknas mellan kommunen och en exploatör i fall där exploatören äger marken. Exploateringsavtalets syfte är att säkra genomförandet av detaljplanen. Exploateringsavtal kan även tecknas när det redan finns en färdig detaljplan som medger den önskade bebyggelsen.

Ett exploateringsavtal ska ingås då omfattningen av detaljplanen är så stor att genomförandet av detaljplanen behöver säkras upp. Ett exploateringsavtal skall alltid skrivas när det finns kommunalt huvudmannaskap i detaljplanen.

Avtalet ska ange grundläggande principer för utbyggnad samt fördelning av kostnader och intäkter för genomförandet av detaljplaner samt andra förhållanden som har betydelse för

konsekvenserna av att ingå exploateringsavtal och för kommunens riktlinjer och beslut gällande utvecklingsområden.

Om exploatören är fastighetsägare så bör exploateringsavtal beslutas innan detaljplanen antas, detta beslutas då av kommunstyrelsen.

Lagrum gällande exploateringsavtal

I plan och bygglagen 6 kap 39 § - 42 § finns bestämmelser om exploateringsavtal. Kommunen ska ha riktlinjer om exploateringsavtal om kommunen avser ingå sådana avtal. Vidare innehåller lagen bestämmelser om vad ett exploateringsavtal får innehålla.

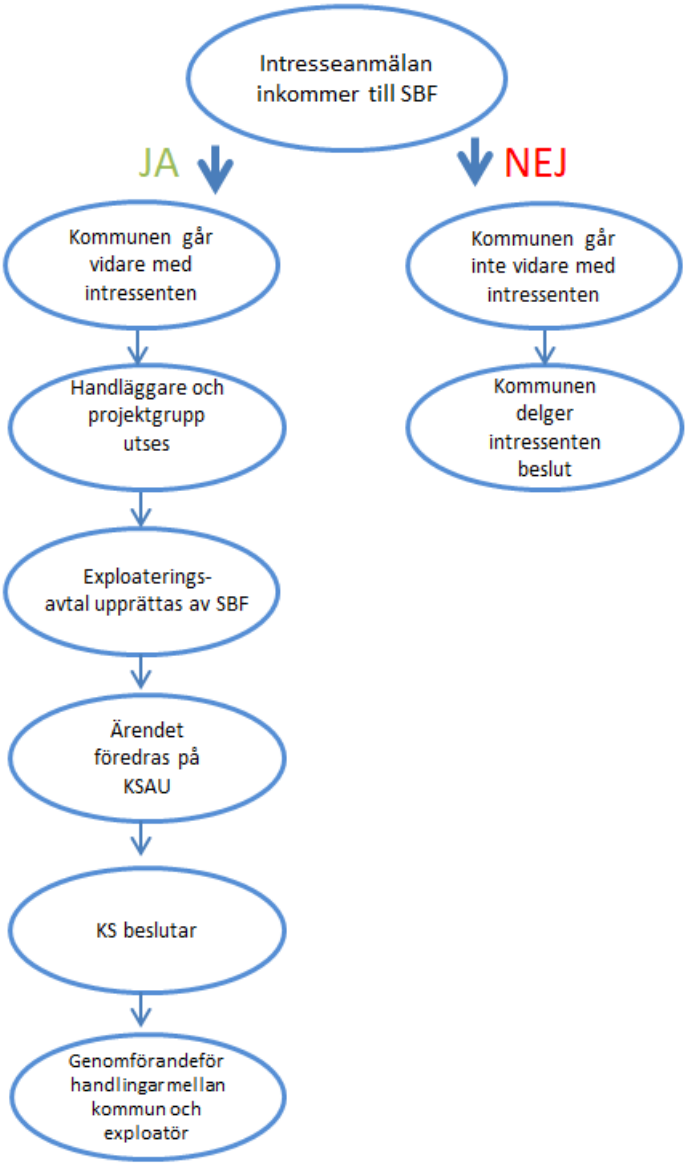
Byggnader för vård, skola och omsorg

Exploateringsavtalet får inte innehålla åtagande för exploatör att helt eller delvis bekosta byggnader för vård, skola eller omsorg eftersom kommunen enligt lag har en skyldighet att tillhandahålla detta (SFS 2010:900 6 kap. 41§).

Handläggning av exploateringsavtal

När planarbetet startar så börjar framtagandet av ett exploateringsavtal. Vid samrådet av detaljplanen ska ett färdigt utkast till exploateringsavtal finnas. Godkännande av exploateringsavtal sker samtidigt som antagande av detaljplan. Godkännande av exploateringsavtalet sker i dagsläget i Kommunstyrelsens arbetsutskott och sedan antas denna i kommunstyrelsen och sedan går ärendet vidare till kommunfullmäktige. Detaljplanen kan endast antas om exploateringsavtalet först godkänts av kommunfullmäktige (se kommunstyrelsens delegationsordning).

I detaljplanen ska det framgå i samrådshandlingen om kommunen ska ingå exploateringsavtal i samband med genomförande av detaljplanen. Mark och exploateringsamordnare på kommunen ansvarar för utformning av text i planbeskrivning tillsammans med ansvarig planarkitekt. Vid utformande av exploateringsavtalet ska kommunens beslutande inriktningar, utvecklings- och hållbarhetsstrategier för området införlivas i avtalet. Vid samrådet skall även ett möte hållas med exploatören där kommunen tillsammans med exploatören går igenom kommunens utkast till exploateringsavtal.


Intresseanmälan inkommer till SBF
JA
NEJ
Kommunen går vidare med intressenten
Kommunen går inte vidare med intressenten
Handläggare och projektgrupp utses
Kommunen delger intressenten beslut
Exploaterings-avtal upprättas av SBF
Ärendet föredras på KSAU
KS beslutar
Genomförandeför handlingarmellan kommun och exploatör

Följande punkter ska ett exploateringsavtal innehålla:

•Fördelningar av kostnader mellan kommun och exploatör

•Utförande och finansiering av allmän plats

•Utförande av annan infrastruktur, ev. sanering av förorenad mark mm

•Hållbarhetsfrågor som berör området tex vatten- och avlopp, grönstruktur, rekreation, kulturmiljöer och sociala värden

•När byggnationen ska vara färdigställd och tidpunkt när utbyggnad ska ske

•Etappindelning om det är aktuellt med etapper

•Marköverlåtelse

•Ansökan om fastighetsbildning

•Hur avtalet följs upp, exempelvis genom kontroller

•Ekonomisk garanti och säkerhet om avtalet inte följs

•Förfarande vid tvist

•Villkor för överlåtelse

Anläggande av allmän plats och infrastruktur och kostnader för genomförande genom exploateringsavgift

Vid kommunalt huvudmannaskap i detaljplanen bygger kommunen eller exploatören ut allmän plats beroende på hur överenskommelsen ser ut.

I det fall kommun bygger ut allmän plats så ansvarar kommunen då för utformning och anläggande av allmän plats. Kostnaden av utbyggnaden beräknas då i form av en exploateringsersättning. Ersättningen ska motsvara de faktiska kostnaderna för de åtgärder som kommunen genomför. Till exploateringsavtalet bifogas en preliminär redovisning av exploateringsersättningen, denna följs sedan upp när projektet är klart för att se att denna motsvarar de faktiska kostnaderna.

I det fall exploatören bygger ut allmän plats ska arbetet utföras enligt kommunens anvisningar.

I de fall som detaljplanen medger enskilt huvudmannaskap bygger exploatören ut allmän plats och då regleras utformning på allmän plats i exploateringsavtalet. Vid enskilt huvudmannaskap ansvarar exploatören för skötseln av allmän plats. Utformningen av allmän plats ska följa kommunens tekniska handbok samt beslutande utvecklings- och hållbarhetsstrategier för området utifrån översiktsplan och andra strategiska dokument.

I kommunens kostnader för iordningställande av allmän plats ingår även kostnader för markförvärv/marklösen, förprojektering/projektering, anläggande, byggherrekostnader mm.

Säkerhet

Kommunen kan kräva en säkerhet av exploatören, den kan bestå av en moderbolagsborgen, bankgaranti eller en annan form av säkerhet som kommunen godkänner.

Tillstånd

Det åligger exploatören att söka de tillstånd som krävs för byggnationen, exempelvis bygglov. Det åligger även exploatören att ta reda på vilka tillstånd som krävs för att genomföra exploateringen.

Utbyggnad av vatten och avlopp samt förbindelsepunkter

Inom Östhammars kommuns verksamhetsområde för VA är Östhammar Vatten VA-huvudman och ansvarar för att ordna de vattentjänster (dricksvatten och/eller spillvatten och/eller dagvatten) som anges för området fram till förbindelsepunkt. Fastighetsägaren är skyldig att betala avgifter enligt gällande VA-taxa och ansvarar för utbyggnad av Va-ledningar på sin sida om förbindelsepunkten - normalt inom den egna fastigheten. Ansvarsförhållandet mellan VA-huvudman och abonnent regleras genom Östhammars kommuns Allmänna Bestämmelser för Vatten och avlopp (ABVA). Utanför verksamhetsområde för VA regleras anslutning till kommunalt VA genom särskilt avtal mellan exploatör och Östhammar Vatten.

Utbyggnad av annan infrastruktur

Kostnader för flytt av ledningar, anslutningsavgifter till vatten och avlopp, el, tele, bredband eller annan diverse infrastruktur står exploatören för. Dagvattenanläggningar finansieras av exploatören.

Grönstruktur

De inriktningar som är beslutade för kommunens grönstruktur ska tas till vara i exploateringsavtalet. Det kan handla om att beskriva, bevara eller ersätta ekosystemtjänster i området och bevara gröna stråk med naturvärden eller som används för rekreation**.**

Kostnader utanför det aktuella detaljplaneområdet

Exploatören kan även behöva bekosta åtgärder utanför det aktuella detaljplaneområdet om dessa åtgärder är nödvändiga för att genomföra planen på ett ändamålsenligt sätt. Vid händelse av flera exploatörer i samma exploateringsområde sker kostnadsfördelningen enligt bruttoarea byggrätt som detaljplanen medger.

Utformning och standard av allmänna platser

Utformning och standard för allmänna platser ska ske enligt kommunens tekniska handbok som för närvarande är under framtagande samt följa av kommunen beslutade utvecklings- och hållbarhetsstrategier för området utifrån översiktsplan och andra strategiska dokument.

Kostnader för framtagande av detaljplan

Kostnader för framtagande av detaljplanen regleras i ett planavtal som upprättas mellan exploatören och kommunens planenhet. I vissa fall tas planavgift ut vid bygglov istället för att kostnaderna regleras i ett planavtal.

Fastighetsbildning

Kostnader för eventuell fastighetsbildning samt bildande av gemensamhetsanläggningar står exploatören för. Exploatören ansvarar för ansökan om fastighetsbildning om detta är aktuellt.

Överlåtelse av avtal

Exploateringsavtalet får inte överlåtas utan kommunens skriftliga godkännande.

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

Riktlinjer för markanvisningsavtal

2020

Nyckelord

Markanvisningsavtal
överenskommelse mellan en kommun och exploatör som ger en exploatör ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om förvärv av ett visst kommunägt markområde för bebyggande.

Exploatör
Byggherre eller fastighetsägare.

Byggherre
Den som för egen räkning utför eller låter utföra projekterings-, byggnads-, rivnings- eller markarbeten.

Planavtal
Avtal gällande en detaljplan som reglerar uppskattade kostnader och åtaganden för kommun respektive exploatör.

Allmän plats
Område i detaljplan som är avsatt för ett gemensamt behov. En allmän plats kan vara en gata, ett torg, en park eller ett naturområde.

Kommunalt huvudmannaskap
När kommunen är huvudman för en allmän plats.

Kvartersmark
All mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde.

Markanvisningsavtal

Bakgrund

Enligt lagstiftning från 1 januari 2015 ska samtliga kommuner anta riktlinjer för markanvisningar och exploateringsavtal. Dessa riktlinjer ska beslutas i kommunfullmäktige i enlighet med 3 kap. 9 § kommunallagen. Revideringar och tillägg av mindre karaktär kan göras efter beslut i kommunstyrelsen.

Riktlinjerna aktualitetsprövas en gång per år och denna prövning sker i kommunens mark och exploateringsgrupp genom ansvarig mark och exploateringssamordnare.

Om östhammars kommun

Östhammars kommun ligger i norra uppland med både närhet till Uppsala, Gävle, Arlanda och Stockholm. Flera stora företag finns etablerade i kommunen såsom Vattenfall/forsmarks kraftgrupp samt Sandvik Coromant. De senaste åren har infrastruktursatsningar gjorts i form av en ny 2+1 väg (väg 288) från Uppsala fram till Gimo där planen är att bygga 2+1 väg fram till Östhammar. De nya vägen underlättar även för etablering i kommunen av såväl nya företag som bostäder. Kommunen har en stark ambition att växa de kommande åren, framförallt i tätorten Alunda.

Kommunens organisation

Samhällsbyggnadsförvaltningen genom plan- och mexenheten ansvarar för exploateringsverksamheten i kommunen tillsammans med den tekniska förvaltningen som ansvarar för kommunens förvaltning och ägandet av kommunens marktillgångar. Plan- och mexenheten tilldelar markanvisningar och skriver markanvisningsavtal med exploatörer. Därefter beslutar kommunstyrelsen om dessa markanvisningsavtal.

Detaljplaner antas av bygg- och miljönämnden vid ett standardförfarande och vid ett utökat förfarande antas dessa i kommunfullmäktige.

Vad är ett markanvisningsavtal?

Ett markanvisningsavtal innebär en överenskommelse mellan en kommun och en exploatör som ger en exploatör ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om förvärv av ett visst kommunägt markområde för bebyggande. Genom en markanvisning kan även kommunen i viss mån säkerställa att marken utvecklas på ett visst sätt.

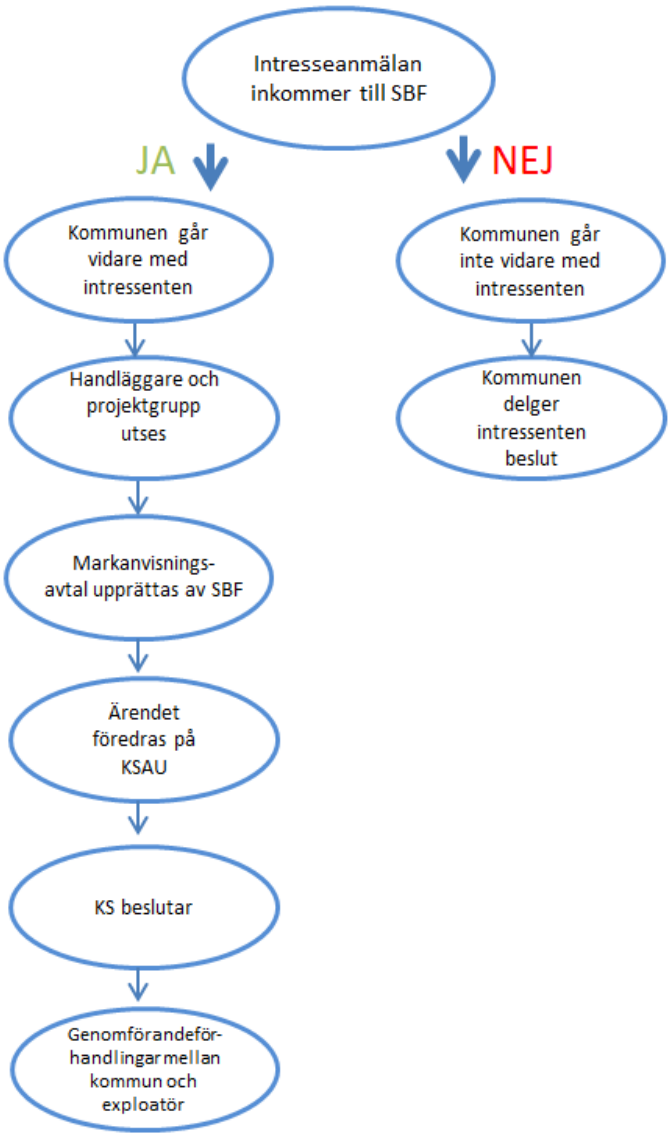
En viktig del av kommunens utvecklings- och tillväxtarbete är planeringen och byggandet av nya bostäder, industrier och lokaler för nyetableringar. Det övergripande målet med kommunens markanvisningar är att underlätta för kommunen att tillsammans med exploatörer genomföra en effektiv och bra process för ökat byggande i kommunen. Dokumentet beskriver Östhammars kommuns utgångspunkter för överlåtelse av mark genom markanvisningar. Östhammars kommun ska även verka för att marknadsföra markanvisningsprocesser som är aktuella i kommunen och därmed utöka utbudet av intresserade exploatörer i kommunen.

När kommunen beslutat om val av exploatör tecknas ett markanvisningsavtal och om den aktuella marken behöver planläggas så tecknas även ett planavtal med kommunens plan-

och mexenhet. Markanvisningsavtalet kan vara begränsat till högst två år, inom denna tidsperiod är intensionen att ett köpeavtal tecknas mellan kommunen och exploatören. Äganderättsövergången sker efter att slutgiltigt köpeavtal för marken är undertecknat av båda parter och köparen erhållit lagfart. Vid utformande av markanvisningsavtalet ska kommunens beslutade inriktningar, utvecklings- och hållbarhetsstrategier för området införlivas i avtalet.

Lagrum gällande markanvisningsavtal

Lag (2014:899) om riktlinjer för kommunala markanvisningar innehåller bestämmelser om riktlinjer för kommunala markanvisningar. Lagen innebär att kommuner ska ha antagna riktlinjer om kommunala markanvisningar i det fall kommunen genomför markanvisningar. Definitionen av vad en markanvisning innebär beskrivs även i denna lag.



Villkor för markanvisning

•En markanvisning ska tidsbegränsas till högst 2 år från avtalets tecknande

•Exploatör som erhållit markanvisningen ska aktivt och i samarbete med Östhammars kommun arbeta för att slutföra projektet

•Kommunen kan återta markanvisningen om exploatör på grund av omständigheter inte kan eller klarar av att slutföra projektet. Vid återtagen markanvisning gäller ingen rätt till ersättning för exploatören

•Exploatören står för all ekonomisk risk i projektet såsom planarbete och eventuella utredningar

•Kommunen har krav om ekonomisk stabilitet på exploatörer. Exploatören skall lämna in erforderligt underlag om sin ekonomi och detta begär kommunen in av exploatören innan markanvisningsavtal skrivs

•Kommunen kan begära att exploatören ska inkludera allmänna verksamhetslokaler såsom äldreomsorg, barnomsorg eller specialbostäder

•En markanvisningsavtalet gäller under förutsättning att avtalet godkänns av kommunstyrelsen i Östhammars kommun

• Hållbarhetsfrågor som berör området t.ex. vatten- och avlopp, grönstruktur, rekreation, invasiva arter, kulturmiljöer och sociala värden.

Prissättning av mark kan ske på följande sätt:

- Genom oberoende expertvärdering av markområdet som genomförs innan försäljning. Marken värderas utifrån de byggrätter som finns i den antagna detaljplanen. I det fall kommunen bygger ut allmän plats och nödvändig infrastruktur ska detta räknas in i värderingen.

- Genom ett öppet anbudsförfarande där det ekonomiskt mest fördelaktiga alternativet väljs (givet att det finns flera exploatörer). Genom anbudsförfarande bör ett marknadsvärde uppnås. I det fall anbuden inte uppnår till ett rimligt marknadsvärde går inte kommunen vidare med förhandling.

Utbyggnad av allmän plats och nödvändig infrastruktur

Allmän plats är ett område i en detaljplan som är avsett för ett gemensamt behov, det kan vara en gata, ett torg eller en park. Både kommun och exploatör kan bygga ut allmän plats och nödvändig infrastruktur i området. Allmän plats och infrastruktur omfattas av gator, cykelvägar och digital infrastruktur, vatten-, dagvatten- och avloppsledningar inom området. Vid utbyggnaden ska utformning och krav följa det som anges i detaljplanen. Gästrike vatten anvisar förbindelsepunkter för vatten- och avloppsledningar om exploateringsområdet ligger inom Gästrike vattens verksamhetsområde för vatten och avlopp.

Giltighetstid för markanvisningsavtal

Markanvisningsavtalet gäller i maximalt 2 år från den dagen då avtalet tecknades. Innan tidsperioden på två år går ut så ska markanvisningsavtalet ersättas med ett köpeavtal eller ett genomförandeavtal. Kommunen kan förnya markanvisningsavtalet om två år har gått från avtalets tecknande, i detta fall ska förseningen inte bero på exploatören och exploatören ska även aktivt ha drivit projektet under hela processens gång.

Planläggning av mark

Marken som är föremål för markanvisning kan behövas detaljplaneläggas och då tecknas även ett planavtal mellan exploatören och kommunen där de uppskattade kostnaderna för detaljplanen redovisas. Under en detaljplaneprocess står exploatören för den ekonomiska risken i planarbetet. Kommunen kan eller får ej heller garantera att planprocessen leder till en lagakraftvunnen detaljplan. Ingen rätt till ersättning gäller för exploatör vid en avbruten detaljplaneprocess. Markanvisning kan även ske när det redan finns en färdig detaljplan.

Planläggning av mark intieras då exploatören inlämnar en ansökan om planbesked. Kommunen besitter planmonopolet och beslutar om de är villiga att ta upp en planprocess. Planbesked ska meddelas inom 4 månader om kommunen och den som har gjort begäran inte kommit överens om något annat enligt plan- och bygglag (2010:900) 5 kap 4 §.

Markprissättning

Försäljning av Östhammars kommuns mark skall ske till marknadsmässiga priser. Östhammars kommun ska även följa kommunallagen gällande att inte lämna stöd till en enskild näringsidkare om det inte finns synnerliga skäl för detta. Kommunen skall även följa likställighetsprincipen gällande att behandla sina kommuninvånare lika. Vidare ska kommunen även följa EU:s statsstödsregler som innebär att försäljning av offentlig egendom inte skall ske till ett pris som understiger marknadsvärdet.

Kommunalt huvudmannaskap

Kommunen äger och sköter drift av allmänna platser så som gator, vägar, parker och torg om inget annat anges. Kommunen bibehåller dessa markområden efter att detaljplanen vunnit lagakraft och utbyggnad skett om ingen annan överenskommelse görs.

Utbyggnad av vatten och avlopp samt förbindelsepunkter

Inom Östhammars kommuns verksamhetsområde för VA är Östhammar Vatten VA-huvudman och ansvarar för att ordna de vattentjänster (dricksvatten och/eller spillvatten och/eller dagvatten) som anges för området fram till förbindelsepunkt. Fastighetsägaren är skyldig att betala avgifter enligt gällande VA-taxa och ansvarar för utbyggnad av Va-

ledningar på sin sida om förbindelsepunkten - normalt inom den egna fastigheten. Ansvarsförhållandet mellan VA-huvudman och abonnent regleras genom Östhammars kommuns Allmänna Bestämmelser för Vatten och avlopp (ABVA). Utanför verksamhetsområde för VA regleras anslutning till kommunalt VA genom särskilt avtal mellan exploatör och Östhammar Vatten.

Grönstruktur

De inriktningar som är beslutade för kommunens grönstruktur ska tas till vara i markanvisningsavtalet. Det kan handla om att beskriva, bevara eller ersätta ekosystemtjänster i området och bevara gröna stråk med naturvärden eller som används för rekreation.

Projekteringskostnader/ byggherrekostnader

Kommunen står för alla projekteringskostnader dvs. alla de kostnader för en byggprocess fram tills färdigställd byggnad eller anläggning såsom gator, el och VA. Kommunen bestämmer vilka kvalitetsnormer och standarder som ska användas. Dessa kostnader kommer sedan räknas in i försäljningspriset av marken.

Initiering av en markanvisningsprocess

En markanvisningsprocess kan antingen initieras av kommunen själv eller av en enskild exploatör. Initieringen kan ske på följande sätt

1. Kommunen vill utveckla mark för ny bostadsbebyggelse eller annan verksamhet.

2. Exploatör kontaktar kommunen med ett förslag på exploatering

Kravställning på exploatörer innan markanvisning

Östhammars kommun tillämpar vissa krav på exploatörer. Exploatören ska ha ekonomisk stabilitet och god ekonomi att genomföra projektet. Exploatör ska kunna uppvisa minst 3 goda referenser från tidigare byggprojekt. Det ska inte föreligga brottsmisstanke mot exploatören eller att exploatören är dömd för ekonomisk brottslighet eller brott gällande yrkesutövningen.

Ekonomiska krav och vandelsprövning

- Exploatör ska inte vara i konkurs eller i likvidation
- Exploatör ska inte ha näringsförbud
- Företaget ska vara ekonomiskt stabilt och inte vara föremål för ansökan om konkurs
- Företaget ska inte ha anmärkningar från myndigheter gällande skatt och socialförsäkringsavgifter
- Alla ägare i moderbolag och dotterbolag ska på begäran av kommunen redovisas
- En kreditupplysning ska tas på bolaget
- Företaget ska ha en tydlig ledning dvs. VD, ekonomichef och revisor
- Företaget ska ha en tydligt utsedd projektledare
- Säkerhet kan ställas på en exploatör vid ett markanvisningsavtal, säkerheten kan bestå av exempelvis en bankgaranti eller en moderbolagsborgen.
- Ägare eller personer i bolagets ledning får inte vara misstänkta eller dömda för ekonomisk brottslighet, brott angående näringsverksamhet eller annan typ av brott gällande verksamheten
- Exploatör ska inte ha gjort allvarliga fel i sin yrkesutövning
- I de fall exploatör är ett aktiebolag så kan en kontroll göras av styrelsen gällande ekonomisk stabilitet samt vandelsprövning

Krav på referenser

Kommunen ställer krav på goda referenser från exploatör gällande tidigare projekt. Exploatör ska på begäran av kommunen lämna in minst tre referenser och deras kontaktuppgifter. En av referenserna består till fördel av en kommun som tidigare genomfört projekt med exploatör.

Östhammars kommun kontrollerar ovanstående punkter. Exploatör ska även på kommunens begäran lämna uppgifter eller dokument som är till relevans för att kommunen ska kunna kontrollera ovanstående uppgifter. Uppfylls inte dessa krav kan exploatör diskvalificeras från markanvisningen.

Typ av markanvisningsmetod

Anbud

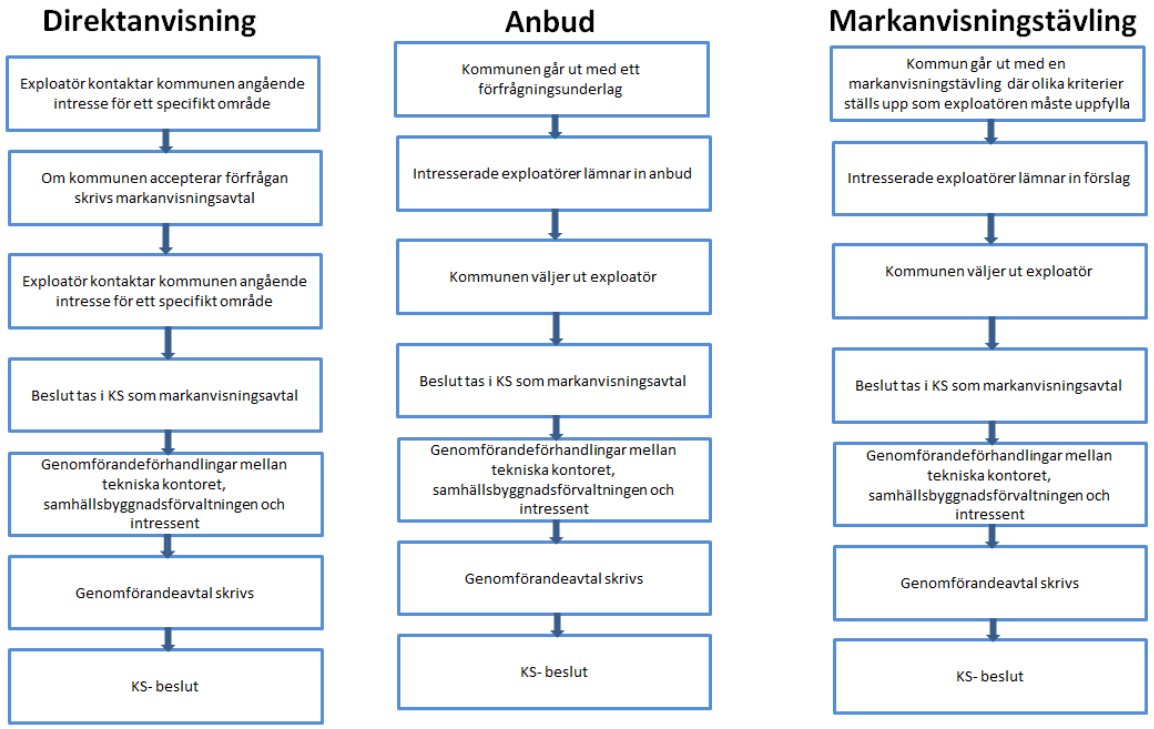
När det finns flera exploatörer intresserade av ett markområde så kan kommunen anordna en anbudstävling. På detta sätt kan kommunen få in flera förslag. Kommunen tar fram ett förfrågningsunderlag. Underlaget innehåller specifika krav och urvalskriterier som till exempel upplåtelseformer, bebyggelse, service och kostnader. När en markanvisning tas fram kan exploatörer ta del av ett förfrågningsunderlag på kommunens hemsida. Därefter kan intressenter lämna in anbud, förslag och skisser. Kommunen utvärderar inkomna anbud och fattar ett markanvisningsbeslut där en eller flera exploatörer utses. Slutligen tecknas ett markanvisningsavtal med vald exploatör.

Markanvisningstävling

Markanvisningstävling kan användas i områden som kräver en viss utformning med hänsyn till plats eller ändamål. Kommunen tar fram ett program med olika kriterier som exploatören ska uppfylla. Kriterierna kan bestå av viss arkitektur, nytänkande eller innovativa lösningar som är av relevans för förslaget.

Direktanvisning

Detta kan tillämpas när endast en exploatör är intresserad av området. Detta kan ske vid större projekt eller när kommunen vill tillgodose en särskild ide som kan vara intressant för kommunen.



Bedömningsgrunder

Direktanvisning och anbud

Kommunen efterfrågar ett utförligt förslag från exploatör. Förfrågningsunderlaget bör innehålla det som presenteras i förslaget nedan.

Ett exempel på hur ett förfrågningsunderlag från exploatör kan se ut:

- Beskrivning av företaget
- Beskrivning av projektidé, ekonomisk kalkyl, samarbetspartners
- Referensprojekt och minst tre referenspersoner
- Beskrivning av exploatörens erfarenhet av snarlika projekt
- Redogörelse över att exploatör har de resurser som krävs för att genomföra tänkt projekt och klara ekonomiska åtaganden
- Illustrationer och beskrivningar i text på exploatörens förslag på bebyggelse

Markanvisningstävling

Vid en markanvisningstävling får exploatör ta fram ett förslag gentemot de kraven kommunen ställer inom ramen för markanvisningen. Utöver detta ska intresseanmälan innehålla de punkter som finns beskrivna ovan. Kriterier specificeras av kommunen i en markanvisningstävling. Kriterierna kan handla om anpassning av bebyggelse till den specifika platsen med innovativa lösningar och miljötänk som exempel.

Överlåtelse av avtal

Markanvisningsavtalet får inte överlåtas på annan part utan kommunens skriftliga godkännande.

Fastighetsbildning

Kostnader för eventuell fastighetsbildning samt bildande av gemensamhetsanläggningar står exploatören för. Kommunen ansvarar för ansökan om fastighetsbildning.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Granskning om förslag till detaljplan för Östhammar 38:7 samt del av 38:2, ”Prästgården”

Östhammars kommun, Uppsala län

Granskningstid: 18 maj – 15 juni 2020

Vad är en detaljplan?

En detaljplan innehåller bestämmelser om hur mark och vatten ska användas och om vad som får byggas på en viss plats. Detaljplanen är en juridiskt bindande handling och styrs av plan- och bygglagen (PBL). Det är kommunen som beslutar om att ta fram och godkänna nya detaljplaner. Allmänna intressen vägs mot enskilda för att nå en god helhetslösning och planen ligger sedan som grund för beslut om till exempel bygglov.

Varför får jag detta brev?

Du har fått detta brev för att du bor/äger en fastighet i närheten av planområdet, är ägare/delägare/innehavare av servitut inom eller i anslutning till planområdet, eller är en berörd myndighet/kommun/organisation. Även du som tidigare under processen har lämnat synpunkter på förslaget eller av någon annan orsak bedöms ha ett väsentligt intresse av förslaget har fått detta brev.

Du kan påverka förslagets utformning genom att under granskningstiden lämna synpunkter på förslaget.



Vänd för mer information →

Postadress
Box 66
Fakturaadress
Box 106
742 21 Östhammar

Besöksadress/Reg.office
Stångörsgatan 10
742 21Östhammar
www.osthammar.se

Telefon
Nat 0173-860 00
Int +46 173 860 00
E-post
byggochmiljo@osthammar.se

Telefax
Nat 0173-175 37
Int +46 173 175 37

Organisationsnummer
212000-0290
V.A.T. No
SE212000029001

Bankgiro
233-1361

Vad innebär planförslaget?

Syftet med den föreslagna ändringen av detaljplanen är i främsta rummet att separata fastigheter får bildas för de båda bostadsbyggnaderna inom planområdet.

Planområdet omfattar fastigheten Östhammar 38:7, belägen vid Prästgatan inom Östhammars stadskärna, samt en mindre del av Östhammar 38:2. Området motsvarar den äldre detaljplan som är antagen 21 augusti 1991 och dess areal är 1113 kvadratmeter.

Vad händer nu?

Planen hanteras med standardförfarande. Det innebär att den gått igenom samråd och nu utgör underlag för granskning innan den kan antas i bygg och miljönämnden. Om ingen överklagan inkommer inom tre veckor efter antagandet vinner planen laga kraft.



Har du synpunkter på planförslaget?

Om du har synpunkter på planförslaget som du vill ska beaktas i det fortsatta planarbetet ska dessa senast den 15 juni 2020 ha inkommit skriftligen till Bygg- och miljönämnden i Östhammar, Box 66, 742 21 Östhammar. Det går också bra att mejla synpunkter till byggochmiljo@osthammar.se. Ange gärna detaljplanens diarienummer BMN-2018-2997 på ditt yttrande.

Den som inte senast under *granskningen* (se figur över planprocessen intill) lämnat skriftliga synpunkter på planen kan förlora sin rätt att överklaga. För att ha möjlighet att överklaga är det också viktigt att du angett din postadress i yttrandet så att det tydligt framgår vem som yttrar sig.

Uppgifter som du lämnar i yttrandet kommer att användas av bygg- och miljöförvaltningen i Östhammars kommun vid behandling av ärendet. Vi behandlar personuppgifter enligt person-uppgiftslagen (PUL) samt dataskydds-förordningen (GDPR). Inkomna yttranden kan komma att lämnas vidare till tredje part som är involverad i detaljplanearbetet.

Vill du ha mer information?

Planhandlingarna kommer att finnas tillgängliga på kommunens hemsida från och med den 18 maj 2020 på www.osthammar.se/detaljplaner

Handlingarna finns även att läsa på:
Kommunkontoret i Östhammar, Stångörsgatan 10, öppet måndag-torsdag kl. 8-17 samt fredag kl. 8-16.

Vänliga hälsningar
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Granskning om förslag till detaljplan för fastigheten Marma 3:14 Centrumvägen

Östhammars kommun, Uppsala län

Granskningstid: 11 maj – 8 juni 2018

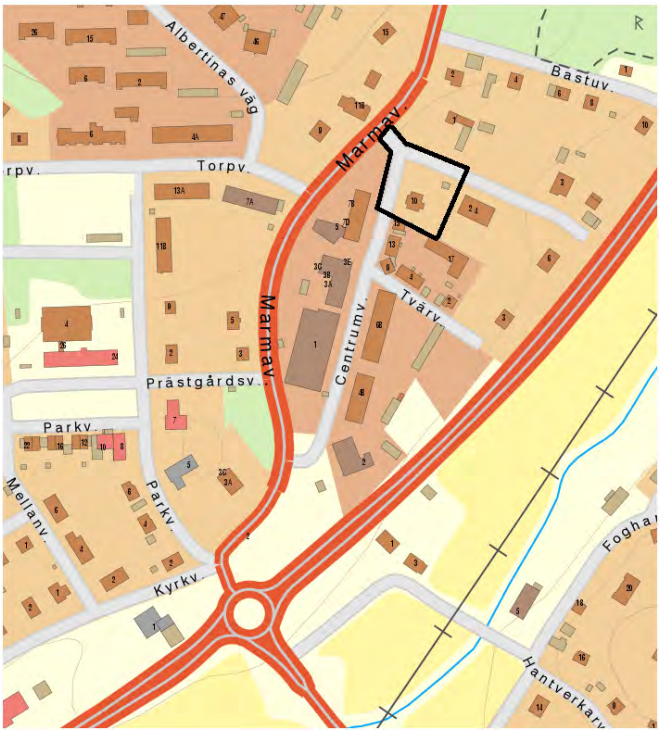
Vad är en detaljplan?

En detaljplan innehåller bestämmelser om hur mark och vatten ska användas och om vad som får byggas på en viss plats. Detaljplanen är en juridiskt bindande handling och styrs av plan- och bygglagen (PBL). Det är kommunen som beslutar om att ta fram och godkänna nya detaljplaner. Allmänna intressen vägs mot enskilda för att nå en god helhetslösning och planen ligger sedan som grund för beslut om till exempel bygglov.

Varför får jag detta brev?

Du har fått detta brev för att du bor/äger en fastighet i närheten av planområdet, är ägare/delägare/innehavare av servitut inom eller i anslutning till planområdet, eller är en berörd myndighet/kommun/organisation. Även du som tidigare under processen har lämnat synpunkter på förslaget eller av någon annan orsak bedöms ha ett väsentligt intresse av förslaget har fått detta brev.

Du kan påverka förslagets utformning genom att under granskningstiden lämna synpunkter på förslaget.



Postadress
Box 66
Fakturaadress
Box 106
742 21 Östhammar

Besöksadress/Reg.office
Stångörsgatan 10
742 21Östhammar
www.osthammar.se

Telefon
Nat 0173-860 00
Int +46 173 860 00
E-post
byggochmiljo@osthammar.se

Telefax
Nat 0173-175 37
Int +46 173 175 37

Organisationsnummer
212000-0290
V.A.T. No
SE212000029001

Bankgiro
233-1361

Vänd för mer information →

Vad innebär planförslaget?

Planens syfte är att möjliggöra för ett flerbostadshus i 4 våningar, utöver det får även en suterrängvåning anordnas. Planen skall även möjliggöra att flerbostadshuset inrymmer centrumverksamhet alternativt vård i form av en vårdcentral. Bostäder kommer att möjliggöras på alla våningsplan inklusive bottenvåning. Vårdcentral kommer att möjliggöras i våning 1-4. Centrumverksamhet kommer vara möjlig i bottenvåningen. Öster om flerbostadshuset kommer en bilparkering samt cykelparkering/cykelförråd att anordnas, och därtill även byggnad för avfallshantering. Planen har en flexibel inriktning för att möta de behov som i framtiden kan efterfrågas i Alunda centrum.

I översiktsplanen, antagen 2016 beskrivs att Alunda har stora möjligheter att utvecklas, framförallt genom att befintliga bostadsområden förtätas och knyts samman. Detaljplaneförslaget bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner eftersom planförslaget innebär en förtätning av Alunda centrum. Detaljplanen kommer bidra till att Alunda med dess centrum utvecklas och det innebär även att området förtätas.

Vad händer nu?

Planen hanteras med normalt förfarande. Det innebär att den gått igenom samråd och nu utgör underlag för granskning innan den kan antas i kommunfullmäktige. Om ingen överklagan inkommer inom tre veckor efter antagandet vinner planen laga kraft.



Har du synpunkter på planförslaget?

Om du har synpunkter på planförslaget som du vill ska beaktas i det fortsatta planarbetet ska dessa senast den **08-06-2020** ha inkommit skriftligen till Bygg- och miljönämnden i Östhammar, Box 66, 742 21 Östhammar. Det går också bra att mejla synpunkter till byggochmiljo@osthammar.se. Ange gärna detaljplanens diarienummer BMN-2018-315 på ditt yttrande.

Den som inte senast under *granskningen* (se figur över planprocessen intill) lämnat skriftliga synpunkter på planen kan förlora sin rätt att överklaga. För att ha möjlighet att överklaga är det också viktigt att du angett din postadress i yttrandet så att det tydligt framgår vem som yttrar sig.

Uppgifter som du lämnar i yttrandet kommer att användas av bygg- och miljöförvaltningen i Östhammars kommun vid behandling av ärendet. Vi behandlar personuppgifter enligt person-uppgiftslagen(PUL) samt dataskydds-förordningen(GDPR). Inkomna yttranden kan komma att lämnas vidare till tredje part som är involverad i detaljplanearbetet.

Vill du ha mer information?

Planhandlingarna kommer att finnas tillgängliga på kommunens hemsida från och med den 2020-05-11 på www.osthammar.se/detaljplaner

Handlingarna finns även att läsa på:
Kommunkontoret i Östhammar, Stångörsgatan 10, öppettider måndag-torsdag kl. 8-17 samt fredag kl. 8-16.

Vänliga hälsningar
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Kommunledningsförvaltningen
Pauliina Lundberg
HR-chef

Kommunledningsförvaltningens yttrande över revisionsrapport Granskning av löneprocessen

Förvaltningens kommentarer och förslag på åtgärder till rekommendationerna

Kommunledningsförvaltningen har inget särskilt att anföra om revisionen och ställer sig bakom revisionens rekommendationer för förbättring. Förslag på åtgärder för respektive rekommendation redovisas nedan.

Rekommendation: Intensifiera översynen vad gäller riktlinjer, rutinbeskrivningar och arbetsanvisningar. I dessa bör det tydligt framgå vem som gör vad, när i tiden, på vilket sätt, med vilken periodicitet samt hur dokumentationen för kontrollmoment ska genomföras. Det nya lönesystemet innebär nya och andra förutsättningar i förhållande till det föregående systemet, det är därför viktigt att samtliga arbetsbeskrivningar är uppdaterade.

Förslag på åtgärd: Efter granskningen genomfördes, har flera nya rutiner och lathundar redan tagits fram, men arbetet fortsätter med att ta fram ytterligare rutiner och arbetsanvisningar för intern användning på löneenheten. Informationen om medarbetares och chefers ansvar i löneprocessen förtydligas och integreras i introduktionen.

Ansvarig: Kommunledningsförvaltningen, Lednings- och verksamhetsstöd

Rekommendation: Arbeta fram rutiner som säkerställer att användningen av lönearterna fyllnadstid och övertid sker korrekt

Förslag på åtgärd: Rutiner och arbetssätt som säkerställer att användningen av nämnda lönearter tas fram.

Ansvarig: Kommunledningsförvaltningen, Lednings- och verksamhetsstöd

Rekommendation: Arbeta fram rutiner som säkerställer att alla ansvariga chefer följer upp övertiden månadsvis.

Förslag på åtgärd: Rutiner och arbetssätt som stödjer att chefer följer upp övertiden månadsvis tas fram.

Ansvarig: Kommunledningsförvaltningen, Lednings- och verksamhetsstöd

Kommunrevisionen

Datum 2020-04-06 | Dnr | Sid 1 (1)

Kommunstyrelsen

För kännedom:
Kommunfullmäktiges presidium

Granskning av löneprocessen

KPMG har av Östhammars kommuns revisorer fått i uppdrag att granska kommunens löneprocess. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2019.

Efter genomförd granskning gör vi bedömningen att den interna kontrollen avseende lönehantering i huvudsak är tillräcklig för att säkerställa att rätt lön utbetalas och att detta endast sker till anställda i kommunen.

Mot bakgrund av genomförd granskning rekommenderas kommunstyrelsen att:

- Intensifiera översynen vad gäller riktlinjer, rutinbeskrivningar och arbetsanvisningar. I dessa bör det tydligt framgå vem som gör vad, när i tiden, på vilket sätt, med vilken periodicitet samt hur dokumentationen för kontrollmoment ska genomföras. Det nya lönesystemet innebär nya och andra förutsättningar i förhållande till det föregående systemet, det är därför viktigt att samtliga arbetsbeskrivningar är uppdaterade.
- Arbeta fram rutiner som säkerställer att användningen av lönearterna fyllnadstid och övertid sker korrekt.
- Arbeta fram rutiner som säkerställer att alla ansvariga chefer följer upp övertiden månadsvis.

Kommunrevisionen översänder härmed granskningsrapport och missiv till Kommunstyrelsen för yttrande. Svar önskas senast den 30 augusti 2020.

Enligt uppdrag

Mats Sjöborg
Ordförande

Postadress
Box 66
Fakturaadress
Box 106
742 21 Östhammar

Besöksadress/Reg.office
Stångörsgatan 10
742 21Östhammar
www.osthammar.se

Telefon
Nat 0173-860 00
Int +46 173 860 00
E-post
kommunen@osthammar.se

Telefax
Nat 0173-175 37
Int +46 173 175 37

Organisationsnummer
212000-0290
V.A.T. No
SE212000029001

Bankgiro
233-1361

Granskning av löneprocessen

Revisionsrapport

Östhammars kommun

KPMG AB

2020-04-06

Antal sidor 25

© 2020 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative (“KPMG International”), a Swiss entity. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 2

2 Bakgrund 4
2.1 Syfte och revisionsfrågor 4
2.2 Avgränsning 5
2.3 Revisionskriterier 5
2.4 Ansvarig nämnd 5
2.5 Metod 5
2.6 Projektorganisation 5
2.7 Prövning av oberoende 5

3 Resultat av granskningen 6
3.1 Styrande och stödjande dokument 6
3.2 Löneprocess 7
3.3 Resultat från registeranalys 13

4 Slutsats och rekommendationer 19
4.1 Svar på revisionsfrågorna 19
4.2 Sammanfattning och rekommendationer 21

Bilaga 1 Metod och utgångspunkter 23

Bilaga 2 Förutsättningar för löneöversyn 25

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification KPMG Confidential

1.1 Sammanfattning

Vi har av Östhammars kommuns revisorer fått i uppdrag att granska kommunens löneprocess. Uppdraget ingår i revisionsplanen för år 2019.

Syftet med granskningen har varit att bedöma om det finns en tillräcklig intern kontroll för att säkerställa att löner utbetalas med rätt belopp och att detta endast sker till anställda i kommunen.

Östhammars kommun har under 2019 genomgått en stor förändring vad gäller löne-hanteringen. Kommunstyrelsen bedömde i början av 2019 att det dåvarande HR- och lönesystemet innebar stora risker som krävde vidtagande av åtgärder. Bland annat nämndes risk att manuell hantering kunde leda till fel i inrapportering, onödigt dubbel-arbete samt långa ledtider. Granskningen visar att kommunen har hanterat beskrivna risker på ett adekvat sätt, främst i och med implementationen av ett nytt HR- och lönesystem, Personec P.

Sammanfattningsvis visar granskningen att det i huvudsak genomförs kontrollmoment för att säkerställa att rätt lön utbetalas och att detta endast sker till anställda i kommunen. Vår sammanfattande bedömning är att kommunstyrelsen i huvudsak har en tillräcklig styrning, ledning och intern kontroll vad gäller kommunens lönehantering.

Vidare visar granskningen att det åligger stort ansvar på den enskilde, såväl chef som medarbetare. Löneprocessen omfattar många medarbetare, från den anställde som ska rapportera avvikelse, chefer på olika nivåer som fattar beslut om anställning, lön och annan ersättning samt godkänner avvikelser samt löneavdelningen som ansvarar för helheten. Det är därför viktigt att kommunen har systematiserade och tydliggjorda kontroller, samt att de finns nedtecknade i form av anvisningar och rutinbeskrivningar.

Enligt vår bedömning har kommunen upprättat flera relevanta anvisningar och rutin-beskrivningar för den enskilde medarbetaren, vilka kontroller som ska göras och hur avvikelser ska hanteras. Dock bör kommunen inte utesluta att upprätta ytterligare anvisningar och rutinbeskrivningar. Kommunen bör även fortsätta arbetet med att sprida information om den enskilda medarbetarens ansvar i löneprocessen.

Genomförd registeranalys visar bland annat att:

- Samtliga personnummer i anställningsregistret är matematiskt korrekta.
- Det finns anställda i anställningsregistret som har flera anställningar, men att det inte finns något att anmärka på.
- 71 personer som fick utbetald lön i maj månad saknade registrerad anställning enligt det anställningsregister som vi erhållit. Vid efterkontroll av fem utvalda personer så fanns dock anställningar men som avslutades under 2019.
- Inga formella fel vad gäller personer som arbetat övertid har begåtts. Däremot har lönearten *övertid* använts för personer som inte arbetat heltid. Enligt uppgift ska *fyllnadstid* användas upp till heltid och därefter ska *övertid* användas.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

- Total övertidsersättning från januari 2019 till augusti 2019 uppgick till 4 126 734 kr.

Mot bakgrund av vår granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

— Intensifiera översynen vad gäller riktlinjer, rutinbeskrivningar och arbetsanvisningar. I dessa bör det tydligt framgå vem som gör vad, när i tiden, på vilket sätt, med vilken periodicitet samt hur dokumentationen för kontrollmoment ska genomföras. Det nya lönesystemet innebär nya och andra förutsättningar i förhållande till det föregående systemet, det är därför viktigt att samtliga arbetsbeskrivningar är uppdaterade.

— Arbeta fram rutiner som säkerställer att användningen av lönearterna fyllnadstid och övertid sker korrekt.

— Arbeta fram rutiner som säkerställer att alla ansvariga chefer följer upp övertiden månadsvis.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

1.2 Bakgrund

Kostnader för löner är en väsentlig post i kommunens resultaträkning. Löneprocessen måste säkerställa att rätt lön utbetalas och att det endast sker till anställda i kommunen. Med rätt lön avses att den överensstämmer med gällande avtal justerad med tillägg för tillkommande tid samt avdrag för ledighet och annan frånvaro.

Lönekostnaderna betingar väsentliga belopp och det ställer stora krav på de system som skall hantera detta. Revisorerna utesluter inte att det finns risk för att det förekommer brister i den interna kontrollen avseende rutiner och systemfunktioner som skall säkerställa att rätt lön betalas till rätt personer av rätt anledning och i rätt tid. KPMG AB har därför av Östhammars kommuns revisorer fått i uppdrag att granska kommunens löneprocess. Uppdraget ingår i revisionsplanen för 2019.

1.3 Syfte och revisionsfrågor

Granskningen syftar till att bedöma om det finns en tillräcklig intern kontroll för att säkerställa att löner utbetalas med rätt belopp och att detta endast sker till anställda i kommunen.

Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

- Finns ändamålsenliga styrande dokument som tydliggör ansvarsfördelning och rutiner i processen?
- Finns systemmässiga och manuella kontroller för att minska risken för fel och är kontrollerna baserade på en riskbedömning? Är kontrollerna kända och sker uppföljning av att de är effektiva?

Därutöver ska granskningen genom en registeranalys besvara nedanstående frågor:

- Är samtliga personer i anställningsregistret identifierade med ett matematiskt korrekt angivet personnummer?
- Finns det anställda i anställningsregistret som har flera anställningar?
- Har samtliga personer som fått lön en registrerad anställning för aktuell period i anställningsregistret (stickprovet avser en månad)?
- Finns det personer som har ett stort antal övertidstimmar för perioden?
- Finns det anställda som har tagit ut mindre än 20 dagars semester för senaste semesteråret?
- Hur ser övertidsersättningen ut per månad?
- Finns större avvikande belopp per löneart?
- Vilka särskilda avtal finns för högre tjänstemän?

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

1.4 Avgränsning

Granskningen omfattar 1/1 – 31/8 2019 och baseras på de filer som kommunen tillhandahållit.

1.5 Revisionskriterier

- Kommunallagen
- Tillämpbara interna regelverk och policyer
- God intern kontroll

1.6 Ansvarig nämnd

Granskningen avser kommunstyrelsen som ansvarig men omfattar samtliga nämnder.

1.7 Metod

Granskningen kommer att genomföras genom:

- Dokumentstudie av relevanta styrande och stödjande dokument.
- Intervjuer med tjänstemän.
- Registeranalys av kommunen erhållet anställningsregister och lönedata för perioden.

1.8 Projektorganisation

Granskningen har genomförts av Eva Henriksson, kommunal yrkesrevisor, samt Max Kollberg, granskare. Granskningsrapporten har kvalitetssäkrats av Micaela Hedin, certifierad kommunal yrkesrevisor. Anders Petersson har deltagit i sin roll som kundansvarig.

1.9 Prövning av oberoende

Vi har i enlighet med Skyrevs rekommendationer prövat vårt oberoende. Vi har inte funnit några sådana omständigheter som tyder på att vårt oberoende och integritet kan ifrågasättas.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

1.10 Resultat av granskningen

1.11 Styrande och stödjande dokument

Nedan beskrivs de formellt styrande dokument som direkt berör denna gransknings syfte.

1.11.1 Delegationsordning

Av kommunstyrelsens delegationsordning (KS § 348/2019) framgår att ”Samtliga beslut rörande personal, anställning, uppsägning och avsked återfinns inom kommunstyrelsens delegationsordning i personalfrågor och ska återrapporteras till kommunstyrelsen.” Under rubriken ”Kommunstyrelsen som lönemyndighet” framgår att beslut om beviljande av kommunalt lönebidrag är delegerat till enhetschef för enheten för arbete och sysselsättning.

1.11.2 Intern kontroll

Enligt kommunallagens 6 kap 6 § ska nämnderna var och en inom sitt område se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. Nämnderna ska också se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Intern kontroll är en process genom vilken styrelse och nämnder, ledning och annan personal skaffar sig rimlig säkerhet för att kommunens mål uppnås inom följande områden:

- Ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- Tillförlitlig rapportering och information om verksamheten
- Efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, riktlinjer m.m.

1.11.2.1 Reglemente för intern kontroll

Av reglementet för intern kontroll, fastställt av kommunfullmäktige 2010-07-05, framgår att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att upprätta en organisation kring den interna kontrollen och att denna utvecklas utifrån kommunens kontrollbehov. Vidare framgår att kommunstyrelsen är ansvarig för att utforma mallar för risk- och väsentlighetsanalys och internkontrollplan samt utvärdera kommunens internkontrollsystem.

Det framgår även av reglementet att kommunstyrelsen och samtliga nämnder har en skyldighet att styra och löpande följa upp internkontrollsystemet inom deras respektive verksamhetsområde samt genomföra riskanalyser för sin verksamhet.

1.11.2.2 Kommunstyrelsens internkontrollplan 2019

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

Av kommunstyrelsens riskanalys inför internkontrollplanen 2019 framgår att löne-hanteringen har bedömts som en risk som kräver att åtgärder upprättas och att riskerna ska reduceras. Kommunens lönehantering beskrivs i riskanalysen som ineffektiv utan modernt systemstöd med integration till bland annat schemasystem. Vidare nämns att den manuella hanteringen kan leda till fel i inrapporteringen, onödigt dubbelarbete samt långa ledtider. I beskrivningen av nuvarande åtgärd nämns för-bättrade interna rutiner, supporttelefon, information till chefer och medarbetare. Kommunstyrelsens bedömning är att de nuvarande åtgärderna inte är tillräckliga och att ytterligare åtgärder krävs i form av att ett nytt HR-system implementeras under 2019.

1.11.3 Nämndreglementen

I reglementen för respektive nämnd samt kommunstyrelsen framgår att den aktuella nämnden/styrelsen är anställningsmyndighet för personal vid dess förvaltning[1]. Nämnden ansvarar för personalfrågor inklusive arbetsmiljöfrågor inom sitt verksamhetsområde med undantag för de frågor som anges i 8 § i reglemente för kommunstyrelsen.

Av kommunstyrelsens reglemente framgår att kommunstyrelsen ansvarar för frågor som rör förhållandet mellan kommunen och dess arbetstagare. Kommunstyrelsen ansvarar även för att utfärda riktlinjer och anvisningar för personalpolitik och personaladministration.

1.11.4 Bedömning

Enligt vår genomgång av relevanta styrdokument är vår bedömning av ansvars-fördelningen i förvaltningsorganisationen är tydlig. Vi kan konstatera att kommun-styrelsen i sin internkontrollplan 2019 inkluderat kontrollområden utifrån de risker som identifierats avseende lönehanteringen. Vår bedömning är att detta arbete är adekvat och att kommunstyrelsen fortsatt bör arbeta systematiskt för att identifiera och åtgärder eventuella risker kopplat till det nya lönesystemet. I detta arbete bör kommunstyrelsen ha en nära dialog med HR-avdelningen och löneavdelningen.

1.12 Löneprocess

Nedan följer en kort beskrivning av såsom vi uppfattat löneprocessen. Vår beskrivning utgår från intervjuer med tjänstepersoner, information på Ines och arbetsrutiner.

1.12.1 Visma Personec P

Östhammars kommun använder Visma Personec P som HR- och lönesystem. I det webbaserade lönesystemet registrerar medarbetarna sina avvikelser, via dator, surfplatta eller mobil. Lönen baseras därefter på medarbetarens registrerade avvikelser. Vidare kan systemet visa lön och tid i realtid, vilket enligt uppgift underlättar t.ex. över- och underbemanning. Enskild medarbetare kan se sin arbetstid, löne-specifikation och ansöka om semester via Personec P.

I Personec P ingår bemanningssystemet Time care, med gemensam schemaplanering för medarbetare för medarbetare och chefer.

Samtliga chefer i kommunen använder Personec P självservice för att kontrollera och

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

attestera avvikelser som medarbetare rapporterat in. Cheferna ska även kontrollera kommande lönekostnader och bevaka semester, mer- och övertid. I Time care ska följande göras: avvikelserapportering, frånvaro, övertid, passbyten, bemanning, schemaläggning och kom/gå-tid via stämpling. Då frånvaroregistrering sker i samma system har kommunens chefer möjlighet att se det direkt och tillsätta vikarier vid behov. Systemet utvärderar all tid till rätt löneart beroende på gällande avtal.

I Personec P ansvarar kommunens chefer bland annat för att:

- Löpande bevilja/attestera medarbetarnas avvikelse gentemot schema.
- Att vid nyanställning skriva anställningsavtal i Anställningsguiden[1], i god tid innan första löneutbetalning ska ske.
- I god tid, senaste kring den 13:e varje månad meddela HR-/löneavdelningen om anställning ska avslutas eller förändras så att inte felaktig lön utgår.
- Att kontrollera kommande kostnader (medarbetarnas) via rapporten Kostnadskontroll senast ca den 14:e varje månad.
- Säkerställa att medarbetarna följer de rutiner som gäller för självservice.

Chefernas ansvar i löneprocessen illustreras i figuren nedan.



Figur hämtad från INES, Östhammars kommuns intranät

I Personec P ansvarar medarbetare för att löpande rapportera in avvikelser som påverkar lönen. Enskild medarbetare ska även regelbundet kontrollera sin preliminära lönespecifikation.

Kommunens löneavdelning har sedan införandet av Personec P även utarbetat lathundar för löneavdelningens arbete samt för chefer och medarbetare ansvar och uppgifter i systemet (se avsnitt 3.2.4).

Förtroendevalda har inte tillgång till Personec P, utan registreringen sker centralt.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

Kommunen ska dock gå över till att nämndsekreterare rapporterar sammanträdena i ett system som heter *Troman,* vilket är möjligt att integrera med Personec P. I dagsläget har förtroendevalda ingen möjlighet att se sin lönespecifikation, men enligt uppgift arbetar kommunen med att göra detta möjligt.

1.12.2 Anställningsvillkor

Lön och övriga anställningsvillkor sätts och registreras av ansvarig chef. Samtlig medarbetarinformation ska registreras i Personec P.

Minst två exemplar av anställningsavtalet ska skrivas ut, skickas till kommunens löneavdelning för kontroll, samt skrivas under av såväl chef som den anställde. Ett exemplar av det undertecknade avtalet ska skickas till HR-avdelningen. Vid tidpunkten för granskningen, tidigt 2020, har kommunen börjat registrera anställningsavtal i Personec P's *Anställningsguiden*. Arkivering av anställningsavtal sker i fysiskt arkiv i pappersform.

Östhammars kommun tillämpar individuell lönesättning, vilket innebär att varje enskild medarbetare kan förhandla om en lön med sin chef vid anställningstillfället. Löne-sättning och andra löneförändringar regleras i kommunens riktlinjer för lönesättning (KS 2015-09-15, § 185). Av riktlinjen framgår att grunden för all lönesättning och ändring av lön ska utgå från kommunens lönepolicy, samt stimulera till bland annat förbättringar i verksamheten och engagemang.

1.12.3 Lönerevision

Varje år genomför kommunen en löneöversyn. Inför löneöversynen har kommunen och fackliga organisationer överläggningar.[1] I överläggningarna beslutas vad som gäller för årets löneöversyn. I avtalen med de fackliga organisationerna förespråkas individuell lönesättning.

Vid löneöversynen ska samtliga medarbetare ha ett lönesamtal med sin chef för att diskutera de lönesättande kriterierna. Respektive chef ska därefter registrera lönebud i Personec P's modul *Förhandling*. Efter kommunövergripande sammanställning av lönerna får cheferna klartecken att meddela ny lön med motivering, samtidigt som facklig organisation materialet. Motiveringen ska vara chefens bedömning.

1.12.4 Kontroller

För kvalitetssäkring innan verkställan av lön har Visma upprättat olika typer av stödmaterial. Av det material som vi har tagit del av framgår instruktioner för:

- Fellista lön
- Anställningsuppgifter
- Frånvaro
- Transar
- Personsammanställning

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Utöver Vismas stödmaterial har kommunens löneavdelning påbörjat ett arbete med att se över vilka rutiner som är nödvändiga för Personec P. Nedan listade dokument/ lathundar beskriver bland annat hur delmoment i Personec P ska hanteras och riktar sig till bland annat medarbetare, chefer och löneavdelningen.

- *Lathund Rapporter för olika typer av bevakningar*
- *Arbetstidens förläggning för vissa anställda enligt AID*
- *Koppla användargrupp i Neptune Web och registrera användid i Personec P*
- *Lathund skriva ut i Excel*
- *Lathund verifiera anställning i Anställningsguiden*
- *Orsakskoder som kan användas i samband med Coronavirus*
- *Registrering av timis*
- *Registrering av sjukdom på timis - Manuellt i PP*
- *Registrering av timrapporter - Efter verkställd löneperiod*
- *Registrering av timrapporter - standard registrering*
- *Sök rätt på planeringsscheman*
- *Sök rätt intermittenta i systemet*
- *Utvärderingsuppgifter i Personec P mot TimeCare MA och TimeCare Pool*
- *Olika frånvaroorsaker vid rapportering av föräldraledigheter i Personec P*
- *Kontroll av loggar och integrationer Time Care Planering och Time Care Pool*
- *Rutin för telefonsupport och bevakning av e-postlåda avseende lönearbete*
- *Rutin för daglig kontroll av varningar och fellista lön*
- *Löneöversyn WEB*
- *Månadsrapportering-förtroendevalda*
- *Bokföringsrutin till lönerna varje månad*

1.12.4.1 Bokföring

Månatligen ska bokföringen kontrolleras innan lönernas körs skarpt. Ansvarig medarbetare ska göra en schemaladdning och lönekörning. Efter lönekörning som görs innan lönerna tas till banken görs samma bokföringskoll. Då ska det inte finnas några o-konterade transaktioner.

1.12.4.2 Daglig kontroll av varningar och fellista lön

Den 11 november 2019 beslutade kommunens HR-chef om *Rutin för daglig kontroll av*

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

varningar och fellista lön. Rutinen syftar till att klargöra arbetsutgifterna *kontrollera fel och varningar* ska utföras.

Ansvars-område	Arbetsuppgift	Frekvens	Målsättning för responstid
Varning- och felsignaler på lön	Kör en fellista finns under lönehantering fellista. Dokumentation varning- och felsignaler finns i LoV(G): Löneadministration/Personec P manualer	Löpande varje dag efter lunch.	Fellista ska tömmas dagligen.

Ansvarig medarbetare på kommunens löneavdelning ska kontrollera vilken typ av varningar som finns på listan. Varningar som behöver åtgärdas är t.ex. löneskuld, att nettoposten ej dragen på grund av förbehållsbelopp eller att bruttoloppen är för litet. Kommunen har även ställt in varning på orimlig bruttolön, vilket innebär att systemet varnar för de bruttolöner som överstiger ett visst belopp. I dagsläget är orimlig bruttolön inställt på 45 tkr i månaden och allt över det blir en varning.

Rutinen har varit föremål för översynen i mars 2020. Översynen föranledde inga ändringar.

1.12.4.3 Telefonsupport och bevakning av e-postlåda avseende lönearbete

Den 11 november 2019 beslutade kommunens HR-chef om *Rutin för telefonsupport och bevakning av e-postlåda avseende lönearbete.* Rutinen syftar till att klargöra hur uppgifterna *telefonsupport och bevakning av e-postlåda* samt *fel och varningar* ska utföras och bemannas. Rutinen beskriver arbetsuppgift, frekvens och målsättning för responstid för telefonsupport, bevakning av e-postlåda, fel och varningar samt 2:a linjen för telefonsupport samt bevakning av e-postlådan.

Den 3 februari 2020 reviderades rutinen utifrån ett funktionalitetsperspektiv och kompletterades med en ny arbetsuppgift om att verifiera anställning. Bakgrunden är att kommunen infört en digital anställningsguide som ersätter anställningsregistrering genom pappersblankett.

1.12.4.4 Övriga iakttagelser kring kommunens löneprocess

Lönehanteringsprocessen innefattar processerna kring anställning, tidrapportering, frånvarorapportering, tillägg/avdrag, reseräkningar och schema. Löneavdelningen tar fram manualer till stöd i lönearbetet. Den dokumentation som finns till stöd i lönehanteringsprocessen finns på kommunens intranät samt inbyggd i lönesystemet.

Vid vår granskning har vi tagit del av processbeskrivning av löneprocessen samt de kontroller som görs i systemet. De intervjuade tjänstepersonerna uppger att kommunen befinner sig i ett arbete att se över vilka rutiner som är relevanta och nödvändiga i lönearbetet i och med det nya lönesystemet.

Under granskningen har även framkommit att kommunens löneavdelning ingår dels i ett nätverk med andra kommunen som också använder sig av Personec P, dels i ett samarbete med Tierps kommun som också använder sig av Personec P. Östhammars kommuns löneadministratörer och Tierp kommuns löneadministratörer anordnade i februari 2020 en halvdag för att lära sig av varandra.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

I våra intervjuer framkommer att kommunen, utöver telefonsupport och e-postlåda, har en ambition att ta fram FAQ för att på det sättet reducera antalet vanligt förekommande frågor från medarbetare till löneavdelningen.

1.12.5 Bedömning – Löneprocess

Vi kan konstatera att det i viss utsträckning finns dokumenterade lönehanteringsrutiner, men att kommunen bör fortsätta att se över vilka rutiner som är nödvändiga i och med det nya lönesystemet.

Vi noterar att kommunens nya lönesystem innebär färre handpåläggningar, vilket minskar risken för att fel lön går till fel person. Samtidigt åligger mycket ansvar på den enskilde, såväl chef som medarbetare. Vår bedömning är att kommunen bör fortsätta det pågående arbetet med att informera medarbetare och chefer om det nya systemet och vad som förväntas av den enskilde.

1.13 Resultat från registeranalys[1]

1.13.1 Test av personnummer

För att matematiskt kontrollera om samtliga personer i anställningsregistret har ett korrekt angivet personnummer har vi kört uppgifterna i ett dataanalysprogram. Vidare har vi verifierat att resultatet är rimligt genom att testa fem personnummer ur respektive grupp.[2]

1.13.1.1 Bedömning – Test av personnummer

Vi har genomfört test av personnummer och enligt vår bedömning är samtliga personnummer i anställningsregistret matematiskt korrekta. Det bör dock noteras att vår kontroll inte innebär kontroll av att personen existerar.

1.13.2 Flera anställningar

Inom ramen för denna granskning har vi tagit del av data från kommunens anställningsregister. I anställningsregistret fanns 3 174 unika individer. 465 av dessa individer hade två eller flera anställningar.

Vi valde slumpmässigt ut fem personer (Person A-E nedan) som fanns i anställningsregistret och som hade mer än en anställning:

- Person A har en anställning på 100 % som rektor som påbörjades 2015 men har därefter en anställning på 100% som rektor utan att föregående befattning avslutats.
- Person B har under 2019 haft tre olika anställningar, ingen anställning överlappar tidsmässigt.
- Person C har en anställning som påbörjats 2011 där en annan anställning påbörjats 2018. Den senare är dock ett arvoderat uppdrag.
- Person D har två anställningar på 50% vardera.
- Person E har två anställningar på 50% vardera.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

1.13.2.1 Bedömning – Flera anställningar

Av de fem personer som vi granskade närmare och som hade flera anställningar där anställningsdatumen i vissa fall överlappade alternativt hade två anställningar som tillsammans uppgick till 100% i sysselsättningsgrad kunde vi inte finna något att anmärka på.

1.13.3 Avstämning mot anställningsregistret

Vid körning av de som fanns i erhållet anställningsregister mot de som fått utbetalt lön i maj månad 2019 fann vi att 71 personer erhållit ersättning men saknade registrerad anställning. Av dessa 71 personer valdes fem personer (Person A-E nedan) ut för närmare granskning.

- Person A, undersköterska, tillsvidareanst. som avslutats i april p.g.a. pension. Slutreglering av lön skedde i maj.
- Person B, lärare mellanstadiet, tillsvidareanst. som avslutats i september p.g.a. pension
- Person C, sjuksköterska, tillsvidareanst. som i juni slutat på egen begäran
- Person D, undersköterska, tillsvidareanst. som i juni slutat på egen begäran
- Person E, städare, tillsvidareanst. som i juni slutat på egen begäran

1.13.3.1 Bedömning – Avstämning mot anställningsregistret

Att det fanns personer som saknade registrerad anställning berodde enlig företrädarna för verksamheten på att det var svårt att göra korrekta urval ur systemet. Av de fem personer av de som saknades i anställningsregistret och som vi valde att granska närmare hade fyra anställningar vid löneutbetalningstillfället medan en precis avslutat sin anställning och därmed fick slutreglering av lön aktuell månad.

1.13.4 Övertid

Lönearten för övertid inkluderar enkel samt kvalificerad övertid.

Av nedanstående tabell framgår övertid per utbetalningstillfälle:

År och månad	Totalt utbetalt belopp, kr
2019-01	569 625
2019-02	468 004
2019-03	518 964
2019-04	537 656
2019-05	540 261

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

2019-06	405 904
2019-07	475 220
2019-08	576 418
TOTALT	**4 126 734**

I genomsnitt uppgår övertiden till cirka 511 000 kr per månad vilket motsvarar cirka 1 350 timmar per månad.

Enligt det underlag vi tagit del av har 571 personer vid något tillfälle under årets första åtta månader fått övertidsersättning utbetalat till sig. Antalet utbetalda timmar per person varierade mellan 0,3 till 222 timmar för enkel övertid och mellan 0,3 till 209 timmar för kvalificerad övertid.

Av de 571 personer som fått utbetald övertid valdes fem personer ut för närmare granskning. Uppgift om sysselsättningsgrad är hämtad i kolumn *Syss.grad* i lönefilerna för respektive person.

- Person A hade 200 timmar övertid till ett belopp av 103 706 kr. Personen hade enligt uppgift en sysselsättningsgrad på 38,25 %.
- Person B hade 245 timmar övertid till ett belopp på 83 748 kr eller 245 timmar. Personen hade en sysselsättningsgrad på 37 % med undantag av januari då sysselsättningsgraden uppgick till 100 %.
- Person C hade 224 timmar övertid till ett belopp på 91 811 kr. Personen hade en sysselsättningsgrad enligt lönefilerna på 40 % med undantag av januari då sysselsättningsgraden uppgick till 100 %.
- Person D hade 266 timmar övertid till ett belopp på 76 077 kr. Sysselsättningsgraden har varierat mellan 87,84 till 32,5 %.
- Person E hade 163 timmar övertid till ett belopp på 80 364 kr. Personen hade en sysselsättningsgrad på 38,25% med undantag av januari då sysselsättningsgraden låg på 100%.

1.13.4.1 Bedömning - Övertid

Vi har inte funnit några formella fel gällande personer som arbetat övertid. Däremot har lönearten *övertid* används för personer som inte arbetat heltid. Enligt företrädare för verksamheten ska *fyllnadstid* användas upp till heltid och därefter ska *övertid* användas. Vi rekommenderar att det arbetas fram rutiner som säkerställer att användningen av lönearterna fyllnadstid och övertid sker korrekt. Vi anser vidare att anställdas övertidsarbete påverkar såväl arbetsmiljö som ekonomi. Generellt är det därför viktigt att ansvarig chef har en god kontroll på de anställdas övertid. Vi rekommenderar att det arbetas fram rutiner som säkerställer att alla ansvariga chefer följer upp övertiden månadsvis.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

1.13.5 Semesteruttag

Under de åtta första månaderna av 2019 hade 785 personer tagit ut mindre än 20 semesterdagar. Nedan har vi slumpmässigt valt ut fem av dessa personer (Person A-E) som tagit ut mindre än 20 semesterdagar. 409 personer har sparad semester. Tre personer har fler än 30 dagar sparad semester.

- Person A arbetar som undersköterska sedan många år tillbaka. Hen har tagit ut 14,5 semesterdagar och har inga sparade dagar från tidigare år.
- Person B arbetar som vård/omsorgschef sedan många år tillbaka. Hen har tagit ut 18 semesterdagar och har inga sparade dagar från tidigare år.
- Person C arbetar som barnskötare sedan 2016. Hen har tagit ut 8 semesterdagar och har inga sparade dagar från tidigare år.
- Person D arbetar som undersköterska sedan 2003. Hen har tagit ut 18,8 semesterdagar och har inga sparade dagar från tidigare år.
- Person E arbetar som barnsköterska sedan 2018. Hen har tagit ut 15 dagar och har inga sparade dagar från tidigare år.

Verksamhetssystemet signalerar inte per automatik om medarbetare tagit ut för lite semester. Det är chefens uppgift att se till att medarbetarna tar ut sina 20 semesterdagar.

1.13.5.1 Bedömning - Semesteruttag

Att 785 personer inte tagit ut minimikravet på semesterdagar anser vi inte vara anmärkningsvärt av två anledningar. För det första så ingår även personer som är anställda under innevarande år och som inte har rätt till 20 dagars semester och för det andra så kvarstår fyra månader av året vilket innebär att vi kan utgå från att en del av personerna kommer att ta ut semesterdagar under resterande del av året. Då endast åtta månader ingår i datamaterialet kan vi inte dra några slutsatser huruvida semesteruttaget är tillfredsställande eller ej. Vi vill dock trycka på de faktum att det är viktigt att cheferna följer upp och ser till att semesteruttaget per person uppgår till minst 20 dagar.

1.13.6 Lönearter

Av större avvikande belopp per löneart valdes tre grupper ut för närmare granskning. Dessa grupper var; arvoden, månadslön samt timlön. Ur gruppen arvoden fanns åtta utbetalningar av arvoden som översteg 25 000 kr per månad. Vid kontroll framkom att samtliga avsåg arvode till familjehem. Gällande månadslön så kontrollerades samtliga över 70 000 kr ut. De avsåg alla månadslöner för kommunens högsta tjänstepersoner. Gällande gruppen timanställda så fanns 14 rader med timlöner på över 30 000 kr för en månad. Det var fördelat på sex personer med tjänsterna projektledare, sjuksköterska och gymnasielärare.

1.13.6.1 Bedömning - Lönearter

Våra analyser av lönearter visar inte på några avvikande resultat som inte har kunnat

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

förklaras.

1.13.7 Åldersfördelning

I anställningsregistret fanns 3 174 unika individer. Födelseåren för dessa individer var fördelade enligt följande:

Årtal	Antal	
30-talet	5 st	Samtliga individer innehar ett förtroendeuppdrag. Ingen sysselsättningsgrad uppges därför.
40-talet	154 st	71 personer födda på 40-talet innehar förtroendeuppdrag 85 personer har annan anställning än förtroendeuppdrag har sysselsättningsgrad angiven och den uppgår i genomsnitt till 56,25%. Övriga saknar sysselsättningsgrad.
50-talet	512 st	58 personer födda på 1950-talet innehar förtroendeuppdrag. 460 personer har annan anställning än förtroendeuppdrag, 324 har sysselsättningsgrad angiven och den uppgår till i genomsnitt 86 %. Övriga personer saknar sysselsättningsgrad.
60-talet	659 st	42 personer födda på 1960-talet innehar förtroendeuppdrag. 625 personer har annan anställning än förtroendeuppdrag, 572 personer har sysselsättningsgrad angiven och den uppgår till i genomsnitt 90 %. Övriga personer saknar sysselsättningsgrad.
70-talet	587 st	20 personer födda på 1970-talet innehar förtroendeuppdrag. 576 personer har annan anställning än förtroendeuppdrag, 496 personer har sysselsättningsgrad angiven och den uppgår till i genomsnitt 91 %. Övriga personer saknar sysselsättningsgrad.
80-talet	527 st	12 personer födda på 1980-talet innehar förtroendeuppdrag. 515 personer har annan anställning än förtroendeuppdrag, 427 personer har sysselsättningsgrad angiven och den uppgår till i genomsnitt 88 %. Övriga personer saknar sysselsättningsgrad.
90-talet	568 st	14 personer födda på 1990-talet innehar förtroendeuppdrag. 556 personer har annan anställning än förtroendeuppdrag,

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

		329 personer har sysselsättningsgrad angiven och den uppgår till i genomsnitt 88 %. Övriga personer saknar sysselsättningsgrad.
00-talet	164 st	1 person född på 2000-talet innehar förtroendeuppdrag. 93 personer har annan anställning än förtroendeuppdrag medan 72 personer är feriearbetande skolungdom. Endast en person har sysselsättningsgrad angiven och den uppgår till 100 %. Övriga personer saknar sysselsättningsgrad.

1.13.7.1 Bedömning - Åldersfördelning

Våra analyser av åldersfördelningen visar inte på några onormala avvikelser. Vi noterar dock att det saknas angiven sysselsättningsgrad för många individer som har annan anställning än förtroendeuppdrag.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

1.14 Slutsats och rekommendationer

1.15 Svar på revisionsfrågorna

Finns ändamålsenliga styrande dokument som tydliggör ansvarsfördelning och rutiner i processen?

Granskningen visar att det i viss utsträckning finns styrande dokument som tydliggör ansvarsfördelning och rutiner i kommunens löneprocess. Vi noterar dock att kommunen befinner sig i en period där ett nytt lönesystem har implementerats och att flera styrande dokument därför har och kommer att behöva ses över för att bedöma vilka som ens är relevanta att utgå från i och med det nya lönesystemet. Även nya dokument och rutiner kan komma att behöva upprättas till följd av det nya systemet.

Finns systemmässiga och manuella kontroller för att minska risken för fel och är kontrollerna baserade på en riskbedömning? Är kontrollerna kända och sker uppföljning av att de är effektiva?

Granskningen visar att det genomförs kontrollmoment för att säkerställa att rätt lön utbetalas och att detta endast sker till anställda i kommunen. Det finns ett antal stödjande dokument där det framgår vilka kontroller som ska göras och hur avvikelser ska hanteras. Dock bör kommunen inte utesluta att nya rutiner, arbetsordningar och tillämpningsanvisningar behövs för att kunna säkerställa att fel i lönehanteringen inte uppstår.

Vidare visar granskningen att det i kommunstyrelsens internkontrollplan för 2019 finns beskrivna risker och åtgärder som avser löneprocessen. Vår bedömning är att både riskerna och åtgärderna har hanterats på ett adekvat sätt, främst i och med ett nytt HR- och lönesystem.

Är samtliga personer i anställningsregistret identifierade med ett matematiskt korrekt angivet personnummer?

Vi har genomfört test av personnummer och enligt vår bedömning är samtliga personnummer i anställningsregistret matematiskt korrekta. Det bör dock noteras att vår kontroll inte innebär kontroll av att personen existerar.

Finns det anställda i anställningsregistret som har flera anställningar?

I anställningsregistret fanns 3 174 unika individer. 465 av dessa individer hade två eller flera anställningar. Av de fem personer som vi granskade närmare och som hade flera anställningar där anställningsdatumen i vissa fall överlappade alternativt hade två anställningar som tillsammans uppgick till 100 % i sysselsättningsgrad kunde vi inte finna något att anmärka på.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

Har samtliga personer som fått lön en registrerad anställning för aktuell period i anställningsregistret (stickprovet avser en månad)?

Nej, 71 personer som fick utbetald lön i maj månad saknade registrerad anställning enligt det anställningsregister vi erhållit. Vid efterkontroll av fem utvalda personer så fanns dock anställningar men som avslutades under 2019.

Finns det personer som har ett stort antal övertidstimmar för perioden?

Ja, det fanns personer som har över 200 timmars övertid. Enligt det underlag vi tagit del av har 571 personer vid något tillfälle under årets första åtta månader fått övertids-ersättning utbetalat till sig. Antalet utbetalda timmar per person varierade mellan 0,3 till 222 timmar för enkel övertid och mellan 0,3 till 209 timmar för kvalificerad övertid. Vi fann inte några formella fel gällande personer som arbetat övertid. Däremot har löne-arten *övertid* används för personer som inte arbetat heltid. Enligt företrädare för verksamheten ska *fyllnadstid* användas upp till heltid och därefter ska *övertid* användas. Vi rekommenderar att användningen av dessa lönearter ses över.

Finns det anställda som har tagit ut mindre än 20 dagars semester för senaste semesteråret?

Ja, 785 personer har tagit ut mindre än 20 dagars semester. Att antalet är relativt högt förklaras för det första av att det ingår personer som är anställda under innevarande år och som inte har rätt till 20 dagars semester och för det andra så kvarstår fyra månader av året vilket innebär att vi kan utgå från att en del av personerna kommer att ta ut semesterdagar under resterande del av året.

Hur ser övertidsersättningen ut per månad?

Övertidsersättningen, kvalificerad och enkel, fördelar sig enligt nedanstående tabell;

År och månad	Totalt utbetalt belopp, kr
2019-01	569 625
2019-02	468 004
2019-03	518 964
2019-04	537 656
2019-05	540 261
2019-06	405 904
2019-07	475 220
2019-08	576 418

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

TOTALT	4 126 734

Finns större avvikande belopp per löneart?

Våra analyser av lönearter visar inte på några avvikande resultat som inte har kunnat förklaras.

Vilka särskilda avtal finns för högre tjänstemän?

Kommunen har inga särskilda avtal för högre tjänstemän.

1.16 Sammanfattning och rekommendationer

Östhammars kommun har under 2019 genomgått en stor förändring vad gäller lönehanteringen. Kommunstyrelsen bedömde i början av 2019 att det dåvarande HR- och lönesystemet innebar stora risker som krävde vidtagande av åtgärder. Bland annat nämndes risk att manuell hantering kunde leda till fel i inrapportering, onödigt dubbelarbete samt långa ledtider. Granskningen visar att kommunen har hanterat beskrivna risker på ett adekvat sätt, främst i och med implementationen av ett nytt HR- och lönesystem, Personec P.

Sammanfattningsvis visar granskningen att det i huvudsak genomförs kontrollmoment för att säkerställa att rätt lön utbetalas och att detta endast sker till anställda i kommunen. Vår sammanfattande bedömning är att kommunstyrelsen i huvudsak har en tillräcklig styrning, ledning och intern kontroll vad gäller kommunens lönehantering.

Vidare visar granskningen att det åligger stort ansvar på den enskilde, såväl chef som medarbetare. Löneprocessen omfattar många medarbetare, från den anställde som ska rapportera avvikelse, chefer på olika nivåer som fattar beslut om anställning, lön och annan ersättning samt godkänner avvikelser samt löneavdelningen som ansvarar för helheten. Det är därför viktigt att kommunen har systematiserade och tydliggjorda kontroller, samt att de finns nedtecknade i form av anvisningar och rutinbeskrivningar.

Enligt vår bedömning har kommunen upprättat flera relevanta anvisningar och rutinbeskrivningar för den enskilde medarbetaren, vilka kontroller som ska göras och hur avvikelser ska hanteras. Dock bör kommunen inte utesluta att upprätta ytterligare anvisningar och rutinbeskrivningar. Kommunen bör även fortsätta arbetet med att sprida information om den enskilda medarbetarens ansvar i löneprocessen.

Genomförd registeranalys visar bland annat att:

- Samtliga personnummer i anställningsregistret är matematiskt korrekta.
- Det finns anställda i anställningsregistret som har flera anställningar, men att det inte finns något att anmärka på.
- 71 personer som fick utbetald lön i maj månad saknade registrerad anställning enligt det anställningsregister som vi erhållit. Vid efterkontroll av fem utvalda personer så fanns dock anställningar men som avslutades under 2019.
- Inga formella fel vad gäller personer som arbetat övertid har begåtts. Däremot har

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

lönearten *övertid* använts för personer som inte arbetat heltid. Enligt uppgift ska *fyllnadstid* användas upp till heltid och därefter ska *övertid* användas.

- Total övertidsersättning från januari 2019 till augusti 2019 uppgick till 4 126 734 kr.

Mot bakgrund av vår granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- Intensifiera översynen vad gäller riktlinjer, rutinbeskrivningar och arbetsanvisningar. I dessa bör det tydligt framgå vem som gör vad, när i tiden, på vilket sätt, med vilken periodicitet samt hur dokumentationen för kontrollmoment ska genomföras. Det nya lönesystemet innebär nya och andra förutsättningar i förhållande till det föregående systemet, det är därför viktigt att samtliga arbetsbeskrivningar är uppdaterade.
- Arbeta fram rutiner som säkerställer att användningen av lönearterna fyllnadstid och övertid sker korrekt.
- Arbeta fram rutiner som säkerställer att alla ansvariga chefer följer upp övertiden månadsvis.

Datum som ovan

KPMG AB

Micaela Hedin
Uppdragsledare, Certifierad kommunal yrkesrevisor

Eva Henriksson
Verksamhetsrevisor

Max Kollberg
Granskare

Anders Petersson
Kundansvarig, Certifierad kommunal yrkesrevisor

Detta dokument har upprättats enbart för i dokumentet angiven uppdragsgivare och är baserat på det särskilda uppdrag som är avtalat mellan KPMG AB och uppdragsgivaren. KPMG AB tar inte ansvar för om andra än uppdragsgivaren använder dokumentet och informationen i dokumentet. Informationen i dokumentet kan bara garanteras vara aktuell vid tidpunkten för publicerandet av detta dokument. Huruvida detta dokument ska anses vara allmän handling hos mottagaren regleras i offentlighets- och sekretesslagen samt i tryckfrihetsförordningen.

Bilaga 1 Metod och utgångspunkter

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

Metod

Vår metod har bestått av följande delar:

- Intervjuer
- Dokumentgranskning

Intervjuer har skett med:

- HR-chef
- Personaladministratörer

Följande dokument har granskats:

- Lönepolicy
- Stödmaterial från Visma
- Rutin för telefonsupport och bevakning av e-postlåga avseende lönearbete
- Rutin för daglig kontroll av varningar och fellista lön
- Riktlinjer för lönesättning
- Chefers och medarbetares ansvar i Personec P
- Delegationsordning för kommunstyrelsen
- Reglemente för kommunstyrelsen
- Kommunstyrelsens internkontrollplan 2019
- Lathund Rapporter för olika typer av bevakningar
- Arbetstidens förläggning för vissa anställda enligt AID
- Koppla användargrupp i Neptune Web och registrera användid i Personec P
- Lathund skriva ut i Excel
- Lathund verifiera anställning i Anställningsguiden
- Orsakskoder som kan användas i samband med Coronavirus
- Registrering av timis
- Registrering av sjukdom på timis – Manuellt i PP
- Registrering av timrapporter – Efter verkställd löneperiod
- Registrering av timrapporter – standard registrering
- Sök rätt på planeringsscheman

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

- Sök rätt intermittenta i systemet
- Utvärderingsuppgifter i Personec P mot TimeCare MA och TimeCare Pool
- Olika frånvaroorsaker vid rapportering av föräldraledigheter i Personec P
- Kontroll av loggar och integrationer Time Care Planering och Time Care Pool
- Löneöversyn WEB
- Månadsrapportering-förtroendevalda
- Bokföringsrutin till lönerna varje månad

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

Östhammars kommun
Granskning av löneprocessen

2020-04-06

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

Bilaga 2 Förutsättningar för löneöversyn

Fackliga organisationer och avtal

- **Akademiker Alliansen**, i Östhammars kommun, Civilekonomerna, DIK, Fysioterapeuterna, Jusek, Naturvetarna, SRAT, Sveriges Arbetsterapeuter, Sveriges Arkitekter, Sveriges Ingenjörer, Sveriges Skolledarförbund och Sveriges Psykologförbund.
  Avtalet har ingen angiven nivå. Avtalet gäller tillsvidare.

- **OFR:s förbundsområde Hälso- och sjukvård** Vårdförbundet.
  Avtalet har ingen angiven nivå. Avtalet sträcker sig till 2021-03-31.

- **Lärarnas Samverkansråd** Lärarförbundet och Lärarnas Riksförbund.
  Avtalet har ingen angiven nivå. Avtalet gäller till 2021-03-31.
- **Kommunal,** Avtalet upphör 2020-04-30. Nytt avtal förhandlas centralt mellan SKL och Kommunal.

- **OFR:s avtalsområde Allmän kommunal verksamhet (AKV)** Vision, Ledarna och Akademikerförbundet SSR. Avtalet upphör 2020-03-31.
  Nytt avtal förhandlas centralt mellan SKL och AKV.

© 2020 KPMG AB. All rights reserved.

Document classification: KPMG Confidential

Motion om skydd för kommunens invånare mot stridserfarna terrorister

Östhammars kommun har många områden som kan bli bättre, men i grunden är det en bra kommun. Det är en kommun där man kan förverkliga många drömmar, leva från ung till gammal och platsen har en anrik historia som man kan känna kopplingen till på många håll i kommunen. Politiskt finns många olika viljor om hur det kan bli ännu bättre, men det finns också krafter som gärna vill förändra samhällets fundament i grunden som den demokrati vi vant oss vid. Demokratin har kunnat ge oss en möjlighet att pröva många olika idéer utan att bruka våld för att avgöra vilken idé som ska förverkligas. Det är en bra princip för välmående samhällen då risken är minimal för återgång till anarki och kaos som är risken om en galen despot får makten.

Eftersom demokratin är så pass viktig behövs ett arbete mot våldsbejakande extremism, vilket också Östhammars kommun har. Det finns dock en minoritet inom ramen för gruppen som gått från att ha våldsbejakande idéer till att förverkliga sina våldsfantasier på andra i linje med sin övertygelse. Under de senaste hundra åren har det varit olika politiska strömningar som lockat till att övergå till våld, oftast genom aktiviteter i utlandet.

Kommunen behöver ytterligare en nivå av skydd för Östhammarsborna inför de personer som lämnat stadiet av våldsbejakande idéer, och där det övergått till regelrätta tjänstgöringar för främmande styrkor i en kamp mot folkrätten. Det kan handla om enskilda terrorhandlingar, men oftast om reguljärt stridande för grupperingar där våldet avsiktligen även riktas mot civila. Det finns idag flera exempel på sådana såsom Boko Haram, Islamiska staten (IS), AL-shabab och en rad liknande organisationer. Har man varit en del av deras folkrättsbrottsliga organisationer på plats där folkrättsbrotten sker bör kommunen agera i de fall man vill försöka komma hit för bosättning.

Östhammars kommun får inte bli en fristad för våldsanvändande terrorister och folkrättsbrottslingar. Det skulle om inte annat vara direkt motsägelsefullt när kommunen och landet spenderat miljardtals skattekronor på att låta terroristernas offer komma bort från terroristernas verkansområde. Om vi tar hit terroristerna och de arméer som stridit för massmord och mot folkrätten kan även deras brott fortsätta här. Sverige har redan historiskt stora problem med kriminalitet, lyckligtvis inte Östhammar i den stora utsträckningen. Men Östhammar har däremot inte kapacitet att även ägna de resurser som skulle vara nödvändiga för att hålla ordning på våldsanvändande terrorister.

I en intervju i Aftonbladet kan man läsa om säkerhetspolisens syn på återvändande IS-krigare:

"Vi vet var, vi vet ungefär hur många och vad de gör, säger Fredrik Hallström, biträdande enhetschef inom kontraterror."

"Återvändare är ju en riskfaktor utifrån att personerna i fråga har en förmåga, som kan vara uppbyggd genom stridserfarenhet, kanske har man varit en del i krigsbrott, en del av folkmord. Möjligen är de traumatiserade, med en väldigt låg våldströskel och i vissa avseenden inte särskilt förtjusta i de demokratiska värderingar vi har i Sverige, säger Hallström."

https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/P3kq90/sapo-vi-har-koll-pa-is-svenskarna-i-syrien

Juridiskt sitter kommunerna inte i en lätt situation när regeringen avsiktligen avstått från att ta sitt ansvar för rikets och dess invånares säkerhet. Det innebär att det finns lagstiftningar som kan tvinga kommunen att belöna återvändande terrorister och folkrättsbrottslingar med förmåner från skattekollektivet. Det är djupt olyckligt att regeringen inte tagit ett nationellt grepp i frågan.

Kommunallagen är mycket tydlig i att samtliga medlemmar, folkbokförda invånare, ska behandlas lika. Det finns dock ett väsentligt undantag som lyder " om det inte finns sakliga skäl för något annat.". Detta utrymme behöver kommunen tillämpa för att inte bli ett tillhåll för hitresande terrorister. Har man varit en

del av en terrorsekt i krig eller terrorstat i krig har man sannolikt en kraftigt förhöjd hotbild, vilket borde vara skäl nog för att kommunen ska anta en restriktiv hållning inför gruppen.

Östhammars kommun har ingen polisiär underrättelseverksamhet som kan ligga till grund för kunskap om vem som faktiskt har varit på terror- och folkrättsbrottsutsatta platser i fel syften. Det har däremot säkerhetspolisen bättre kunskap om och kommunen behöver därför lita på att få relevant information från den myndigheten.

Särskilt fokus behöver ägnas åt de fall där det finns barn inblandade. Socialtjänsten behöver givetvis utreda om det finns risk för om barnen far illa av familjeförhållandena där en eller båda föräldrarna är våldsutövande terrorister.

Idag när motionen lämnas in för behandling är det drygt två år sedan Sverige drabbades av ett islamistiskt terrorbrott som skördade flera oskyldiga människors liv och lämnade många ärrade fysiskt och själsligt. Må det aldrig hända igen.

Med anledning av ovanstående yrkar Sverigedemokraterna:

- att Östhammars kommun ska vara en kommun som ej välkomnar våldsutövande terrorister såsom återvändande IS-krigare för bosättning

- att samtliga nämnder uppdras se över möjligheterna att minska kommunens attraktivitet för terrorister såsom återvändande IS-krigare

- att Socialtjänsten utreder varje fall där det i barnfamiljer finns en eller flera sannolika terrorister såsom återvändande IS-krigare

Östhammars den 17 Juni 2019

Martin Wahlsten — Ylva Lundin

Gruppledare (SD) — (SD)

Svar på motion från Sverigedemokraterna gällande skydd för kommunens invånare mot stridserfarna terrorister.

Dnr 2019-427

Förslag till beslut :

Med hänvisning till utredning som kommunledningsförvaltningen genomfört med anledning av motionen, föreslås kommunfullmäktige att avslå densamma.

Sammanfattning

Sverigedemokraterna har yrkat på följande i sin motion:

Att Östhammars kommun ska vara en kommun som ej välkomnar våldsutövande terrorister såsom återvändande IS-krigare för bosättning

Att samtliga nämnder uppdras att se över möjligheterna att minska kommunens attraktivitet för såsom återvändande IS-krigare

Att socialtjänsten utreder varje fall där det i barnfamiljer finns en eller flera sannolika terrorister såsom återvändande IS-krigare.

Många positiva saker om Östhammars kommun lyfts fram i motionen, som motionärerna anser angeläget att stärka och värna. En av dem är de demokratiska principer som bär svenskt samhälle.

Kommunledningsförvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att lagstiftningen ger litet eller inget utrymme att arbeta enligt motionens förslag. Lagarna poängterar vikten av lika behandling av alla invånare. Socialtjänstlagen medger inga undantag, då alla som har behov av bistånd har rätt att få det. Därmed bedömer förvaltningen att de beslut som baseras på ett ställningstagande som motionären ger sannolikt inte håller vid en rättslig prövning i domstol.
Kommunstyrelsens förvaltning har berett ärendet och kommit fram till följande:

Förvaltningens bedömning
Förvaltningen konstaterar att kommunen är skyldig att i sitt agerande följa lagarna. De lagar som kommunens verksamhet vilar på pekar på vikten av lika behandling av alla invånare om det inte finns någon saklig grund för något annat. Lika behandling av alla invånare framgår exempelvis av följande lagar:

Regeringsformen, 1 kap 9 §:
”*Domstolar samt förvaltningsmyndigheter och andra som fullgör offentliga förvaltnings-uppgifter ska i sin verksamhet beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet.”*
Förvaltningslagen, 5 §:
”*En myndighet endast får vidta åtgärder som har stöd i rättsordningen. I sin verksamhet ska myndigheten vara saklig och opartisk.”*
Kommunallagen, 2 kap 3 §:
”Kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika om det inte finns sakliga skäl för något annat.” (likställighetsprincipen).

Även socialtjänstlagen, som är den lagstiftning som reglerar de flesta typer av bistånd som nämns i det föreslagna yttrandet pekar på att det inte är valbart att erbjuda bistånd om behov finns:
Socialtjänstlagen, 4 kap 1 §:
”Den som inte själv kan tillgodose sina behov eller kan få dem tillgodosedda på annat sätt har rätt till bistånd av socialnämnden för sin försörjning (försörjningsstöd) och för sin livsföring i övrigt.”

Av denna paragraf framgår att alla som har behov av bistånd har rätt att få detta. Uppgiften för kommunen i detta sammanhang är att bedöma behovet av försörjningsstöd eller annan aktuell insats. Därmed finns inte utrymme enligt lag att inte utbetala försörjningsstöd, hjälpa till med bostad, vuxenutbildning eller på annat sätt bidra med samhällelig service till en person på grundval av att denne är en återvändande IS-terrorist.
Om kommunstyrelsen/fullmäktige beslutar att bifalla motionens förslag är risken därmed att besluten som baseras på yttrandet inte skulle hålla i domstol för den händelse att de överklagas och överprövas. Det finns också en risk för att ett bifall till förslaget ställer handläggare inför situationer där de kan uppleva att de måste bryta lag för att följa beslutet. Detta också med hänvisning till brottsbalkens regler om tjänstefel:
Brottsbalken 20 kap 1 §:
”Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet vid myndighetsutövning genom handling eller underlåtenhet åsidosätter vad som gäller för uppgiften skall dömas för tjänstefel till böter eller fängelse i högst två år.”

Bland de personer som kommer från eller har varit i olika krigsdrabbade länder i världen finns det många nationaliteter. Av dessa är det ett mycket begränsat antal som utgör ett reellt hot mot Sveriges säkerhet.

Det finns upprättade informationsdelningsvägar mellan säkerhetspolis, polis och socialtjänst för det fall som det kan bli aktuellt och som Östhammars kommun känner sig trygg med.

Med hänvisning till ovanstående föreslår kommunledningsförvaltningen att motionen avslås.

Östhammars kommun

Dannemora Gruvfastighets Aktiebolag Årsredovisning för räkenskapsåret 1 januari-31 december 2019

Org nr 556387-4824

Förvaltningsberättelse

Verksamheten

Allmänt om verksamheten
Dannemora Gruvfastighets Aktiebolag är ett av Östhammars kommun helägt bolag och har haft som uppgift att förvalta de av SSAB övertagna mark- och fastighetsbestånden i Dannemora samhälle.

Under 2008 försåldes samtliga fastigheter och inventarier till Dannemora Förvaltnings AB samt två fastigheter som överlåtits till Östhammars kommun. Efter försäljningen 2008 bedrivs ingen verksamhet i bolaget. Inga löner eller arvoden har utgått under 2019.

Köpeskillingen skulle enligt avtal ha betalts den 31 december 2015 med en ränta på 2,5 procent som löper under tiden tills betalning sker. Som säkerhet för ovan nämnda fordran fanns pantbrev i ett antal fastigheter i anslutning till gruvområdet. En konkursansökan gällande samtliga fyra bolag inom Dannemora Mineral-koncernen lämnades in den 18 mars 2015. Dannemora Gruvfastighet Aktiebolags ägare Östhammars kommun tog med anledning av detta en kostnad på 10 miljoner kr i sitt i sitt bokslut för 2015 med anledning av konkursen i Dannemora Mineralkoncernen där Dannemora Förvaltnings AB ingick.

Bolaget skrev 2016 ner hela fordran på konkursboet till noll. Under 2017 erhöll bolaget en slututdelning från konkursboet efter Dannemora mineral.

Miljö
2007 publicerade länsstyrelsen i Uppsala län en rapport efter genomförd inventering av miljöföroreningar i Dannemora gruvområde. Länsstyrelsens bedömning då var att Dannemora gruvområde tillhörde riskklass 1 (mycket stor risk), vilket betyder att angelägenheten för vidare undersökningar är mycket stor. Länsstyrelsen avsåg också att genomföra en ansvarsutredning för området.

Geosigma genomförde 2014 en förstudie över området för att mer i detalj identifiera förorenade områden, beskriva spridningsförutsättningarna och ge underlag för avgränsning av eventuella föroreningar. I arbetet ingick också en inventering av tidigare utförda miljötekniska, geotekniska och hydrogeologiska utredningar. Förstudien har genomförts på uppdrag av SSAB. I förstudien har ett antal delområden undersökts, riskklassats och lämnats rekommendationer och principiella förslag till åtgärder där potentiella risker bedöms förekomma. Begränsat tillträde, täckning med rena massor och ytterligare undersökningar är exempel på åtgärder. Inga delområden har identifierats som riskklass 1.

Inga nya besked har givits från Länsstyrelsen under 2019 om undersökning eller sanering av marken. SSAB lämnade under 2017 förslag på ytterligare områden inom gruvområdet där provtagning bör göras men länsstyrelsen har inte återkommit. 2016 framförde Länsstyrelsen krav på att nya undersökningar av marken ska göras. Kostnaden för detta uppskattas till 0,5 Mkr och ska bekostas av tidigare ägare, Östhammars kommun, som ägare till Dannemora Gruvfastighets Aktiebolag, samt SSAB.

Bolaget har inte reserverat någon kostnad i bokslut 2019 för framtida saneringskostnader av gruvområdet. Kostnaden för att sanera kan komma att uppgå till mycket höga belopp. Det är också svårbedömt hur stor andel av saneringskostnaden som skulle falla på bolaget. Då bolaget saknar egna medel skulle ett föreläggande att sanera gruvområdet medföra att bolaget skulle försättas i konkurs. Kostnaden för sanering skulle därmed bli en fråga för Östhammars kommun såsom enda ägare till Dannemora gruvfastighet.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret
Under 2019 genomförde företaget Engdahl miljöteknik en uppdatering av provtagningsplanen över gruvområdet. Kostnaden för detta delades mellan Östhammars kommun och SSAB. Inget betalades av Dannemora gruvfastighet AB.

Flerårsöversikt

Alla belopp i tkr	2019	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning	-	-	–	–	
Resultat efter finansiella poster	-40	-41	48	-7 800	-237
Soliditet	71%	85%	5%	4%	22%

Förändringar i eget kapital

		Aktiekapital	*Uppskriv-ningsfond*	*Reserv-fond*	*Överkurs-fond*	*Balanserat resultat inkl. årets resultat*
Vid årets början	2019-01-01	200	–	50	–	-18
Årets resultat						-40
Vid årets slut	2018-12-31	200	–	50	–	-58

Resultatdisposition
Styrelsen föreslår att ansamlat underskott, kronor 58 100 kr, balanseras i ny räkning.

Vad beträffar resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande noter.

Resultaträkning

Belopp i tkr	*Not*	*2019-01-01 -2019-12-31*	*2018-01-01 -2018-12-31*
	1		
Rörelseintäkter, lagerförändringar mm			
Nettoomsättning		–	–
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar mm		–	–
Rörelsekostnader			
Övriga externa kostnader		-40	-40
Summa rörelsekostnader		-40	-40
Rörelseresultat		-40	-40
Finansiella poster			
Dröjsmålsränta			-1
Återvunnen nedskrivning		-	
Summa finansiella poster		-	
Resultat efter finansiella poster		-40	-41
Årets resultat		**-40**	**-41**

Balansräkning

Belopp i tkr	*Not*	*2018-12-31*	*2017-12-31*
TILLGÅNGAR			
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos ägaren Östhammars kommun		272	272
Summa kortfristiga fordringar		272	272
Summa omsättningstillgångar		272	272
SUMMA TILLGÅNGAR		**272**	**272**
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		200	200
Reservfond		50	50
Summa bundet eget kapital		250	250
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		-18	23
Årets resultat		-40	-41
Summa fritt eget kapital		-58	-18
Summa eget kapital		192	231
Långfristiga skulder	2		
Checkräkningskredit, Östhammars kommun		81	41
Summa långfristiga skulder		81	41
Kortfristiga skulder			
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		0	0
Summa kortfristiga skulder		0	0
		0	0
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**272**	**272**

Noter

Belopp i tkr om inget annat anges

Not 1 **Redovisningsprinciper**

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och Bokföringsnämnden allmänna råd BFNAR 2016:10 Årsredovisning i mindre företag.

Not 2 **Chekräkningskredit**

	2019-12-31	*2018-12-31*
Beviljad kreditlimit	10 500	10 500
Outnyttjad del	-10 419	-10459
Utnyttjat kreditbelopp	81	41

Not **Ställda säkerheter och eventualförpliktelser**

	2019-12-31	*2018-12-31*
Ställda säkerheter	Inga	Inga

	2019-12-31	*2018-12-31*

Eventualförpliktelser
Som framgår av förvaltningsberättelsens avsnitt om miljö finns föroreningar på de fastigheter bolaget sålde under 2008. Ansvaret för sanering av dessa föroreningar faller tillbaka på bolaget och SSAB i form av tidigare ägare. Kostnadernas storlek samt hur de skall fördelas mellan tidigare ägare är inte känd.

Östhammar 2020-04-21

[redacted]
Jacob Spangenberg
Ordförande

[redacted]
Margareta Widén-Berggren
Styrelseledamot

[redacted]
Tomas Bendiksen
Styrelseledamot

[redacted]
Pär-Olof Olsson
Styrelseledamot

Martin Wahlsten
Styrelseledamot

[redacted]
Peter Nyberg
Verkställande direktör

[redacted]

Vår revisionsberättelse har lämnats den 2020-05-12
KPMG

[redacted]
Niklas Schierenbeck
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Dannemora Gruvfastighets Aktiebolag, org. nr 556387-4824

Rapport om årsredovisningen

Inga uttalanden görs

Vi har haft i uppdrag att utföra en revision av årsredovisningen för Dannemora Gruvfastighets Aktiebolag för år 2019.

Som en följd av de förhållanden som beskrivs i avsnittet *Grund för uttalanden* kan vi inte uttala oss om huruvida årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen eller om den ger en rättvisande bild av Dannemora Gruvfastighets Aktiebolags finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Vi kan inte heller uttala oss om huruvida förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Som en följd av uttalandet ovan kan vi varken till- eller avstyrka att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Enligt vår bedömning har en avsättning bort göras för förväntade kostnader för det miljöansvar som, enligt vad som framgår av förvaltningsberättelsen, åligger bolaget i egenskap av tidigare ägare av Dannemora gruvområde. I vart fall har en avsättning bort göras vad avser bolagets förväntade kostandsansvar för de förnyade undersökningar som Länstyrelsen begärt under 2016. Då ingen utredning av ansvarsfördelningen föreligger har vi inte fått del av tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att kunna bedöma vilket belopp avsättningen borde uppgå till. Osäkerheten ifråga om avsättningens storlek är av väsentlig och av avgörande betydelse för bedömningen av bolagets resultat och ställning.

Väsentliga osäkerhetsfaktorer avseende antagandet om fortsatt drift

Utan att det påverkar våra uttalanden ovan vill vi fästa uppmärksamheten på förvaltningsberättelsen och noten till eventualförpliktelser av vilka bland annat framgår att det finns betydande miljöföroreningar på fastigheter som bolaget tidigare ägt, att ansvaret för dessa föroreningar faller tillbaka på bolaget och SSAB i egenskap av tidigare fastighetsägare och att ett föreläggande mot bolaget att sanera området skulle medföra att bolaget skulle försättas i konkurs.

Dessa förhållanden tyder på att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden.

På grund av de förhållanden som beskrivs i avsnittet *Grund för uttalanden* kunde vi inte inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis som grund för våra uttalanden avseende denna årsredovisning.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Inget uttalande görs respektive uttalande

Utöver det uppdrag vi haft att utföra en revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Dannemora Gruvfastighets Aktiebolag för år 2019 samt haft i uppdrag att utföra en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Som en följd av det förhållande som beskrivs i avsnittet *Grund för uttalanden* kan vi varken till- eller avstyrka att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen. Vi tillstyrker att bolagsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Det framgår av vår Rapport om årsredovisningen att vi varken kan till- eller avstyrka att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Vi har utfört revisionen av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Dannemora Gruvfastighets Aktiebolag enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Solna 2020-05-12

KPMG AB

[redacted]

Niklas Schierenbeck

Auktoriserad revisor

Protokoll årsstämma

Protokollet avser	Östhammar Vatten AB (orgnr 559099-4447)
Sammanträdesdatum	2020-04-29
Plats	Scandic Väst, Gävle
Tid	Kl 10:05-10:20

Sekreterare [redacted]
Gunilla Boström

Ordförande [redacted]
Margareta Widén Berggren

Justerare [redacted]
Jacob Spangenberg

Närvarande
Jacob Spangenberg, Ombud Östhammar kommun (C)
Lena Blad, VD, Ombud Gästrike Vatten AB

Margareta Widén Berggren, Ordförande (C)
Pär-Olov Olsson, Vice ordförande (M)

Frånvarande

Tomas Bendiksen, Ledamot (S)
Inger Abrahamsson, Ledamot (C)
Bo Persson, Ledamot (SD)

Övriga närvarande
Ingemar Eriksson, Lekmannarevisor (S)
Gunilla Boström, Sekreterare

Frånvarande
Gunilla Beckman Ljung, Revisionschef
Gävle kommun
Margareta Sandberg, KPMG

Stämman öppnades
Ordförande hälsade de närvarande välkomna och förklarade stämman öppnad.

§1

Val av ordförande till stämman
Till ordförande för stämman utsågs Margareta Widén Berggren.

Dokument ID 20200323-00033

§2

Upprättande och godkännande av röstlängd

Så som röstlängd godkändes nedanstående förteckning över närvarande aktieägare:

Östhammar kommun, ägarandel 1 aktie (1%)
Stämmoombud, Jacob Spangenberg

Gästrike Vatten AB, ägarandel 99 aktier (99%)
Stämmoombud, VD Lena Blad

Totalt: 100 aktier (100%)

§3

Val av en eller två justerare

Stämman valde Jacob Spangenberg samt ordförande Margareta Widén Berggren att justera protokollet från dagens stämma.

§4

Godkännande av dagordningen för stämman

Dagordningen godkändes.

§5

Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad

Kallelsen till stämman skickades ut till berörda den 15 april.

Stämman beslutade att förklara att den blivit kallad i behörig ordning.

§6

Framläggande av årsredovisning, revisionsberättelse och lekmannarevisorns granskningsrapport.

Bolagets årsredovisning inkl. revisionsberättelsen från KPMG Bohlins AB och lekmannarevisorns granskningsrapport överlämnades till stämman.

Stämman beslutade att godkänna framlagd årsredovisning för Östhammar Vatten AB.

§7a

Beslut om fastställande av resultat- och balansräkning

Stämman beslutade att fastställa resultat- och balansräkning.

Dokument ID 20200323-00033

Gästrike Vatten AB | Hamnleden 20, 806 41 Gävle
telefon direkt 020-37 93 00
info@gastrikevatten.se| www.gastrikevatten.se

§7b

Beslut om dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen

Till årsstämmans förfogande står följande medel

Balanserade vinstmedel		9 892 575
Årets resultat		-1 748 932
	Kronor	8 143 643

Styrelsen föreslår att årets resultat balanseras i ny räkning.

Stämman beslutade att efter revisorernas tillstyrkan godkänna styrelsens och VD:s framlagda förslag.

§7c

Beslut om ansvarsfrihet för styrelseledamöter och verkställande direktören

Stämman beslutade att bevilja styrelsen och VD ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

§8

Anmälan av antal styrelseledamöter och suppleanter

Styrelsen består av fem ledamöter. Inga ersättare utsedda.

§9

Fastställande av arvoden åt styrelsens ledamöter, revisor och lekmannarevisor med suppleanter

Stämman beslutade att arvoden utgår enligt Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag, bilaga 1 version 3.0. Ärendenr 206714.

§10

Anmälan av val av revisor och revisorssuppleant

Årsstämman konstaterade att KPMG Bohlins är valda revisorer och att auktoriserad huvudansvarig revisor är Margareta Sandberg.

Dokument ID 20200323-00033

§11

Anmälan av kommunfullmäktiges val av styrelse, ordförande samt lekmannarevisor.

Årsstämman fastställde att kommunfullmäktiges val kvarstår.

Styrelseledamöter
Margareta Widen Berggren, Ordförande (S)
Pär-Olof Olsson, Vice ordförande (M)
Tomas Bendiksen, Ledamot (S)
Inger Abrahamsson, Ledamot (C)
Bo Persson, Ledamot (SD)

Inga ersättare är utsedda.

Lekmannarevisor
Ingemar Eriksson (C)

Ersättare
Mats Sjöborg (L)

§12

Revidering av bolagsordning

I ärendet föreligger anmälan av kommunfullmäktiges beslut att godkänna revideringen av bolagsordningen.

Stämman beslutade att i enhet med kommunfullmäktiges beslut revidera bolagsordningen på så sätt som framgår av bilaga 2.

Bilaga 2.
Protokollsutdrag kommunfullmäktige
Förslag på reviderad bolagsordning

Stämman avslutades.

Dokument ID 20200323-00033

Årsredovisning

för

Östhammar Vatten AB

559099-4447

Räkenskapsåret

2019

Styrelsen och verkställande direktören för Östhammar Vatten AB avger följande årsredovisning för räkenskapsåret 2019.

Förvaltningsberättelse

Information om verksamheten
Bolaget bildades och startade sin verksamhet 2017 och ska enligt gällande bolagsordning äga och förvalta den allmänna VA-anläggningen i Östhammar kommun samt därmed förenlig verksamhet samt ha huvudmannaskapet för den allmänna VA-anläggningen i Östhammar kommun.

Koncernen
I Gästrike Vatten koncernen ingår förutom moderbolaget Gästrike Vatten AB följande dotterbolag:
Gävle Vatten AB
Hofors Vatten AB
Ockelbo Vatten AB
Älvkarleby Vatten AB
Östhammar Vatten AB

Östhammar Vatten AB har sitt säte i Östhammar kommun, Upplands län.

Ägarförhållanden
Östhammar Vatten AB är ett dotterbolag till moderbolaget Gästrike Vatten AB. Kommunerna Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammar äger gemensamt Gästrike Vatten AB. Gästrike Vatten AB innehar 99 % av aktierna och Östhammar kommun äger resterande 1 % men har kontroll över samtliga röster i bolaget.

Verksamheten samt väsentliga händelser
Östhammar Vatten AB producerar och distribuerar dricksvatten samt omhändertar och renar avloppsvatten. Inga anställda finns i Östhammar Vatten AB. Utveckling, drift och underhåll av de allmänna anläggningarna i Östhammar utförs av Gästrike Vatten AB.

Östhammar Vatten ABs förutsättningar på marknaden betraktas som stabila. Bolaget har en lagstiftad monopolställning i rollen som kommunens leverantör av vatten- och avloppstjänster.

Förslag till reviderade bolagsordningar för moderbolag och dotterbolag i samråd med ägarkommunerna har tagits fram för beslut i styrelser och ägarkommuner inom koncernen.

Beslut har fattats om införande av verksamhetsområde för VA i Östhammar kommun, etapp 1. Restriktioner för användningen av kommunalt vatten för hela Östhammars kommun infördes under vår till höst.

Beslut har fattats om avtal om leverans av dricksvatten mellan Östhammar Vatten AB och Tierps Energi & Miljö AB i enlighet med intentionerna i den avsiktsförklaring om långsiktig samverkan för vattenförsörjning som antagits av Östhammars kommun och Tierps kommun. Avtalet tillförsäkrar att Östhammars kommun och Tierp kommun uppfyller sina skyldigheter enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster att tillförsäkra fastigheterna inom huvudmännens verksamhetsområden vattenförsörjning med hänsyn till människors hälsa och miljön.

Beslut har fattats om finansiering av överföringsledning från Örbyhus, Tierps kommun till Österbybruk och Alunda i Östhammar kommun. Arbete inför anläggande av överföringsledningen fortlöper.
Beslut har fattats om begränsning av antal personer som kan anslutas till den allmänna VA-anläggningen per ort för att säkerställa VA-huvudmannens uppdrag.

Beslut har fattats om ägande för del av fastigheten Skoby 2:41, Östhammar kommun där Skoby reningsverk är beläget.

Under året har ett omfattande arbete skett för att säkra vattenleverans till kunder och omhändertagandet av avloppsvatten för en god vattenmiljö både genom åtgärder och förändrat arbetssätt. Många åtgärder har även till syfte att öka kundservicen samt säkerställa en god arbetsmiljö och uppfylla gällande regler och lagkrav.

Miljöansvar

Verksamheten genomsyras av ett långsiktigt kretsloppstänkande, där hänsyn även ska tas till kommande generationers behov av en god VA-försörjning. På så sätt kan vårt vatten hanteras, bevaras och brukas på ett hållbart sätt. Avloppsvatten renas i avloppsreningsverken från fosfor och organiskt material innan det återförs till naturen i ytvatten som är recipienter.

Östhammar Vatten ABs verksamhet är till väsentliga delar tillståndspliktig enligt miljöbalken. För varje tillståndspliktigt reningsverk upprättas ett särskilt miljöbokslut. Det finns åtta tillståndspliktiga verk, Alunda, Gimo, Harg, Hargshamn, Skoby, Öregrund, Österbybruk och Östhammar. En avvikelse finns gällande tillståndet för Alunda reningsverk. Uttag av vatten är tillståndspliktigt enligt miljöbalken. Samtliga uttag ligger inom tillståndet.

Dricksvatten är klassificerat som livsmedel och vattenkvaliteten kontrolleras kontinuerligt genom provtagningar i enlighet med fastställda kontrollprogram. Andelen vattenprov enligt fastställt kontrollprogram som är tjänliga i enlighet med Livsmedelsverkets föreskrifter överstiger 99 %.

Intäkter och kostnader

Årets resultat är en förlust på 1,7mnkr, efter att 508 tkr av intäkterna har redovisat som underuttag och räknats av från tidigare skuld till VA-kollektivet. Årets förlust bokförs mot eget kapital. Huvuddelen av intäkterna kommer från brukningsavgifter, en mindre del av intäkterna kommer från periodens anläggningsavgifter.

Över- eller underuttag arbetas in i bolagets ekonomiska plan och avgiftsuttaget balanseras mot verksamhetens kostnader. Den plan som läggs har sin grund i den strategi som styrelsen tagit fram och genom att avgiftsuttaget balanseras mot verksamhetens kostnader kan upparbetade över- eller underuttag återföras.

Östhammar Vatten AB belastas av samtliga kostnader för sin VA-försörjning. Resurser som nyttjas gemensamt i Gästrike Vatten AB och som inte går att koppla direkt till ett anläggningsbolag fördelas genom en fördelningsnyckel som fastställts av styrelsen i Gästrike Vatten AB. Andelen av Gästrike Vatten ABs kostnader som belastar Östhammar Vatten AB uppgår till 12 %.

Investeringar

Årets investeringar uppgår till ca 5,3 mnkr. Största (2,1 mnkr) investeringen är pågående och avser en överföringsledning för vatten. Resterande investeringar utgörs främst av nya styrenheter till anläggningarna.

Flerårsöversikt (Tkr)	**2019**	**2018**	**2017**
Nettoomsättning	54 923	48 680	27 638
Årets över- (+)/underuttag (-)	-2 257	508	0
Ackumulerat över-/underuttag	-1 749	508	0
Investeringar	5 266	4 929	168 599
Balansomslutning	176 624	180 073	183 556
Såld mängd VA (tm3)	977	995	536
Producerad mängd vatten (tm3)	1 075	1 140	1 246
Mottagen mängd avlopp (tm3)	2 704	1 895	2 114

2017 var ett förkortat räkenskapsår.
I nettoomsättningen ingår över-/underuttag
tm3 = tusental kubikmeter
Differensen mellan såld mängd, producerad mängd och mottagen mängd ger en indikation om anläggningarnas status.

Risk- och osäkerhetsfaktorer samt förväntad utveckling

Det är mycket som händer inom VA-området, både nationellt och inom EU, vilket påverkar hela koncernens verksamhet. För att säkerställa dricksvattenleveransen är prioriterade åtgärder bla att öka skyddet för vattenresurserna, redundansen VA-systemet samt reningen i vattenverken. Mer vatten genom fler vattentäkter behövs men det är även viktigt att effektivt använda det vatten som produceras. Fortsatta åtgärder för ökad kontroll och minskade vattenförluster planeras men även att utreda alternativa lösningar för att tillgodose vattenbehovet. Ökade krav på beredning och robusthet för vattenleverans samt reningskrav för avlopp och dagvatten kommer att påverka inriktning och kostnader.

Förstärkt fokus inom säkerhet och hållbarhet påverkar VA-verksamheten både direkt och indirekt genom primärkommunernas ansvar. Speciellt kan nämnas arbetet med åtgärder i samband med den nya säkerhetsskyddslagen samt informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster (NIS-direktivet). Även det stora arbetet för att klimatanpassa såväl VA-verksamheten som våra städer samt tillse att vattenresurser skyddas för att säkerställa leverans behöver hanteras integrerat med primärkommunernas fysiska planering.

Då behovet för just Östhammar Vatten AB är stort av mer vatten och ökad avloppskapacitet samtidigt som efterfrågan på att bygga ut och ansluta fler till den allmänna VA-försörjningen ökar har aktiviteter för att uppdatera status och behov genomförts för att ge underlag både till åtgärder och till prioritering av var och i vilken takt utbyggnad och anslutning kan och bör ske. Möjlig anslutning per ort har tagits fram och kommer att uppdateras halvårsvis.

Fler anslutningar i detta ansträngda läge gör att Östhammar Vatten AB som VA-huvudman riskerar att inte klara sitt uppdrag; att leverera dricksvatten av god kvalitet eller att överskrida sina miljötillstånd för reningsverken. Vi har därmed inte utrymmet att möta efterfrågad tillväxt. Omfattande åtgärder ligger i den långsiktiga investeringsplanen men översyn av dessa samt ytterligare åtgärder pågår för att långsiktigt öka kapaciteten och nå ett nytt utgångsläge.

För att möta efterfrågan på VA-tjänster och möjliggöra Östhammar som attraktiv kommun krävs omfattande investeringar inom Östhammar Vatten AB. Detta påverkar kommunkoncernens totala borgensutrymme och VA-taxans nivå. Det blir därför fortsatt mycket viktigt med samordning och analys av alternativ och konsekvenser för såväl VA-verksamheten som primärkommunens verksamhet.

De ökade kraven gör att verksamhetskostnaderna bedöms öka trots att effektiviseringar sker. Då även investerings- och exploateringsbehovet är stort med utbyggnad av ledningsnät samt nya vattenverk och reningsverk till följd ger det ökade kapitalkostnader, och därmed ett behov av att öka intäkterna. Detta gör även att verksamheten blir mer räntekänslig.

Arbete pågår med att se över både omfattning och tidplan för investeringar och exploateringar kommande år för att skapa en realistisk tidplan. Vi behöver nyttja såväl mark som nya tekniska lösningar för att på ett så smart sätt som möjligt uppnå optimal samhällsnytta på både kort och lång sikt för att skapa hållbara stadsdelar. Det är nödvändigt att vara öppna för att lyfta in dialog om finansiering och överväga alternativa finansieringsformer så att taxejusteringarna kan hållas nere.

Känslighetsanalys

Räntor
En ökning av räntan med ± 1 procentenhet skulle innebära en förändringar i kostnader på ca ± 1,3 mnkr för bolaget.

Bolaget påförs en inlåningsavgift i samband med positiva saldon på banktillgodohavanden överstigande 50 mnkr i koncernen. Inlåningsavgiften beräknas på saldot per månad som det överstiger 50 mnkr med ett genomsnitt av 1 W stibor för aktuellt månad (Riksbanken).

Intäkter
En förändring av intäkter med ± 1 procentenhet skulle innebära en förändring av intäkter på ca ± 500 tkr för bolaget.

Kostnader
En förändring av direkta kostnader med ± 1 procentenhet skulle innebära en förändring i kostnader på ca ± 200 tkr för bolaget.

Förändring av eget kapital

	Aktie-kapital	Övrigt fritt eget kapital	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	100 000	9 892 575		**9 992 575**
Årets resultat			-1 748 932	**-1 748 932**
Belopp vid årets utgång	**100 000**	**9 892 575**	**-1 748 932**	**8 243 643**

Villkorlig återbetalningsskyldighet för aktieägartillskott uppgick till totalt 9 892 575 kr (9 892 575 kr)

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

balanserad vinst	9 892 575
årets förlust	-1 748 932
	8 143 643
disponeras så att	
i ny räkning överföres	8 143 643

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning samt kassaflödesanalys med noter.

Resultaträkning

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Nettoomsättning	2	54 922 757	48 679 571
Övriga rörelseintäkter		94 017	1 409 847
		55 016 774	**50 089 418**
Rörelsens kostnader			
Produktionskostnader		-17 394 256	-14 022 157
Övriga externa kostnader	3, 4	-32 625 378	-29 120 829
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-6 102 025	-5 924 960
		-56 121 659	**-49 067 946**
Rörelseresultat		**-1 104 885**	**1 021 472**
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	5	4 586	2 389
Räntekostnader och liknande resultatposter	6	-1 018 291	-982 451
		-1 013 705	**-980 062**
Resultat efter finansiella poster		**-2 118 590**	**41 410**
Resultat före skatt		**-2 118 590**	**41 410**
Skatt på årets resultat	7	369 658	-41 410
Årets resultat		**-1 748 932**	**0**

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	8	18 650 612	19 597 418
Maskiner och andra tekniska anläggningar	9	120 919 251	122 358 295
Inventarier, verktyg och installationer	10	13 677 810	14 313 499
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	7 798 229	5 613 194
		161 045 902	**161 882 406**
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjuten skattefordran	12	905 304	535 646
		905 304	**535 646**
Summa anläggningstillgångar		**161 951 206**	**162 418 052**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		1 518 181	3 123 930
Fordringar hos koncernföretag	13	0	594 632
Övriga fordringar		13 155 030	13 786 464
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		0	150 000
		14 673 211	**17 655 026**
Summa omsättningstillgångar		**14 673 211**	**17 655 026**
SUMMA TILLGÅNGAR		**176 624 417**	**180 073 078**

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital	15	100 000	100 000
		100 000	**100 000**
Fritt eget kapital	16		
Balanserad vinst eller förlust		9 892 575	9 892 575
Årets resultat		-1 748 932	0
		8 143 643	**9 892 575**
Summa eget kapital		**8 243 643**	**9 992 575**
Avsättningar			
Övriga avsättningar	17	1 100 000	399 419
Summa avsättningar		**1 100 000**	**399 419**
Långfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut	18	130 182 123	133 766 124
Övriga skulder	19	25 857 152	24 968 445
Summa långfristiga skulder		**156 039 275**	**158 734 569**
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		3 584 000	3 584 000
Leverantörsskulder		4 006 521	3 307 789
Skulder till koncernföretag	13	729 280	0
Skulder till Östhammar kommun	13	116 596	598 700
Övriga skulder		735 058	1 624 815
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	2 070 044	1 831 211
Summa kortfristiga skulder		**11 241 499**	**10 946 515**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**176 624 417**	**180 073 078**

Kassaflödesanalys

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	5, 6	-2 118 590	41 410
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	8, 9, 10, 17	6 802 606	6 144 379
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**4 684 016**	**6 185 789**
Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet			
Förändring av kundfordringar		1 605 749	-584 367
Förändring av kortfristiga fordringar		-12 410 398	201 740
Förändring av kortfristiga skulder		1 183 691	134 232
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**-4 936 942**	**5 937 394**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-5 265 521	-4 928 815
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-5 265 521**	**-4 928 815**
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		21 447 693	18 767 014
Amortering av lån		-25 031 694	-22 351 014
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**-3 584 001**	**-3 584 000**
Årets kassaflöde		**-13 786 464**	**-2 575 421**
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början		13 786 464	16 361 885
Likvida medel vid årets slut		**0**	**13 786 464**

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar
Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intäktsredovisning
Bolaget följer BFNAR 2003:3 som anger att en inkomst redovisas som intäkt först då det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna som företaget ska få av transaktionen kommer att tillfalla företaget.
I enlighet med Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV) får avgifterna inte överskrida det som behövs för att täcka kostnader som är nödvändiga för att ordna och driva VA-anläggningen. Eventuella överuttag/underuttag bör återföras/belasta abonnentkollektivet inom tre år från det att dessa uppstått genom återbetalning eller som taxesänkning alternativt taxehöjning för att uppnå kostnadstäckning. Om inkomsterna från avgifterna överskrider kostnaderna föreligger följaktligen en legal förpliktelse.

I enlighet med VA-lagen redovisas överuttag som en skuld och det överuttag som skett för framtida investeringar redovisas som långfristig skuld och löses upp i den takt som anläggningen skrivs av.

Anläggningsavgifter
Anläggningsavgiften är en engångsavgift som ska betalas när fastigheten ansluts till kommunalt VA och ska täcka kostnaderna för att ansluta en fastighet vilket innebär att den ska täcka kostnaderna för nyinvesteringar i anläggningen samt del av huvudanläggningen, administration och räntekostnader för nyanläggning i ledningsnätet och del av huvudanläggning. Anläggningsavgiften intäktsförs i dotterbolagen enligt matchningsprincipen vilket innebär att den möter kapitalkostnaderna som är hänförbara till anslutningsavgiften enligt nedanstående.
År 1 10% för administrationskostnader och 1/33 av resterande 90 %.
År 2-33 1/33 av resterande 90 %

Brukningsavgifter
Brukningsavgiften är en periodisk avgift för täckande av drift- och underhållskostnader, kapitalkostnader för investeringar eller andra kostnader för en allmän VA-anläggning som inte täcks av en anläggningsavgift.
Brukningsavgiften faktureras löpande till alla kunder.

Gemensamma intäkter och kostnader
Gemensamma kostnader från moderbolaget har fördelats utifrån olika fördelningsnycklar:
Personalkostnaderna har fördelats från moderbolaget till dotterbolagen utifrån tidredovisning. Direkta kostnader hänförbara till dotterbolagen har debiterats dotterbolagen i sin helhet. Övriga kostnader fördelas utifrån fördelningsnyckel fastställd av styrelsen i Gästrike Vatten AB.

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utfigter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången. När en komponent i en anläggnings byts ut, utrangeras eventuell kvarvarande del av den gamla komponenten och den nya komponentens anskaffningsvärde aktiveras. Materialla anläggningstillgångar har i balansräkningen tagits upp till anskaffningsvärdet med avdrag för avskrivningar och eventuella ned/uppskrivningar. Avskrivningar på anläggningstillgångar redovisas i resultaträkningen och belastar rörelseresultatet med avskrivningar enligt plan från anskaffningstillfället.
Följande avskrvningstider har tillämpats

	År
Inventarier	3-10
Maskiner	5-10
Tekniska anläggningar*	10-33
VA-ledningar**	33-50

*Som tekniska anläggningar räknas exempelvis; pumpstationer, tryckstegringar, högreservoarer, brunnar, infiltrationsanläggningar.
**VA-ledningar är en teknisk anläggning och avskrivningstiden är beroende av om det är en; huvudledning, servisledning, områdesledning, samt om mark eller sjöförlagd ledning.

Byggnader (vattenverk och avloppsreningsverk)
Delas upp i komponenter i enlighet med K3; tak, stomme, grund, byggnadsanläggning. Anläggningens huvudsakliga funktion styr om anläggningen är att beakta som en byggnad eller en produktionsanläggning. Syftet med byggnaden vid en produktionsanläggning är ett skal/skydd för att skydda produktionen, den tekniska anläggningen och utgör därmed en byggnadsanläggning.

Följande avskrivningstider har tillämpats

	År*	andel i %
Tak	25	10-50
Stomme	50	5-35
Grund	50	5-20
Byggnadsanläggning	10-25	40-80

* Avskrivningstiden för byggnader övertagna från kommunen har anpassats till återstående nyttjandeperiod från tidpunkten vid övertagandet.

Inkomstskatter

Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år och justeringar tidigare års aktuella skatt. Skatteskulder/-fordringar värderas till vad som enligt företagets bedömning skall betala till eller erhållas från Skatteverket. Bedömningen görs enligt de skatteregler och skattesatser som är beslutade eller som är aviserade och med stor säkerhet kommer att fastställas. För poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas även därmed sammanhängande skatteeffekter i resultaträkningen. Uppskjuten skatt avseende framtida skatteeffekter redovisas i resultat- och balansräkningarna.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar. 2018 består likvida medel av tillgodohavande på koncernkonto hos Gävle kommun. Från och med 2019 redovisas likvida medel som kort fordran/skuld mot Gävle kommun.

Lån
Östhammar Kommun har borgensåtagande för finansiering av investeringar i Östhammar Vatten AB. För Östhammar Vatten AB sker upptagning av lån externt hos kreditinstitut mot reverser som löper med ränta och amortering för samtliga nettoinvesteringar i VA-anläggningar som inte är internt finansierade.

Fordringar
Fordringar med förfallodag mer än 12 månader efter balansdagen redovisas som anläggningstillgångar, övriga som omsättningstillgångar. Fordringar upptas till det belopp som efter individuell prövning beräknas bli betalt.

Not 2 Nettoomsättningens fördelning

	2019	2018
Nettoomsättningen per rörelsegren		
Anslutningsavgifter	507 764	1 366 348
Konsumtionsavgifter	53 906 643	47 821 573
Underuttag/Överuttag VA-kollektivet	508 350	-508 350
	54 922 757	**48 679 571**

Not 3 Arvode till revisorer
Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

	2019	2018
KPMG AB		
Revisionsuppdrag	25 000	37 155
	25 000	**37 155**

Not 4 Kostnader från Gästrike Vatten AB

	2019	2018
Styrelsearvoden	36 434	37 433
Inhyrd personal	12 513 594	15 732 334
Övriga kostnader enligt fördelningsnyckel fastställd av Gästrike Vatten AB	3 638 788	1 174 712
	16 188 816	**16 944 479**

Not 5 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

	2019	2018
Övriga ränteintäkter	4 586	2 389
	4 586	**2 389**

Not 6 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2019	2018
Räntekostnader till kreditinstitut	742 867	696 140
Borgensavgifter till Östhammars kommun	281 868	281 800
Övriga räntekostnader	-6 444	4 511
	1 018 291	**982 451**

Not 7 Skatt på årets resultat

	2019	2018
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt		-41 410
Uppskjuten skatt	369 658	
Totalt redovisad skatt	**369 658**	**-41 410**

Avstämning av effektiv skatt

		2019		2018
	Procent	**Belopp**	**Procent**	**Belopp**
Redovisat resultat före skatt		-2 118 590		41 410
Skatt enligt gällande skattesats	21,40	453 378	22,00	-9 110
Ej avdragsgilla kostnader		-33 955		-32 300
Utnyttjande av underskottsavdrag		-37 898		
Uppskjuten skatt hänförlig till på temporära skillnader på byggnader		69 180		
Skattemässiga justering av bokfört resultat för avskrivningar på byggnader		-81 047		
Redovisad effektiv skatt	**17,45**	**369 658**	**100,00**	**-41 410**

Not 8 Byggnader och mark

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	21 175 429	21 175 429
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**21 175 429**	**21 175 429**
Ingående avskrivningar	-1 578 010	-631 204
Årets avskrivningar	-946 807	-946 806
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-2 524 817**	**-1 578 010**
Utgående redovisat värde	**18 650 612**	**19 597 419**
Bokfört värde byggnader	16 411 312	17 358 119
Bokfört värde mark	2 239 300	2 239 300
	18 650 612	**19 597 419**

Not 9 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	131 366 423	130 313 147
Inköp	117 023	1 053 276
Omklassificeringar	2 963 463	
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**134 446 909**	**131 366 423**
Ingående avskrivningar	-9 008 128	-4 665 663
Årets avskrivningar	-4 519 530	-4 342 465
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-13 527 658**	**-9 008 128**
Utgående redovisat värde	**120 919 251**	**122 358 295**

Not 10 Inventarier, verktyg och installationer

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	15 372 979	15 372 979
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**15 372 979**	**15 372 979**
Ingående avskrivningar	-1 059 480	-423 792
Årets avskrivningar	-635 689	-635 688
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-1 695 169**	**-1 059 480**
Utgående redovisat värde	**13 677 810**	**14 313 499**

Not 11 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningar

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	5 613 194	1 737 655
Inköp	5 148 498	3 875 539
Omklassificeringar	-2 963 463	
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**7 798 229**	**5 613 194**
Utgående redovisat värde	**7 798 229**	**5 613 194**

Not 12 Uppskjuten skattefordran

	2019-12-31	2018-12-31
Byggnader	208 045	138 865
Skattemässigt underskott	697 259	396 781
	905 304	**535 646**

Not 13 Transaktioner med koncernföretag

Moderföretag i den minsta koncern där Östhammar Vatten AB är dotterföretag och koncernredovisning upprättas är Gästrike Vatten AB, 556751-1661, Gävle.

	2019-12-31	2018-12-31
Andel inköp och försäljning (%) avseende företag inom Gästrike Vatten Koncernen		
Inköp	33	40
Försäljning	0	0
	33	**40**
Fordringar (+) / skulder (-) avseende närstående		
Östhammars Kommun	-116 596	-598 700
	-116 596	**-598 700**
Fodringar (+) / skulder (-) avseende Gästrike Vatten koncernen		
Gästrike Vatten AB	-729 280	594 632
	-729 280	**594 632**

Not 14 Checkräkningskredit

Beviljat belopp på checkräkningskredit hos Gävle kommun uppgår till 110 mnkr totalt för Gästrike Vattenkoncernen. Eventuellt saldo redovisas som kortfristig fordran/skuld. Gävle kommun är kontohavare mot banken.

Not 15 Antal aktier och kvotvärde

Antal aktier	Kvot-värde
100	1 000
100	

Not 16 Disposition av vinst eller förlust

	2019-12-31
Förslag till vinstdisposition	
Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel:	
balanserad vinst	9 892 575
årets förlust	-1 748 932
	8 143 643
disponeras så att	
i ny räkning överföres	8 143 643

Not 17 Avsättningar

	2019-12-31	2018-12-31
Beräknade skadeståndsanspråk där VA-huvudman har strikt ansvar	1 100 000	399 419
	1 100 000	**399 419**

Not 18 Långfristiga skulder

	2019-12-31	2018-12-31
Skulder som ska betalas senare än fem år efter balansdagen	1 726 737	28 882 737
	1 726 737	**28 882 737**

Not 19 Övriga långfristiga skulder

	2019-12-31	2018-12-31
Periodiserade anslutningsavgifter		
Ingående balans	24 798 007	24 613 488
Årets förändring	898 003	184 519
	25 696 010	**24 798 007**
Skuld för investeringsbidrag till Karö Våtmark		
Ingående balans	170 438	179 735
Årets förändring	-9 296	-9 297
	161 142	**170 438**

Intäkter från anslutningsavgifter intäktsförs med ca 13 % det första året och därefter ca 3 % per år.

Not 20 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2019-12-31	2018-12-31
Upplupna räntekostnader	359 566	367 013
Upplupna kostnader	1 710 478	955 848
Överuttag från VA-kollektivet	0	508 350
	2 070 044	**1 831 211**

Östhammar den 12 mars 2020

[redacted]
Margareta Vidén Berggren
Ordförande

[redacted]
Pär-Olof Olsson

[redacted]
Tomas Bendiksen

[redacted]
Inger Abrahamsson

[redacted]
Bo Persson

[redacted]
Lena Blad
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 14/4 2020

KPMG AB

Margareta Sandberg
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Östhammar Vatten AB, org. nr 559099-4447

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Östhammar Vatten AB för år 2019.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Östhammar Vatten ABs finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Östhammar Vatten AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Östhammar Vatten AB för år 2019 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Östhammar Vatten AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Falun den 14 april 2020

KPMG AB

[redacted]

Margareta Sandberg

Auktoriserad revisor

Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag

Rätt till arvode

1 § Styrelseledamöter (ledamöter), styrelsesuppleanter (suppleanter) och lekmannarevisorer i Gästrike Vatten AB (moderbolaget) och dess dotterbolag har rätt till arvode enligt bestämmelserna i detta reglemente.

Arvoderingen av ett uppdrag enligt första stycket ska bekostas av det bolag som uppdraget avser.

2 § Rätten till arvode enligt 1 § går förlorad om ledamoten, suppleanten eller lekmannarevisorn erhåller arvode för uppdraget enligt något annat reglemente eller liknande bestämmelse i den kommun som utsett ledamoten, suppleanten eller lekmannarevisorn.

Moderbolagets styrelse beslutar i frågor som avses i första stycket. Beslutet får delegeras till verkställande direktör eller annan anställd i bolaget.

Grundbeloppet

3 § Grundbeloppet utgör 100 % av arvodet för en riksdagsledamot per den 1 januari för innevarande kalenderår. Om ett sådant arvode ändras under innevarande år får moderbolagets styrelse besluta att revidera grundbeloppet i motsvarande utsträckning. En sådan revidering gäller också för dotterbolagen, om inte moderbolagets styrelse beslutar annat.

Månadsarvode

4 § Ledamöter i ett koncernbolag erhåller ett månadsarvode baserat på grundbeloppet enligt 3 §. Med månadsarvode avses en viss ekonomisk ersättning av grundbeloppet i procent som utges månadsvis.

Den som har månadsarvode kan inte erhålla sammanträdesarvode och den som har sammanträdesarvode kan inte erhålla månadsarvode.

Sammanträdesarvode

5 § Suppleanter erhåller ett sammanträdesarvode baserat på grundbeloppet enligt 3 §. Med sammanträdesarvode avses viss ekonomisk ersättning av grundbeloppet i procent.

6 § Moderbolagets styrelse beslutar vilken typ av sammankomster som ska anses utgöra ett sammanträde och som därmed arvodesgrundande. Särkild hänsyn ska tas till om ett sådant sammanträde är nödvändigt för att suppleanten ska kunna fullgöra sitt uppdrag.

Arvoden till ledamöter i moderbolaget

7 § Styrelsens ordförande i moderbolaget erhåller 20 % av grundbeloppet i månadsarvode.

8 § Vice ordförande i moderbolaget erhåller 6,5 % av grundbeloppet i månadsarvode.

9 § Övriga ledamöter i moderbolaget erhåller 5 % av grundbeloppet i månadsarvode.

Arvoden till suppleanter

10 § Suppleanter erhåller sammanträdesarvode om de tjänstgör. För sammanträden under 4 timmar utgår ersättning motsvarande 1,5 % av grundbeloppet. Om sammanträdet överstiger 4 timmar men understiger 6 timmar utgår ersättning motsvarande 2 % av grundbeloppet. För det fall sammanträdet övergår 6 timmar utgår ersättning motsvarande 2,5 % av grundbeloppet.

Arvoden till lekmannarevisorer

11 § En lekmannarevisor i moderbolaget erhåller ett (1) arvode per år som betalas ut efter ordinarie bolagsstämma. Arvodet motsvarar 15 % av grundbeloppet.

12 § En lekmannarevisor i moderbolaget erhåller inget arvode för uppdrag som lekmannarevisor i ett dotterbolag.

13 § För lekmannarevisorer som enbart har ett uppdrag i ett dotterbolag, beslutar moderbolagets styrelse om eventuellt arvode. Arvodet ska vara skäligt och får bestämmas till högst 15 % av grundbeloppet.

14 § En suppleant till en sådan lekmannarevisor som avses i 11 § eller 13 § erhåller inget arvode, om inte styrelsen i moderbolaget beslutar annat.

Arvoden i dotterbolag

15 § Ordförande i moderbolaget som också är ordförande i ett dottebolag erhåller 5 % av grundbeloppet i månadsarvode för detta uppdrag.

16 § Vice ordförande i moderbolaget som också är ordförande i ett dotterbolag erhåller 5 % av grundbeloppet i månadsarvode för detta uppdrag.

17 § Ledamot i moderbolaget som också är ordförande i ett dotterbolag erhåller 5 % av grundbeloppet i månadsarvode för detta uppdrag. Ledamot som istället är vice ordförande i ett dotterbolag erhåller 1,5 % av grundbeloppet i månadsarvode för detta uppdrag.

18 § För ledamöter i dotterbolag, som inte har uppdrag i moderbolagets styrelse, utgår arvode om 3 % av grundbeloppet i månadsarvode.

19 § För suppleanter, som inte har uppdrag i moderbolagets styrelse, utgår arvode enligt 10 §.

20 § För lekmannarevisorer gäller det som föreskrivs i 12-14 §§.

Övriga ekonomiska förmåner

21 § Ledamöter, lekmannarevisorer och suppleanter i ett koncernbolag har rätt till skälig ersättning för de arbetsinkomster och andra ekonomiska förmåner de förlorar när de sammanträder.

Motsvarande gäller för kostnader hänförliga till barntillsyn och resor.

22 § Om en ledamot eller suppleant i anledning av funktionsnedsättning har särskilda resekostnader utgår skälig ersättning.

23 § Med skälig ersättning enligt 21-22 §§ avses den faktiska kostnaden i sig men högst det belopp som moderbolagets styrelse beslutat om särskilt.

24 § Bestämmelserna i 21-22 §§ äger motsvarande tillämpning för ledamöter och suppleanter i dotterbolag, oavsett om de erhåller arvode eller inte för uppdraget i dotterbolaget.

Protokollföring i anledning av bolagsstyrelsens beslut

25 § Sådana beslut som tillerkänns en styrelse i enlighet med dessa bestämmelser ska protokollföras enligt vad aktiebolagslagen föreskriver (Jfr. 8 kap. 24-26 §§ ABL).

Tolkning och tillämpning

26 § Om det uppstår meningsskiljaktigheter mellan en ledamot, suppleant eller lekmannarevisor och ett koncernbolag om hur arvodesreglementet ska tolkas eller vilken ersättning som bör utgå i det enskilda fallet beslutar verkställande direktör. Beslutet får delegeras till anställd i bolaget.

27 § Arvoden utgår till ledamöter, suppleanter och lekmannarevisorer från det konstituerande mötet efter ordinarie bolagsstämma till och med nästa ordinarie bolagsstämma.

Ledamöter, suppleanter och lekmannarevisorer utses, i enlighet med koncernbolagens bolagsordningar, för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det att val till kommunfullmäktige förrättats till slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige.

Förslag till gemensamma arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag

Förslag på beslut
- att arvode utgår enligt Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag, Bilaga 1,
- att arvode utgår från det konstituerande mötet efter ordinarie bolagsstämma.

Ärendebeskrivning
Inom Gästrike Vatten koncernen med sex ingående bolag har flera olika arvodesreglementen tillämpats. En översyn av regelverket och bestämmelserna i samtliga bolag inom Gästrike Vatten koncernen har skett under 2019. Det har klarlagts att det aktiebolagsrättsligt är respektive bolags stämma som beslutar om arvoden för bolagets styrelse.

På ägarsamrådet i december 2019 förordade samtliga ägarkommuner att ett koncernövergripande arvodesreglemente skulle tas fram. Ett koncernövergripande arvodesreglemente ska stödja styrelsearbetet inom koncernen och ge en transparent och enhetlig hantering.

Ärendet anmäls till fullmäktige i Hofors och Östhammar då beslutet ersätter tidigare beslut om att respektive dotterbolag ska följa kommunens arvodesreglemente.

Beslutsunderlag
Bilaga 1. Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag

Dokument ID 20200415-00028

Gästrike Vatten AB | Hamnleden 20, 806 41 Gävle
020-37 93 00 | info@gastrikevatten.se
www.gastrikevatten.se

Förslag Bolagsordning för Östhammar Vatten AB

Östhammar Vatten AB
Org.nr. 559099-4447

§ 1 Företagsnamn
Bolagets företagsnamn är Östhammar Vatten AB.

§ 2 Säte
Styrelsen ska ha sitt säte i Östhammars kommun, Uppsala län.

§ 3 Föremålet för bolagets verksamhet
Bolaget ska

- vara huvudman för vatten- och avloppsverksamheten i enlighet med lagen om allmänna vattentjänster (vattentjänstlagen) i Östhammars kommun
- äga och förvalta allmänna anläggningar för ändamålet,
- samt därmed förenlig verksamhet.

Verksamheten ska bedrivas i Östhammars kommuns ställe inom ramen för den kommunala kompetensen.

§ 4 Ändamålet med bolagets verksamhet
Kommunens syfte med bolaget är att tillhandahålla anläggningar för allmänna vattentjänster.

Syftet är vidare att tillsammans med moderbolaget Gästrike Vatten AB säkerställa en långsiktigt hållbar VA-verksamhet.

Bolaget ska tillämpa de kommunala lokaliserings-, självkostnads- och likställighetsprinciperna.

§ 5 Aktiekapital
Aktiekapitalet ska vara lägst 100 000 kronor och högst 400 000 kronor.

§ 6 Antal aktier
Antalet aktier ska vara lägst 100 och högst 400 stycken.

§ 7 Styrelse
Styrelsen ska bestå av lägst tre och högst fem ledamöter med högst tre suppleanter.

Ledamöter och eventuella suppleanter utses av fullmäktige i Östhammars kommun för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det att val till kommunfullmäktige förrättas till slutet av den årsstämma som följer närmast efter nästa val till kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige utser också ordförande i bolagets styrelse.

Styrelsen är beslutsför om minst hälften av ledamöterna är närvarande. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst.

Dokument ID 20191217-00029

§ 8 Firmatecknare
Styrelsen får inte bemyndiga annan än styrelseledamot eller den verkställande direktören att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening. Den verkställande direktören har därutöver rätt att teckna bolagets firma inom ramen för den löpande förvaltningen.

§ 9 Revisorer
För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och den verkställande direktörens förvaltning utses av bolagsstämman en revisor och en revisorssuppleant.

Revisorns och revisorssuppleantens uppdrag gäller till slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige.

§ 10 Lekmannarevisorer
Fullmäktige i Östhammars kommun ska utse en lekmannarevisor med suppleant med uppgift att granska om aktiebolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om aktiebolagets interna kontroll är tillräcklig.

Lekmannarevisor och suppleant väljs för samma mandatperiod som gäller för bolagets styrelse.

§ 11 Kallelse till bolagsstämma
Kallelse till bolagsstämma ska ske genom brev eller e-post till aktieägarna tidigast fyra veckor och senast två veckor före stämman.

§ 12 Ort för bolagsstämma
Bolagsstämma får hållas på ort inom någon av Gästrike Vatten AB:s ägarkommuner (Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner).

§ 13 Ärenden på årsstämma
Årsstämma ska hållas årligen inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår. På årsstämman ska följande ärenden behandlas:

1. Stämmans öppnande
2. Val av ordförande vid stämman.
3. Upprättande och godkännande av röstlängd.
4. Val av en justerare.
5. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad.
6. Godkännande av dagordning.
7. Framläggande av årsredovisning, revisionsberättelse och lekmannarevisors granskningsrapport.
8. Beslut om:
    a. Fastställande av resultaträkning och balansräkning.
    b. Dispositioner av bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen.
    c. Ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och den verkställande direktören.

Dokument ID 20191217-00029

9. Fastställande av arvoden för styrelseledamöter med suppleanter och lekmannarevisor med suppleant.
10. I förekommande fall anmälan av kommunfullmäktiges val av styrelse, ordförande och lekmannarevisor med suppleant.
11. I förekommande fall val av revisor och revisorssuppleant.
12. Annat ärende som ska tas upp på stämman enligt aktiebolagslagen, bolagsordningen eller de ägardirektiv som gäller för bolaget.

§ 14 Fullmäktiges rätt att ta ställning
Bolaget ska se till att fullmäktige i Östhammars kommun får ta ställning till sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt innan de fattas.

§ 15 Räkenskapsår
Kalenderåret ska vara bolagets räkenskapsår.

§ 16 Rösträtt
Vid bolagsstämman får varje röstberättigad rösta för fulla antalet av ägda och företrädda aktier utan begränsning i röstetalet.

§ 17 Hembud
Har aktie övergått från en aktieägare till någon annan som inte är aktieägare i bolaget har övriga aktieägare rätt att lösa aktien. Den nya ägaren av aktien ska genast skriftligen anmäla övergången till bolagets styrelse samt visa på vilket sätt hen har fått äganderätten till aktien. Om den nya ägaren förvärvat aktien genom köp, ska uppgift lämnas om köpeskillingen. Lösningsrätten ska inte kunna utnyttjas för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar.

Under hembudsförfarandet utövar överlåtaren rösträtt för hembjuden aktie.

När anmälan om en akties övergång har gjorts ska styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje lösningsberättigad. Styrelsen ska uppmana de lösningsberättigade att skriftligen framställa lösningsanspråk hos bolaget, senast inom två månader räknat från anmälan till styrelsen om övergången.

Anmäler sig fler än en lösningsberättigad ska samtliga aktier, så långt det är möjligt, fördelas mellan de lösningsberättigade i förhållande till deras tidigare innehav av aktier i bolaget. Återstående aktier fördelas genom lottning av bolagets styrelse eller, om någon lösningsberättigad begär det, av notarius publicus.

Lösenbeloppet ska utgöras av kvotvärdet.

Lösenbeloppet ska erläggas inom en månad från den tidpunkt då lösenbeloppet blev bestämt.

Kommer förvärvaren och den som begärt inlösen inte överens i fråga om inlösen, får den som begärt inlösen väcka talan inom två månader från det lösningsanspråk framställdes hos bolaget.

Dokument ID 20191217-00029

Om ingen lösningsberättigad framställer lösningsanspråk inom rätt tid eller om lösenbeloppet inte erläggs inom rätt tid, har den nya ägaren som har gjort hembudet rätt att bli registrerad för aktien.

§ 18 Likvidation
Vid bolagets likvidation ska bolagets behållna tillgångar tillfalla Östhammars kommun. Den del som inte motsvaras av tillskjutet kapital ska användas till det ändamål för vilket bolaget bildades.

§ 19 Inspektionsrätt
Kommunstyrelsen i Östhammars kommun har rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder inte möter på grund av författningsreglerad sekretess.

§ 20 Ändring av bolagsordningen
Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av fullmäktige i Östhammars kommun.

Dokument ID 20191217-00029

Gästrike Vatten AB | Hamnleden 20, 806 41 Gävle
telefon direkt 020-**37 93 00**
info@gastrikevatten.se| www.gastrikevatten.se

Dnr KS-2020-54

§ 4. Fastställande av förslag till reviderad bolagsordning för Östhammar Vatten AB

Beslut

Kommunfullmäktige fastställer förslag till reviderad bolagsordning för Östhammar Vatten AB. (Bilaga 2)

Ärendebeskrivning

Östhammar Vatten AB:s styrelse har lämnat ett förslag på reviderad bolagsordning.

Beslutsunderlag

- Missiv – Reviderad bolagsordning för Östhammar Vatten AB daterat 2019-12-17
- Förslag Bolagsordning för Östhammar Vatten AB daterat 2019-12-20
- Sammanställning av föreslagna ändringar i bolagsordningen för Östhammar Vatten AB

Ärendets behandling

Östhammar Vatten AB:s styrelse har beslutat 2019-12-19, § 56:

- att fastställa förslag till bolagsordning för Östhammar Vatten AB i enlighet med bilaga 1 [Reviderad bolagsordning för Östhammar Vatten AB]
- att ge Vd rätt att efter avstämning med ordförande göra mindre justering och anmäla förändringen vid nästa styrelsemöte
- att efter eventuell justering överlämna förslag till bolagsordning för Östhammar Vatten AB för beslut i fullmäktige i Östhammar kommun.

Beslutet skickas till

Östhammar Vatten AB

Protokoll årsstämma

Protokollet avser	Gästrike Vatten AB (orgnr 556751-1661)
Sammanträdesdatum	2020-04-29
Plats	Scandic Väst, Gävle
Tid	Kl 09:00-09:45

Sekreterare [redacted]
Gunilla Boström

Ordförande [redacted]
Niklas Nygren

Justerare [redacted]
Åsa Wiklund-Lång

Justerare [redacted]
Jacob Spangenberg

Närvarande
Åsa Wiklund-Lång, Ombud Gävle kommun (S)
Diana Blomgren, Ombud Hofors kommun (S)
Per-Olof Uhrus, Ombud Ockelbo kommun (C)
Bert-Ola Dahlgren, Ombud ersättare Älvkarleby kommun
Jacob Spangenberg, Ombud Östhammar kommun (C)

Niklas Nygren, Ordförande (S)
Inga-Lil Tegelberg, Vice ordförande (S)
Henrik Sundberg, Ledamot (MP)
Torbjörn Jansson, Ledamot (S)
Hans Larsson, Ledamot (C)
Magnus Jonsson, Ledamot (S)
Ulrika Norling, Ledamot (M)
Bo Janzon, Ledamot (M)
Margareta Widén Berggren, Ledamot (S)
Pär-Olof Olsson, Ledamot (M)
Lena Blad, Vd

Frånvarande

Dokument ID 20200325-00075

Övriga närvarande
Mats Åstrand, Lekmannarevisor (S)
Ingemar Eriksson, Lekmannarevisor (S)
Gunilla Boström, Sekreterare

Frånvarande
Eva-Karin Hamilton, Lekmannarevisor (M)
Britt Lindgren, Lekmannarevisor (C)
Gunilla Beckman Ljung, Revisionschef Gävle kommun
Kenneth Holmgren, Lekmannarevisor (M)
Margareta Sandberg, KPMG

Stämman öppnades
Ordförande hälsade de närvarande välkomna och förklarade stämman öppnad.

§1

Val av ordförande till stämman
Till ordförande för stämman utsågs Niklas Nygren.

§2

Upprättande och godkännande av röstlängd
Så som röstlängd godkändes nedanstående förteckning över närvarande aktieägare:

Gävle kommun, ägarandel 60%
Stämmoombud, Åsa Wiklund-Lång

Hofors kommun, ägarandel 10%
Stämmoombud, Diana Blomgren

Ockelbo kommun, ägarandel 10%
Stämmoombud, Per-Olof Uhrus

Älvkarleby kommun, ägarandel 10%
Stämmoombud, Bert-Ola Dahlgren

Östhammar kommun, ägarandel 10%
Stämmoombud, Jacob Spangenberg

Totalt: 100 %

§3

Val av en eller två justerare
Till justerare jämte ordförande Niklas Nygren utsågs Åsa Wiklund-Lång och Jacob Spangenberg.

Dokument ID 20200325-00075

§4

Godkännande av dagordningen för stämman

Dagordningen godkändes.

§5

Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad

Kallelsen till stämman skickades ut till berörda den 15 april.

Stämman beslutade att förklara att den blivit kallad i behörig ordning.

§6

Framläggande av årsredovisning, revisionsberättelse och lekmannarevisorns granskningsrapport.

Bolagets årsredovisning inkl. revisionsberättelsen från KPMG Bohlins AB och lekmannarevisorns granskningsrapport överlämnades till stämman.

Stämman beslutade att godkänna framlagd årsredovisning för Gästrike Vatten AB.

§7a

Beslut om fastställande av resultat- och balansräkning

Stämman beslutade att fastställa resultat- och balansräkning.

§7b

Beslut om dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen

Till årsstämmans förfogande i moderbolaget finns inga vinstmedel att disponera.

Balanserade vinstmedel	-
Årets resultat	-
Kronor	0

Stämman beslutade att efter revisorernas tillstyrkan godkänna styrelsens och VD:s framlagda förslag.

Dokument ID 20200325-00075

§7c

Beslut om ansvarsfrihet för styrelseledamöter och verkställande direktören

Stämman beslutade att bevilja styrelsen och VD ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

§8

Fastställande av arvoden åt styrelsens ledamöter, revisor och lekmannarevisor med suppleanter

Stämman beslutade att arvoden utgår enligt Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag, bilaga 1 version 3.0. Ärendenr 206714.

§9

Anmälan av val av revisor och revisorssuppleant

Årsstämman konstaterade att KPMG Bohlins är valda revisorer och att auktoriserad huvudansvarig revisor är Margareta Sandberg.

§10

Anmälan av kommunfullmäktiges val av styrelse, ordförande samt lekmannarevisor.

Årsstämman fastställde ägarkommunernas kommunfullmäktiges val.

Styrelseledamöter
Gävle kommun - Niklas Nygren, Ordförande (S) Henrik Sundberg (MP)
Hofors kommun - Torbjörn Jansson (S) Hans Larsson (C)
Ockelbo kommun – Magnus Jonsson (S) Ulrika Norling (M)
Älvkarleby kommun – Inga-Lil Tegelberg, Vice ordförande (S) Bo Janzon (M)
Östhammar kommun – Margareta Widén Berggren (S) Pär Olof Olsson (M)

Ersättare
Gävle kommun – Bjarni Arnason (C)
Hofors kommun – Mari Rasjö (S)
Ockelbo kommun – Lars-Erik Wickberg (C)
Älvkarleby kommun – Hans Wennberg (MP)
Östhammar kommun – Inger Abrahamsson (C)

Dokument ID 20200325-00075

Lekmannarevisor
Gävle kommun - Eva-Karin Hamilton (M)
Hofors kommun - Britt Lindgren (C)
Ockelbo kommun - Mats Åstrand (S)
Älvkarleby kommun - Kenneth Holmgren (M)
Östhammar kommun - Ingemar Eriksson (S)

Ersättare
Gävle kommun - ingen ersättare
Hofors kommun - Johan Eriksson, (HOP)
Ockelbo kommun - Gunnar Larsson (C)
Älvkarleby kommun - Sonia Nilsson-Ullström (S)
Östhammar kommun – Mats Sjöborg (L)

§11

Revidering av bolagsordning

I ärendet föreligger anmälan av kommunfullmäktiges beslut att godkänna revideringen av bolagsordningen.

Stämman beslutade att i enighet med kommunfullmäktiges beslut revidera bolagsordningen på så sätt som framgår av bilagorna 2-7.

Bilaga 2.
Förslag på reviderad bolagsordning

Bilaga 3. Gävle kommun
Protokollsutdrag kommunfullmäktige

Bilaga 4. Hofors kommun
Protokollsutdrag kommunfullmäktige

Bilaga 5. Ockelbo kommun
Protokollsutdrag kommunfullmäktige

Bilaga 6. Älvkarleby kommun
Protokollsutdrag kommunfullmäktige

Bilaga 7. Östhammar kommun
Protokollsutdrag kommunfullmäktige

Stämman avslutades.

Dokument ID 20200325-00075

Årsredovisning

och

Koncernredovisning

för

Gästrike Vatten AB

556751-1661

Räkenskapsåret

2019

Styrelsen och verkställande direktören för Gästrike Vatten AB avger följande årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2019.

Förvaltningsberättelse

Information om verksamheten

Bolaget bildades och startade sin verksamhet 2008 och ska enligt gällande bolagsordning äga och förvalta aktier i dotterbolag, svara för administration och ekonomi samt drift och underhåll av VA-anläggningar i Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner samt driva därmed förenlig verksamhet.

Bolaget ska vidare bedriva konsultverksamhet i VA-frågor och tillsammans med dotterbolagen svara för den allmänna vattenförsörjningen och avloppshanteringen i kommunerna.

Koncernen

I Gästrike Vatten koncernen ingår förutom moderbolaget Gästrike Vatten AB följande dotterbolag:

Gävle Vatten AB

Hofors Vatten AB

Ockelbo Vatten AB

Älvkarleby Vatten AB

Östhammar Vatten AB

Gästrike Vatten AB har sitt säte i Gävle kommun, Gävleborgs län.

Ägarförhållanden

Kommunerna Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammar äger gemensamt Gästrike Vatten AB. Gävle kommun är majoritetsägare och äger 60 % av bolaget och övriga fyra kommuner äger 10 % vardera. Anläggningsbolagen är dotterbolag till Gästrike Vatten AB. De ägs till 99 % av Gästrike Vatten AB och den resterande procenten innehas av respektive kommun. Varje kommun styr 100 % av rösterna i dotterbolaget.

Verksamheten samt väsentliga händelser i koncernen

Dotterbolagen inom Gästrike Vatten koncernen producerar och distribuerar dricksvatten samt omhändertar och renar avloppsvatten.

Alla medarbetare är anställda i Gästrike Vatten AB. Även system, mobil utrustning inklusive fordon som krävs för VA-verksamheten finns hos Gästrike Vatten AB.

Gästrike Vatten AB har full kostnadstäckning från sina dotterbolag. Kostnader av gemensam karaktär har fördelats utifrån fördelningsnyckel fastställd av styrelsen: Gävle Vatten AB 71 %, Hofors Vatten AB 7 %, Ockelbo Vatten AB 3 %, Älvkarleby Vatten AB 7 % och Östhammar Vatten AB 12 %.

Förslag till reviderade bolagsordningar för moderbolag och dotterbolag i samråd med ägarkommunerna har tagits fram för beslut i styrelser och ägarkommuner inom koncernen.

Åtgärder för ökad säkerhet och skalskydd fortlöper. Det nationella säkerhetsläget följs löpande och deltagande har skett i nationell säkerhetsutbildning med fokus på dricksvattenförsörjning. En säkerhetsskyddsdag har genomförts för att öka medvetandegraden hos medarbetare samt ökad förståelse till pågående arbete. Samordning har genomförts med kommunernas uppdatering av risk- och sårbarhetsanalys (RSA).

Livsmedelsverket har begärt information om tillsyn inom ramen för NIS-direktivet. Gävle Vatten AB innefattas av NIS-direktivet utifrån leverans till fler än 20 000 personer och har ett akutsjukhus. Gävle Vatten AB har anmälts till Livsmedelsverket.

Ett större kommunikationsavbrott skedde i Gävle i juni vilket påverkade hela verksamheten. Händelsen har utretts och incidentrapport lämnats.

Arbetsmiljöverket har gjort tillsyn gällande kemikaliehantering med gott resultat.

Deltagande kommer att ske i forskarskolan Future Proof Cities med Högskolan i Gävle som ansvarig och KK-stiftelsen som medfinansiär.

Hållbarhetsupplysningar

En stor del av Gästrike Vattens kärnverksamhet är inriktat på hållbarhet inom miljöområdet. Arbete för att få in ett bredare perspektiv inom såväl miljö som ekonomi och socialt ansvar utvecklas kontinuerligt.

Medarbetare

Årets medarbetarenkäter visar på en fortsatt hög trivsel och ett högt engagemang. Arbetsbelastningen är fortfarande hög vilket gör att åtgärder vidtagits och fortlöper för att öka återhämtningen och minska övertiden. Under året har sexton rekryteringar slutförts, de avser såväl ersättningsrekryteringar, vikariat och en utökning med fyra medarbetare.

Arbetsmiljö

En god och säker arbetsmiljö är högt prioriterad inom Gästrike Vatten och ett kontinuerligt utvecklingsarbete sker. Utvecklingen avser såväl kompetensutveckling som utvecklade arbetssätt.

Miljöansvar

Verksamheten genomsyras av ett långsiktigt kretsloppstänkande, där hänsyn även ska tas till kommande generationers behov av en god VA-försörjning. På så sätt kan vårt vatten hanteras, bevaras och brukas på ett hållbart sätt. Kunskapskrav ställs på entreprenörer och leverantörer och då annan utbildning inom dricksvattenhygien saknas finns en utbildning framtagen av Gästrike Vatten.

Dricksvatten är klassificerat som livsmedel och vattenkvaliteten kontrolleras kontinuerligt genom provtagningar i enlighet med fastställda kontrollprogram. Andelen vattenprov enligt fastställt kontrollprogram som är tjänliga i enlighet med Livsmedelsverkets föreskrifter överstiger 99 % i samtliga dotterbolag.

Enligt miljöbalken är avloppsreningsverken i dotterbolagen tillståndspliktiga. För varje tillståndspliktigt reningsverk upprättas ett särskilt miljöbokslut. Alla utom ett av de tillståndspliktiga reningsverken har resultat inom gällande villkor.

Risk och osäkerhetsfaktorer

Det är mycket som händer inom VA-området, både nationellt och inom EU, vilket påverkar hela koncernens verksamhet. För att säkerställa dricksvattenleveransen är prioriterade åtgärder bla att öka skyddet för vattenresurserna, redundansen VA-systemet samt reningen i vattenverken. Mer vatten genom fler vattentäkter behövs men det är även viktigt att effektivt använda det vatten som produceras. Fortsatta åtgärder för ökad kontroll och minskat utläckage planeras men även att utreda alternativa lösningar för att tillgodose vattenbehovet.

Ökade krav på beredning och robusthet för vattenleverans samt reningskrav för avlopp och dagvatten kommer att påverka inriktning och kostnader.

Förstärkt fokus inom säkerhet och hållbarhet påverkar VA-verksamheten både direkt och indirekt genom primärkommunernas ansvar. Speciellt kan nämnas arbetet med åtgärder i samband med den nya säkerhetsskyddslagen samt informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster (NIS-direktivet). Även det stora arbetet för att klimatanpassa såväl VA-verksamheten som våra städer samt tillse att vattenresurser skyddas för att säkerställa leverans behöver hanteras integrerat med primärkommunernas fysiska planering.

Flerårsöversikt (Mnkr)

Koncernen	**2019**	**2018**	**2017**	**2016**	**2015**
Nettoomsättning	290,72	299,28	267,83	220,95	206,03
Balansomslutning	1 060,12	1 061,52	994,19	805,19	631,23
Investeringar	107,46	76,44	259,01	138,96	146,47

Moderbolaget	**2019**	**2018**	**2017**	**2016**	**2015**
Nettoomsättning	109,73	105,26	89,68	80,25	72,28
Balansomslutning	15,54	24,31	13,75	25,21	27,37

Känslighetsanalys

Då Gästrike Vatten AB har full kostnadstäckning genom sina dotterbolag är det av stor vikt att vi aktivt arbetar för en enkel men effektiv verksamhet som inte skapar onödiga kostnader i dotterbolagen. Det ingår även att arbeta aktivt med låneportföljen utifrån fastställd finanspolicy och respektive dotterbolags förutsättningar för att minimera ränterisken så långt det är möjligt.

Förändring av eget kapital

Koncernen	Aktie-kapital	Annat eget kapital inkl. årets resultat	Minoritets-intresse	Totalt
Belopp vid årets ingång	5 000 000	57 439 122	5 000	**62 444 122**
Årets resultat		-29 396 014		**-29 396 014**
Belopp vid årets utgång	**5 000 000**	**28 043 108**	**5 000**	**33 048 108**

Moderbolaget	Aktie-kapital	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	5 000 000		**5 000 000**
Årets resultat		0	**0**
Belopp vid årets utgång	**5 000 000**	**0**	**5 000 000**

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

Balanserat resultat	0
Årets resultat	0
Någon vinst eller förlust finns ej att disponera.	
i ny räkning överföres	0

Koncernens och moderbolagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkningar samt kassaflödesanalyser med noter.

Koncernens Resultaträkning

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Nettoomsättning	2	290 715 510	299 271 789
Övriga rörelseintäkter		5 862 950	6 127 614
		296 578 460	**305 399 403**
Rörelsens kostnader			
Produktionskostnader		-87 435 232	-90 559 766
Övriga externa kostnader	3, 4	-109 499 690	-85 987 620
Personalkostnader	5	-80 719 261	-74 098 219
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-46 346 572	-46 229 031
		-324 000 755	**-296 874 636**
Rörelseresultat		**-27 422 295**	**8 524 767**
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	6	84 826	147 106
Räntekostnader och liknande resultatposter	7	-8 654 688	-8 353 110
		-8 569 862	**-8 206 004**
Resultat efter finansiella poster		**-35 992 157**	**318 763**
Resultat före skatt		**-35 992 157**	**318 763**
Skatt på årets resultat	8	6 596 143	-318 763
Årets resultat		**-29 396 014**	**0**

Koncernens Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	9	57 873 435	63 705 661
Maskiner och andra tekniska anläggningar	10	824 653 638	773 451 120
Inventarier, verktyg och installationer	11	19 384 267	20 908 603
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	116 696 197	99 427 609
		1 018 607 537	**957 492 993**
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjuten skattefordran	13	13 150 134	5 795 742
		13 150 134	**5 795 742**
Summa anläggningstillgångar		**1 031 757 671**	**963 288 735**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		23 629 198	21 284 528
Fordringar Gävle kommunkoncern		0	73 603 011
Övriga fordringar		2 558 240	1 783 416
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		2 177 059	1 555 923
		28 364 497	**98 226 878**
Summa omsättningstillgångar		**28 364 497**	**98 226 878**
SUMMA TILLGÅNGAR		**1 060 122 168**	**1 061 515 613**

Koncernens Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare			
Aktiekapital		5 000 000	5 000 000
Annat eget kapital inklusive årets resultat		28 043 108	57 439 122
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare		**33 043 108**	**62 439 122**
Innehav utan bestämmande inflytande			
Innehav utan bestämmande inflytande		5 000	5 000
Eget kapital hänförligt till minoritetsintresset		**5 000**	**5 000**
Summa eget kapital		**33 048 108**	**62 444 122**
Avsättningar	18		
Övriga avsättningar		5 900 000	2 918 067
		5 900 000	**2 918 067**
Långfristiga skulder	19		
Skulder till kreditinstitut		287 706 647	297 238 748
Skulder till Gävle kommunkoncern		308 060 000	330 900 000
Övriga skulder	20	303 382 678	275 211 936
		899 149 325	**903 350 684**
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		9 972 100	9 982 000
Leverantörsskulder		23 742 099	30 865 480
Checkräkningskredit hos Gävle kommun	21	37 089 759	1 533 164
Skulder till Gävle kommunkoncern		5 196 990	0
Skulder till övriga kommuner		7 212 634	420 490
Aktuella skatteskulder		1 325 212	2 371 946
Övriga skulder		5 557 488	9 177 251
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	31 928 453	38 452 409
		122 024 735	**92 802 740**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**1 060 122 168**	**1 061 515 613**

Koncernens Kassaflödesanalys

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		-35 992 157	318 763
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m	9, 10, 11, 18	49 328 505	46 493 081
Betald skatt		-1 804 982	-215 420
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**11 531 366**	**46 596 424**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring kundfordringar		-2 344 670	0
Förändring av kortfristiga fordringar		72 207 051	-79 763 833
Förändring leverantörsskulder		-7 123 382	0
Förändring av kortfristiga skulder		68 562 751	-12 827 617
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**142 833 116**	**-45 995 026**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-107 461 116	-76 436 180
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-107 461 116**	**-76 436 180**
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		131 192 693	149 767 014
Amortering av lån		-166 564 693	-64 599 014
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**-35 372 000**	**85 168 000**
Årets kassaflöde		**0**	**-37 263 206**
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början		0	37 263 206
Likvida medel vid årets slut		**0**	**0**

Moderbolagets Resultaträkning

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Nettoomsättning	2	109 732 763	105 258 747
Övriga rörelseintäkter		1 169 372	598 909
		110 902 135	**105 857 656**
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader	3, 4	-27 694 467	-28 376 595
Personalkostnader	5	-80 719 261	-74 098 219
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-2 291 676	-3 040 673
		-110 705 404	**-105 515 487**
Rörelseresultat		**196 731**	**342 169**
Resultat från finansiella poster			
Räntekostnader och liknande resultatposter	7	-35 705	-208 476
		-35 705	**-208 476**
Resultat efter finansiella poster		**161 026**	**133 693**
Resultat före skatt		**161 026**	**133 693**
Skatt på årets resultat	8	-161 026	-133 693
Årets resultat		**0**	**0**

Moderbolagets Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	10	1 105 642	1 666 790
Inventarier, verktyg och installationer	11	2 970 043	3 692 147
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	12	0	610 654
		4 075 685	**5 969 591**
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	14, 15	495 000	495 000
		495 000	**495 000**
Summa anläggningstillgångar		**4 570 685**	**6 464 591**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		347 188	120 576
Fordringar hos koncernföretag	23	5 782 479	0
Fordringar hos Gävle kommunkoncern	23	3 351 221	16 228 795
Övriga fordringar		481 585	249 117
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 010 361	1 244 882
		10 972 834	**17 843 370**
Summa omsättningstillgångar		**10 972 834**	**17 843 370**
SUMMA TILLGÅNGAR		**15 543 519**	**24 307 961**

Moderbolagets Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	16, 17		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		5 000 000	5 000 000
		5 000 000	**5 000 000**
Fritt eget kapital			
Årets resultat		0	0
		0	**0**
Summa eget kapital		**5 000 000**	**5 000 000**
Långfristiga skulder	19		
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		2 037 128	2 917 139
Skulder till koncernföretag	23	0	5 478 009
Aktuella skatteskulder		320 844	474 222
Övriga skulder		4 480 072	6 992 973
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	3 705 475	3 445 618
Summa kortfristiga skulder		**10 543 519**	**19 307 961**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**15 543 519**	**24 307 961**

Moderbolagets Kassaflödesanalys

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	7	161 026	133 693
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	10, 11	2 291 676	3 040 673
Betald skatt		-314 404	-108 682
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**2 138 298**	**3 065 684**
Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet			
Förändring av kortfristiga fordringar		-9 358 259	1 625 424
Förändring av kortfristiga skulder		-8 975 694	8 044 908
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**-16 195 655**	**12 736 016**
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-397 770	-1 701 618
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-397 770**	**-1 701 618**
Årets kassaflöde		**-16 593 425**	**11 034 398**
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början		16 593 425	5 559 027
Likvida medel vid årets slut		**0**	**16 593 425**

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar
Årsredovisningen och koncernredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Intäktsredovisning
Bolagen följer BFNAR 2003:3 som anger att en inkomst redovisas som intäkt först då det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna som företaget ska få av transaktionen kommer att tillfalla företaget.

I enlighet med Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV) får avgifterna inte överskrida det som behövs för att täcka kostnader som är nödvändiga för att ordna och driva VA-anläggningen. Eventuella överuttag/underuttag bör återföras/belasta abonnentkollektivet inom tre år från det att dessa uppstått genom återbetalning eller som taxesänkning alternativt taxehöjning för att uppnå kostnadstäckning. Om inkomsterna från avgifterna överskrider kostnaderna föreligger följaktligen en legal förpliktelse.

I enlighet med VA-lagen redovisas överuttag som en skuld och det överuttag som skett för framtida investeringar redovisas som långfristig skuld och löses upp i den takt som anläggningen skrivs av.

Anläggningsavgifter
Anläggningsavgiften är en engångsavgift som ska betalas när fastigheten ansluts till kommunalt VA och ska täcka kostnaderna för att ansluta en fastighet vilket innebär att den ska täcka kostnaderna för nyinvesteringar i anläggningen samt del av huvudanläggningen, administration och räntekostnader för nyanläggning i ledningsnätet och del av huvudanläggning.

Anläggningsavgiften intäktsförs i dotterbolagen enligt matchningsprincipen vilket innebär att den möter kapitalkostnaderna som är hänförbara till anslutningsavgiften enligt nedanstående.

År 1	10% för administrationskostnader och 1/33 av resterande 90 %.
År 2-33	1/33 av resterande 90 %

Brukningsavgifter
Brukningsavgiften är en periodisk avgift för täckande av drift- och underhållskostnader, kapitalkostnader för investeringar eller andra kostnader för en allmän VA-anläggning som inte täcks av en anläggningsavgift. Brukningsavgiften faktureras löpande till alla kunder.

Gemensamma intäkter och kostnader
Gemensamma kostnader från moderbolaget har fördelats utifrån olika fördelningsnycklar: Personalkostnaderna har fördelats från moderbolaget till dotterbolagen utifrån tidredovisning. Direkta kostnader hänförbara till dotterbolagen har debiterats dotterbolagen i sin helhet. Övriga kostnader fördelas utifrån fördelningsnyckel fastställd av styrelsen i Gästrike Vatten AB.

Koncernredovisning

Koncernredovisningen är upprättad enligt redovisningsrådets rekommendation 1 om koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår dotterföretag där moderbolaget direkt eller indirekt innehar mer än 50% av rösterna, eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet, fastställt som skillnaden mellan tillgångarnas och skuldernas verkliga värden, elimineras i sin helhet. I koncernens egna kapital ingår härigenom den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Minoritetsintresse föreligger då respektive kommun äger 1% av sitt anläggningsbolag. Minoritetsintresset utgör ett oväsentligt belopp varför det inte har redovisats separat.

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången. När en komponent i en anläggnings byts ut, utrangeras eventuell kvarvarande del av den gamla komponenten och den nya komponentens anskaffningsvärde aktiveras. Materiella anläggningstillgångar har i balansräkningen tagits upp till anskaffningsvärdet med avdrag för avskrivningar och eventuella ned/uppskrivningar. Avskrivningar på anläggningstillgångar redovisas i resultaträkningen och belastar rörelseresultatet med avskrivningar enligt plan från anskaffningstillfället.
Följande avskrivningstider har tillämpats

	År
Inventarier	3-10
Maskiner	5-10
Fordon	5
Tekniska anläggningar*	10-33
VA-ledningar**	33-50

*Som tekniska anläggningar räknas exempelvis; pumpstationer, tryckstegringar, högreservoarer, brunnar, infiltrationsanläggningar.
**VA-ledningar är en teknisk anläggning och avskrivningstiden är beroende av om det är en; huvudledning, servisledning, områdesledning, samt om mark eller sjöförlagd ledning.

Byggnader (vattenverk och avloppsreningsverk)
Delas upp i komponenter i enlighet med K3; tak, stomme, grund, byggnadsanläggning. Anläggningens huvudsakliga funktion styr om anläggningen är att beakta som en byggnad eller en produktionsanläggning. Syftet med byggnaden vid en produktionsanläggning är ett skal/skydd för att skydda produktionen, den tekniska anläggningen och utgör därmed en byggnadsanläggning.

Följande avskrivningstider har tillämpats

	År*	andel i %
Tak	25	10-50
Stomme	50	5-35
Grund	50	5-20
Byggnadsanläggning	10-25	40-80

* Avskrivningstiden för byggnader övertagna från kommunen har anpassats till återstående nyttjandeperiod från tidpunkten vid övertagandet.

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal, oavsett om de är finansiella eller operationella, redovisas som hyresavtal (operationella leasingavtal). Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden. Fr. om 2016 redovisas leasingkostnader för fordon enligt K3 operationell leasing.

Inkomstskatter

Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år och justeringar tidigare års aktuella skatt. Skatteskulder/-fordringar värderas till vad som enligt företagets bedömning skall betala till eller erhållas från Skatteverket. Bedömningen görs enligt de skatteregler och skattesatser som är beslutade eller som är aviserade och med stor säkerhet kommer att fastställas. För poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas även därmed sammanhängande skatteeffekter i resultaträkningen. Uppskjuten skatt avseende framtida skatteeffekter redovisas i resultat- och balansräkningarna hos dotterbolagen. Från och med 2018 redovisas beräknad löneskatt under Aktuella skatteskulder/fordringar.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar.
2018 består likvida medel av tillgodohavande på koncernkonto hos Gävle kommun. Från och med 2019 redovisas likvida medel som kort fordran/skuld mot Gävle kommun.

Lån

Varje enskild kommun har borgensåtagande för finansiering av investeringar i sitt respektive anläggningsbolag. För moderbolaget samt för Gävle Vatten AB sker upptagning av lån externt hos kreditinstitut genom Gävle kommun mot reverser som löper med ränta och amortering överensstämmande med det externa lånet för samtliga nettoinvesteringar i VA-anläggningar som inte är internt finansierade. För de övriga dotterbolagen sker upptagning av lån externt hos kreditinstitut mot reverser som löper med ränta och amortering för samtliga nettoinvesteringar i VA-anläggningar som inte är internt finansierade.

Fordringar

Fordringar med förfallodag mer än 12 månader efter balansdagen redovisas som anläggningstillgångar, övriga som omsättningstillgångar. Fordringar upptas till det belopp som efter individuell prövning beräknas bli betalt.

Not 2 Nettoomsättning

Koncernen

	2019	2018
Nettoomsättning		
Anslutningsavgifter	15 111 038	10 008 815
Konsumtionsavgifter	268 543 264	262 355 574
Över (-)-/underuttag (+) VA-kollektivet *	7 061 485	26 907 400
	290 715 787	**299 271 789**

* Gävle Vatten AB -2,6 (22,4) mnkr, Hofors Vatten AB 4,3 (3,3) mnkr, Ockelbo Vatten AB 0,2 (-0,2) mnkr, Älvkarleby Vatten AB 4,6 (2,0) mnkr och Östhammar Vatten AB 0,5 (-0,5) mnkr.

Moderbolaget

	2019	2018
Nettoomsättning		
Fakturerade kostnader dotterbolag	109 732 764	105 258 747
	109 732 764	**105 258 747**

Not 3 Arvode till revisorer
Koncernen

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

	2019	2018
KPMG AB		
Revisionsuppdrag	162 000	211 581
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	5 920	14 520
	167 920	**226 101**

Moderbolaget

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

	2019	2018
KPMG AB		
Revisionsuppdrag	35 000	42 481
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	5 920	
	40 920	**42 481**

Not 4 Leasingkostnader

Koncernen

	2019	2018
Leasingkostnader (exkl hyra för lokaler)	3 262 078	2 661 022
	3 262 078	**2 661 022**

Moderbolaget

	2019	2018
Leasingkostnader (exkl hyra för lokaler)	3 262 078	2 661 022
	3 262 078	**2 661 022**

Operationell leasing	2019
Leasingavgifter periodens kostnad	
Minimileaseavgifter innevarande period	2 979 408

Framtida minimileaseavgifter förfaller enligt följande:

Inom 1 år	2 888 887
Senare än 1 år men inom 5 år	5 285 662
Senare än 5 år	0
Summa framtida minimileaseavgifter	8 174 549

Not 5 Anställda och personalkostnader

Koncernen

	2019	2018
Medelantalet anställda		
Kvinnor	37	30
Män	82	74
	119	**104**
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör*	2 839 391	2 296 011
Övriga anställda	54 132 718	49 625 101
	56 972 109	**51 921 112**
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	782 448	753 877
Pensionskostnader för övriga anställda	3 393 381	3 358 503
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	18 543 977	17 151 238
	22 719 806	**21 263 618**
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	**79 691 915**	**73 184 730**

* Total kostnad för styrelsearvoden i Gästrike Vatten koncernen är 1 562 178 kr, av dessa utgör 924 602 kr kostnad för moderbolagets styrelse.

Moderbolaget

	2019	2018
Medelantalet anställda		
Kvinnor	37	30
Män	82	74
	119	**104**
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör*	2 839 391	2 296 011
Övriga anställda	54 132 718	49 625 101
	56 972 109	**51 921 112**
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	782 448	753 877
Pensionskostnader för övriga anställda	3 393 381	3 358 503
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	18 543 977	17 151 238
	22 719 806	**21 263 618**
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	**79 691 915**	**73 184 730**

* Total kostnad för styrelsearvoden i Gästrike Vatten koncernen är 1 562 178 kr, av dessa utgör 924 602 kr kostnad för moderbolagets styrelse.

Könsfördelning bland ledande befattningshavare		
Andel kvinnor i styrelsen	30 %	10 %
Andel män i styrelsen	70 %	90 %
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	40 %	40 %
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	60 %	60 %

Not 6 Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter

Koncernen

	2019	**2018**
Övriga ränteintäkter	84 827	147 106
	84 827	**147 106**

Not 7 Räntekostnader och liknande resultatposter

Koncernen

	2019	**2018**
Räntekostnader till Gävle kommun	4 403 182	4 018 498
Övriga räntekostnader	100 693	29 547
Borgensavgifter till Gävle kommun	846 339	1 126 771
Räntekostnader till kreditinstitut	2 537 918	2 400 501
Borgensavgifter till Älvkarleby kommun	220 000	223 000
Borgensavgifer till Hofors kommun	192 500	198 825
Borgensavgifter till Ockelbo kommun	72 187	74 167
Borgensavgifter till Östhammars kommun	281 868	281 800
	8 654 687	**8 353 109**

Moderbolaget

	2019	**2018**
Räntekostnader till Gävle kommun	10 086	193 294
Övriga räntekostnader	25 619	15 182
	35 705	**208 476**

Not 8 Skatt på årets resultat

Koncernen

	2019	2018
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt	-388 588	-2 309 581
Uppskjuten skatt	6 984 733	1 990 818
Totalt redovisad skatt	**6 596 145**	**-318 763**

Avstämning av effektiv skatt

		2019		2018
	Procent	**Belopp**	**Procent**	**Belopp**
Redovisat resultat före skatt		-35 992 157		318 763
Skatt enligt gällande skattesats	21,40	7 702 320	22,00	-70 126
Ej avdragsgilla kostnader		-136 069		-558 429
Ej skattepliktiga intäkter				16 343
Justering avseende skatter för föregående år		-301 361		-1 420 433
Utnyttjande av underskottsavdrag		-270 376		93 057
Övrigt		5		
Uppskjuten skatt hänförlig till temporära skillnader på byggnader		180 495		1 828 773
Skattemässig justering av bokfört resultat för avskrivning på byggnader		-578 869		-207 948
Redovisad effektiv skatt	**18,33**	**6 596 145**	**100,00**	**-318 763**

Moderbolaget

	2019	2018
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt	-161 026	-133 693
Totalt redovisad skatt	**-161 026**	**-133 693**

Avstämning av effektiv skatt

		2019		2018
	Procent	**Belopp**	**Procent**	**Belopp**
Redovisat resultat före skatt		161 026		133 693
Skatt enligt gällande skattesats	21,40	-34 460	22,00	-29 412
Ej avdragsgilla kostnader		-126 569		-104 281
Redovisad effektiv skatt	**100,00**	**-161 029**	**100,00**	**-133 693**

Not 9 Byggnader och mark
Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	118 827 038	117 177 038
Inköp	0	3 050 000
Omklassificeringar	0	-1 400 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**118 827 038**	**118 827 038**
Ingående avskrivningar	-55 121 375	-49 292 769
Årets avskrivningar	-5 832 227	-5 828 606
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-60 953 602**	**-55 121 375**
Utgående redovisat värde	**57 873 436**	**63 705 663**
Bokfört värde byggnader	43 287 260	49 119 487
Bokfört värde mark	14 586 176	14 586 176
	57 873 436	**63 705 663**

Not 10 Maskiner och andra tekniska anläggningar
Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	964 721 784	927 106 112
Inköp	6 551 047	4 080 270
Omklassificeringar	82 038 378	33 535 302
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**1 053 311 209**	**964 721 684**
Ingående avskrivningar	-191 270 564	-154 898 871
Årets avskrivningar	-37 387 006	-36 371 693
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-228 657 570**	**-191 270 564**
Utgående redovisat värde	**824 653 639**	**773 451 120**

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	6 671 331	6 671 331
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**6 671 331**	**6 671 331**
Ingående avskrivningar	-5 004 541	-4 386 927
Årets avskrivningar	-561 147	-617 614
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-5 565 688**	**-5 004 541**
Utgående redovisat värde	**1 105 643**	**1 666 790**

Not 11 Inventarier, verktyg och installationer

Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	41 956 931	39 465 968
Inköp	397 770	754 912
Omklassificeringar	1 205 247	1 736 050
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**43 559 948**	**41 956 930**
Ingående avskrivningar	-21 048 326	-17 019 595
Årets avskrivningar	-3 127 356	-4 028 731
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-24 175 682**	**-21 048 326**
Utgående redovisat värde	**19 384 266**	**20 908 604**

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	14 408 763	13 317 800
Inköp	397 770	754 912
Omklassificeringar	610 654	336 050
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**15 417 187**	**14 408 762**
Ingående avskrivningar	-10 716 615	-8 293 557
Årets avskrivningar	-1 730 529	-2 423 058
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-12 447 144**	**-10 716 615**
Utgående redovisat värde	**2 970 043**	**3 692 147**

Not 12 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningar

Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	99 427 608	64 747 962
Inköp	100 512 213	68 551 000
Omklassificeringar	-83 243 625	-33 871 354
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**116 696 196**	**99 427 608**
Utgående redovisat värde	**116 696 196**	**99 427 608**

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	610 654	
Inköp		946 705
Omklassificeringar	-610 654	-336 051
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**0**	**610 654**
Utgående redovisat värde	**0**	**610 654**

Not 13 Uppskjuten skattefordran

Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Byggnader	5 579 457	5 363 544
Skattemässigt underskott	7 570 677	432 198
	13 150 134	**5 795 742**

Not 14 Andelar i koncernföretag

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	495 000	495 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**495 000**	**495 000**
Utgående redovisat värde	**495 000**	**495 000**

Not 15 Specifikation andelar i koncernföretag
Moderbolaget

Namn	Kapital-andel	Rösträtts-andel	Antal andelar	Bokfört värde
Gävle Vatten AB	99%	1%	99	99 000
Hofors Vatten AB	99%	1%	99	99 000
Ockelbo Vatten AB	99%	1%	99	99 000
Älvkarleby Vatten AB	99%	1%	99	99 000
Östhammar Vatten AB	99%	1%	99	99 000
				495 000

	Org.nr	Säte
Gävle Vatten AB	556751-1646	Gävle
Hofors Vatten AB	556751-2289	Hofors
Ockelbo Vatten AB	556751-6454	Ockelbo
Älvkarleby Vatten AB	556751-2248	Älvkarleby
Östhammar Vatten AB	559099-4447	Östhammar

Not 16 Antal aktier och kvotvärde
Moderbolaget

	Antal aktier	Kvot-värde
	5 000	1 000
	5 000	

Not 17 Disposition av vinst eller förlust
Moderbolaget

	2019-12-31
Förslag till vinstdisposition	
Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel:	
Balanserat resultat	0
Årets resultat	0
Någon vinst eller förlust finns ej att disponera.	
i ny räkning överföres	0

Not 18 Avsättningar
Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Beräknade skadeståndsanspråk där VA-huvudman har strikt ansvar	5 900 000	2 918 067
	5 900 000	**2 918 067**

Not 19 Långfristiga skulder
Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Skulder som ska betalas senare än fem år efter balansdagen	133 421 361	161 747 361
	133 421 361	**161 747 361**

Moderbolaget

Not 20 Övriga långfristiga skulder
Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Periodiserade anslutningsavgifter		
Ingående balans	247 973 729	237 402 057
Årets förändring	31 765 771	10 571 672
	279 739 500	**247 973 729**
Skuld för investeringsbidrag till Karö Våtmark		
Ingående balans	170 438	179 735
Årets förändring	-9 296	-9 297
	161 142	**170 438**
Skuld avseende framtida investering säkerställande av vattenförsörjning Gävle		
Ingående balans	8 663 145	9 897 165
Årets förändring	-1 234 020	-1 234 020
	7 429 125	**8 663 145**
Skuld avseende investering i VA-anläggning Valboåsen		
Ingående balans	18 404 624	20 756 336
Årets förändring	-2 351 712	-2 351 712
	16 052 912	**18 404 624**

Intäkter från anslutningsavgifter intäktsförs med ca 13% det första året och därefter ca 3% per år.

Not 21 Checkräkningskredit
Moderbolaget

Beviljat belopp på checkräkningskredit hos Gävle kommun uppgår till 110 mnkr totalt för Gästrike Vattenkoncernen. Eventuellt saldo redovisas som kortfristig fordran/skuld. Gävle kommun är kontohavare mot banken.

Not 22 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Upplupna semesterlöner	2 732 584	2 559 627
Upplupna lagstadgade sociala och andra avgifter	858 578	804 235
Kortfristig skuld till VA-kollektivet*	14 368 268	21 429 752
Upplupna räntekostnader	1 497 658	1 546 655
Upplupna kostnader	12 471 365	12 112 140
	31 928 453	**38 452 409**

*Över(-) -/underuttag(+) från VA-kollektivet i Gävle Vatten AB med 0,0 mnkr (-2,5), Hofors Vatten AB med 8,9 mnkr (13,2), Ockelbo Vatten AB med 0,0 mnkr (0,2), Älvkarleby Vatten AB med 5,4 mnkr (10,0) samt Östhammar Vatten AB med 0,0 mnkr (0,5).

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Upplupna semesterlöner	2 732 584	2 559 627
Upplupna lagstadgade sociala och andra avgifter	858 578	804 235
Upplupna kostnader	114 313	81 756
	3 705 475	**3 445 618**

Not 23 Transaktioner med koncernföretag
Moderbolaget

Uppgifter om moderföretaget
Moderföretaget där Gästrike Vatten AB är dotterföretag och koncernredovisning upprättas av Gävle kommun, 212000-2338.

	2019-12-31	2018-12-31
Andel inköp och försäljning (%) avseende företag inom Gästrike Vatten koncernen		
Inköp	7	7
Försäljning	99	99
	106	**106**
Fordringar (+) / skulder (-) avseende Gästrike Vattenkoncernen		
Gävle Vatten AB	4 308 116	-3 936 049
Hofors Vatten AB	401 138	-390 076
Ockelbo Vatten AB	198 421	-167 176
Älvkarleby Vatten AB	145 523	-390 076
Östhammar Vatten AB	729 280	-594 632
	5 782 478	**-5 478 009**
Fordringar (+) / skulder (-) avseende Gävle kommunkoncernen		
Gävle Energi	-40 048	-102 193
Gävle Kommun	-132 791	-262 437
Checkräkning Gävle kommun	3 524 060	16 593 425
	3 351 221	**16 228 795**

Gävle den 12 mars 2020

[redacted]
Niklas Nygren
Ordförande

[redacted]
Ingalill Tegelberg

[redacted]
Torbjörn Jansson

[redacted]
Magnus Jonsson

[redacted]
Bo Janzon

[redacted]
Hans Larsson

[redacted]
Ulrika Norling

[redacted]
Pär-Olof Olsson

[redacted]
Henrik Sundberg

[redacted]
Margareta Vidén Berggren

[redacted]
Lena Blad
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 14/4 2020

KPMG AB

[redacted]
Margareta Sandberg
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Gästrike Vatten AB, org. nr 556751-1661

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Gästrike Vatten AB för år 2019.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Gästrike Vatten ABs finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Gästrike Vatten AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Gästrike Vatten AB för år 2019.

Vi tillstyrker att bolagsstämman beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Gästrike Vatten AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Falun den 14 april 2020

KPMG AB

[redacted]

Margareta Sandberg

Auktoriserad revisor

Förslag Bolagsordning för Gästrike Vatten AB

Gästrike Vatten AB
Org.nr. 556751-1661

§ 1 Företagsnamn
Bolagets företagsnamn är Gästrike Vatten AB.

§ 2 Säte
Styrelsen ska ha sitt säte i Gävle kommun, Gävleborgs län.

§ 3 Föremålet för bolagets verksamhet
Bolaget ska för Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner, vilka är ägare av bolaget:

- Bedriva verksamhet som följer av huvudmannaskapet enligt lagen om allmänna vattentjänster (vattentjänstlagen) innefattande produktion och distribution av dricksvatten samt avledande och omhändertagande av avloppsvatten samt administration för detta.
- Äga och förvalta aktier i dotterbolag vilka är ägare till ingående kommuners VA-anläggningar.
- Utgöra en kvalificerad resurs i respektive ägarkommuns samhällsplaneringsprocess som direkt eller indirekt berör den kommunala VA-försörjningen samt tillhandahålla kompetens inom dessa områden.

Bolaget kan genomföra uppdrag inom VA-området efter ingående avtal med respektive ägarkommun.

Bolaget ska kunna bedriva verksamhet jämförlig med ovanstående verksamhet, såsom att fullfölja åtaganden som gjorts genom avtal som avser vattenleverans respektive avloppsomhändertagande.

Verksamheten ska bedrivas i ägarnas ställe inom ramen för den kommunala kompetensen.

§ 4 Ändamålet med bolagets verksamhet
Ändamålet med bolagets verksamhet är att tillsammans med sina dotterbolag svara för ägarkommunernas allmänna vattenförsörjning och avloppshantering. Det ska ske på affärsmässiga principer och innefattar att långsiktigt ansvara för drift, underhåll och genomförande av investeringar i dotterbolagens allmänna VA-anläggningar för en hållbar samhällsutveckling.

Bolaget ska tillämpa de kommunala lokaliserings-, självkostnads- och likställighetsprinciperna.

Dokument ID 20191216-00104

§ 5 Aktiekapital
Aktiekapitalet ska vara lägst 5 000 000 kronor och högst 20 000 000 kronor.

§ 6 Antal aktier
Antalet aktier ska vara lägst 5 000 och högst 20 000 stycken.

§ 7 Styrelse
Styrelsen ska bestå av tio ledamöter och fem suppleanter.

Fullmäktige i Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner utser två ledamöter och en suppleant vardera. Ledamöterna ska utses för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det att val till kommunfullmäktige förrättats till slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige.

Styrelseordförande utses av fullmäktige i Gävle kommun. Övrig konstituering sker inom styrelsen.

Styrelsen är beslutsför om minst hälften av ledamöterna är närvarande. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst.

§ 8 Firmatecknare
Styrelsen får inte bemyndiga annan än styrelseledamot eller den verkställande direktören att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening. Den verkställande direktören har därutöver rätt att teckna bolagets firma inom ramen för den löpande förvaltningen.

§ 9 Revisorer
För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och den verkställande direktörens förvaltning utses av bolagsstämman en revisor och en revisorssuppleant.

Revisorns och revisorssuppleantens uppdrag gäller till slutet av den årsstämma som följer efter nästa ordinarie val till kommunfullmäktige.

§ 10 Lekmannarevisorer
Fullmäktige i Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner ska utse vardera en lekmannarevisor med suppleant, med uppgift att granska om aktiebolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om aktiebolagets interna kontroll är tillräcklig.

Lekmannarevisor och suppleant väljs för samma mandatperiod som gäller för bolagets styrelse.

§ 11 Kallelse till bolagsstämma
Kallelse till bolagsstämma ska ske genom brev eller e-post till aktieägarna tidigast fyra veckor och senast två veckor före stämman.

Dokument ID 20191216-00104

§ 12 Ort för bolagsstämma
Bolagsstämma får hållas på ort inom någon av Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner.

§ 13 Ärenden på årsstämma
Årsstämma ska hållas årligen inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår. På årsstämman ska följande ärenden behandlas:

1. Stämmans öppnande
2. Val av ordförande vid stämman.
3. Upprättande och godkännande av röstlängd.
4. Val av två justerare.
5. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad.
6. Godkännande av dagordning.
7. Framläggande av årsredovisning, revisionsberättelse och lekmannarevisors granskningsrapport.
8. Beslut om:
    a. Fastställande av resultaträkning och balansräkning.
    b. Dispositioner av bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen.
    c. Ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och den verkställande direktören.
9. Fastställande av arvoden för styrelseledamöter med suppleanter och lekmannarevisor med suppleanter.
10. I förekommande fall anmälan av kommunfullmäktiges val av styrelse, ordförande och lekmannarevisor med suppleant.
11. I förekommande fall val av revisor och revisorssuppleant.
12. Annat ärende som ska tas upp på stämman enligt aktiebolagslagen, bolagsordningen eller de ägardirektiv som gäller för bolaget.

§ 14 Fullmäktiges rätt att ta ställning
Bolaget ska se till att fullmäktige i Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner får ta ställning till sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt innan de fattas.

§ 15 Räkenskapsår
Kalenderåret ska vara bolagets räkenskapsår.

§ 16 Rösträtt
Vid bolagsstämman får varje röstberättigad rösta för fulla antalet av ägda och företrädda aktier utan begränsning i röstetalet.

§ 17 Förköpsförbehåll
Aktieägare ska erbjudas att köpa aktie i bolaget innan den överlåts till ny ägare (förköpsförbehåll). Förbehållet omfattar överlåtelser i form av köp, byte eller gåva. Förköp får inte utnyttjas för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar.

Dokument ID 20191216-00104

Den som avser att överlåta en aktie som omfattas av förköpsförbehållet ska före överlåtelsen anmäla detta hos bolagets styrelse. Bolaget ska lämna en underrättelse om erbjudandet till varje förköpsberättigad.

I anmälan ska anges de villkor som gäller för förköp. Lösenbeloppet för aktierna ska motsvara aktiernas kvotvärde.

Den som vill utöva förköpsrätt ska anmäla detta till bolagets styrelse inom två månader från överlåtarens behöriga anmälan om avsikten att överlåta aktier.

Begär flera aktieägare förköp beträffande samma aktie, ska företrädesrätten dem emellan bestämmas efter det antal aktier som var och en av dem äger (pro rata).

Kommer aktieägaren och den som begärt förköp inte överens i frågan om förköp, får den som begärt förköp, inom två månader från den dag förköpsanspråket framställdes hänskjuta tvisten till avgörande av skiljemän enligt lagen (1999:116) om skiljeförfarande. Tvisten ska avgöras av en skiljeman. Det genom skiljeförfarandet fastställda värdet på bolaget är bindande. Kostnaderna för värderingen ska bäras till lika delar av den som begärt förköp och aktieägarna som önskar förvärva aktierna.

Priset för aktierna ska erläggas inom en månad från den tidpunkt då detta blev bestämt.

Om aktier erbjudits till förköp utan att förköp kommit till stånd, har aktieägaren rätt att utan nytt erbjudande överlåta aktierna under förutsättning att överlåtelsen inte sker på villkor som är förmånligare för förvärvaren än de villkor som aktieägaren uppgav i sin anmälan om avsikten att överlåta aktier. Denna rätt gäller dock endast under sex månader från utgången av den tid som har angetts i stycke 4 ovan eller, vid tvist om förköp, från den dag tiden för talan enligt stycke 6 ovan löpt ut eller det blev slutligt fastställt att den som begärt förköp inte hade förköpsrätt, eller, om den förköpsberättigade inte erlagt priset för aktierna inom den tid som anges i stycke 7 ovan, från tidpunkten då betalningsfristen löper ut.

§ 18 Hembud
Har aktie övergått från en aktieägare till någon annan som inte är aktieägare i bolaget har övriga aktieägare rätt att lösa aktien. Den nya ägaren av aktien ska genast skriftligen anmäla övergången till bolagets styrelse samt visa på vilket sätt hen har fått äganderätten till aktien. Om den nya ägaren förvärvat aktien genom köp, ska uppgift lämnas om köpeskillingen. Lösningsrätten ska inte kunna utnyttjas för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar.

Under hembudsförfarandet utövar överlåtaren rösträtt för hembjuden aktie.

När anmälan om en akties övergång har gjorts ska styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje lösningsberättigad med känd postadress. Styrelsen ska uppmana de lösningsberättigade att skriftligen framställa lösningsanspråk hos bolaget, senast inom två månader räknat från anmälan till styrelsen om övergången.

Dokument ID 20191216-00104

Anmäler sig fler än en lösningsberättigad ska samtliga aktier, så långt det är möjligt, fördelas mellan de lösningsberättigade i förhållande till deras tidigare innehav av aktier i bolaget. Återstående aktier fördelas genom lottning av bolagets styrelse eller, om någon lösningsberättigad begär det, av notarius publicus.

Lösenbeloppet ska utgöras av kvotvärdet.

Lösenbeloppet ska erläggas inom en månad från den tidpunkt då lösenbeloppet blev bestämt.

Kommer förvärvaren och den som begärt inlösen inte överens i fråga om inlösen, får den som begärt inlösen väcka talan inom två månader från det lösningsanspråk framställdes hos bolaget.

Om ingen lösningsberättigad framställer lösningsanspråk inom rätt tid eller om lösenbeloppet inte erläggs inom rätt tid, har den nya ägaren som har gjort hembudet rätt att bli registrerad för aktien.

§ 19 Likvidation
Vid bolagets likvidation ska bolagets behållna tillgångar utskiftas bland aktieägarna.
Den del som inte motsvaras av tillskjutet kapital ska användas till det ändamål för vilket bolaget bildades.

§ 20 Inspektionsrätt
Kommunstyrelsen i Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner har rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder inte möter på grund av författningsreglerad sekretess.

§ 21 Ändring av bolagsordningen
Denna bolagsordning får inte ändras utan godkännande av fullmäktige i Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammars kommuner.

Dokument ID 20191216-00104

Gävle KOMMUN

Sammanträdesprotokoll

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum 2020-03-30

Plats och tid
Stadshusets Spegelsal., kl. 09:00-15:30
Ajournering kl. 12:25-13:30

Paragraf
§§1-30
§12 omedelbart justerad

Närvarande
Se sidan 2

Justeringens plats och tid
Stadshuset 2020-04-08

[redacted]

Sekreterare Filip Henriksen

[redacted]

Ordförande Eva Ålander (S)

[redacted]

Justerare William Elofsson (M) Ahmed Amin (S)

[redacted]

Anslag/Bevis

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ
Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum
2020-03-30

Anslag sätts upp
2020-04-09

Anslag tas ned
2020-05-01

Förvaringsplats för protokollet
Kommunledningskontoret / Diariet

[redacted]

Underskrift Filip Henriksen

Närvaro

Ordinarie ledamot	Ärende	Närv.	Frånv.	Tjänstgörande ersättare
Patrik Stenvard (M)	1–30	X		
Anders Jansson Gladh (M)			X	
Birgittha Bjerkén (M)	1–30	X		
Måns Montell (M)	1–30	X		
Ewa Marja Andersson (M)	1–30	X		
Pekka Seitola (M)	1–30	X		
Margareta Larsson (M)			X	
Niclas Bornegrim (M)	1–30	X		
Pia Jansson (M)			X	
William Elofsson (M)	1–30	X		
Lars Beckman (M)			X	
Ann-Charlotte Granath (M)			X	
Helene Åkerlind (L)	1–30	X		
Per-Åke Fredriksson (L)	1–30	X		
Evelyn Klöverstedt (L)	1–30	X		
Kjell Helling (L)			X	
Lena Ödeen (L)			X	
Margaretha Wedin (C)			X	
Erik Holmestig (C)	1–30	X		
Stephanie Forsmark (C)			X	
Roland Ericsson (C)			X	
Jan Myléus (KD)			X	
Jan-Eric Andersson (KD)	1–30	X		
Martina Kyngäs (KD)	1–30	X		
Åsa Wiklund-Lång (S)	1–30	X		
Jörgen Edsvik (S)	1–30	X		
Eva Älander (S)	1–30	X		
Daniel Olsson (S)	1–30	X		
Sanna Backeskog (S)	1–30	X		
Ahmed Amin (S)	1–30	X		
Mona Kolarby (S)			X	
Hans Wahlström (S)			X	
Matilda Sundquist Boox (S)	1–30	X		
Lars Öberg (S)	1–30	X		
Lena Säfström (S)	1–30	X		
Håkan Alenius (S)	1–30	X		
Leyla Tarhan (S)	1–30	X		
Lars-Göran Ståhl (S)			X	

Lisa Trevitt (S)			X	
Hampus Forsmark (S)			X	
Kristina Hellström (S)			X	
Kent Edin (S)			X	
Sara Astner (S)	1–30	X		
Christoffer Rogsberg (S)			X	
Ewa Jansson (S)			X	
Gin Akgul Hajo (V)			X	
Isabella Bexell (V)	1–30	X		
Tord Fredriksen (V)			X	
Kristina Sjöström (V)			X	
Owe Hellberg (V)	1–30	X		
Charlotta Lagnander (V)	1–30	X		
Therese Metz (MP)	1–30	X		
Emanuel Hort (MP)	1–30	X		
Helene Börjesson (MP)			X	
Roger Hedlund (SD)			X	
Mattias Eriksson Falk (SD)	1–30	X		
Latifa Löfvenberg (SD)	1–30	X		
Richard Carlsson (SD)	1–30	X		
Lena Emanuelsson (SD)	1–30	X		
Marcus Lagerroos (SD)	1–30	X		
Wanja Delén (SD)	1–30	X		
Georgios Toris (SD)			X	
Lena Eriksson (SD)			X	
Patrik Lindholm (SD)			X	
Romel Rached (SD)			X	
Ersättare				
Lars Widén (M)			X	
Emma Karlsson (M)			X	
Lars-Göran Lundh (M)			X	
Örjan Larsson (M)			X	
Maud Lundh (M)			X	
Therése Hammarberg (M)			X	
Tomas Engelmark (L)			X	
Helena Englund (L)			X	
John-Olof Hermanson (L)			X	
Elisabeth Carlson (C)	1–30	X		Jäv § 4
Ayser Bayraktar (C)			X	
Lili André (KD)			X	
Henrik Lindström (KD)			X	
Niklas Nygren (S)			X	

Frida Olsson (S)			X	
Damian Riviera Linares (S)			X	
Marie Rogsberg (S)			X	
Torgny Jacobsson (S)			X	
Ellinor Hedblom (S)			X	
David Rabenius (S)			X	
Johan Johansson (S)			X	
Johanna Grundström (S)			X	
Anders Eriksson (S)			X	
Lena Ålander (S)			X	
Seppo Laine (V)			X	
Maud Liljeqvist (V)			X	
Jonas Ryberg (V)			X	
Henrik Sundberg (MP)			X	
Emelie Lejon (MP)			X	
Anna Rosén (SD)			X	
Olle Larsson (SD)			X	
Bella Wåhlstedt (SD)			X	
Mikael Forsberg (SD)			X	
Linda Carlsson (SD)			X	
Sven Malm (SD)			X	

§ 8: Reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB

Delges:
Gästrike Vatten AB.

Dnr 20KS38

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar i enlighet med kommunstyrelsens förslag

godkänna förslag till ny bolagsordning för Gästrike vatten AB

Ärendebeskrivning

Gästrike Vatten AB har berett och utarbetat förslag till reviderade bolagsordningar för såväl moderbolaget som de fem dotterbolagen. Utgångspunkten har varit att skapa enhetliga bolagsordningar för samtliga dotterbolag till Gästrike Vatten AB, att uppdatera bolagsordningarna i förhållande till gällande lagstiftning samt att förtydliga begrepp och språket i övrigt för ökad läsförståelse.

Moderbolagets uppdrag och syfte har förtydligats men inte förändrats.

En utförlig beskrivning av de förändringar som gjorts i bolagsordningen finns beskrivet i missivskrivelsen till styrelsen för Gästrike Vatten AB samt i bilaga 2 till missivet där ändringarna redovisas i tabellform.

Bolagsordningen fastställs på bolagsstämman. På bolagsstämman kommer också nytt förslag till arvodesbestämmelser att presenteras. En översyn pågår också av övriga styrdokument i form av aktieägaravtal, ägardirektiv och samarbetsavtal.

Inlägg i ärendet

Åsa Wiklund-Lång (S).

Yrkanden

Åsa Wiklund-Lång (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Beslutsunderlag

- §47 KS Reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB, dnr 20KS38-6
- Tjänsteskrivelse - Reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB, dnr 20KS38-5
- Bilaga 1 - Förslag Bolagsordning för Gästrike Vatten AB, dnr 20KS38-3
- Bilaga 2 - Sammanställning av föreslagna ändringar i bolagsordningen för Gästrike Vatten AB, dnr 20KS38-4
- Protokoll Gästrike Vatten ABs styrelsemöte 2019-12-19 § 69 - Reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB, dnr 20KS38-1

Kommunfullmäktige

Datum	2020-03-24
Tid	17:30 - 18:45
Plats	Folkets Hus, Valhall
Närvarande	Se sidan 2
Justerare	Olivia Drugge-Wikman Daniel Johansson
Justeringens plats och tid	Kommunkontoret, 2020-03-26
Justerade paragrafer	16-28

Sekreterare [redacted]
Linda Höglin

Ordförande [redacted]
Diana Blomgren

Justerare [redacted]
Olivia Drugge-Wikman Daniel Johansson

Anslag/Bevis

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ	Kommunfullmäktige
Sammanträdesdatum	2020-03-24
Justerade paragrafer	16-28
Datum då anslaget sätts upp	2020-03-27
Datum då anslaget tas ned	2020-04-17
Förvaringsplats för protokollet	Kommunkontoret, Hofors

Underskrift [redacted]
Linda Höglin, sekreterare

Fotokopians överensstämmelse med originalet intygas:

Ledamöter			Kommentar
Diana Blomgren	(S)	Ordförande	
Torbjörn Nordström	(L)	1:e vice ordförande	
Daniel Johansson	(S)	Ledamot	
Linda-Marie Anttila	(S)	Ledamot	
Mari Rasjö	(S)	Ledamot	
Tomas Isaksson	(S)	Ledamot	
Tiina Kauppi	(S)	Ledamot	
Remzija Kolasinac	(S)	Ledamot	
Robert Vestrin	(S)	Ledamot	
Hans Larsson	(C)	Ledamot	
Jakob Staland	(C)	Ledamot	
Arne Evertsson	(L)	Ledamot	
Cia Norberg	(L)	Ledamot	
Anne Persson	(HOP)	Ledamot	
Gry Sjöberg	(HOP)	Ledamot	
Sanna Stenberg	(HOP)	Ledamot	
Anders Björk	(HOP)	Ledamot	
Carina Halfvars	(V)	Ledamot	
Olivia Drugge-Wikman	(V)	Ledamot	
Margon Johansen	(SD)	Ledamot	
Charlie Ahlholm	(SD)	Ledamot	
Sten Pettersson	(SD)	Ledamot	

Tjänstgörande ersättare		Ersätter	Kommentar
Torbjörn Jansson	(S)	Kenneth Axling	
Gunnar Bergkvist	(S)	Kjell Höglin	
Susanna Wintherhamre	(V)	Samuel Gonzalez	
Inger Johansson	(SD)	Tomas Löfqvist	

Övriga närvarande	Uppdrag/Ansvar	Kommentar
Linda Höglin	Kanslichef	
Jonatan Alamo Block	Kommunchef	§ 24

Dnr 2020/7

§ 22 Reviderade bolagsordningar Hofors vatten och Gästrike vatten

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att fastställa reviderade bolagsordningar för Hofors vatten AB och Gästrike vatten AB.

Ärende

Under 2019 har en översyn av de dokument som styr Hofors vatten och Gästrike Vatten koncernen påbörjats i samråd med ägarkommunerna. I arbetet ingår dokumenten Aktieägaravtal, Bolagsordningar, Ägardirektiv och Samarbetsavtal. Syftet med översynen är att modernisera, anpassa till dagens regelverk och arbetssätt samt förenkla för ökad läsförståelse. Arbetet kommer att fortlöpa under 2020.

Bolagens uppdrag har förtydligats med tillägget att det är möjligt för dotterbolag att äga och förvalta en anläggning i en annan kommun om så krävs för att fullgöra sitt uppdrag som VA-huvudman.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, Liliana Sultana, Administrativ chef, 2020-01-29
Missiv-Reviderad bolagsordning för Gästrike vatten AB
Missiv-Reviderad bolagsordning för Hofors vatten AB
Förslag till bolagsordning Gästrike vatten
Förslag till bolagsordning Hofors vatten
KSAU 2020-02-11/ § 24
KS 2020-03-03/ § 21

Expedieras

Akten
Gästrike vatten AB
Hofors vatten AB

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum
2020-03-09

Kommunfullmäktige

Plats och tid	Perslundaskolans aula/matsal, måndagen den 9 mars 2020 kl 18:30-20:25
Beslutande	Ledamöter Se närvarolista på sida 2
	Ersättare Se närvarolista på sida 2
Övriga närvarande	Se närvarolista på sida 2
Justerare	Birger Larsson (C) och Mats Söderlund (SD)
Justeringens plats och tid	Kommunkontoret, 2020-03-11

Underskrifter

Sekreterare [redacted]
Ann-Chatrine Eriksson

Paragrafer §§ 1-22

Ordförande [redacted]
Anna Schönning

Justerare [redacted]
Birger Larsson

[redacted]
Mats Söderlund

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Instans	Kommunfullmäktige		
Sammanträdesdatum	2020-03-09		
Datum då anslaget sätts upp	2020-03-12	Datum då anslaget tas ned	2020-04-03
Förvaringsplats för protokollet	Kommunkontoret		

Underskrift
Ann-Chatrine Eriksson

Närvarolista

Beslutande

Ledamöter	Anna Schönning (S), Ordförande Lena Schenström (C), 1:e vice ordförande Jonny Lindblom (SD), 2:e vice ordförande Magnus Jonsson (S) Patrik Jonsson (S) Anna Engblom (S) Jonas Tholén (S) Elsie-Britt Eriksson (S) Anders Öquist (S) Ann-Christin Persson Georgsdotter (S) Ghaith Al-Tameemi (S) Irene Bogren (S) Jamill Barikzey (S) Anna Lindahl (S) Marit Rempling (C), §§ 1-8, 11-22 Inger Högberg Kalmering (C), ersättare för Marit Rempling (C), §§ 9-10 Birger Larsson (C) Birgitta Åstrand (C) Thorsten Åstrand (C), ersättare för Per-Olof Uhrus (C) Liz Zachariasson (SD) Joel Strömner (SD) Marcus Bertilsson (SD) Marcus Hellman (SD) Mats Söderlund (SD), ersättare för Matilda Hålén (SD) Patrik Herou (SD) Lena Lundqvist (SD) Anders Nordlander (-) Alexander Olers (M), ersättare för Linus Gunnarsson (M) Dan Brodin (KD) Anna Lindmark (V) Martin Sund Svensson (V) Niels Hebert (MP)
Ersättare	Staffan Nordqvist (S) Inger Högberg Kalmering (C), §§ 1-8, 11-22 Mari-Ann Dahlstedt (KD)
Tjänstemän	Ann-Chatrine Eriksson, kommunsekreterare Simon Lundström, kommunikatör Monica Åkesson, kommunikatör
Övriga	Mats Åstrand (S), revisor Gunnar Larsson (C), revisor Evald Larsson (SD), revisor Johanna Westlin, Polismyndigheten, § 2 Peter Rasmussen, Destinationsbyggarna, § 9

§ 11

Dnr 2020/00110

Reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB

Kommunfullmäktiges beslut

Förslag till bolagsordning för Gästrike Vatten AB fastställs.

Sammanfattning av ärendet

Under 2019 har en översyn av de dokument som styr koncernen påbörjats i samråd med ägarkommunerna. I arbetet ingår dokumenten Aktieägaravtal, Bolagsordningar, Ägardirektiv och Samarbetsavtal. Dokumenten togs fram inför Gästrike Vatten koncernens bildande 2008 och har enbart uppdaterats med tillägg av kommun och dotterbolag inför att Östhammar kommun kom in i samarbetet 2017. Syftet med översynen är att modernisera, anpassa till dagens regelverk och arbetssätt samt förenkla för ökad läsförståelse. Arbetet kommer att fortlöpa under 2020.

Som ett första steg har bolagsordningarna för Gästrike Vatten AB samt de fem dotterbolagen Gävle Vatten AB, Hofors Vatten AB, Ockelbo Vatten AB, Älvkarleby Vatten AB och Östhammar Vatten AB reviderats.

Bolagets uppdrag och syfte har förtydligats men däremot inte förändrats. I övrigt är det endast få och mindre förändringar, bilaga 2. Under arbetets gång har synpunkter inhämtats från ägarkommunerna under hösten 2019 och inarbetats i förslaget. Juridisk granskning har skett av advokat Ronny Henning, Abersten.

Efter beslut i respektive ägarkommuns fullmäktige kan de reviderade bolagsordningarna antas på respektive bolags årsstämma i april 2020 för att därefter gälla.

Beslutsunderlag

Reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB
Bilaga 1 Förslag Bolagsordning för Gästrike Vatten AB
Bilaga 2 Sammanställning av föreslagna ändringar i bolagsordning för Gästrike Vatten AB
Kommunstyrelsens beslut 2020-02-25, § 5

KF § 17 Reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten

Diarienr
2020/10

Beslut

Kommunfullmäktige antar förslaget till reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten.

Sammanfattning av ärendet

Under 2019 har en översyn av de dokument som styr Gästrike Vatten koncernen påbörjats i samråd med ägarkommunerna. Syftet med översynen är att modernisera, anpassa till dagens regelverk och arbetssätt samt förenkla för ökad läsförståelse.

Beslutsunderlag

- KS Beslut 2020-02-05 § 20
- Missiv – reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB
- Bilaga 1 förslag Bolagsordning för Gästrike Vatten AB
- Bilaga 2 jämförelse Bolagsordning för Gästrike Vatten AB
- Protokoll Gästrike Vatten ABs styrelsemöte 2019-12-19

Beslutet lämnas till

- Gästrike Vatten AB

Exp 28/2-20 AJ

Älvkarleby kommun

Protokoll för Kommunfullmäktige

Plats: Kommunhusets sessionssal, Skutskär

Datum och tid: 2020-02-19 18:30-20:15, mötet ajournerades 19.25-19.34

Justering

Plats: Kommunhuset, Skutskär

Datum och tid: 2020-02-26 13:00

Paragrafer: 1-24

Sekreterare: [redacted]

Malin Persson

Ordförande: [redacted]

Björn Karlsson

Justerare: [redacted]

Agneta Lundgren Torbjörn Löfgren

ANSLAG / BEVIS

Kommunfullmäktiges protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens digitala anslagstavla. Protokollet förvaras i kommunhuset.

Sammanträdesdatum	2020-02-19
Datum då anslaget sätts upp	2020-02-28
Datum då anslaget tas ned	2020-03-20
Underskrift	[redacted]

Annelie Joelsson

Utdragsbestyrkande

Beslutande

Ledamöter

Namn (politisk tillhörighet) *Paragrafer*

Kurt Törnblom (SD)
Björn Karlsson (S)
Roger Petrini (M)
Annika Forsberg (S)
Magnus Grönberg (S)
Clarrie Leim (C)
Ulf Öman (V)
Jenny Dahlberg (S)
Eva Sidekrans (M)
Glenn Grylin (SD)
Mona Hansson (KV)
Lars Skytt (S)
Katrin Jakobsson (S)
Rolf Sundström (SD)
Roger Wilund (S)
Patrick Ernesäter (M)
Runar Höglund (KD)
Inga-Lil Tegelberg (S)
Annemon Piper (KV)
Hans Wennberg (MP)
Maj-Britt Jakobsson (SD)
Agneta Lundgren (C)
Rolf Bejerfjord (S)
Ann-Charlotte Ågren (L)
Pernilla Friman (S)
SusAnne Mastonstråle (M)
Sigrid Bergström (V)

Tjänstgörande ersättare

Namn (politisk tillhörighet)	*Paragrafer*	*Ordinarie ledamot*
Hannele Kumpulainen (S)		Marie Larsson (S)
Torbjörn Löfgren (KV)		Bengt Ahlquist (KV)

Övriga närvarande

Ersättare

Namn (politisk tillhörighet)	*Paragrafer*
Tommy Jakobsson (S)	
Sven-Olof Melin (S)	
Kurt L Andersson (S)	
Hans Henriksson (KV)	
Monica Lindeberg (M)	
Håkan Thörnell (V)	
Anita Selander Knapp (V)	
Gunn Johansson (C)	
Ola Lindberg (MP)	
Marianne Nygren (KD)	
Erik Hansson (L)	

Övriga deltagare

Namn	*Paragrafer*	*Befattning*
Maria Wikström		Kommundirektör
Malin Persson		Kommunsekreterare
Peter Hammarberg		Ekonomichef
Elin Bestdahl		Kommunikatör

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum	Sid
2020-02-18	1 (36)

Kommunfullmäktige

Plats och tid	Storbrunn, Östhammar, 2020-02-18 kl. 18.00-19.50
Beslutande	Enligt särskild närvarolista
Övriga deltagande	
Utses att justera	Anna-Lena Söderblom (M) och Cecilia Bernsten (C)
Justeringens plats och tid	Kommunhuset, 2020-02-20

Underskrifter Paragrafer 1-30

Sekreterare [redacted]
Rebecka Modin

Ordförande [redacted]
Roger Lamell (S)

Justerande [redacted]
Anna-Lena Söderblom (M) Cecilia Bernsten (C)

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Kommunfullmäktige
Sammanträdesdatum	2020-02-18
Datum för anslags uppsättande	2020-02-20
Anslags nedtagande	2020-03-13
Förvaringsplats för protokollet	Kommunhuset Östhammar, Lednings- och verksamhetsstöd
Underskrift	[redacted]

Rebecka Modin

Närvarorapport

Tjänstgöringstid för ordinarie ledamöter och ersättare.

Kommunfullmäktige 18 februari 2020

Ärendenumrering:

NR	ÄRENDE
1	1. Allmänhetens frågestund
2	2. Information
3	3. Fastställande av förslag till reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB
4	4. Fastställande av förslag till reviderad bolagsordning för Östhammar Vatten AB
5	5. Fastställande av Program för krisberedskap 2019 – 2022
6	6. Taxa för grävtillstånd samt vitesbelopp
7	7. Antagande av reglemente för styrelse och nämnder
8	8. Motion från Ylva Lundin (SD) och Martin Wahlsten (SD) om avskaffandet av förtur och förstahandskontrakt för nyanlända
9	9. Svar på motion från Kerstin Dreborg (MP) om skarpare krav vid upphandling av livsmedel
10	10. Svar på interpellation till kommunstyrelsens ordförande Jacob Spangenberg (C) från Irmeli Bellander (L) om lektorstjänster i gymnasieskolan
11	11. Svar på interpellation till kommunstyrelsens ordförande Jacob Spangenberg (C) från Ylva Lundin (SD) om vilket beslut som styr kommunens tillämpning av bosättningslagen
12	12. Svar på interpellation till kommunstyrelsens ordförande Jacob Spangenberg (C) från Irmeli Bellander (L) om frågan "Motarbetar Östhammars kommun medvetet privat verksamhet inom vård och omsorg?"
13	13. Valärende, Entledigande som ersättare i valnämnden
14	14. Valärende, Ersättare i valnämnden
15	15. Valärende, Ersättare i kultur- och fritidsnämnden
16	16. Rapport från slutförvarsenheten
17	17. Anmälningsärende, Redovisning av medborgarmotioner
18	18. Anmälningsärende, Val av vice ordförande i IT-nämnden
19	19. Anmälningsärende, Protokoll från styrelsemöte Östhammar Vatten AB inklusive verksamhetsplan 2020 och strategi för utveckling av den allmänna VA-utvecklingen i Östhammar kommun

NR	ÄRENDE
20	20. Anmälningsärende, Protokoll från styrelsemöte Gästrike Vatten AB inklusive internkontrollplan och verksamhetsplan
21	21. Anmälningsärende, Taxa för uthyrning av skolans lokaler 2020
22	22. Anmälningsärende, Rapport från inspektion av överförmyndare/överförmyndarnämnd
23	23. Anmälningsärende, Överförmyndarnämndens verksamhetsplan och budget för 2020
24	24. Interpellation om hantering av begäran om handlingar m.m.
25	25. Fråga och önskemål till berörda angående övergångsställen i Östhammars tätort
26	26. Valärende, Lokala säkerhetsnämnden
27	27. Motion från Lars O Holmgren (BoA) om nyttjande av potentiell energi i kylvattnet från kraftverken i Forsmark
28	28. Interpellation till kommunstyrelsens ordförande Jacob Spangenberg (C) från Lars O. Holmgren (BoA) angående tidpunkt för den tidigare personligt utlovade folkomröstningen vad gäller ett eventuellt kommande slutförvar i kommunen
29	29. Motion från Kerstin Dreborg (MP) om trafiksituationen vid Österbyskolan
30	30. Motion från Bo Persson (SD) och Martin Wahlsten (SD) om att återinföra Nattis

Närvarodata:

NR	DELEGAT	STARTTID	SLUTTID	NÄRVARO	JÄVIG
Närvarande ledamöter					
1	Margareta Widén-Berggren (S)	2020-02-18 18:01:47	19:50:58	§1-30	
2	Tomas Bendiksen (S)	2020-02-18 17:58:44	19:50:58	§1-30	
3	Sanne Lennström (S)	2020-02-18 17:59:42	19:50:58	§1-30	
4	Roger Lamell (S)	2020-02-18 17:45:04	19:50:58	§1-30	
5	Lisa Norén (S)	2020-02-18 18:01:37	19:50:58	§1-30	
6	Jonas Lennström (S)	2020-02-18 17:55:28	19:50:58	§1-30	
7	Anna Frisk (S)	2020-02-18 18:01:28	19:50:58	§1-30	
8	Kristina Woxdal Pihl (S)	2020-02-18 18:02:31	19:50:58	§1-30	
10	Mika Muhonen (S)	2020-02-18 18:02:06	19:50:58	§1-30	
12	Örjan Mattsson (S)	2020-02-18 18:00:41	19:50:58	§1-30	

NR	DELEGAT	STARTTID	SLUTTID	NÄRVARO	JÄVIG
13	Ann–Charlotte Grehn (S)	2020-02-18 18:03:14	19:50:58	§1-30	
15	Désirée Mattsson (S)	2020-02-18 18:01:33	19:50:58	§1-30	
17	Jacob Spangenberg (C)	2020-02-18 18:02:15	19:50:55	§1-30	
18	Bertil Alm (C)	2020-02-18 17:59:00	19:50:55	§1-30	
19	Inger Abrahamsson (C)	2020-02-18 18:01:25	19:50:58	§1-30	
20	Håkan Dannberg (C)	2020-02-18 17:58:24	19:50:58	§1-30	
21	Cecilia Bernsten (C)	2020-02-18 18:03:28	19:50:58	§1-30	
22	Lisa Landberg (C)	2020-02-18 17:57:14	19:50:58	§1-30	
23	Josefine Nilsson (C)	2020-02-18 17:57:34	19:50:58	§1-30	
24	Ingeborg Sevastik (V)	2020-02-18 18:01:18	19:50:55	§1-30	
25	Mohammad Sabur (V)	2020-02-18 18:03:32	19:50:58	§1-30	
26	Anna–Lena Söderblom (M)	2020-02-18 18:03:34	19:50:54	§1-30	
27	Pär–Olof Olsson (M)	2020-02-18 18:02:30	19:50:58	§1-30	
28	Lennart Owenius (M)	2020-02-18 17:54:55	19:50:58	§1-30	
29	Jan Holmberg (M)	2020-02-18 18:01:22	19:50:58	§1-30	
30	Fabian Sjöberg (M)	2020-02-18 17:54:37	19:50:58	§1-30	
31	Christer Lindström (M)	2020-02-18 17:56:45	19:50:58	§1-30	
32	Allan Kruukka (M)	2020-02-18 18:02:34	19:50:58	§1-30	
33	Lars O Holmgren (BOA)	2020-02-18 18:01:34	19:50:58	§1-30	
34	Jan–Olof Ahlinder (BOA)	2020-02-18 18:01:42	19:50:58	§1-30	
35	Fredrik Jansson (BOA)	2020-02-18 18:00:50	19:50:58	§1-30	
36	Sabina Stål (KD)	2020-02-18 17:58:43	19:50:58	§1-30	

NR	DELEGAT	STARTTID	SLUTTID	NÄRVARO	JÄVIG
37	Lena Hagman (KD)	2020-02-18 17:57:28	19:50:58	§1-30	
38	Madelene Alpsjö (KD)	2020-02-18 18:01:43	19:50:58	§1-30	
39	Julia Carlström (L)	2020-02-18 18:01:49	19:50:58	§1-30	
40	Irmeli Bellander (L)	2020-02-18 18:00:38	19:50:58	§1-30	
41	Kerstin Dreborg (MP)	2020-02-18 18:03:02	19:50:58	§1-30	
42	Martin Wahlsten (SD)	2020-02-18 18:00:15	19:50:55	§1-30	
43	Mats Olsson (SD)	2020-02-18 17:59:04	19:50:58	§1-30	
44	Ylva Lundin (SD)	2020-02-18 17:58:37	19:50:58	§1-30	
49	Stefan Larsson (SD)	2020-02-18 18:02:27	19:50:58	§1-30	
Tjänstgörande ersättare					
202	Olle Olsson (S)	2020-02-18 18:00:08	19:50:58	§1-30	
203	Lisbeth Persson (S)	2020-02-18 18:01:04	19:50:58	§1-30	
205	Raili Karjalainen (S)	2020-02-18 18:00:26	19:50:56	§1-30	
206	Per Malmsten (S)	2020-02-18 18:02:39	19:50:58	§1-30	
229	Ywonne Lindgren (SD)	2020-02-18 18:09:31	19:50:58	§1-30	
230	Melinda Leufstadius (SD)	2020-02-18 18:01:48	19:50:58	§1-30	
231	Richard Halvarsson (SD)	2020-02-18 17:59:02	19:50:58	§1-30	
Närvarande ej tjänstgörande ersättare					
207	Erik Rudolfsson (S)	2020-02-18 18:00:19	19:50:58		
208	Roger Jansson (S)	2020-02-18 18:01:38	19:50:58		
210	Gunnel Wahlgren (C)	2020-02-18 18:00:55	19:50:58		
211	Camilla Strandman (C)	2020-02-18 18:00:32	19:50:57		
212	Olle Rehn (C)	2020-02-18 17:49:49	19:50:58		

NR	DELEGAT	STARTTID	SLUTTID	NÄRVARO	JÄVIG
214	Inger Arvidsson (V)	2020-02-18 18:02:25	19:50:58		
216	Katarina Asplunden (M)	2020-02-18 17:55:52	19:50:58		
223	Eva Fredriksson (KD)	2020-02-18 17:59:18	19:50:58		
224	Maria Nyström (KD)	2020-02-18 17:58:41	19:50:58		
226	Rune Nilsson (L)	2020-02-18 18:00:00	19:50:58		
227	Freddie Eriksson (MP)	2020-02-18 18:03:00	19:50:58		

Frånvarande ledamöter

9 Caroline Schnell (S)
11 Suzan Karagöz (S)
14 Tomas Näslund (S)
16 Linus Westin (S)
45 Bo Persson (SD)
46 Håkan Sjöblom (SD)
47 Sirlis Persson (SD)
48 Lennart Dahlberg (SD)

Frånvarande ersättare

201 Matts Eriksson (S)
204 Lennart Norén (S)
209 Emma Kruse (C)
213 Elisabeth Karlsson (V)
215 Anders Kjellgren (M)
217 Mikael Holmkvist (M)
218 Niklas Ekström (M)
219 Lars Alm (BOA)
221 Ronny Innala (BOA)
225 Christer Bohlin (L)
228 Malin Aldal (MP)
232 Vakant (SD), ny ersättare kunde inte utses

Dnr KS-2020-53

§ 3. Fastställande av förslag till reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB

Beslut

Kommunfullmäktige fastställer förslag till reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB. (Bilaga 1)

Ärendebeskrivning

Gästrike Vatten AB:s styrelse har lämnat ett förslag på reviderad bolagsordning.

Beslutsunderlag

- Missiv – Reviderad bolagsordning för Gästrike Vatten AB daterad 2019-12-17
- Förslag Bolagsordning för Gästrike Vatten AB daterad 2019-12-20
- Sammanställning av föreslagna ändringar i bolagsordningen för Gästrike Vatten AB

Ärendets behandling

Gästrike Vatten AB:s styrelse beslutade vid sammanträde 2019-12-19, § :

- att fastställa förslag till bolagsordning för Gästrike Vatten AB i enlighet med bilaga 1 [Förslag Bolagsordning för Gästrike Vatten AB]
- att ge Vd rätt att efter avstämning med ordförande göra mindre justering och anmäla förändringen vid nästa styrelsemöte
- att efter eventuell justering överlämna förslag till bolagsordning för Gästrike Vatten AB för beslut i fullmäktige i Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammar kommuner.

Beslutet skickas till

Gästrike Vatten AB

Årsredovisning för

Hargs Hamn AB

556300-6625

Räkenskapsåret
2019-01-01 - 2019-12-31

Innehållsförteckning: **Sida**

Förvaltningsberättelse	1-3
Resultaträkning	4
Balansräkning	5-6
Kassaflödesanalys	7
Noter	8-13
Underskrifter	14

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Hargs Hamn AB, 556300-6625, med säte i Uppsala län, Östhammars kommun, får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2019-01-01 - 2019-12-31.

Allmänt om verksamheten

Verksamheten

Bolaget ska äga och förvalta fastigheter, bedriva hamnrörelse samt därmed förenlig verksamhet.

Ägarförhållanden

Hargs Hamn AB, är dotterbolag till Östhammars kommun som äger 89%. Hargs Bruk AB äger 11%.

Affärsidé

Hargs Hamn ska tillhandahålla konkurrenskraftiga och flexibla logistiktjänster för lastning, lossning och lagring av bulkgods, Ro-Ro-gods, fartygscontainers och projektlaster samt erbjuda en tydlig totalprismodell gentemot sina kunder.

Hamnen ska erbjuda tilläggstjänster i de fall detta genererar kundnytta och stärker kundrelationen eller förbättrar hamnens lönsamhet.

Hamnen ska utveckla samarbetet med befintliga kunder genom att leverera hög kvalitet på hamnens tjänster, kostnadseffektivitet och flexibilitet i alla delar av affärsrelationen.

Vision

Hargs Hamn ska vara det självklara valet för hamnkunder som fraktar och lagrar bulkgods eller industrigods huvudsakligen till eller från norra Storstockholm, Uppsalaregionen och östra Västmanland. Våra kunder ska känna att vi kan ta ett helhetsansvar. Vi ska ha ytorna, lagringsutrymmena och tjänsterna, men också kunnandet och serviceandan. Hamnen ser möjligheten att utifrån farledsfördjupning och byggnation av ny kaj bli den ledande regionala logistikaktören som säkerställer råvaruimport för värmeproduktionen i närregionen och erbjuder möjligheter till potentiella nya internationellt inriktade företagsetableringa

Miljö, kvalitet och arbetsmiljö

Sedan 2016 är Hargs Hamn AB certifierat inom miljö, kvalitet och arbetsmiljö. I december 2019 reviderades certifieringen av bolaget ledningssystem med godkänt resultat. Ledningssystemet omfattar:

- Kvalitet (enligt ISO 9001)
- Miljö (enligt ISO 14 001)
- Arbetsmiljö (enligt OHSAS 18 001)

Utveckling av företagets verksamhet, resultat och ställning

Belopp i Tkr

	2019-12-31	*2018-12-31*	*2017-12-31*	*2016-12-31*	*2015-12-31*
Nettoomsättning	71 247	43 039	40 222	38 792	43 791
Rörelsemarginal %	20,7	8,4	-6,5	-12,2	-3,2
Balansomslutning	195 674	163 357	127 476	128 867	133 450
Avkastning på sysselsatt kapital %	10,7	3,0	-2,7	-6,3	-1,7
Avkastning på eget kapital %	14,8	3,7	-4,7	-10,7	-4,6
Soliditet %	46,0	49,0	61,0	43,0	45,0

Definitioner: se not 12

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Under 2019 hanterades 812 000 ton gods över hamnen jämfört med 421 000 ton under 2018. Det totala antalet anlöp fördubblades under året från 114 st 2018 till 227 st 2019.

Den stora ökningen av anlöp förklaras dels av flera bestående nya kundupplägg, bl a togs den nya spannmålsanläggning i bruk under året. Även flöden av mer engångskaraktär bidrag i stor utsträckning, däribland en ökning av timmerhantering p g a stormen Alfrida i januari och ett stort importflöde av gipssten.

Bolaget tillämpar redovisningsreglerna K3 för första gången 2019. Nyckeltal för tidigare år är inte omräkande och det kan därför innebära bristande jämförbarhet mellan åren.

Flerårsutveckling, godsmängder (kiloton)

	2019	***2018***	***2017***	***2016***	***2015***
Biobränslen	359	118	109	78	39
Övriga bränslen	158	166	135	140	142
Spannmål	79	2	6	36	19
Malm	0	2	0	0	358
Skrot	67	64	66	54	37
Övrigt	149	69	37	15	27
	812	**421**	**353**	**323**	**622**

Förväntad framtida utveckling
Fortsatt stor efterfrågan på bränslehantering i hamnen, efterfrågan på lagringsutrymme för inomhuslagring av pellets överstiger tillgången på befintlig lagerkapacitet. Samtliga befintliga lagerhallar är uthyrda och byggnation av nya hallar ligger i företages plan.

Spannmålsaffären förväntas följt premiärsäsongen 2019 stadigt växa kommande år.

Sjöfartsverket har inlett projektet med att fördjupa farleden till Hargs Hamn. När arbetet är färdigställt 2020/2021 finns möjligheter att ta emot dubbelt så stora fartyg till hamnen vilket skapar ytterligare goda förutsättningar för en stark expansion av verksamheten. Hamnen planerar också under kommande år att bygga en ny 200 m kaj för att maximalt kunna tillgodogöra sig effekten av farledsfördjupningen.

Eget kapital

Belopp i kr

Bundet eget kapital	*Aktiekapital*	*Uppskrivnings-fond*	*Reservfond*
Ingående balans	17 950 000	8 319 769	3 590 000
Effekt av rättelse av fel/K3 övergång		-8 319 769	
Justerad ingående balans	17 950 000	-	3 590 000
Vid årets utgång	**17 950 000**	**-**	**3 590 000**

Fritt eget kapital	*Överkursfond*	*Balanserat resultat inkl årets resultat*
Ingående balans	4 025 000	38 628 362
Effekt av rättelse av fel/K3 övergång		8 319 769
Effekt av rättelse av fel/K3 övergång	-4 025 000	4 025 000
Justerad ingående balans	-	50 973 131
Årets resultat		-33 153
	-	50 939 978
Vid årets utgång	**-**	**50 939 978**

Förslag till resultatdisposition

Belopp i kr

Till bolagsstämmans förfogande står följande vinstmedel:

Balanserat resultat	50 973 131
Årets resultat	-33 153
Totalt	**50 939 978**

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:

Balanseras i ny räkning	50 939 978
Summa	**50 939 978**

Vad beträffar resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkning med tillhörande noter.

Resultaträkning

Belopp i kr	*Not*	*2019-01-01-2019-12-31*	*2018-01-01-2018-12-31*
Nettoomsättning		71 246 572	43 039 350
Övriga rörelseintäkter		2 487 003	3 449 908
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader		-41 809 459	-26 094 509
Personalkostnader	*2*	-7 157 856	-7 323 192
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-8 410 235	-9 472 286
Övriga rörelsekostnader		-1 610 106	-1 421
Rörelseresultat		14 745 919	3 597 850
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		4 719	391 943
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1 447 526	-1 032 399
Resultat efter finansiella poster		13 303 112	2 957 394
Bokslutsdispositioner			
Bokslutsdispositioner, övriga		-13 100 000	-3 000 000
Resultat före skatt		203 112	-42 606
Skatt på årets resultat		-236 265	-
Årets resultat		-33 153	-42 606

Balansräkning

Belopp i kr	*Not*	*2019-12-31*	*2018-12-31*
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	*3*	130 080 136	70 701 816
Maskiner och andra tekniska anläggningar	*4*	46 093 556	37 331 488
Inventarier, verktyg och installationer	*5*	2 848 485	3 693 500
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	*6*	650 042	30 191 709
		179 672 219	141 918 513
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjuten skattefordran		9 216	-
Andra långfristiga fordringar	*7*	126 051	-
		135 267	-
Summa anläggningstillgångar		179 807 486	141 918 513
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		15 419 864	13 366 073
Aktuell skattefordran		411	-
Övriga fordringar		2 710	453 956
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		443 816	73 634
		15 866 801	13 893 663
Kassa och bank			
Kassa och bank		-	7 544 672
Summa omsättningstillgångar		15 866 801	21 438 335
SUMMA TILLGÅNGAR		195 674 287	163 356 848

Balansräkning

Belopp i kr	*Not*	*2019-12-31*	*2018-12-31*
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		17 950 000	17 950 000
Uppskrivningsfond		-	8 319 769
Reservfond		3 590 000	3 590 000
		21 540 000	29 859 769
Fritt eget kapital			
Överkursfond		-	4 025 000
Balanserad vinst eller förlust		50 973 131	38 670 967
Årets resultat		-33 153	-42 606
		50 939 978	42 653 361
Summa eget kapital		72 479 978	72 513 130
Obeskattade reserver			
Ackumulerade överavskrivningar		22 235 000	9 135 000
		22 235 000	9 135 000
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld		233 819	-
		233 819	-
Långfristiga skulder	*8*		
Övriga skulder till kreditinstitut		64 807 500	60 280 000
Övriga långfristiga skulder		181 980	262 860
		64 989 480	60 542 860
Kortfristiga skulder			
Kortfristig del av långfristigt lån		7 140 880	5 240 880
Leverantörsskulder		6 560 582	9 310 885
Aktuell skatteskuld		-	474 022
Övriga kortfristiga skulder		14 645 332	827 798
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		7 389 216	5 312 273
		35 736 010	21 165 858
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		195 674 287	163 356 848

Kassaflödesanalys

Belopp i kr	*Not*	*2019-01-01-2019-12-31*	*2018-01-01-2018-12-31*
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		13 303 112	2 957 394
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m m		10 020 342	9 882 287
		23 323 454	12 839 681
Betald inkomstskatt		-69 372	
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**23 254 082**	**12 839 681**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning (+) av rörelsefordringar		-2 515 502	-1 780 932
Ökning(+)/Minskning (-) av rörelseskulder		13 063 296	-4 846 073
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**33 801 876**	**6 212 676**
Investeringsverksamheten			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-47 774 047	-41 632 433
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-47 774 047**	**-41 632 433**
Finansieringsverksamheten			
Upptagna lån		13 000 000	45 000 000
Amortering av lån		-6 572 500	-7 640 880
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**6 427 500**	**37 359 120**
Årets kassaflöde		**-7 544 671**	**1 939 363**
Likvida medel vid årets början		**7 544 671**	**5 605 309**
Likvida medel vid årets slut	11	**-**	**7 544 672**

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Belopp i kr om inget annat anges

Allmänna redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och för första året också enligt Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Med stöd av 3 kap. 5 § fjärde stycket årsredovisningslagen och förenklingsregeln 35.7 i K3 räknas inte jämförelseåret i årsredovisningen och det kan finnas bristande jämförbarhet mellan åren.

I samband med övergång till K3 har materiella anläggningstillgångar delast in i betydande komponenter och uppskjuten skatt redovisats på temporära skillnder, vilket är en förändring av redovisningsprinciperna jämfört med föregående år i K2.

Värderingsprinciper m m

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats utifrån anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utfgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången. Tillkommande utgifter som uppfyller tillgångskriteriet räknas in i tillgångens redovisade värde.

När en komponent i en anläggningstillgång byts ut, utrangeras eventuell kvarvarande del av den komponenten och den nya komponentens anskaffnintsvärde aktiveras.

Redovisningsprincip för uppskrivning av anläggningstillgångar gjorts enligt kompletteringsregeln.

Tillkommande utgifter

Tillkommande utgifter som avser tillgångar som inte delas upp i komponenter läggs till anskaffningsvärdet till den del tillgångens prestanda ökar i förhållande till tillgångens värde vid anskaffningstidpunkten.

Utgifter för löpande reparation och underhåll redovisas som kostnader.

Realisationsvinst respektive realisationsförlust vid avyttring av en anläggningstillgång redovisas som Övrig rörelseintäkt respektive Övrig rörelsekostnad.

Avskrivningar

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen.

Materiella anläggningstillgångar	*År*
Byggnader	10-50
Maskiner och andra tekniska anläggningar	5-30
Inventarier, verktyg och installationer	5-30

För vissa av de materiella anläggningstillgångarna, byggnader, har skillnaden i förbrukningen av betydande komponenter bedömts vara väsentlig. Nyttjandeperioden på dessa komponenter har bedömts variera mellan 10-50 år.

Byggnaderna består av ett antal komponenter med olika nyttjandeperioder.
Ingen avskrivning sker på komponenten mark vars nyttjandeperiod bedöms som obegränsad.

Följande huvudgrupper av komponenter har identifierats och ligger till grund för avskrivningen på byggnader:

-Stomme	20-50 år
-Stomkompletteringar, innerväggar mm	20-40 år
-Installationer, värme, el, VVS, ventilation mm	15-30 år
-Yttre ytskikt, fasader, yttertak mm	15-30 år
-Inre ytskikt, maskinell utrustning mm	0-15 år
- Asfaltering	10-20 år
- Markarbeten	50 år

Nedskrivningar - materiella och immateriella anläggningstillgångar samt andelar i koncernföretag

Vid varje balansdag bedöms om det finns någon indikation på att en tillgångs värde är lägre än dess redovisade värde. Om en sådan indikation finns, beräknas tillgångens återvinningsvärde.

Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärde. Vid beräkning av nyttjandevärdet beräknas nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången väntas ge upphov till i den löpande verksamheten samt när den avyttras eller utrangeras. Den diskonteringsränta som används är före skatt och återspeglar marknadsmässiga bedömningar av pengars tidsvärde och de risker som avser tillgången. En tidigare nedskrivning återförs endast om de skäl som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet vid den senaste nedskrivningen har förändrats.

Leasing

Leasing

Leasetagare
Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal.

Operationella leasingavtal
Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Finansiella tillgångar och skulder

Värdering av finansiella tillgångar
Finansiella anläggningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till anskaffningsvärde, inklusive eventuella transaktionsutgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

Kundfordringar och övriga fordringar som utgör omsättningstillgångar värderas individuellt till detbelopp som beräknas inflyta.

Värdering av finansiella skulder
Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Ersättningar till anställda

Övriga långfristiga ersättningar till anställda

Skuld avseende övriga långfristiga ersättningar till anställda redovisas till nuvärdet av förpliktelsen på balansdagen.

Pensioner utgörs av både förmånsbestämda och avgiftsbestämda pensionsplaner och kostnadsförs löpande när prestation utförs.

Ersättningar vid uppsägning

Ersättningar vid uppsägningar, i den omfattning ersättningen inte ger företaget några framtida ekonomiska fördelar, redovisas endast som en skuld och en kostnad när företaget har en legal eller informell förpliktelse att antingen
a) avsluta en anställds eller en grupp av anställdas anställning före den normala tidpunkten för anställningens upphörande, eller
b) lämna ersättningar vid uppsägning genom erbjudande för att uppmuntra frivillig avgång.
Ersättningar vid uppsägningar redovisas endast när företaget har en detaljerad plan för uppsägningen och inte har någon realistisk möjlighet att annullera planen.

Skatt

Skatt på årets resultat i resultaträkningen består av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats. Uppskjuten skatt är inkomstskatt för skattepliktigt resultat avseende framtida räkenskapsår till följd av tidigare transaktioner eller händelser.

Uppskjuten skatteskuld redovisas för alla skattepliktiga temporära skillnader, dock inte för temporära skillnader som härrör från första redovisningen av goodwill. Uppskjuten skattefordran redovisas för avdragsgilla temporära skillnader och för möjligheten att i framtiden använda skattemässiga underskottsavdrag. Värderingen baseras på hur det redovisade värdet för motsvarande tillgång eller skuld förväntas återvinnas respektive regleras. Beloppen baseras på de skattesatser och skatteregler som är beslutade före balansdagen och har inte nuvärdesberäknats.

Not 2 Anställda och personalkostnader

Medelantalet anställda

	2019-01-01-2019-12-31	*Varav män*	*2018-01-01-2018-12-31*	*Varav män*
	6	4	6	4
Totalt	**6**	**4**	**6**	**4**

Not 3 Byggnader och mark

	2019-12-31	*2018-12-31*
Ackumulerade anskaffningsvärden		
-Vid årets början	186 483 025	169 832 235
-Nyanskaffningar	37 620 305	16 650 790
-Avyttringar och utrangeringar	-4 102 516	-
-Omklassificeringar	28 213 231	-
Vid årets slut	248 214 045	186 483 025
Ackumulerade avskrivningar		
-Vid årets början	-115 781 209	-110 908 142
-Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar	3 064 872	-
-Omklassificeringar	19 035	-
-Årets avskrivning	-5 436 607	-4 873 067
Vid årets slut	-118 133 909	-115 781 209
Redovisat värde vid årets slut	**130 080 136**	**70 701 816**
Varav mark		
Ackumulerade anskaffningsvärden	8 088 916	8 088 916
Redovisat värde vid årets slut	8 088 916	8 088 916

Not 4 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2019-12-31	*2018-12-31*
Ackumulerade anskaffningsvärden		
-Vid årets början	69 542 637	69 542 637
-Nyanskaffningar	9 468 499	-
-Avyttringar och utrangeringar	-349 774	-
-Omklassificeringar	1 983 830	
Vid årets slut	80 645 192	69 542 637
Ackumulerade avskrivningar		
-Vid årets början	-32 211 149	-28 744 923
-Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar	218 715	-
-Omklassificeringar	-19 035	
-Årets avskrivning	-2 540 167	-3 466 226
Vid årets slut	-34 551 636	-32 211 149
Redovisat värde vid årets slut	**46 093 556**	**37 331 488**

Not 5 Inventarier, verktyg och installationer

	2019-12-31	*2018-12-31*
Ackumulerade anskaffningsvärden		
-Vid årets början	28 753 192	28 767 342
-Nyanskaffningar	-	33 850
-Avyttringar och utrangeringar	-1 249 559	-48 000
-Omklassificeringar	29 848	
	27 533 481	28 753 192
Ackumulerade avskrivningar		
-Vid årets början	-25 059 692	-23 974 699
-Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar	808 157	48 000
-Omklassificeringar	-	-
-Årets avskrivning	-433 461	-1 132 993
	-24 684 996	-25 059 692
Redovisat värde vid årets slut	**2 848 485**	**3 693 500**

Not 6 Pågående nyanläggningar och förskott materiella anläggningstillgångar

	2019-12-31	*2018-12-31*
Vid årets början	30 191 709	5 243 916
Omklassificeringar	-30 226 909	-446 783
Investeringar	685 242	25 394 576
Redovisat värde vid årets slut	**650 042**	**30 191 709**

Not 7 Andra långfristiga fordringar

	2019-12-31	*2018-12-31*
Ackumulerade anskaffningsvärden:		
-Tillkommande fordringar	126 051	-
-Reglerade fordringar	-	-
Redovisat värde vid årets slut	**126 051**	**-**

Not 8 Långfristiga skulder

	2019-12-31	*2018-12-31*
Skulder som förfaller senare än ett år från balansdagen	20 925 000	17 515 000
Övriga skulder	181 980	262 860
Skulder som förfaller senare än fem år från balansdagen	43 882 500	42 765 000
	64 989 480	**60 542 860**

Not 9 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

Ställda säkerheter

	2019-12-31	*2018-12-31*
För egna skulder och avsättningar		
Fastighetsinteckningar	23 000 000	10 000 000
	23 000 000	10 000 000
Summa ställda säkerheter	**23 000 000**	**10 000 000**

Eventualförpliktelser

Eventualförpliktelser	*Inga*	*Inga*

Not 10 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Vi ser under inledningen av 2020 en återgång till för hamnen mer normala volymnivåer, då projekten av engångskaraktär upphört och även att den milda vintern påverkar leveranserna till värmeverken i viss mån.

Not 11 Noter till kassaflödesanalysen

Not Likvida medel

	2019-12-31	*2018-12-31*
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:		
Skuld till Östhammars kommun	-13 916 838	7 544 672
	-13 916 838	**7 544 672**

Not Betalda räntor och erhållen utdelning

	2019-01-01-2019-12-31	*2018-01-01-2018-12-31*
Erhållen utdelning	-	-
Erhållen ränta	4 719	391 943
Erlagd ränta	1 239 245	1 018 710

Not 12 Nyckeltalsdefinitioner

Rörelsemarginal:
Rörelseresultat / Nettoomsättning.

Balansomslutning:
Totala tillgångar.

Avkastning på sysselsatt kapital:
(Rörelseresultat + finansiella intäkter) / sysselsatt kapital.

Finansiella intäkter:
Poster i finansnettot som är hänförliga till tillgångar (som ingår i sysselsatt kapital).

Sysselsatt kapital:
Totala tillgångar - räntefria skulder.

Räntefria skulder:
Skulder som inte är räntebärande. Pensionsskulder ses som räntebärande.

Avkastning på eget kapital:
Resultat efter finansiella poster / Justerat eget kapital.

Soliditet:
(Totalt eget kapital + 78 % av obeskattade reserver) / Totala tillgångar.

Underskrifter

Hargshamn 2020-05-29

Roger Lamell
Styrelseordförande

Peeter Nömm
Verkställande direktör

Bjarne Tötterman

Dan Glöde

Gunnel Wahlgren

Ulf Häggbom

Min revisionsberättelse har lämnats den

Cecilia Kvist
Auktoriserad revisor

Årsredovisning

för

Visit Roslagen AB

556525-2722

Räkenskapsåret

2019

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse	1
Resultaträkning	3
Balansräkning	4
Noter	6
Underskrifter	8

Årsredovisning

för

Visit Roslagen AB

556525-2722

Räkenskapsåret

2019

Fastställelseintyg

Undertecknad verkställande direktör i Visit Roslagen AB intygar att resultaträkningen och balansräkningen i årsredovisningen har fastställts på årsstämma 2020-04-21. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till resultatdisposition.

Jag intygar också att innehållet i årsredovisningen och revisionsberättelsen stämmer överens med originalen.

Norrtälje 2020-04-21

[redacted]

Gisela Norén

Styrelsen och verkställande direktören för Visit Roslagen AB avger följande årsredovisning för räkenskapsåret 2019.

Förvaltningsberättelse

Verksamheten

Allmänt om verksamheten

Bolaget bedriver utveckling, marknadsföring och försäljning av turistbaserade tjänster i huvudsak Östhammar, Norrtälje och Österåker. Under de senaste åren har bolaget även erbjudit tjänster inom projektledning och rådgivning. Organisationsstrukturen är unik då bolaget ägs av flera offentliga och privata aktörer tillsammans.

På destinationsdagen i januari presenterades den nya varumärkesplattformen av Placebrander som nu finns att ta del av på roslagen.se, tillsammans med bilder och presentationsmaterial fria att använda. Under våren lanserade vi ett nytt koncept "Roslagsresor", en annonsbilaga med ett antal paketerade upplevelser eller guidade turer med buss eller båt.

Det tidigare avtalet med Österåkers kommun löpte ut under maj och man valde att göra en ny upphandling av turistverksamheten. Denna gång var turistbyråtjänster exkluderat och vi blev tvungna att avveckla verksamheten med uppsägning av två medarbetare som resultat. Det nya uppdraget som bolaget fick är ett kortare uppdrag på ett år och omfattar endast destinationsutveckling och marknadsföring.

Under sommaren investerade bolaget i en glasmodul som användes vid ett par olika events. Tanken är att den ska kunna skapa PR och nyfikenhet där den dyker upp. Det är även möjligt för Roslagens aktörer att kunna hyra denna vid egna mässor och events.

Den ekonomiska grunden för bolagets verksamhet består i avtal med våra kommuner. Bolaget har tidigare haft en stark positiv utveckling under flera år. Men på grund av ett minskat uppdrag från Österåkers kommun så har omsättningen för första gången minskat från 14,4 till 12,7 miljoner kronor och det justerade egna kapitalet är nu 2,4 miljoner kronor. Trots de kostnader som avvecklingen i Österåker medförde så har bolaget lyckats hålla budget.

Bolaget var engagerade i sammanlagt tre olika projekt under året. Två av dessa, HPU-projektet (Hållbar Produktutveckling) och St: Olofsledsprojektet avslutades under det sista kvartalet. Det tredje projektet, som är ett Leaderprojekt, innebär en digitalisering av Roslagsleden och lansering beräknas ske i mars 2020.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

För att stärka ekonomin kommer bolaget att söka finansiering för nya utvecklingsprojekt och fortsätta att konceptualisera egna resor med hjälp av det utbud som finns hos Roslagens aktörer. Fokus kommer även att ligga på att se över webbplatsen och koppling till nya bokningskanaler. Ett nytt vandringsevent är inplanerat på den nya Vikingaleden i maj och ett deltagande med glasmodulen på O-ringen i Uppsala i juli.

Vår förhoppning är att vi kommer att få leverera tjänster till Roslagens kommuner i utökad omfattning även i framtiden, parallellt med ökad försäljning av egna tjänster.

Företaget har sitt säte i Östhammar.

Flerårsöversikt (tkr)	**2019**	**2018**	**2017**	**2016**
Nettoomsättning	12 695,4	14 385,0	12 468,4	12 457,2
Resultat efter finansiella poster	182,8	202,8	24,4	250,4
Soliditet (%)	63,8	57,0	51,0	56,0
Kassalikviditet (%)	255,0	246,0	211,0	232,0
Rörelsemarginal (%)	1,5	1,4	1,0	2,0

För definitioner av nyckeltal, se Not 1 Redovisningsprinciper.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.

Förändring av eget kapital

	Aktie-kapital	**Balanserat resultat**	**Årets resultat**	**Totalt**
Belopp vid årets ingång	690 000	1 139 034	125 367	**1 954 401**
Disposition enligt beslut av årets årsstämma:		125 367	-125 367	**0**
Årets resultat			119 733	**119 733**
Belopp vid årets utgång	**690 000**	**1 264 401**	**119 733**	**2 074 134**

Resultatdisposition

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

balanserad vinst	1 264 401
årets vinst	119 733
	1 384 134
disponeras så att	
i ny räkning överföres	1 384 134
	1 384 134

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med noter.

Resultaträkning

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Rörelseintäkter			
Nettoomsättning		12 695 429	14 384 957
Summa rörelseintäkter		**12 695 429**	**14 384 957**
Rörelsekostnader			
Handelsvaror och direkta kostnader		-3 598 192	-3 874 518
Övriga externa kostnader		-3 622 301	-4 419 548
Personalkostnader	2	-5 269 821	-5 855 384
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-20 884	-32 577
Summa rörelsekostnader		**-12 511 198**	**-14 182 027**
Rörelseresultat		**184 231**	**202 930**
Finansiella poster			
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1 469	-108
Summa finansiella poster		**-1 469**	**-108**
Resultat efter finansiella poster		**182 762**	**202 822**
Bokslutsdispositioner			
Förändring av periodiseringsfonder		8 000	-60 000
Förändring av överavskrivningar		-29 516	25 067
Summa bokslutsdispositioner		**-21 516**	**-34 933**
Resultat före skatt		**161 246**	**167 889**
Skatter			
Skatt på årets resultat		-41 513	-42 522
Årets resultat		**119 733**	**125 367**

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier, verktyg och installationer	3	154 000	6 884
Summa materiella anläggningstillgångar		**154 000**	**6 884**
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	4	500	600
Summa finansiella anläggningstillgångar		**500**	**600**
Summa anläggningstillgångar		**154 500**	**7 484**
Omsättningstillgångar			
Varulager m. m.			
Färdiga varor och handelsvaror		392 049	318 913
Summa varulager		**392 049**	**318 913**
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		764 504	1 039 805
Övriga fordringar		128 599	68 904
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		135 475	374 654
Summa kortfristiga fordringar		**1 028 578**	**1 483 363**
Kassa och bank			
Kassa och bank		2 250 003	2 167 568
Summa kassa och bank		**2 250 003**	**2 167 568**
Summa omsättningstillgångar		**3 670 630**	**3 969 844**
SUMMA TILLGÅNGAR		**3 825 130**	**3 977 328**

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Allmänna upplysningar
Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag.

Avskrivning
Avskrivningar enligt plan baseras på ursprungliga anskaffningsvärden och beräknad nyttjandeperiod.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Anläggningstillgångar	***År***
Materiella anläggningstillgångar:	
-Inventarier, verktyg och installationer	5

Skillnaden mellan ovan nämnda avskrivningar och skattemässigt gjorda avskrivningar redovisas som ackumulerade överavskrivningar, vilka ingår i obeskattade reserver.

Nyckeltalsdefinitioner
Soliditet (%)
Justerat eget kapital (eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt) i procent av balansomslutning.

Kassalikviditet (%)
Omsättningstillgångar exklusive lager och pågående arbeten i procent av kortfristiga skulder.

Rörelsemarginal (%)
Rörelseresultat i procent av omsättningen.

Not 2 Medelantalet anställda

	2019	2018
Medelantalet anställda	10	12

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		690 000	690 000
Summa bundet eget kapital		**690 000**	**690 000**
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		1 264 401	1 139 034
Årets resultat		119 733	125 367
Summa fritt eget kapital		**1 384 134**	**1 264 401**
Summa eget kapital		**2 074 134**	**1 954 401**
Obeskattade reserver	5		
Periodiseringsfonder		429 000	437 000
Ackumulerade överavskrivningar		36 400	6 884
Summa obeskattade reserver		**465 400**	**443 884**
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		373 991	582 666
Övriga skulder		461 414	477 118
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		450 191	519 259
Summa kortfristiga skulder		**1 285 596**	**1 579 043**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**3 825 130**	**3 977 328**

Not 3 Inventarier, verktyg och installationer

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	225 549	225 549
Inköp	168 000	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**393 549**	**225 549**
Ingående avskrivningar	-218 665	-186 088
Årets avskrivningar	-20 884	-32 577
Utgående ackumulerade avskrivningar	**-239 549**	**-218 665**
Utgående redovisat värde	**154 000**	**6 884**

Not 4 Andra långfristiga värdepappersinnehav

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	600	600
Inköp	500	0
Försäljningar/utrangeringar	-600	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**500**	**600**
Utgående redovisat värde	**500**	**600**

Not 5 Obeskattade reserver

	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerade överavskrivningar	36 400	6 884
Periodiseringsfond 2013		53 000
Periodiseringsfond 2014	95 000	95 000
Periodiseringsfond 2015	160 000	160 000
Periodiseringsfond 2016	60 000	60 000
Periodiseringsfond 2017	9 000	9 000
Periodiseringsfond 2018	60 000	60 000
Periodiseringsfond 2019	45 000	
	465 400	**443 884**
Uppskjuten skatt avseende obeskattade reserver	99 595	97 654

Not 6 Ställda säkerheter

	2019-12-31	2018-12-31
Andra ställda säkerheter	100 000	100 000
	100 000	**100 000**

Avser spärrade bankmedel för resegaranti

Not 7 Rapport om årsredovisningen
För denna årsredovisning har rapport om årsredovisning upprättats av:
Kristin Enlund Svensson, Ekonomi Roslagen AB, som är auktoriserad redovisningskonsult genom medlemskap i Srf Konsulternas förbund.

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas på årsstämma för fastställelse.

Norrtälje 2020-02-11

[redacted]
John Strand
Ordförande

[redacted]
Tomas Johansson

[redacted]
Karolina Losell

[redacted]
Göran Gross

[redacted]
Anders Möller

[redacted]
Mette Pagling Pettersson

[redacted]
Mathias Schneider

[redacted]
Gisela Norén
Verkställande direktör

Revisorspåteckning

Min revisionsberättelse har lämnats 2020-03-24

[redacted]
Alexandra Lindqvist
Auktoriserad revisor

Protokoll årsstämma

Bolag:	Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag
Org.nr:	556087-4090
Datum:	2020-04-27
Ort:	Östhammar
Närvarande:	Lisa Landberg
	Fredrik Borgelin

§ 1. Ordförande och sekreterare

Lisa Landberg utsågs till ordförande för dagens stämma samt att föra dagens protokoll. Stämman beslöt att dagens protokoll skulle justeras av Fredrik Borgelin.

§ 2. Röstlängd

Följande förteckning över närvarande aktieägare upprättades och godkändes:

Aktieägare	*Aktier*	*Röster*
Östhammars kommun gm Lisa Landberg	6 000	6 000
Summa aktier och röster	6 000	6 000

§ 3. Kallelse

Konstaterades att stämman sammankallats i behörig ordning.

§ 4. Dagordning

Stämman godkände det i kallelsen presenterade förslaget till dagordning.

§ 5. Årsredovisning

Upprättad förvaltningsberättelse, balansräkning och resultaträkning för räkenskapsåret 2019-01-01—2019-12-31 föredrogs.

§ 6. Fastställande

Beslöts att fastställa balans- och resultaträkningen för räkenskapsåret 2019-01-01—2019-12-31.

Bolag: Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag
Org.nr: 556087-4090
Datum: 2020-04-24
Ort: Östhammar

ÖSTHAMMARS KOMMUN
Kommunstyrelsen
2020 -05- 06
Dnr: Dpl:

§ 7. Ansvarsfrihet

Beslöts att bevilja ansvarsfrihet åt likvidatorn.

§ 8. Avslutning

Sedan det konstaterats att samtliga beslut varit enhälliga förklarades stämman för avslutad.

Underskrifter

[redacted]
Lisa Landberg

[redacted]
Fredrik Borgelin

Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidation
c/o Heinestams Bolagstjänst AB
901 04 Umeå

Årsredovisning

för

Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidation

556087-4090

Räkenskapsåret

2019

Byrå: Heinestams Bolagstjänst AB

Telefon: 090-704190

Likvidatorn för Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidation får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2019.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.

Förvaltningsberättelse

Verksamheten

Allmänt om verksamheten
Företagets verksamhet är avvecklad.

Företaget har sitt säte i Östhammar.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret
Företaget har gått i likvidation den 27 november 2019. Bolagsverket utsåg likvidator i företaget den 31 januari 2020. Likvidatorn sökte kallelse på okända borgenärer den 6 februari 2020.

Flerårsöversikt (Tkr)	**2019**	**2018**	**2017**	**2016**
Nettoomsättning	0	0	0	0
Resultat efter finansiella poster	-9	0	0	0
Soliditet (%)	98	100	100	100

Förändring av eget kapital

	Aktie-kapital	Reserv-fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	600 000	3 000	-21 000	0	**582 000**
Årets resultat				-8 850	**-8 850**
Belopp vid årets utgång	**600 000**	**3 000**	**-21 000**	**-8 850**	**573 150**

Resultatdisposition
Med hänsyn till att likvidation pågår lämnas inget förslag beträffande resultatdisposition.

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med tilläggsupplysningar.

Resultaträkning

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m.m.		**0**	**0**
Rörelsekostnader			
Övriga externa kostnader		-8 850	0
Summa rörelsekostnader		**-8 850**	**0**
Rörelseresultat		**-8 850**	**0**
Resultat efter finansiella poster		**-8 850**	**0**
Resultat före skatt		**-8 850**	**0**
Årets resultat		**-8 850**	**0**

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar		582 000	582 000
Summa finansiella anläggningstillgångar		**582 000**	**582 000**
Summa anläggningstillgångar		**582 000**	**582 000**
SUMMA TILLGÅNGAR		**582 000**	**582 000**

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		600 000	600 000
Reservfond		3 000	3 000
Summa bundet eget kapital		**603 000**	**603 000**
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		-21 000	-21 000
Årets resultat		-8 850	0
Summa fritt eget kapital		**-29 850**	**-21 000**
Summa eget kapital		**573 150**	**582 000**
Kortfristiga skulder			
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		8 850	0
Summa kortfristiga skulder		**8 850**	**0**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**582 000**	**582 000**

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Allmänna upplysningar

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag.

Umeå den 23 mars 2020

[redacted]

Anna Adolfsson
Likvidator

Vår revisionsberättelse har lämnats 2020-03-27

KPMG

[redacted]

Niklas Schierenbeck
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidation, org. nr 556087-4090

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidation för år 2019.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med aktiebolagslagen och årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidations finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat för året enligt aktiebolagslagen och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidation enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Likvidatorns ansvar

Det är likvidatorn som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas enligt aktiebolagslagen och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Likvidatorn ansvarar även för den interna kontroll som likvidatorn bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i likvidatorns uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera likvidatorn om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av likvidatorns förvaltning för Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidation för år 2019.

Vi tillstyrker att bolagsstämman beviljar likvidatorn ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Likvidationen fortgår utan att den fördröjs onödigt.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Östhammars Industrifastigheter Aktiebolag i likvidation enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Likvidatorns ansvar

Likvidatorn ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om likvidatorn i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

Solna den 27 mars 2020

KPMG AB

[redacted]

Niklas Schierenbeck
Auktoriserad revisor

Protokoll årsstämma

Bolag:	Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag
Org.nr:	556019-7278
Datum:	2020-04-24
Ort:	Östhammar
Närvarande:	Lisa Landberg
	Fredrik Borgelin

ÖSTHAMMARS KOMMUN
Kommunstyrelsen
2020 -05- 06
Dnr:
Exp.

§ 1. Ordförande och sekreterare

Lisa Landberg utsågs till ordförande för dagens stämma samt att föra dagens protokoll. Stämman beslöt att dagens protokoll skulle justeras av Fredrik Borgelin.

§ 2. Röstlängd

Följande förteckning över närvarande aktieägare upprättades och godkändes:

Aktieägare	*Aktier*	*Röster*
Östhammars kommun gm Lisa Landberg	1 000	1 000
Summa aktier och röster	1 000	1 000

§ 3. Kallelse

Konstaterades att stämman sammankallats i behörig ordning.

§ 4. Dagordning

Stämman godkände det i kallelsen presenterade förslaget till dagordning.

§ 5. Årsredovisning

Upprättad förvaltningsberättelse, balansräkning och resultaträkning för räkenskapsåret 2019-01-01—2019-12-31 föredrogs.

§ 6. Fastställande

Beslöts att fastställa balans- och resultaträkningen för räkenskapsåret 2019-01-01—2019-12-31.

Bolag: Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag
Org.nr: 556019-7278
Datum: 2020-04-24
Ort: Östhammar

§ 7. Ansvarsfrihet

Beslöts att bevilja ansvarsfrihet åt likvidatorn.

§ 8. Avslutning

Sedan det konstaterats att samtliga beslut varit enhälliga förklarades stämman för avslutad.

Underskrifter

[redacted]
Lisa Landberg

[redacted]
Fredrik Borgelin

[redacted]

Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidation
c/o Heinestams Bolagstjänst AB
901 04 Umeå

Årsredovisning

för

Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidation

556019-7278

Räkenskapsåret

2019

Byrå: Heinestams Bolagstjänst AB

Telefon: 090-704190

Likvidatorn för Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidation får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2019.

Årsredovisningen är upprättad i svenska kronor, SEK.

Förvaltningsberättelse

Verksamheten

Allmänt om verksamheten
Företagets verksamhet är avvecklad.

Företaget har sitt säte i Östhammar.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret
Företaget har gått i likvidation den 27 november 2019. Bolagsverket utsåg likvidator i företaget den 31 januari 2020. Likvidatorn sökte kallelse på okända borgenärer den 6 februari 2020.

Flerårsöversikt (Tkr)	**2019**	**2018**	**2017**	**2016**
Nettoomsättning	0	0	0	0
Resultat efter finansiella poster	-9	0	0	0
Soliditet (%)	99	100	100	100

Förändring av eget kapital

	Aktie-kapital	**Årets resultat**	**Totalt**
Belopp vid årets ingång	1 000 000	0	**1 000 000**
Årets resultat		-8 850	**-8 850**
Belopp vid årets utgång	**1 000 000**	**-8 850**	**991 150**

Resultatdisposition
Med hänsyn till att likvidation pågår lämnas inget förslag beträffande resultatdisposition.

Företagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkning med tilläggsupplysningar.

Resultaträkning

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
	1		
Summa rörelseintäkter, lagerförändringar m.m.		**0**	**0**
Rörelsekostnader			
Övriga externa kostnader		-8 850	0
Summa rörelsekostnader		**-8 850**	**0**
Rörelseresultat		**-8 850**	**0**
Resultat efter finansiella poster		**-8 850**	**0**
Resultat före skatt		**-8 850**	**0**
Årets resultat		**-8 850**	**0**

Balansräkning

	Not	2019-12-31	2018-12-31
	1		
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar		1 000 000	1 000 000
Summa finansiella anläggningstillgångar		**1 000 000**	**1 000 000**
Summa anläggningstillgångar		**1 000 000**	**1 000 000**
SUMMA TILLGÅNGAR		**1 000 000**	**1 000 000**

Balansräkning

	Not 1	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		1 000 000	1 000 000
Summa bundet eget kapital		**1 000 000**	**1 000 000**
Fritt eget kapital			
Årets resultat		-8 850	0
Summa fritt eget kapital		**-8 850**	**0**
Summa eget kapital		**991 150**	**1 000 000**
Kortfristiga skulder			
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		8 850	0
Summa kortfristiga skulder		**8 850**	**0**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**1 000 000**	**1 000 000**

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Allmänna upplysningar
Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR 2016:10) om årsredovisning i mindre företag.

Umeå den 23 mars 2020

[redacted]
Anna Adolfsson
Likvidator

Vår revisionsberättelse har lämnats 2020- -

KPMG
[redacted]
Niklas Schierenbeck
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidation, org. nr 556019-7278

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidation för år 2019.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med aktiebolagslagen och årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidations finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat för året enligt aktiebolagslagen och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidation enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Likvidatorns ansvar

Det är likvidatorn som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas enligt aktiebolagslagen och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Likvidatorn ansvarar även för den interna kontroll som likvidatorn bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i likvidatorns uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera likvidatorn om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av likvidatorns förvaltning för Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidation för år 2019.

Vi tillstyrker att bolagsstämman beviljar likvidatorn ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Likvidationen fortgår utan att den fördröjs onödigt.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Östhammars Vård och Omsorg Aktiebolag i likvidation enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Likvidatorns ansvar

Likvidatorn ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om likvidatorn i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

Solna den 27 mars 2020

KPMG AB

[redacted]

Niklas Schierenbeck
Auktoriserad revisor

Statistikrapport av ej verkställda beslut

Socialnämnden, Kvartal 1 2020

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

Innehållsförteckning

1 Statistikrapport av ej verkställda beslut 3

1 Statistikrapport av ej verkställda beslut

Socialförvaltningens förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår socialnämnden besluta att överlämna redovisningen till fullmäktige

Beslutsfattare/delegat: Socialnämnden

Bakgrund

Enligt 16 kap § 6 h Socialtjänstlagen (SoL) skall socialnämnden kvartalsvis lämna en statistikrapport till fullmäktige över hur många av nämndens gynnande beslut enligt 4 kap 1 § SoL som inte har verkställts inom tre månader från dagen för respektive beslut. Nämnden skall vidare ange vilka typer av bistånd dessa beslut gäller samt hur lång tid som har förflutit från dagen för respektive beslut. Samma rapporteringsskyldighet gäller för beslut som inte verkställs på nytt efter avbrott i verkställigheten. Det skall också framgå hur stor del av de ej verkställda besluten som gäller bistånd till kvinnor respektive män.

Enligt Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) § 28h gäller en motsvarande rapporteringsskyldighet för beslut om insatser enligt 9 § LSS.

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

LSS Beslut

Beslutsdatum/Avbrott	Beslut	Orsak till att beslutet inte verkställts	Vidtagna åtgärder	Kön
2019-11-12	9.9§ Bostad för vuxna	Resursbrist, saknar ledig bostad		Kvinna
2019-04-26	9.9§ Bostad för vuxna	Resursbrist, saknar ledig bostad	Bor i egen lägenhet med boendestöd, kontaktperson, ledsagarservice samt daglig verksamhet.	Man
2019-06-26	9.9§ Bostad för vuxna	Resursbrist, saknar ledig bostad		Man
2019-06-18	9.9§ Bostad för vuxna	Resursbrist, saknar ledig bostad		Kvinna
2018-07-26	9.9§ Bostad för vuxna	Resursbrist, saknar ledig bostad		Man
2019-08-30	9.9§ Bostad för vuxna	Resursbrist, saknar ledig bostad		Man
2019-03-13	9.9§ Bostad för vuxna	Resursbrist, saknar ledig bostad		Man
2019-07-03	9.9§ Bostad för vuxna	Förhandsbesked, brukaren har ännu inte flyttat till kommunen		Kvinna
2018-07-27	9.9§ Bostad för vuxna	Resursbrist, saknar ledig bostad		Man
Avbrott 2019-09-23	9.4§ kontaktperson	Brukaren vill avvakta med ny kontaktperson		Kvinna
2019-06-14	9.4§ kontaktperson	Tackat nej till erbjudandet om kontaktperson 2019-09-12		Kvinna
2019-05-31	9.4§ kontaktperson	Tackat nej till erbjudandet om kontaktperson 2019-09-10		Kvinna
2019-09-13	9.4§ kontaktperson	Resursbrist, saknar lämplig personal/uppdragstagare		Man
2019-09-24	9.4§ kontaktperson	Resursbrist saknar lämplig personal/uppdragstagare		Man

2019-10-23	9.4§ kontaktperson	Resursbrist saknar lämplig personal/uppdragstagare		Man
2019-11-06	9.4§ kontaktperson	Resursbrist saknar lämplig personal/uppdragstagare	Verkställd 2020-03-13	Man
2019-07-03	9.10§ Daglig verksamhet	Förhandsbesked, brukaren har ännu inte flyttat till kommunen		Kvinna

SoL Beslut

Beslutsdatum/Avbrott	Beslut	Orsak till att beslutet inte verkställts	Vidtagna åtgärder	Kön
2019-07-17	Permanent bostad (ÄO)	Brukaren har tackat nej till erbjuden plats 2019-10-15.Önskar plats på specifikt boende	Verkställd 2020-02-02	Kvinna
2019-09-27	Permanent bostad (ÄO)	Brukaren har tackat nej till erbjuden plats 2019-11-08.	Verkställd 2020-01-27	Kvinna
2019-12-13	Permanent bostad (ÄO)	Resursbrist, saknar ledig bostad		Kvinna
2019-12-12	Permanent bostad (ÄO)	Resursbrist, saknar ledig bostad		Man
2019-07-29	Kontaktperson (IFO)	Resursbrist, saknar lämplig person/uppdragstagare	Beslutet avslutat 2020-01-31. Behov av insatsen upphör.	Man
2019-12-10	Kontaktperson(IFO)	Resursbrist, saknar lämplig person/uppdragstagare	Verkställt 2020-03-20	Kvinna
2019-11-27	Kontaktperson(IFO)	Resursbrist, saknar lämplig person/uppdragstagare		Man
2019-11-29	Kontaktperson(IFO)	Resursbrist, saknar lämplig person/uppdragstagare		Man
2019-10-21	Kontaktperson(IFO)	Resursbrist, saknar lämplig person/uppdragstagare		Kvinna
2019-10-01	Kontaktperson(IFO)	Resursbrist, saknar lämplig person/uppdragstagare		Kvinna
2019-10-01	Kontaktperson(IFO)	Resursbrist, saknar lämplig person/uppdragstagare		Man
2019-06-04	Annat bistånd-Trappan i Uppsala (IFO)	Insatsen kan inte verkställas pga att resursen inte finns tillgänglig	Beslut verkställt 2020-02-13	Kvinna

2019-08-31	Kontaktperson(OF)	Resursbrist, saknar lämplig person/uppdragstagare	Beslut verkställt 2020-03-01	Kvinna
2019-07-17	Annat bistånd-Trappan i Uppsala (IFO)	Insatsen kan inte verkställas då resursen inte finns tillgänglig. Insatsen kommer enligt utföraren att kunna verkställas under hösten 2020		Man

Uppsala kommun

Kommunledningskontoret
Minnesanteckning

Handläggare:
John Hammar

Minnesanteckningar från ägarsamråd för den gemensamma överförmyndarnämnden

Datum: måndagen den 4 maj 2020

Tid: 17:00-17.30

Lokal: Bergius, Stationsgatan 12 Uppsala och på distans via Teamslänk

Närvarande

Erik Pelling, ordförande kommunstyrelsen, Uppsala kommun
Sara Sjödal, ordförande kommunstyrelsen, Tierps kommun
Jacob Spangenberg, ordförande kommunstyrelsen, Östhammars kommun
Marie Larsson, ordförande kommunstyrelsen, Älvkarleby kommun
Marie Wilén, ordförande kommunstyrelsen, Heby kommun
Ingvar Smedlund, ordförande kommunstyrelsen, Enköpings kommun
Bertil Brunn, ordförande överförmyndarnämnden
Joachim Danielsson, stadsdirektör, Uppsala kommun
Ida Hellrup, förvaltningsdirektör överförmyndarförvaltningen, Uppsala kommun
Peter S:T Cyr, ekonomichef överförmyndarförvaltningen, Uppsala kommun
Ola Hägglund, ekonomidirektör, Uppsala kommun
Maria Ahrgren, avdelningschef kvalitet och planering, Uppsala kommun
Jonas Eriksson, ekonomistrateg, Uppsala kommun
John Hammar, nämndsekreterare, Uppsala kommun

Dagordning

1. Corona- nytt reglemente

Beslut

Ägarkommunerna beslutar att reglementet ska revideras för att tillåta beslut på distans. Överförmyndarförvaltningen tar fram ett förslag på reviderat reglemente som skickas ut till samtliga ägarkommuner för beslut.

Sammanfattning

Nämndens reglemente tillåter i nuläget inte deltagande på distans och behöver därför revideras.

2. Corona-krisledningsnämnd

Beslut

Om värdkommunen fattar beslut om att överta beslutanderätten avseende hela eller delar av verksamhetsområden från gemensam nämnd bör samråd ske med samtliga samverkande kommuner.

Sammanfattning

I samband med att Uppsala kommun aktiverade sin krisledningsnämnd med anledning av Corona blev frågan om övertagande av gemensam nämnds ansvar aktuell. I PM framtaget av Uppsalas kommunjurist framgår att det endast är värdkommunens krisledningsnämnd som kan överta hela eller delar av en gemensam nämnds verksamhetsområden. Det har därför uppstått ett behov av att komma överens om en inriktning kring hur ett eventuellt övertagande ska gå till i händelse av en extraordinär händelse eller höjd beredskap.

3. Verksamhetens förutsättningar och förändrade behov för planperioden

Förvaltningen behöver ett bättre digitalt stöd och det kommer ske ett byte av verksamhetssystem i höst. Detta kommer leda till ökade kostnader med de tas inom befintlig budgetram.

Gruppen vuxna i behov av ställföreträdare fortsätter att öka under 2020. Möjligen i svagare takt än under 2019 men det är för tidigt att prata om ett trendbrott.

Det sker en översyn av reglerna om gode män och förvaltare och utredningen ska slutredovisas i februari 2021. Överförmyndarförvaltningen deltar i en referensgrupp för lagstiftningen.

4. Möjligheter och hinder

Digitaliseringen ger möjligheter till ett nytt arbetssätt och ökad effektivitet på sikt. Förvaltningen blir också bättre rustad för volymökningar.

Den nya lagstiftningen kan komma att leda till bättre förutsättningar för verksamheten.

5. Ekonomi

Beslut

Beslut om budget 2021 och plan 2020-2023 bordläggs till nästa ägarsamråd.

Sammanfattning

Delårsbokslutet visar att kostnaderna minskar lite mer än beräknat på ensamkommandeverksamheten och kansli för 2020.

Förslag på budget 2021 och plan 2022-2023 presenteras. Uppsala föreslår att effektiviseringskravet höjs med 0.5 % till totalt 3%.

6. Rekrytering av ny förvaltningsdirektör

Ida Hellrup meddelar att hon kommer lämna tjänsten som förvaltningsdirektör den 1 juni och hela samrådet gratulerar till den nya tjänsten avdelningschef på Uppsala vatten & Avfall AB.

7. Datum för nästa ägarsamråd

Nästa ägarsamråd äger rum den 8 oktober 2020 i anslutning till Region Uppsalas omvärldsdag. Exakta tider meddelas senare.

[redacted]

Erik Pelling

Kommunstyrelsens ordförande, Uppsala kommun

Uppsala kommun

Kommunledningskontoret
Minnesanteckning

Handläggare:
John Hammar

Minnesanteckningar från ägarsamråd för den gemensamma räddningsnämnden

Datum: måndagen den 4 maj 2020.

Tid: klockan 16:00-17:00

Lokal: Bergius, Stationsgatan 12 Uppsala och på distans via Teamslänk

Närvarande

Erik Pelling, ordförande kommunstyrelsen, Uppsala kommun
Sara Sjödal, ordförande kommunstyrelsen, Tierps kommun
Jacob Spangenberg, ordförande kommunstyrelsen, Östhammars kommun
Patrik Kjellin, ordförande räddningsnämnden
Jan Ulmander, vice ordförande räddningsnämnden
Lennart Owenius, ledamot räddningsnämnden
Lars-Olof Färnström, ledamot räddningsnämnden
Joachim Danielsson, stadsdirektör, Uppsala kommun
Elisabeth Samuelsson, brandchef Uppsala brandförsvar
Mikael Lundkvist, ekonomichef Uppsala brandförsvar
Ola Hägglund, ekonomidirektör, Uppsala kommun
Maria Ahrgren, avdelningschef kvalitet och planering, Uppsala kommun
Jonas Eriksson, ekonomistrateg, Uppsala kommun
John Hammar, nämndsekreterare, Uppsala kommun

Informationsärenden

1. Återkoppling stabskostnader

Vid ägarsamrådet den 22 november 2019 diskuterades stabskostnaderna som Uppsala kommun debiterar räddningsnämnden. Under våren har frågan beretts av värdkommunen och brandförsvarets förvaltningsledning. Vid detta ägarsamråd återrapporterar ekonomidirektör Ola Hägglund vad värdkommunen landat i.

Ekonomidirektör Ola Hägglund redogör vidare för stabskostnaderna som Uppsala kommun debiterar räddningsnämnden. För 2020 debiteras 13 584 tkr, och framöver kommer höjning endast ske med högst 2%.

2. Bokslut 2019

Utfallet för 2019 är att i stort sett samtliga inriktningsmål är uppfyllda. Planeringen för civilt försvar och räddningstjänst under höjd beredskap har inte nått lika långt som planerats för att brandförsvaret inväntar statliga direktiv.

Årsredovisningen visar att nämnden 2019 hade ett positivt resultat på 1 871 000 kronor.

3. Corona – så påverkas räddningsnämndens verksamhet

De utryckande verksamheterna prioriteras och extern utbildning och annan utåtriktad verksamhet är pausad. Endast verksamhetskritiska tillsyner genomförs och remisser samt tillstånd för brandfarlig och explosiv vara påverkas ej.

Hittills har varken sotningsverksamheten eller beredskapen att rycka ut påverkats.

4. Handlingsprogram skydd mot olyckor 2020

Information om nämndens handlingsprogram skydd mot olyckor och nämndens arbete för att öka sin förmåga vid kris, höjd beredskap och krig.

Det finns ett behov av modernare kommunikationsutrustning och en utökad användning av Rakel bland annat för att kunna kommunicera vid störningar i telefoni och för att samarbeta effektivt med angränsande räddningstjänster. Detta finns med som ett önskemål i förslag till budget 2021.

5. Förändringar i lagen om skydd mot olyckor

Tidsplanen har justerats och lagrådsremissen väntas innan sommaren 2020 och ett ikraftträdande vid årsskiftet 2020/2021.

Den stora frågan har varit statens roll och hur fördelningen mellan MSB och Länsstyrelsen ska se ut.

6. Brandvattenförsörjning

De olika kommunernas VA-bolag hanterar frågan om debitering av släckvatten olika. I nuläget debiterar Uppsala Vatten AB för drift och underhåll av brandposter, vilket inte Tierps Energi och Miljö AB och Gästrike vatten AB gör. För att inte Tierps och Östhammars kommuner inte ska drabbas ekonomiskt av detta tar Uppsala kommun kostnaden för brandvatten separat.

Tierps Energi och Miljö AB och Gästrikevatten AB utreder frågan, och brandförsvaret förväntar sig högre kostnader. Brandförsvaret har dialog med Tierps Energi och Miljö AB och Gästrike vatten AB och återkommer till frågan vid höstens ägarsamråd.

7. Lokalförsörjningsplan – aktuella frågor

Separata omklädningsrum för både damer och herrar finns i dagsläget inte på alla stationer men är en prioriterad fråga under 2020.

En ny brandstation planeras i Almunge med byggstart i april 2021. Den nya stationen kommer ha bättre förutsättningar för in- och utryckning samt ha en bättre arbetsmiljö än den befintliga.

Renoveringen av Östhammars brandstation påbörjas inom kort.

Eventuells kommer en ny brandstation att behöva byggas i Uppsala på grund av utbyggnaden av Södra staden. Det blir i så fall aktuellt runt 2030.

Beslutsärenden

8. Princip för kostnader förknippade med miljöåtgärder för att hantera PFAS-föroreningar

Beslut

De tre ägarkommunerna beslutar att ställa sig bakom principen att kostnader för åtgärder som uppstår på grund av PFAS-föroreningar orsakade innan den gemensamma nämnden bildades ska hanteras av den kommun där föroreningen finns, inte av den gemensamma nämnden.

Sammanfattning

Innan de miljöskadliga effekterna av PFAS var kända övades det med skum innehållande PFAS vid respektive kommuns övningsplatser. Dessa föroreningar är gjorda före 2012, det vill säga innan den gemensamma nämnden bildades. Med bakgrund av detta har behovet av en princip för att hantera saneringskostnader uppkommit.

9. Budget 2021 och plan 2022-2023

Beslut

Beslut om budget 2021 och plan 2020-2023 bordläggs och ett nytt underlag med uppdaterat prisindex för kommunal verksamhet tas fram av Uppsala kommun.

Sammanfattning

På grund av den rådande situationen med Coronaviruset och osäkerheten kring hur detta kommer påverka ägarkommunernas ekonomiska förutsättningar bordläggs budgetbeslutet.

10. Inriktning för samarbete vid extraordinära händelser och höjd beredskap

Beslut

Om värdkommunen fattar beslut om att överta beslutanderätten avseende hela eller delar av verksamhetsområden från gemensam nämnd bör samråd ske med samtliga samverkande kommuner.

Sammanfattning

Vid Totalförsvarsövning 2020 identifierades frågan om hur en gemensam nämnd styrs vid höjd beredskap. I samband med att Uppsala kommun aktiverade sin krisledningsnämnd med anledning av Corona blev frågan åter aktuell. I PM framtaget av Uppsalas kommunjurist framgår att det endast är värdkommunens

krisledningsnämnd som kan överta hela eller delar av en gemensam nämnds verksamhetsområden. Det har därför uppstått ett behov av att komma överens om en inriktning kring hur ett eventuellt övertagande ska gå till i händelse av en extraordinär händelse eller höjd beredskap.

11. Datum för nästa ägarsamråd

Nästa ägarsamråd äger rum den 8 oktober 2020 i anslutning till Region Uppsalas omvärldsdag. Exakta tider meddelas senare.

[redacted]

Erik Pelling

Kommunstyrelsens ordförande, Uppsala kommun

Protokoll konstituerande styrelsemöte

Protokollet avser	Gästrike Vatten AB
Sammanträdesdatum	2020-04-29
Plats	Per capsulam, via mejl

Sekreterare [redacted]
Gunilla Boström

Ordförande [redacted]
Niklas Nygren

Justerare [redacted]
Ulrika Norling

Ledamöter **Frånvarande**
Niklas Nygren, Ordförande (S)
Inga-Lil Tegelberg, Vice ordförande (S)
Henrik Sundberg, Ledamot (MP)
Torbjörn Jansson (S)
Hans Larsson (C)
Magnus Jonsson (S)
Ulrika Norling (M)
Bo Janzon (M)
Margareta Widén Berggren (S)
Pär-Olof Olsson (M)
Lena Blad, Vd

Övriga närvarande **Frånvarande**
Gunilla Boström, Sekreterare

Mötet öppnades

§10

Val av justerare

Till justerare valdes Ulrika Norling.

Dokument ID 20200326-00034

§11 **Fastställande av föredragslista**
Föredragningslistan fastställdes.

Beslutsärenden

§12

Styrelsens konstituering

Styrelseledamöter
Gävle kommun - Niklas Nygren, Ordförande (S) Henrik Sundberg (MP)
Hofors kommun – Torbjörn Jansson (S) Hans Larsson (C)
Ockelbo kommun – Magnus Jonsson (S) Ulrika Norling (M)
Älvkarleby kommun – Inga-Lil Tegelberg, Vice ordförande (S) Bo Janzon (M)
Östhammar kommun – Margareta Widén Berggren (S) Pär-Olof Olsson (M)

Ersättare
Gävle kommun – Bjarni Arnason (C)
Hofors kommun – Mari Rasjö (S)
Ockelbo kommun – Lars-Erik Wickberg (C)
Älvkarleby kommun – Hans Wennberg (MP)
Östhammar kommun – Inger Abrahamsson (C)

Lekmannarevisorer
Gävle kommun - Eva-Karin Hamilton (M)
Hofors kommun – Britt Lindgren (C)
Ockelbo kommun – Mats Åstrand (S)
Älvkarleby kommun – Kenneth Holmgren (M)
Östhammar kommun - Ingemar Eriksson (S)

Ersättare Lekmannarevisorer
Gävle kommun – ingen ersättare utsedd
Hofors kommun – Johan Eriksson, (HOP)
Ockelbo kommun – Gunnar Larsson (C)
Älvkarleby kommun – Sonia Nilsson-Ullström (S)
Östhammar kommun – Mats Sjöborg (L)

Dokument ID 20200326-00034

§13

Firmatecknare

Gästrike Vatten AB:s styrelse beslutade:

- att inte bemyndiga annan än styrelseledamot eller den verkställande direktören att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening. Den verkställande direktören har därutöver rätt att teckna bolagets firma inom ramen för den löpande förvaltningen.

§14 Ombud till Gästrike Vatten AB

Ombud
Gävle kommun - Åsa Wiklund-Lång (S)
Hofors kommun - Diana Blomgren (S)
Ockelbo kommun – Per-Olof Uhrus (C)
Älvkarleby kommun – Camilla Forslund
Östhammar kommun – Jacob Spangenberg (C)

Ersättare
Gävle kommun - Helene Åkerlind (L)
Hofors kommun – Torbjörn Nordström (L)
Ockelbo kommun – Staffan Åkesson (C)
Älvkarleby kommun – Bert-Ola Dahlgren
Östhammar kommun – Lennart Owenius (M)

§15 Arbetsordning för Gästrike Vatten AB:s styrelse och instruktion för Vd

Gästrike Vatten AB:s styrelse beslutade:

- att fastställa reviderad Arbetsordning för styrelsen Gästrike Vatten AB där instruktion för Vd och ekonomisk rapportering kvarstår i enlighet med bilaga 1.

Mötet avslutades

Nästa styrelsemöte:
Datum: 11 juni
Plats: Duvbackens reningsverk, Sältavägen 9 Gävle
Tid: kl 09:00-11:45

Dokument ID 20200326-00034

Protokoll konstituerande styrelsemöte

Protokollet avser	Östhammar Vatten AB
Sammanträdesdatum	2019-04-29
Plats	Per capsulam, via mejl

Sekreterare [redacted]
Gunilla Boström

Ordförande [redacted]
Margareta Widén Berggren

Justerare [redacted]
Pär-Olof Olsson

Ledamöter
Margareta Widén Berggren, Ordförande (S)
Pär-Olof Olsson, Vice ordförande (M)
Tomas Bendiksen, Ledamot (S)
Inger Abrahamsson, Ledamot (C)
Bo Persson, Ledamot (SD)
Lena Blad, VD

Frånvarande

Övriga närvarande
Gunilla Boström, Sekreterare

Frånvarande

Mötet öppnades

§14

Val av justerare

Till justerare valdes Pär-Olof Olsson.

§15 **Fastställande av föredragslista**

Föredragningslistan fastställdes.

Dokument ID 20200326-00045

Beslutsärenden

§16

Styrelsens konstituering

Styrelseledamöter
Margareta Widen Berggren, Ordförande (S)
Pär-Olof Olsson, Vice ordförande (M)
Tomas Bendiksen, Ledamot (S)
Inger Abrahamsson, Ledamot (C)
Bo Persson, Ledamot (SD)

Ingen ersättare är utsedd.

Lekmannarevisor
Ingemar Eriksson (S)

Ersättare Lekmannarevisor
Mats Sjöborg (L)

§17

Firmatecknare

Östhammar Vatten AB:s styrelse beslutade:

- att inte bemyndiga annan än styrelseledamot eller den verkställande direktören att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening. Den verkställande direktören har därutöver rätt att teckna bolagets firma inom ramen för den löpande förvaltningen.

Dokument ID 20200326-00045

§18

Ombud till Östhammar Vatten AB

Ombud Jacob Spangenberg (C)
Ersättare Anna-Lena Söderblom (M)

§19

Arbetsordning för Östhammar Vatten AB:s styrelse och instruktion för Vd

Östhammar Vatten AB:s styrelse beslutade:

- att fastställa förslag till Arbetsordning för styrelsen Östhammar Vatten AB där instruktion för Vd och ekonomisk rapportering kvarstår i enlighet med bilaga 1.

Mötet avslutades

Nästa styrelsemöte:
Datum: 11 juni
Plats: Duvbackens reningsverk, Sältavägen 9 Gävle
Tid: kl 12:30-13:15

Dokument ID 20200326-00045

Gästrike Vatten AB | Hamnleden 20, 806 41 Gävle
telefon direkt 020-**37 93 00**
info@gastrikevatten.se| www.gastrikevatten.se

Förslag till gemensamma arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag

Förslag på beslut
- att arvode utgår enligt Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag, Bilaga 1,
- att arvode utgår från det konstituerande mötet efter ordinarie bolagsstämma.

Ärendebeskrivning
Inom Gästrike Vatten koncernen med sex ingående bolag har flera olika arvodesreglementen tillämpats. En översyn av regelverket och bestämmelserna i samtliga bolag inom Gästrike Vatten koncernen har skett under 2019. Det har klarlagts att det aktiebolagsrättsligt är respektive bolags stämma som beslutar om arvoden för bolagets styrelse.

På ägarsamrådet i december 2019 förordade samtliga ägarkommuner att ett koncernövergripande arvodesreglemente skulle tas fram. Ett koncernövergripande arvodesreglemente ska stödja styrelsearbetet inom koncernen och ge en transparent och enhetlig hantering.

Ärendet anmäls till fullmäktige i Hofors och Östhammar då beslutet ersätter tidigare beslut om att respektive dotterbolag ska följa kommunens arvodesreglemente.

Beslutsunderlag
Bilaga 1. Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag

Dokument ID 20200415-00028

Gästrike Vatten AB | Hamnleden 20, 806 41 Gävle
020-37 93 00 | info@gastrikevatten.se
www.gastrikevatten.se

Arvodesbestämmelser i Gästrike Vatten och dess dotterbolag

Rätt till arvode

1 § Styrelseledamöter (ledamöter), styrelsesuppleanter (suppleanter) och lekmannarevisorer i Gästrike Vatten AB (moderbolaget) och dess dotterbolag har rätt till arvode enligt bestämmelserna i detta reglemente.

Arvoderingen av ett uppdrag enligt första stycket ska bekostas av det bolag som uppdraget avser.

2 § Rätten till arvode enligt 1 § går förlorad om ledamoten, suppleanten eller lekmannarevisorn erhåller arvode för uppdraget enligt något annat reglemente eller liknande bestämmelse i den kommun som utsett ledamoten, suppleanten eller lekmannarevisorn.

Moderbolagets styrelse beslutar i frågor som avses i första stycket. Beslutet får delegeras till verkställande direktör eller annan anställd i bolaget.

Grundbeloppet

3 § Grundbeloppet utgör 100 % av arvodet för en riksdagsledamot per den 1 januari för innevarande kalenderår. Om ett sådant arvode ändras under innevarande år får moderbolagets styrelse besluta att revidera grundbeloppet i motsvarande utsträckning. En sådan revidering gäller också för dotterbolagen, om inte moderbolagets styrelse beslutar annat.

Månadsarvode

4 § Ledamöter i ett koncernbolag erhåller ett månadsarvode baserat på grundbeloppet enligt 3 §. Med månadsarvode avses en viss ekonomisk ersättning av grundbeloppet i procent som utges månadsvis.

Den som har månadsarvode kan inte erhålla sammanträdesarvode och den som har sammanträdesarvode kan inte erhålla månadsarvode.

Sammanträdesarvode

5 § Suppleanter erhåller ett sammanträdesarvode baserat på grundbeloppet enligt 3 §. Med sammanträdesarvode avses viss ekonomisk ersättning av grundbeloppet i procent.

6 § Moderbolagets styrelse beslutar vilken typ av sammankomster som ska anses utgöra ett sammanträde och som därmed arvodesgrundande. Särkild hänsyn ska tas till om ett sådant sammanträde är nödvändigt för att suppleanten ska kunna fullgöra sitt uppdrag.

Arvoden till ledamöter i moderbolaget

7 § Styrelsens ordförande i moderbolaget erhåller 20 % av grundbeloppet i månadsarvode.

8 § Vice ordförande i moderbolaget erhåller 6,5 % av grundbeloppet i månadsarvode.

9 § Övriga ledamöter i moderbolaget erhåller 5 % av grundbeloppet i månadsarvode.

Arvoden till suppleanter

10 § Suppleanter erhåller sammanträdesarvode om de tjänstgör. För sammanträden under 4 timmar utgår ersättning motsvarande 1,5 % av grundbeloppet. Om sammanträdet överstiger 4 timmar men understiger 6 timmar utgår ersättning motsvarande 2 % av grundbeloppet. För det fall sammanträdet övergår 6 timmar utgår ersättning motsvarande 2,5 % av grundbeloppet.

Arvoden till lekmannarevisorer

11 § En lekmannarevisor i moderbolaget erhåller ett (1) arvode per år som betalas ut efter ordinarie bolagsstämma. Arvodet motsvarar 15 % av grundbeloppet.

12 § En lekmannarevisor i moderbolaget erhåller inget arvode för uppdrag som lekmannarevisor i ett dotterbolag.

13 § För lekmannarevisorer som enbart har ett uppdrag i ett dotterbolag, beslutar moderbolagets styrelse om eventuellt arvode. Arvodet ska vara skäligt och får bestämmas till högst 15 % av grundbeloppet.

14 § En suppleant till en sådan lekmannarevisor som avses i 11 § eller 13 § erhåller inget arvode, om inte styrelsen i moderbolaget beslutar annat.

Arvoden i dotterbolag

15 § Ordförande i moderbolaget som också är ordförande i ett dottebolag erhåller 5 % av grundbeloppet i månadsarvode för detta uppdrag.

16 § Vice ordförande i moderbolaget som också är ordförande i ett dotterbolag erhåller 5 % av grundbeloppet i månadsarvode för detta uppdrag.

17 § Ledamot i moderbolaget som också är ordförande i ett dotterbolag erhåller 5 % av grundbeloppet i månadsarvode för detta uppdrag. Ledamot som istället är vice ordförande i ett dotterbolag erhåller 1,5 % av grundbeloppet i månadsarvode för detta uppdrag.

18 § För ledamöter i dotterbolag, som inte har uppdrag i moderbolagets styrelse, utgår arvode om 3 % av grundbeloppet i månadsarvode.

19 § För suppleanter, som inte har uppdrag i moderbolagets styrelse, utgår arvode enligt 10 §.

20 § För lekmannarevisorer gäller det som föreskrivs i 12-14 §§.

Övriga ekonomiska förmåner

21 § Ledamöter, lekmannarevisorer och suppleanter i ett koncernbolag har rätt till skälig ersättning för de arbetsinkomster och andra ekonomiska förmåner de förlorar när de sammanträder.

Motsvarande gäller för kostnader hänförliga till barntillsyn och resor.

22 § Om en ledamot eller suppleant i anledning av funktionsnedsättning har särskilda resekostnader utgår skälig ersättning.

23 § Med skälig ersättning enligt 21-22 §§ avses den faktiska kostnaden i sig men högst det belopp som moderbolagets styrelse beslutat om särskilt.

24 § Bestämmelserna i 21-22 §§ äger motsvarande tillämpning för ledamöter och suppleanter i dotterbolag, oavsett om de erhåller arvode eller inte för uppdraget i dotterbolaget.

Protokollföring i anledning av bolagsstyrelsens beslut

25 § Sådana beslut som tillerkänns en styrelse i enlighet med dessa bestämmelser ska protokollföras enligt vad aktiebolagslagen föreskriver (Jfr. 8 kap. 24-26 §§ ABL).

Tolkning och tillämpning

26 § Om det uppstår meningsskiljaktigheter mellan en ledamot, suppleant eller lekmannarevisor och ett koncernbolag om hur arvodesreglementet ska tolkas eller vilken ersättning som bör utgå i det enskilda fallet beslutar verkställande direktör. Beslutet får delegeras till anställd i bolaget.

27 § Arvoden utgår till ledamöter, suppleanter och lekmannarevisorer från det konstituerande mötet efter ordinarie bolagsstämma till och med nästa ordinarie bolagsstämma.

Ledamöter, suppleanter och lekmannarevisorer utses, i enlighet med koncernbolagens bolagsordningar, för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det att val till kommunfullmäktige förrättats till slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige.

§ 35/20
Dnr TSN2020-0038

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030

Beslut
Trafik- och samhällsutvecklingsnämndens beslut

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030 godkänns enligt ärendets bilaga 1.

Bilaga § 35

Ärendebeskrivning
Som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Uppsala för att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram enligt lagen om kollektivtrafik. Hittills har två trafikförsörjningsprogram fastställts. Trafik och samhälle har under 2019 genomfört ett internt arbete med att uppdatera programmet i form av en mindre revidering med ett fåtal nya tillägg.

Samråd gällande förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram har genomförts under november 2019-mars 2020. Efter samrådet har ett antal korrigeringar i programhandlingen gjorts enligt samrådsredogörelse samt tillägg i bilaga 4 – Hållbarhetsbedömning för trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammet, Regional utvecklingsstrategi och Länsplan för transportinfrastruktur utgör tillsammans de viktigaste styrdokumenten för regional utveckling i länet. Det är angeläget att dessa tre stöttar varandra och leder mot samma målbild för att det regionala perspektivet ska kunna få genomslag i de kommunala styrdokumenten. Kollektivtrafiken och Trafikförsörjningsprogrammet bidrar på flera sätt till olika mål i den regionala utvecklingsstrategin. Mest konkret påverkan finns i målet om en växande region där kollektivtrafiken är ett verktyg för samhällsutveckling i Uppsala län.

Tidplan
Juni 2020 Beslut om antagande i regionstyrelsen
September 2020 Beslut om antagande i regionfullmäktige

Kostnader och finansiering
Förslaget bedöms inte innebära några förändrade ekonomiska konsekvenser för Region Uppsala.

Konsekvenser

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet innefattar mål och åtgärder för att öka hållbar utveckling i länet. Programmet redovisar en hållbarhetsbedömning av mål och strategier utifrån de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Programmet innefattar även barnperspektivets vikt inom kollektivtrafikutveckling som förbättrar möjligheterna att innefatta barn i planeringen och genomförandet av kollektivtrafik. För programmet har ingen barnkonsekvensanalys tagits fram med anledning av att det handlar om en revidering av tidigare trafikförsörjningsprogram där befintliga mål och strategier kvarstår. Däremot kan det vara aktuellt att genomföra en barnkonsekvensanalys i samband med framtagande av genomförandeplan för trafikförsörjningsprogrammet.

Förslaget beskriver åtgärder för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning och strategier för att uppnå ett jämlikt kollektivtrafiksystem i länet.

Beredning
Samrådshandling till regionalt trafikförsörjningsprogram beslutades av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden i november 2019 och i april 2020 presenterades resultatet av genomfört samråd.

Samråd har skett där flera aktörer bjudit in att delta. Dessa innefattar aktörer från bland annat kommuner, regioner/regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafikföretag, branschorganisationer, pensionärsorganisationer, föreningar för funktionshinderfrågor, resenärs- och näringslivsorganisationer och övriga intressenter.

My Larsson, kollektivtrafikstrateg Trafik och samhälle, ger en muntlig föredragning av ärendet.

Yrkanden
Ordförande Johan Örjes (C) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Ordförande finner att trafik- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar enligt föreliggande förslag.

Kopia till
Uppsala kommun
Enköpings kommun
Håbo kommun
Heby kommun
Älvkarleby kommun
Knivsta kommun
Tierps kommun

Östhammars kommun
Trafikverket region Öst

Beslutshandling

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030

Region Uppsala

Maj 2020

Innehåll

Bilagor: 3

1. Inledning och sammanhang 4

1.1 Tillgänglighet och hållbar utveckling – kollektivtrafikens sammanhang 4

2. Dagens kollektivtrafik 7

2.1 Utbud 7

2.2 Resande 8

2.3 Nöjdhet 9

2.4 Utveckling av kollektivtrafiksystemet 10

3. Länets behov 12

3.1 Ett län med varierande förutsättningar 12

3.2 Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt 12

3.3 Några omvärldstrender som påverkar kollektivtrafikens utveckling 13

3.4 Behov 14

3.5 Storregionala behov 15

3.6 Grundläggande utbudsnivåer 16

4. Mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen 18

4.1 Strategiska förhållningssätt 18

4.2 Mål och strategier 19

4.3 Ett effektivt kollektivtrafiksystem 20

4.4 Ett jämlikt kollektivtrafiksystem 22

4.5 Ett attraktivt kollektivtrafiksystem 24

5. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning 26

6. Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön 29

7. Genomförande av trafikförsörjningsprogrammet 31

Tidsperspektiv 31

Plan för genomförande av Trafikförsörjningsprogrammet 31

Samverkan som nyckelfaktor för uppfyllelse av programmet 31

Övergripande beskrivning av aktörers ansvar 31

Avsiktsförklaringar som en del av genomförandet 32

Hållbar mobilitet 32

8. Förutsättningar och ramverk 33

8.1 Andra styrande dokument och mål 33

8.2 Allmän trafikplikt 34

8.3 Öppet marknadstillträde 34

8.4 Process för beslut om allmän trafikplikt 35

8.5 Tillträde till hållplatser, terminaler och informationssystem 36
9. Viktiga begrepp 37

Bilagor:

Bilaga 1: Underlag för marknadsanalys

Bilaga 2: Indikatorer för uppföljning av målen för den regionala kollektivtrafiken

Bilaga 3: Hållbarhetsbedömning

1. Inledning och sammanhang

Region Uppsala har som regional kollektivtrafikmyndighet huvudansvar för länets kollektivtrafikförsörjning. Kollektivtrafik är ett betydelsefullt verktyg för att uppnå olika samhällsmål som exempelvis ska bidra till utveckling i hela länet, till minskad klimatpåverkan och till att underlätta människors vardag.

Kollektivtrafiklagstiftningen ställer därför krav på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ska redovisa behovet av regional kollektivtrafik i länet, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Trafikförsörjningsprogrammet ska dessutom omfatta[1]:

- alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt
- åtgärder för att skydda miljön
- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning
- bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Infrastrukturen och lokaliseringen av arbetsplatser, bostäder och service styr på lång sikt människors resbehov och färdmedelsval. *Som regionalt utvecklingsansvarig aktör ska Region Uppsala verka för ökad samordning och ett ökat samarbete mellan länets aktörer samt inom olika fysiska planeringsprocesser som krävs för att fler ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken.* Genom långsiktig och strategisk planering underlättas en sådan samordning.

Som Regional kollektivtrafikmyndighet har Region Uppsala ett uppdrag att, med utgångspunkt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, fatta beslut om allmän trafikplikt för att säkerställa trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Allmän trafikplikt är därigenom ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken.

Detta trafikförsörjningsprogram är en revidering av Trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län. Programmet blickar ca 10 år framåt i tiden, till år 2030, och kommer att revideras vid varje mandatperiod. Trafikförsörjningsprogrammet är det huvudsakliga styrdokumentet när det gäller utvecklingen av kollektivtrafik i länet och fungerar som vägledande planeringsunderlag för kommuner och andra berörda aktörer i regionen.

1.1 Tillgänglighet och hållbar utveckling – kollektivtrafikens sammanhang

Kollektivtrafiklagstiftningen sätter fokus på de nyttor som kollektivtrafiken tillför samhället. Kollektivtrafiken är inte en separat angelägenhet utan ett verktyg för samhällsutveckling i regionen. De strategiska besluten kring kollektivtrafik måste därför sättas i samband med beslut som rör kollektivtrafikens utvecklingsbetingelser, såsom bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur. Genom att betrakta kollektivtrafik som ett medel, bland flera, att bidra till tillgänglighet och hållbar utveckling skapas en relevant koppling till dessa områden. Tillgänglighetsperspektivet knyter också an starkt till de strategiska inriktningarna i regional utvecklingsstrategi för Uppsala län.

Hållbar utveckling har traditionellt betraktats ur ett tredelat perspektiv, där ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet utgjort tre parallella och inbördes beroende områden.

[1] För RKM som har tagit över ansvaret för färdtjänst ska också redovisa omfattningen av denna trafik.

Nedan följer en förklaring av de tre perspektiven ur ett kollektivtrafikperspektiv:

Ekonomiskt hållbar utveckling: Skapa tillgänglighet till arbete och utbildning genom pendling, underlätta för företag att etablera sig och rekrytera rätt arbetskraft samt trygga möjligheterna att leva och verka i länets olika delar.

Socialt hållbar utveckling: Göra samhället, i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid, tillgängligt för så många som möjligt. Bidra till människors välbefinnande genom bättre hälsa och göra det möjligt att i en växande region se ett minskande antal trafikolyckor.

Miljömässigt hållbar utveckling: Göra det möjligt att bibehålla människors tillgänglighet och samtidigt begränsa klimatpåverkan. Skapa robusthet i transportsystemet och skapa förutsättningar för goda livsmiljöer genom att begränsa den yta som krävs för transporterna.

Den hållbara utvecklingen ska fungera som en ledstjärna i arbetet och vara en pågående process snarare än en målsättning eller vision. Det krävs i det perspektivet avvägningar mellan olika sätt att skapa tillgänglighet och mellan olika sätt att planera för transporter. Kollektivtrafik är ett medel att skapa tillgänglighet, men att uppnå samma tillgänglighet utan att behöva göra en (motoriserad) resa överhuvudtaget är ofta ett mer hållbart alternativ.

Kollektivtrafiken ska ses som en del i hela resan, där förutsättningarna att ta sig till och från kollektivtrafik på ett så hållbart sätt som möjligt är en självklar del i planeringen.

Globala mål

Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Kollektivtrafiken har påverkan som ett verktyg till att uppnå olika delmål i Agenda 2030 och beskrivs bäst i mål 11: *Hållbara städer och samhällen* med delmål 11.2

Senast 2030 säkerställa tillgång för alla till fullgoda, säkra och ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheter, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.



Figur 1: De globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030

2. Dagens kollektivtrafik

I Uppsala län finns avtalad regional kollektivtrafik, kommersiell regional kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik (skoltrafik, färdtjänst och sjukresor). Länets taximarknad utgör ett viktigt komplement till den linjelagda kollektivtrafiken.

2.1 Utbud

Den avtalade regionala kollektivtrafiken i Uppsala län drivs under varumärket UL och består av regionbusstrafik, Upptåget, stadsbusstrafik i Uppsala samt tätortstrafik i Bålsta, Enköping och Knivsta. Till det bedrivs pendeltågstrafik till Uppsala och Bålsta från Stockholm samt enstaka länsöverskridande regionbusslinjer under varumärket SL och en begränsad del av regiontågstrafiken under varumärket Mälartåg. Region Uppsala/UL bedriver även skolbusstrafik på uppdrag av fem kommuner i länet, men i samtliga åtta kommuner finns linjer som i huvudsak uppfyller skolelevers resbehov. Färdtjänst och riksfärdtjänst är i nuläget kommunala ansvarsområden men dialog har förts om eventuellt framtida överlåtande av färdtjänst från kommun till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

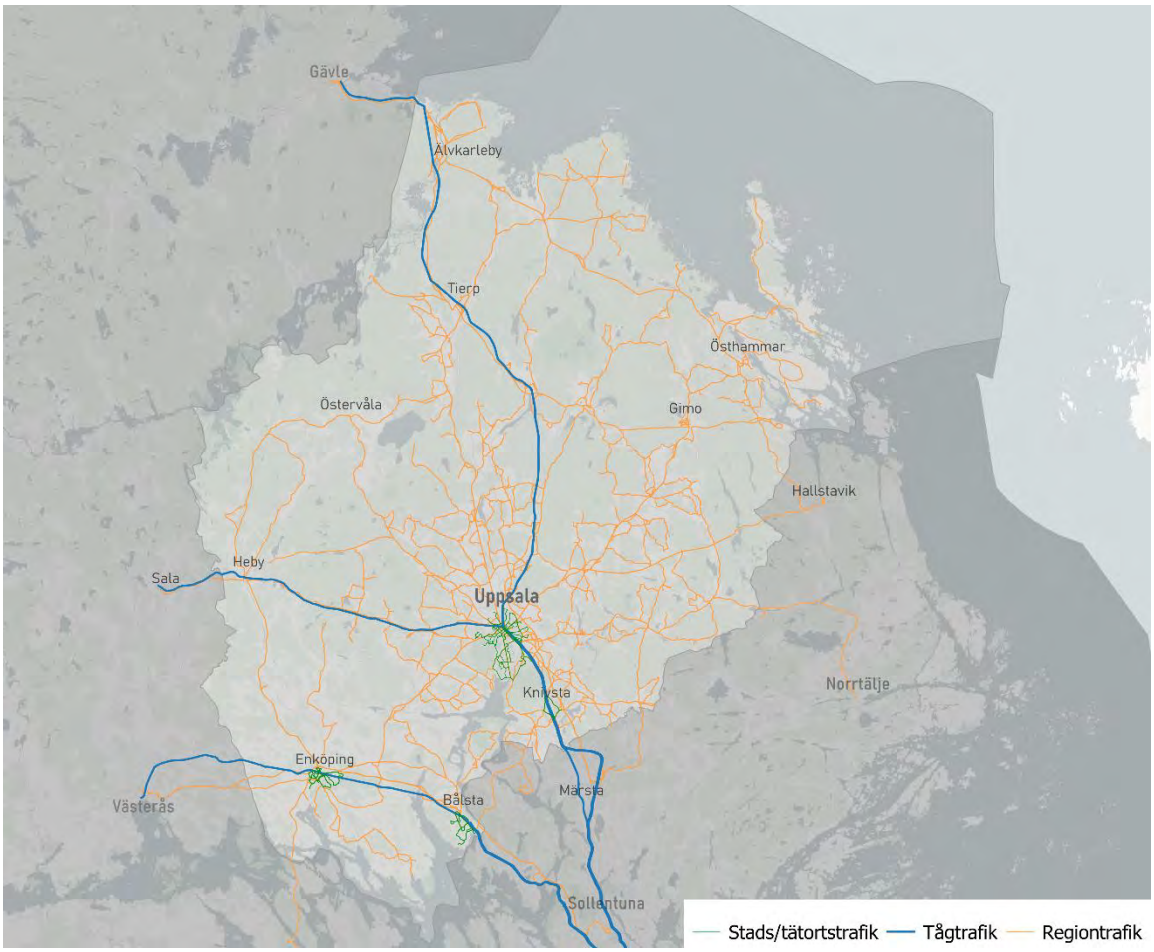
Kollektivtrafiken är yttäckande, men utbudet på linjerna varierar stort och resandet är starkt koncentrerat till de stråk och områden i länet där flest bor och verkar. I regionbusstrafiken sker 75% av resandet på 20 linjer där de starka regionbusstråken utmärker sig, se mer under bilaga 1: Underlag för marknadsanalys.

75% av allt resande i regionbusstrafiken sker på 20 linjer.

I regionbusstrafiken sker 25% av resandet på drygt 80 av 200 linjer (inkl. skolbusslinjer).

Regiontågstrafiken på Mälarbanan och Ostkustbanan bedrivs i huvudsak av SJ på kommersiella grunder, men med avtal om Movingo-giltighet för pendlare.

Därutöver finns helt kommersiell trafik, främst i form av busstrafik som till största delen trafikeras av Flixbus och färjebussarna, men även andra operatörer trafikerar genom länet.



Figur 2: Regional kollektivtrafik i Uppsala län 2020

2.2 Resande

Drygt 50 miljoner resor gjordes med kollektivtrafiken i Uppsala län under år 2018. Utöver resandet inom UL:s trafik (inklusive SL-pendeln mellan Uppsala och Arlanda) som redogörs i Tabell 1 sker ca 2 miljoner resor årligen med SJ[2] och en knapp halv miljon resor med SL-pendeln från Bålsta.

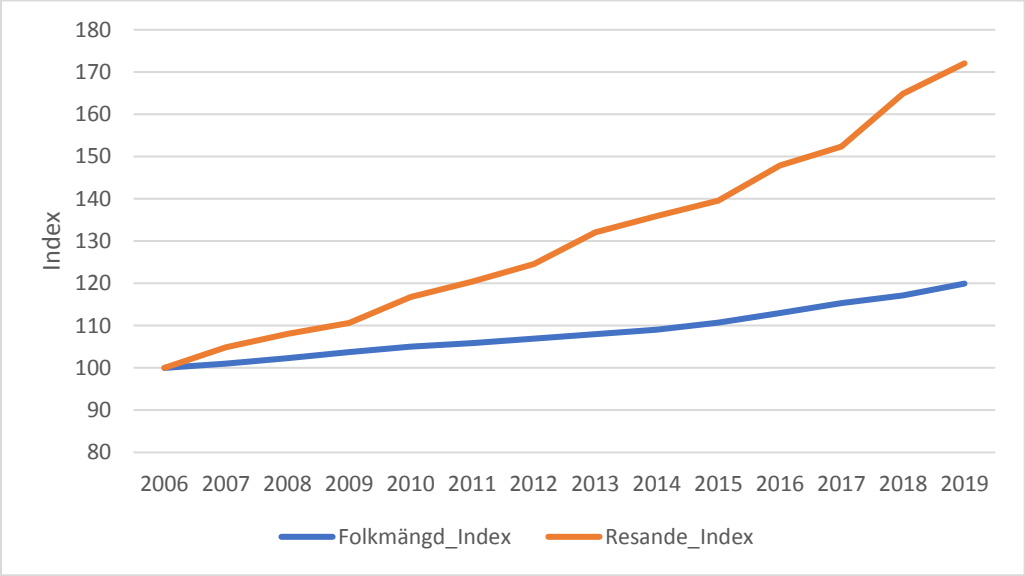
År	Stadsbussar	Regionbussar	Tåg	Totalt
2006	17,0	12,1	1,4	30,5
2007	16,3	12,2	3,5	32,0
2008	16,5	12,4	4,1	33,0
2009	17,5	12,1	4,2	33,8
2010	19,0	12,1	4,5	35,6
2011	20,0	11,6	5,1	36,7
2012	20,4	11,8	5,9	38,0
2013	20,9	11,3	8,1	40,3
2014	21,6	11,3	8,6	41,5
2015	21,8	11,1	9,7	42,6
2016	23,4	11,5	10,2	45,1
2017	24,3	11,2	11,0	46,5

[2] Region Uppsala har inte tillgång till löpande resandestatistik från kommersiella aktörer. Uppgifter från manuella räkningar som genomförts på uppdrag av Mälardalsrådet/En bättre sits under 2013 visar på att det sker omkring 9000 resor per dag med SJs tåg inom TiM-systemet på stationer i Uppsala län, vilket på årsbasis motsvarar två miljoner resor.

2018	26,2	12,2	11,9	50,3
2019	27,3	12,2	13,0	52,5

Tabell 1: Resandeutvecklingen 2006-2019, miljoner resor. Källa: Dilax

Resandet har ökat med två tredjedelar sedan år 2006. Den största ökningen har skett inom tågtrafiken, där ett successivt ökat utbud har bidragit till att fler väljer att resa kollektivt. Det har även skett en resandeökning inom stadstrafiken i Uppsala stad. Resandet i regionbusstrafiken har under perioden varken ökat eller minskat i någon större omfattning. I relation till befolknings-utvecklingen under samma period har resandet med kollektivtrafik ökat mer. Eftersom det antagligen inte bara är de nytillkomna länsinvånarna som reser mer kollektivt är det troligtvis så att hela befolkningen reser mer generellt, både med kollektivtrafik och med bil. Under 2018 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserande resandet i länet till 31 procent. Med en utgångspunkt på 17% 2006 ser möjligheterna att klara fördubblingsmålet, enligt trend, bra ut.



Figur 3: Befolkningsutvecklingen och utvecklingen av resandet med den avtalade kollektivtrafiken i relation till varandra, år 2006-2019 för Uppsala län. Index för år 2006=100. Källa: SCB och Dilax, egen framställning.

2.3 Nöjdhet

Varannan länsinvånare reser kollektivt minst en gång i månaden, medan bara en sjättedel uppger att de aldrig reser kollektivt. Gemensamt för kollektivtrafiken i hela landet är att det finns ett glapp mellan den sammanfattande nöjdheten och nöjdheten med den senaste resan och så är fallet även för UL-trafiken. Detsamma gäller för skillnaden i nöjdhet mellan allmänhet och kund, där allmänhet upplever en lägre nöjdhet och där det finns potential att arbeta med strategier för att förbättra den allmänna bilden av kollektivtrafiken och därmed få fler att välja att resa kollektivt.

2019	**Sammanfattande - allmänhet**	**Sammanfattande - kund**	**Senaste resan - kund**
MISSNÖJDA	14%	10%	8%
NEUTRALA	31%	28%	11%
NÖJDA	55%	62%	81%

Tabell 2: Sammanfattande nöjdhet med UL-trafiken bland resenärer och allmänhet samt nöjdhet med senaste resan bland resenärer. Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019.

Undersökningar bland resenärer och allmänhet visar att områden som behöver förbättras för att medborgarna ska bli mer nöjda med länets kollektivtrafik omfattar
• informationen om det utbud som är relevant för resenären
• informationen vid planerade och oplanerade störningar
• möjligheterna att resa med hjälpmedel, barnvagn eller bagage
• lyhördheten mot resenärerna
• upplevelsen av trygghet ombord.

2.4 Utveckling av kollektivtrafiksystemet

I detta avsnitt beskrivs några utvecklingsområden som Region Uppsala har för avsikt att arbeta med för att utveckla kollektivtrafiken i länet.

Barn i kollektivtrafiken: Handlingsplan för integrering av barnperspektivet i planering och genomförande av kollektivtrafiken i Uppsala län

Handlingsplanen bygger på en kartläggning och analys av förvaltningens pågående arbete rörande barnperspektiv och inkludering av barn i planeringen av kollektivtrafiken. Handlingsplanen fokuserar på tre huvudområden: utbildning, stärka barns förutsättningar, implementering och strategisk styrning. Utifrån de tre fokusområdena har ett antal aktiviteter identifierats som Region Uppsala ska arbeta med. Det handlar om att analysera och redogöra för hur barnperspektivet ska integreras arbetet med utveckling av kollektivtrafiksystemet. Andra aktiviteter handlar om att genomföra dialoger med barn, ungdomar och föräldrar, ta fram utbildningsmaterial för tågvärdar och förare och implementering av barnperspektivet i Trafik och samhälles strategiska dokument och verksamhetsutövning.

Bättre kundmöten

För att bättre möta kundernas behov pågår flera arbeten. Det handlar om att utveckla det digitala kundmötet, men också om att skapa ett attraktivare och enklare biljettsystem. Genom att förenkla och förtydliga biljettutbudet kan även sällanresenären eller besökaren känna sig trygg i att välja kollektivtrafiken och göra rätt för sig.

Trafik i Enköping, Bålsta och Knivsta

Dagens tätortstrafik i Enköpings stad är otydlig och är inte anpassad efter den tillväxt som skett och väntar i Enköping. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden förväntas fatta beslut om ett nytt stadsbusslinjenät under 2020, med planerad trafikstart 2022.

Bålsta och Knivsta/Alsike är två orter som också genomgår stora utvecklingsprojekt. Region Uppsala ser att det finns behov av att tillsammans med berörda kommuner se över den lokala trafiken i dessa orter.

För Knivsta tillkommer de utbyggnadsplaner som finns kopplade till det avtal som Knivsta kommun tecknat med staten och Region Uppsala om byggande av ytterligare två spår Uppsala till länsgränsen mot Stockholm.

Stadstrafik Uppsala

Stadsbusslinjenätet i Uppsala förnyades 2017 och resandet har ökat kraftigt. Det finns dock anledning att löpande se över hur nätet följer stadens utveckling. Inte minst finns anledning att se över trafikeringen till Akademiska sjukhuset.

Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun och staten ingått avtal om byggandet av ytterligare två spår mellan länsgränsen mot Stockholm och Uppsala. I avtalet ingår också byggandet av en station i Bergsbrunna.
I avtalet ingår att det ska byggas spårväg mellan Bergsbrunna och Gottsunda. Region Uppsala har åtagit sig att anskaffa fordon, bygga depå och trafikera spårvägssystemet.

Ett omfattande arbete pågår tillsammans med Uppsala kommun inom ramen för Program Uppsala för att genomföra avtalet.
I arbetet med Uppsala paketet behöver påverkan på övriga delar av stadstrafiken i Uppsala och regiontrafiken uppmärksammas för att skapa ett effektivt system som knyter ihop Uppsala stad, länet i övrigt, men också storregionala målpunkter utanför länet.

Detta innebär också att det behöver planeras för en utveckling av Uppsala resecentrum, ett arbete som behöver ske i samverkan mellan Uppsala kommun, Trafikverket, Jernhusen och Region Uppsala.

Regionbusstrafik

Utvecklingen av regionbusstrafiken genomförs i enlighet med trafikförsörjningsprogram och regionbusstrategin.
Regionbusstrategin bygger på tre linjetyper: stråklinjer, expresslinjer och landsbygdslinjer.

Tågtrafik

Med grund i samverkansavtal mellan Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro och Region Västmanland kommer stora delar av den storregionala tågtrafiken i Mälardalen att upphandlas från 2022 under varumärket Mälartåg.
För trafiken på Mälarbanan och delar av trafiken på Ostkustbanan avses giltighet för Movingobiljetter avtalas.
I upphandlingen kommer också den nuvarande Upptågettrafiken att ingå.

Samverkan med Region Stockholm med pendeltågstrafiken är fortsatt viktig och beroende på hur resandet utvecklas kan det komma att vara aktuellt med förtätningar av trafiken, förutsatt att de praktiska och ekonomiska förutsättningarna finns.

3. Länets behov

3.1 Ett län med varierande förutsättningar

Uppsala län har en stark storregional kärna i Uppsala stad med drygt 45 procent av länets totalt ca 375 000 invånare. I kommunhuvudorter och andra tätorter i länet bor ca 37% av länet befolkning. Detta innebär att länet har en stor landsbygdsbefolkning vilket ställer krav på goda kollektivtrafiklösningar i stråken som möjliggör pendling till arbete och fritidsaktiviteter.

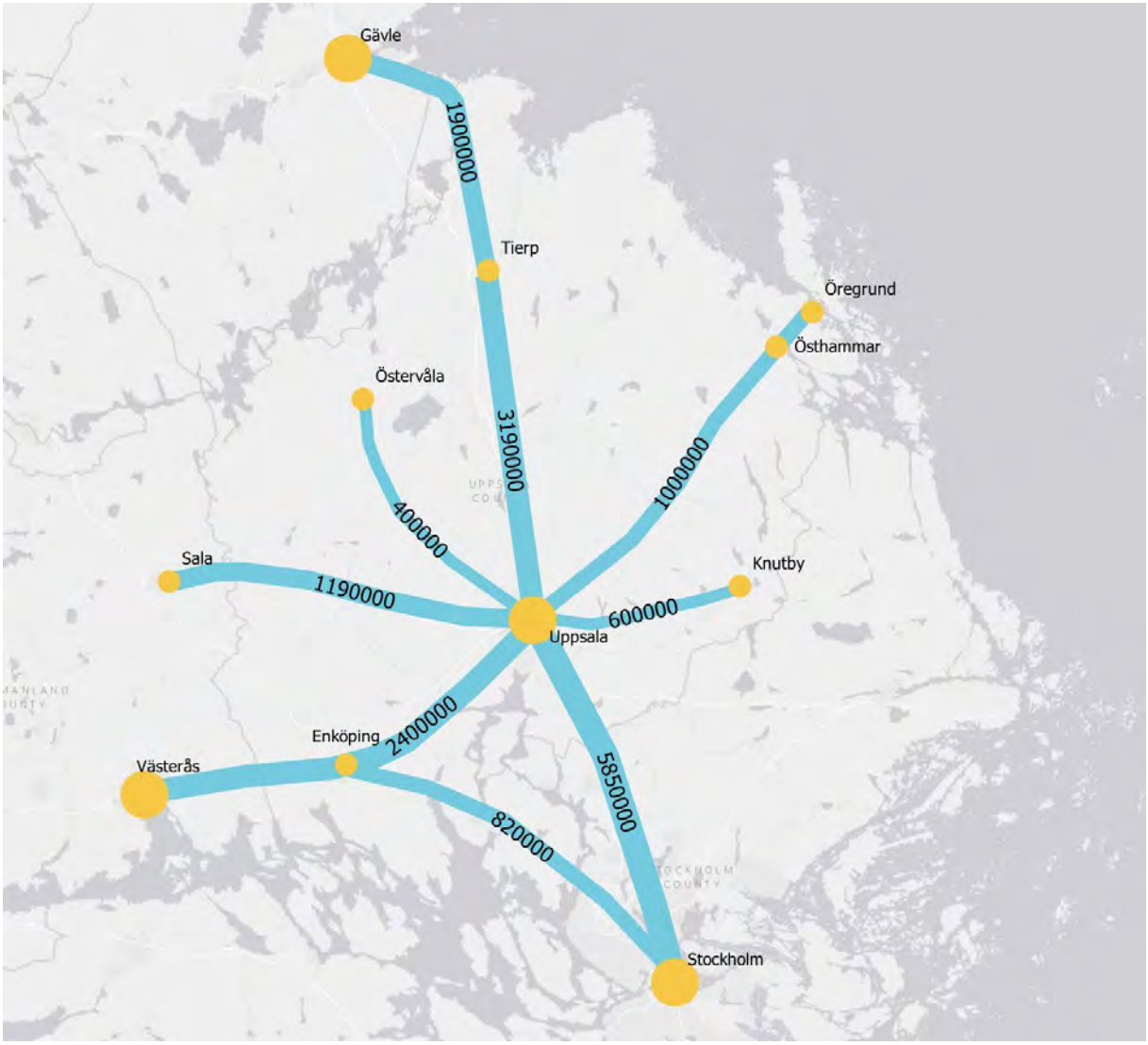
Länet är ett av Sveriges snabbast växande län och totalt sett växer både befolkningen i tätort och befolkningen på landsbygden. Men förutsättningarna och utvecklingen ser olika ut över länsdelarna, med en tydlig skiljelinje mellan de norra och södra delarna. Den södra länsdelen (Uppsala, Knivsta, Enköping och Håbo) har haft, och kommer med största sannolikhet fortsätta ha, en stark befolkningstillväxt. Den norra länsdelen (Heby, Östhammar, Tierp och Älvkarleby) har under den senaste tioårsperioden ökat befolkningen, men i en lägre takt än i de södra delarna.

En utmaning framöver blir att hantera behov från en kraftigt ökande men också åldrande befolkning. En markant högre andel äldre förväntas framförallt synas i de norra kommunerna, med lägre antal inflyttande.

3.2 Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt

Uppsala län är en del i en sammanhängande region där pendling över kommun och länsgränser är naturlig och nödvändig. Den möjliggör för människor att hitta passande arbete och det möjliggör för arbetsgivare att rekrytera arbetskraft med rätt kvalifikationer.

Sammanlagt pendlar ca 42 000 personer ut från länet och cirka 19 000 över kommungräns inom Uppsala län. Länet har också cirka 20 000 inpendlare från grannlänen. Pendlingsströmmarna in och ut från länet växer för varje år, relativt sett är det i närtid pendlingen in till länet som ökar mest. Lokalt förankrade arbetsmarknader finns i Uppsala, Enköping, Östhammar/Gimo och i Tierp. Stora målpunkter för pendlare i Uppsala är bland annat Akademiska sjukhuset, Fyrislund och Boländerna, SLU och Uppsala universitet. Forsmarks kraftverk och Sandvik Coromant i Gimo, Morgongåva samt Ledningsregementet S1 i Enköping är exempel på stora arbetsplatser utanför Uppsala. Utanför länet är de viktigaste målpunkterna Arlanda, Kista samt centrala Stockholm, Västerås och Gävle.



Figur 4: Resandeflöden med UL och SL (buss och tåg) längs de större kollektivtrafikstråken 2019. Resandet i stråket Stockholm-Bålsta kan vara något högre då mätningar är begränsade.

3.3 Några omvärldstrender som påverkar kollektivtrafikens utveckling

Urbanisering och det stadsnära omlandet

Bättre privatekonomiska förutsättningar att resa och effektiviseringar av transportsystemet har under en längre period medfört en utvidgning av de funktionella regionerna, det som allmänt kallas för regionförstoring. De stora funktionella regionerna erbjuder en diversifierad arbetsmarknad som drar till sig ytterligare människor och företag. Det leder till att framför-allt arbetstillfällen, men också boende, koncentreras allt mer geografiskt – urbaniseringen fortsätter. I städernas och de centrala stråkens redan ansträngda trafiksystem gäller det att hitta skalbara transportlösningar.

Men de större funktionella regionerna medför också att omlandet kring städerna utvidgas som attraktiva bostadsmarknader. Mindre orter och landsbygder i strategiska och tillgängliga lägen blir attraktiva för människor som inte vill bo i den täta stadsstrukturen. Kollektivtrafiken kommer att få en allt viktigare roll för denna utveckling som väl förvaltad kan bidra till att stärka samband och skapa balans mellan läns- och regiondelar.

Resenärernas förändrade krav

En märkbar utveckling är att tid blir en allt mer begränsad resurs och att tid i många fall ersätter pengar som den bristande resursen i vardagen. Tidsoptimerat resande i termer av hastighet, pålitlighet och utnyttjande av restiden får en avgörande betydelse. Som en följd sätts fokus på att skapa resandemiljöer som underlättar t ex arbete eller studier och kraven på att uppleva kontroll över sin resa kommer att bli större.

Det verkar också som att tillgång ersätter ägande i fråga om tidigare statussymboler som exempelvis bil. Lokala undersökningar i bland annat Uppsala bekräftar också att åldern när människor väljer att ta körkort håller på att stiga. System som till exempel bilpooler och hyrcykelsystem i kombination med en väl fungerande kollektivtrafik ger goda förutsättningar att ytterligare minska behovet av att äga bil.

Människor i Sverige blir allt mer miljömedvetna. I allt större utsträckning ställer de krav på organisationer och företag att varor och tjänster ska vara miljövänliga. Därav är kollektivtrafiken en viktig del för dessa människor när de reser och väljer färdmedel. Att gång, cykel och kollektivtrafik är mindre påverkande för miljön är tydliga argument för fler och fler av de som väljer bort bilen.

Trafikutveckling som möjliggör nya koncept och tjänster

Den snabba teknikutvecklingen medför nya intressanta tjänster inom området hållbara transporter. Autonoma fordon och småbussar som i realtid förändrar sina rutter beroende på vart resenärerna ska och var de för stunden befinner sig är ett intressant exempel som har testats på flera håll i världen.

Även för den traditionella kollektivtrafikens informations- och betalsystem fortsätter utvecklingen mot det digitala och det är viktigt att nya koncept stöttas av plattformar som inte avskräcker och som är tillgängliga för alla.

Den mobila tekniken har även minskat behovet av framförhållning, vilket höjer förväntan på att inte behöva planera resan på förhand. Trafikinformation ska finnas precis när den behövs och för just den sträcka och tid som för tillfället är intressant. Trafikslagsövergripande information kommer att efterfrågas allt mer. Region Uppsala ser fördelar med, och arbetar för att trafikdata ska finnas i öppna gränssnitt så långt det är möjligt, där det samtidigt är viktigt att ha kontroll över den information som distribueras.

3.4 Behov

Uppsala län består av 8 kommuner, har en stor landsbygdsbefolkning och landets fjärde största stad. Arbetspendling över administrativa gränser är vardag för en stor del av länets sysselsatta invånare och av de som har sitt arbete inom länets gränser pendlar ca 10% in från något av grannlänen. Behovet av kollektivtrafik är stort och ser olika ut i olika delar av länet.

Ostkustbanan, Mälarbanan och 55:an-stråket utgör bärande axlar för vardagsresandet i länet, genom de absolut nödvändiga kopplingarna till Stockholm, Arlanda, Gävle-Sandviken och Västerås. Det finns ett identifierat behov av ny järnväg i Arosstråket mellan Enköping och Uppsala. Kapacitetsstark och stabil kollektivtrafik i dessa stråk är avgörande för ett ökat kollektivt resande och för länets utveckling. Utökad kapacitet i stråket Uppsala – Arlanda – Stockholm är att betrakta som den högst prioriterade frågan för kollektivtrafiken i förhållande till att kunna uppnå den regionala visionen och målen. De ökande pendlingsströmmarna länen emellan ställer krav på parallella system som tillgodoser snabba resor i de största resrelationerna och en god tillgänglighet också till mindre centrala delar av Stockholm.

Länets struktur med tätorter på pärlband längs de större kommunikationsstråken in till Uppsala och till de större orterna i angränsande län kommer fortsatt att kräva koncentration av resurser till dessa stråk. Kapacitetsförstärkande och hastighetshöjande åtgärder längs Dalabanan kan nämnas som en prioriterad fråga för att stärka kopplingen mot Västmanland och Dalarna. För att knyta ihop länet och stötta regionala samband finns ett behov att framöver se över förutsättningarna att även utveckla de kollektiva resmöjligheterna i relationer som binder samman länsdelar med varandra, utan att behöva resa via Uppsala.

I takt med att Uppsala stad växer behövs inom staden system med hög kapacitet. Kapaciteten och framkomligheten för kollektivtrafiken i Uppsala stad är avgörande inte bara för stadens invånare, utan också för regionen.

De tre större tätorterna Enköping, Knivsta och Bålsta står inför stora utvecklingsprojekt med många nya bostäder. Förutom goda kopplingar till den storregionala arbetsmarknaden kommer det att uppstå behov av mer effektiv kollektivtrafik inom orterna.

Landsbygdsbefolkningen växer också och landsbygdslinjerna behöver i ökad utsträckning ansluta till stråklinjer vid lämpliga bytespunkter. Förutsägbarhet, enkelhet och att utbudet motsvarar de lokala förutsättningarna runt om i länet blir avgörande för att allt fler både ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken.

3.5 Storregionala behov

Det länsöverskridande resandet har ökat kraftigt. Utvecklingen har gjort att resenärerna och samhället i stort blivit allt mer beroende av en väl fungerande storregional tågtrafik. När det gäller länsöverskridande kollektivtrafik med buss finns ett antal starka stråk där resandet fortsätter växa. På motsvarande sätt har det faktum att allt fler människor rör sig över länsgränserna gjort att kommuner, städer och län successivt blivit mer beroende av varandra. Det har därför blivit tydligt att planering av regional kollektivtrafik och infrastruktur till stor del behöver ske gemensamt. Samverkan och samarbete med angränsande regionala kollektivtrafikmyndigheter är viktig för att åstadkomma bra lösningar för kollektivtrafik.

En samverkan under namnet En Bättre Sits finns etablerad. Stockholm, Södermanland, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro och Östergötlands län, samt Gotland har formulerat en gemensam målbild. Den storregionala tågtrafiken är en viktig pusselbit för att förverkliga de regionala målen för transportsystemet genom sin regionsammanbindande funktion. I förhållande till de gemensamma målen är kollektivtrafikens roll att

- bidra till tillgänglighet i en pågående regionförstoring
- möjliggöra en ökad omställning i arbets- och vardagsresande från bilism till hållbart resande
- främja samhälls- och stadsutveckling i goda lägen för kollektivtrafik
- bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet tillgängligt, konkurrenskraftigt och attraktivt.[3]

För att den regionala tågtrafiken ska kunna fylla sin roll finns krav på hur trafiken praktiskt utformas och fungerar:

- Den storregionala tågtrafiken behöver ingå som en väl integrerad del i den större samman-hållna regionala kollektivtrafiken

[3] En bättre sits 2016

- En gemensam bas efter en så kallad taktfast tidtabell eftersträvas med timmestrafik, kompletterad med insatståg i rusningstid. Särskild hänsyn behöver tas det regionala behovet av god tillgänglighet till Stockholm och Arlanda
- Kvaliteten behöver vara god och utbudet långsiktigt, förutsägbart och med kapacitet att ta emot fler resenärer över tid
- De långa restiderna ställer krav på relativt sett högre komfortnivå inklusive möjlighet att arbeta på resan
- Den storregionala tågtrafiken ska, i likhet med övrig regional kollektivtrafik, vara fullt tillgänglig för alla resenärer.

3.6 Grundläggande utbudsnivåer

För att kollektivtrafiken ska kunna utgöra en av normerna i samhällsplaneringen är det viktigt med en tydlighet kring vilken nivå på kollektivtrafik som kan förväntas beroende på var du bor och/eller verkar. De exakta utbudsnivåerna fastställs av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden i andra strategiska dokument, medan trafikförsörjningsprogrammet anger vilka ambitionsnivåer som finns. Nivåerna i trafikförsörjningsprogrammet ska betraktas som miniminivåer.

Storregional kärna (Uppsala)

Snabba förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till övriga relevanta storregionala kärnor (Gävle, Stockholm och Västerås)

Förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till länets större tätorter och kommuncentra

Tät kollektivtrafik inom staden som medger resor över hela trafikdygnet mellan olika stadsdelar och för anslutning till regionaltrafik.

Större tätorter (7000 invånare)

Snabba förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta storregionala kärnor

Förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta större tätorter och kommuncentra

Kollektivtrafik inom tätorten som medger resor över större delen av trafikdygnet mellan olika stadsdelar och för anslutning till regionaltrafik.

Övriga kommuncentra

Förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta storregionala kärnor

Förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta större tätorter och kommuncentra.

Medelstora tätorter (1000 invånare)

Förbindelser till kommunhuvudort och relevanta regional och storregionala orter som möjliggör resor till arbete och studier

Förbindelser som möjliggör resa till och från aktiviteter på kvällen i kommunhuvudorten

Förbindelser ska finnas under helger och skollov.

Övriga tätorter (200 invånare)

Alla tätorter ska ha förbindelser som möjliggör resa till gymnasieskola. Åtminstone någon förbindelse bör också finnas under helger och skollov. I vissa stråk och reserelationer kan anropsstyrd trafik utgöra ett alternativ eller komplement, bland annat som matartrafik ut till befintlig busslinje.

Landsbygd i kollektivtrafikstråk

Förbindelser motsvarande grundutbudet i stråket, det vill säga normalt förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta större tätorter och kommuncentra.

Övrig landsbygd

Kollektivtrafik erbjuds där det kan ske i samverkan med annan kollektivtrafik, till exempel skolskjutsar. I vissa stråk kan anropsstyrd trafik utgöra ett alternativ eller komplement.

4. Mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen

4.1 Strategiska förhållningssätt

En sammanfattande behovsbild och några grundläggande strategiska förhållningssätt för kollektivtrafikens utveckling och funktion har identifierats i förhållande till målen. Denna grundläggande bild ska ses som vägledande i alla beslut som rör kollektivtrafiken medan strategierna senare i dokumentet tar upp särskilt utpekade åtgärdsområden.

Hela resan-perspektivet ska genomsyra kollektivtrafikplaneringen

Hela resan-perspektivet är en viktig utgångspunkt – att människor ska kunna ta sig hela resan från dörr till dörr. Här spelar många faktorer in såsom biljettsystem och information, hållplatser och fordonens utformning, service och utbud i anslutning till kollektivtrafiken m.m. En annan del i hela resan handlar om goda möjligheter till kombinationsresor med kollektivtrafik, där exempelvis cykeln har en nyckelroll. Region Uppsala ska verka för utbyggd cykelinfrastruktur för stärkt koppling mellan cykel och kollektivtrafik. För att minska bilismens andel måste det finnas alternativa och attraktiva färdsätt att välja vid såväl kortare som längre resor. För längre resor kan en kombination mellan cykel och kollektivtrafik vara ett attraktivt alternativ. Satsningar på cykelvägar och väl utformade pendlarparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter är en viktig faktor för att öka det hållbara resandet.

Konkurrenskraftig kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Uppsala län ska sträva mot att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. De funktionella krav som resenärerna har behöver uppfyllas för att skapa både möjlighet och vilja att resa med kollektivtrafiken. Det kräver starkare kopplingar mellan kollektivtrafikplaneringen och den fysiska planeringen. Särskilt viktigt är att lyfta kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringens tidiga skeden.

Kollektivtrafiken ska bidra till miljömålen

Kollektivtrafiken ska hela tiden sträva till att bidra till att uppfylla miljömålen, inte bara när det gäller utsläpp av växthusgaser, utan också till exempel vad gäller partiklar och buller.

Tillgänglighet för alla och i hela länet

Kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ för personer med funktionsnedsättning och stor hänsyn ska tas till systemets användbarhet och enkelhet för alla resenärer. Ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem eftersträvas, där byten kan ske smidigt och där det är lika lätt att resa över länsgränser som inom länet.

Långsiktighet och stabilitet

Stor hänsyn ska tas till långsiktighet och stabilitet, särskilt i den storregionala trafiken och i de huvudsakliga resandestråken. Den regionala utvecklingsstrategins inriktning på flerkärnig region ska beaktas i planeringen som ett medel att stärka funktionella arbets- och studiemarknadesregioner samt för att göra det möjligt att bo och verka i hela Uppsala län.

Kollektivtrafiken ska vara kostnadseffektiv

Kollektivtrafiken utförs och planeras för ökad kostnadseffektivitet med ett bibehållet samhällsnyttoperspektiv. Det innebär att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska uppnås till en så

låg kostnad som möjligt, vilket kräver ett utbud som är väl balanserat mot efterfrågan. Både kostnader och intäkter ska beaktas inför trafikförändringar.

Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras
God framkomlighet för kollektivtrafiken är en avgörande faktor för att skapa minskad restid och stärka konkurrenskraften gentemot bilen samt minska kollektivtrafikens kostnader och påverkan på miljön. En hög framkomlighet och effektiv trafik med gena körvägar, signalprioritering och egna körfält m.m. ger förutsättningar för en god trafikekonomi. Här krävs att såväl staten som länets kommuner prioriterar infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet.

Ekonomiskt perspektiv
En av de större utmaningarna för genomförandet av detta program är hur kollektivtrafiken ska finansieras. Kommersiella inslag i den regionala kollektivtrafiken som inte kräver subventioner utöver biljettintäkter är positivt, men kommer troligen fortsätta vara en relativt marginell andel av kollektivtrafiken i länet.
För att uppnå målen i programmet krävs därför en relativt omfattande skattesubventionering. Detta innebär att kollektivtrafiken i praktiken ställs mot andra skattefinansierade verksamheter vad gäller resurstilldelning och därmed möjlighet att utvecklas mot målen i detta program. I samband med denna värdering är det av stor vikt att hänsyn tas till kollektivtrafikens samhällsnytta. Svensk Kollektivtrafik publicerade 2017 en rapport där det framgår att kollektivtrafik bidrar till samhällsnytta på en rad olika områden4, inklusive minskade hälso- och sjukvårdskostnader. Framför allt bidrar kollektivtrafik dock till en ökad tillgänglighet, med bättre matchning på arbetsmarknaden och högre produktivitet i näringslivet som följd. Det finns även studier som visar på en högre robusthet vid lågkonjunkturer med en väl utbyggd kollektivtrafik. Till detta kommer kollektivtrafiken som ett medel för att den regionala utvecklingen ska kunna ske hållbart.
Det finns även en betalningsvilja för regional kollektivtrafik. Många är beredda att betala för en tjänst som håller god och utlovad kvalitet. Priset på kollektivtrafikresor är inte heller bara ett sätt att generera intäkter, utan även ett sätt att ransonera användandet så att det exempelvis inte sker onödigt korta resor.
För att uppnå en ekonomisk effektiv kollektivtrafik krävs en balans mellan hur resenärerna nyttjar trafiken, kostnaden för den samt biljettpriset. Flera av de strategier som trafikförsörjningsprogrammet tar upp bygger på identifierade brister och möjligheter för att kunna hålla en sådan balans. Den största effektiviseringsvinsten finns i att öka kapaciteten och antalet resenärer per fordon och förare. På lång sikt är det därför den fysiska planeringen och lokaliseringen av ny bebyggelse som framförallt påverkar kollektivtrafikens ekonomi.

4.2 Mål och strategier

Målen bygger på tre nyttoperspektiv – samhälle, medborgare[5] och resenär - och är formulerade som önskvärda egenskaper för kollektivtrafiksystemet: effektivt, jämlikt och attraktivt. Målen är också bidragande till att samma egenskaper främjas i samhället generellt.

De tre parallella nyttoperspektiven motsvarar lagstiftningens breddade uppdrag för kollektivtrafiken. Där de tidigare trafikhuvudmännens fokus låg på resenären ligger fokus för kollektivtrafikmyndigheterna snarare på samhällsbehoven. Att bidra till nytta för resenärerna är nödvändigt som ett medel att nå samhällsnyttorna. Medborgarperspektivet är viktigt för att

[4] Kollektivtrafikens samhällsnytta, Svensk Kollektivtrafik 2017
[5] Med medborgare avses person som bor och/eller verkar i Uppsala län

framhäva de nyttor som kollektivtrafiken tillför individen inte bara i egenskap av resenär. De tre perspektiven och de formulerade målen bär också på tydliga kopplingar till de tre hållbarhetsperspektiv som beskrivits i det inledande kapitlet.

Den nytta som kollektivtrafiken tillför samhället har att göra med möjligheter till ökad sysselsättning genom pendling, men rymmer också t ex minskad miljöbelastning, färre trafikolyckor, minskad trängsel och frigjord yta för stadsutveckling och bättre folkhälsa genom renare luft och ökad fysisk rörlighet. För medborgarna bidrar kollektivtrafiken till ökad tillgänglighet till arbete, skola och service samt till kultur- och fritidsaktiviteter. Det gäller oavsett vilka andra sätt till förflyttning som är möjliga. Kollektivtrafiken bidrar också till att göra transportsystemet framkomligt för de som av olika skäl måste använda bilen. Nyttan för resenären består i att kunna ta sig till sin målpunkt och samtidigt kunna utnyttja de produktfördelar som kollektivtrafiken ger.



Figur 5: Trafikförsörjningsprogrammets nyttoperspektiv och mål

Strategierna visar vägen för Region Uppsalas arbete mot målen och de kommer att ligga till grund för Trafik och samhälles verksamhetsplanering de kommande åren. Strategierna bygger på påvisade brister inom dagens kollektivtrafiksystem och identifierad utvecklingspotential för att kunna nå målen och förmå allt fler att välja kollektivtrafiken framför bilen. Det innebär att det finns viktiga delar som inte berörs i någon av strategierna, där det idag fungerar tillfredställande och/eller inte bedöms finnas någon särskild utvecklingspotential i förhållande till målen.

Det är en fördel med strategier som stödjer flera mål på samma gång och så är fallet med de flesta av de föreslagna strategierna. För tydlighets skull har strategierna ändå sorterats in under det mål som bedöms påverkas mest och direkt av den aktuella strategin.

4.3 Ett effektivt kollektivtrafiksystem

Mål

Målet om ett effektivt kollektivtrafiksystem handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och så att största möjliga miljöeffekt uppnås. Kollektiva transporter bygger på stordriftsfördelar som uppstår genom att människor reser tillsammans istället för en och en. Ökad beläggning i fordonen innebär att resurserna som Region Uppsala lägger i trafiken kommer till nytta för fler personer, att energiåtgången minskar per resa och att de negativa miljökonsekvenser som trafiken för med sig fördelas på fler resenärer.

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

- Resandet med kollektivtrafiken i förhållande till befolkningen
- Kollektivtrafikens energiförbrukning i jämförelse till utfört persontransportarbete
- Region Uppsalas kostnad per resa i kollektivtrafiken
- Utsläpp av partiklar och kväveoxider (NOx) från kollektivtrafiken

- Andel fossilfritt bränsle i busstrafiken
- Utbudet av kommersiell kollektivtrafik.



Figur 6: Olika färdmedel ställer olika utrymmeskrav. Fotograf: Gävle kommun

Strategier

Minska den faktiska restiden i de huvudsakliga resandestråken

Minskad restid gör att operatörerna kan utföra mer trafik för samma ersättning eller att Region Uppsala betalar mindre för samma mängd trafik. Dessutom ger en minskad restid resenärerna mer tid till annat än till att transportera sig. Områden Region Uppsala ska arbeta med är att

- snabba upp på- och avstigning
- verka för korta bytestider
- verka för gena körvägar och god framkomlighet i gaturummet för kollektivtrafiken
- utveckla trafikkoncept så att snabbare restider i de mest efterfrågade relationerna möjliggörs parallellt med en tillfredsställande trafik för landsbygden och de mindre orterna
- skapa förutsättningar för etablering av kommersiella direktlinjer till större arbetsplatsområden och målpunkter, genom konstruktiv dialog med trafikföretagen.

Verka för en kollektivtrafiknormativ samhällsplanering

Kollektivtrafikens möjlighet att trafikera på ett effektivt sätt är i mycket hög utsträckning beroende av hur den fysiska bebyggelsestrukturen ser ut. Genom samverkan med kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer ska Region Uppsala

- verka för bebyggelseutveckling vid kollektivtrafiknära lägen och stråk
- verka för gena körvägar och god framkomlighet i gaturummet för kollektivtrafiken
- verka för att en proportionerligt rimlig andel av medlen i länsplanen för regional transportinfrastruktur avsätts för kollektivtrafikfrämjande åtgärder
- verka för att tidigt i planeringen av nya exploateringsområden utarbeta riktlinjer för kollektivtrafik
- verka för att behovet av infrastrukturlösningar för kollektivtrafik såsom till exempel reglerplatser och depåer tas med tidigt i planeringen

- verka för att initiera särskilda samarbeten med kommunerna vid större satsningar på utökad trafik.

Utveckla tågtrafiken

Tågtrafiken i Uppsala län har, genom sin höga kapacitet och korta restider, haft en positiv resandeutveckling och bidragit till att förstora arbets- och studiemarknader för många medborgare. Både inom länet och storregionalt har spårkapacitet frigjorts när dubbelspår genom Gamla Uppsala och vid Skutskär stod klart och Citybanan genom centrala Stockholm öppnade för pendeltågstrafik år 2017. Runt årsskiftet 2019/2020 anländer nya fordon med högre kapacitet och komfort som bättre kan möta ökade resandevolymer. Framöver ska Region Uppsala arbeta med att

- utveckla den storregionala tågtrafiken i Mälardalen, utifrån de målsättningar som finns genom samarbetena i En bättre sits och via Mälardalstrafik
- utveckla tågtrafikens attraktivitet genom att förbättra bytespunkter och verka för förbättrade möjligheter till kombinationsresor med tåg

Verka för en jämnare fördelning över trafikdygnet

Den största andelen av det vardagliga resandet utgörs av resor till och från hem och arbete eller skola. Detta ger upphov till en resandepuckel som är dimensionerande då det gäller kollektivtrafikens fordonsflotta och bemanning, samtidigt som puckeln också innebär minskad komfort för de resande genom ökad trängsel och längre restider. Att åstadkomma ett jämnare resande under vardagsdygnets timmar är en viktig åtgärd för att nå ett effektivt och attraktivt kollektivtrafiksystem. Region Uppsala ska arbeta med:

- Dialog med kommuner om skoltider
- Dialog med större arbetsplatser om arbetstider
- Incitament som främjar resande utanför högtrafiktid

4.4 Ett jämlikt kollektivtrafiksystem

Mål

Målet om ett jämlikt kollektivtrafiksystem handlar om att skapa regional och lokal tillgänglighet och att bygga ett system som är relevant för det vardagliga resbehovet hos allt fler. Prissättningen av kollektivtrafikresorna har betydelse för ett jämlikt kollektivtrafiksystem. Genom att möjliggöra för fler att aktivt delta i samhället bidrar de kollektiva resmöjligheterna till att jämna ut skillnader mellan socioekonomiska grupper, liksom till att stärka integrationen i samhället.

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

- Tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter
- Tillgänglighet med kollektivtrafik för länets invånare till kommuncentrum, storregionala kärnor, arbetsmarknad och högskolor/universitet
- Upplevd relevans för kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer
- Upplevd trygghet i kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer.

Strategier

Utveckla resmöjligheterna på landsbygden och i de mindre orterna

Länet har en yttäckande kollektivtrafik som på landsbygden i stora delar är anpassad efter grundskoleelevernas resande. Samordning mellan skoltrafik och regional kollektivtrafik kan vara

motiverat av ekonomiska skäl, men uppdraget för kollektivtrafikmyndigheten och uppdraget för kommunerna kopplat till skoltrafik sammanfaller inte fullt ut. Målsättningen är att skapa fler resmöjligheter på landsbygden och i de mindre orterna, samtidigt som de negativa effekterna av att köra fordon med låg beläggning begränsas. Region Uppsala ska därför

- fokusera på behovet av skol- och serviceresor samt i de fall där det är möjligt också resor för arbetspendling
- utveckla strategiska bytespunkter med angörande gång- och cykelvägar och parkerings-möjligheter
- effektivisera den linjelagda kollektivtrafiken genom bättre matning till strategiska bytes-punkter
- utveckla flexibla former av kollektivtrafik som kan anpassas utifrån efterfrågan.

Tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter

En stor utmaning i arbetet med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ligger i anpassningen av hållplatser, bytespunkter och stationer. Åtskilliga hållplatser och bytes-punkter är i behov av tillgänglighetsanpassning. Region Uppsala ska

- ta initiativ till att systematisera och öka takten på arbetet, som måste drivas tillsammans med kommunerna, Trafikverket och i vissa fall privata väghållare
- verka för att de potter som finns avsatta för kollektivtrafikåtgärder i länsplanen och som kan användas bland annat för tillgänglighetsåtgärder utnyttjas fullt ut.

Skapa bättre förutsättningar för resande utanför pendlingstopparna

Kollektivtrafiken i länet ger idag goda förutsättningar för arbetspendling och framförallt för arbetspendling under de traditionella kontorstiderna. Men idag arbetar allt fler i yrken som inte följer dessa tider och en växande arbetsmarknad finns för yrken där arbetet inte är bundet till en fysisk plats. Andelen medborgare som passerat pensionsåldern växer, med påföljande krav på att kunna resa mer service- och fritidsbetonat. Likaså finns ett stort behov bland ungdomar att kunna ta sig till olika fritidsaktiviteter. Region Uppsala ska därför

- anpassa trafiken i de huvudsakliga resandestråken för att svara upp mot resbehovet under en större del av dygnet – mitt på dagen, sena kvällar, helger och nattetid
- inkludera fler viktiga målpunkter för service- och fritidsresor i linjenätet
- utveckla flexibla lösningar, till exempel anropsstyrd trafik.

Verka för ökat medborgarinflytande i kollektivtrafiken

Undersökningar bland allmänhet och resenärer samt genomförda medborgardialoger visar på att kollektivtrafiken som bedrivs under varumärket UL och dess organisation idag inte upplevs som lyhörd. Medborgarna har flera olika kanaler för att lämna synpunkter på länets kollektivtrafik, men det finns ändå behov av ökad delaktighet i planeringen av kollektivtrafik. Under de senaste fyra åren har Region Uppsala utvecklat arbetet med medborgardialoger kopplat till olika trafikutvecklingsprojekt som pågått. En lärdom är att resenärer och invånare är intresserade och vill dela med sig av tankar, idéer och synpunkter. I det fortsatta arbetet ska Region Uppsala:

- skapa bättre processer för att hantera synpunkter som kommer in via UL:s kundtjänst, kommuner och trafikföretag
- tydliggöra internt och mot medborgarna hur synpunkter, förslag och klagomål tas om hand
- öka kunskapen och förståelsen kring hur åtgärder i kollektivtrafiksystemet påverkar olika grupper av medborgare
- genomföra särskilda medborgarsamråd i frågor som är av betydande karaktär för enskilda och grupper av medborgare

- tillsammans med länets kommuner kommunicera ansvarsfördelningen mellan kommuner och Region när det gäller kollektivtrafiken.

4.5 Ett attraktivt kollektivtrafiksystem

Mål

Målet om ett attraktivt kollektivtrafiksystem handlar om viljan att resa kollektivt. Resenärerna ska känna att kollektivtrafiken är att föredra eftersom den skapar mervärden i jämförelse till att resa med bil och att systemet levererar det som utlovats.

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

- Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet
- Resfrekvens med kollektivtrafik (hur ofta använder resenärerna kollektivtrafiken)
- Nöjdhet med kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer
- Faktiskt och upplevd pålitlighet för kollektivtrafiken
- Upplevd kunskap om kollektivtrafiksystemet bland allmänhet och resenärer
- Ökad andel kombinationsresor mellan kollektivtrafik och cykel

Strategier

Minska den upplevda restiden

Kollektivtrafiken har en stor produktfördel i jämförelse med personbilen då det går att utnyttja restiden till annat än att köra. Möjligheten att arbeta ombord är värdefull för många pendlare. Region Uppsala ska

- underlätta möjligheterna till arbete och studier ombord på längre sträckor genom t ex större arbetsyta och tekniska hjälpmedel som eluttag och trådlöst nätverk ombord
- se över antalet hållplatsuppehåll
- höja komforten ombord, exempelvis genom att ta fram mål för i vilken omfattning sittplats ska kunna erbjudas i den upphandlade trafiken

Gör det enkelt att göra rätt för sig i kollektivtrafiken

Osäkerhet kring hur, var och hur mycket som ska betalas för resan bidrar till att kollektivtrafiken upplevs som otillgänglig och krånglig. En förändring med tydligare zonindelning och enklare prisstruktur har lett i rätt riktning. För att ytterligare sänka tröskeln in i systemet och för att bejaka resenärernas vilja att göra rätt för sig ska Region Uppsala

- finna enkla biljettlösningar för det länsgränsöverskridande resandet
- vara restriktiva avseende särlösningar för enskilda resrelationer
- arbeta med att utveckla betalkanalerna och informationen kring dem i syfte att underlätta för resenärer som reser sällan eller kommer till länet som besökare
- arbeta för att förenkla biljettlösningar mellan samhällsbeställd och kommersiell trafik.

Höj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna

Analyser visar att både frekventa resenärer och sällanresenärer i teorin tycker att det finns ett bra kollektivtrafikutbud i länet, särskilt i de huvudsakliga resandestråken. Samtidigt är det många av sällanresenärerna som upplever att det inte finns någon relevant kollektivtrafik för deras resbehov. Region Uppsala ska därför höja medborgarnas kunskap om all kollektivtrafik i länet oavsett utförare genom

- individanpassad marknadsföring genom att exempelvis informera om utbud inom ett visst geografiskt område
- marknadsföring i utbildningssyfte
- innehållsmässigt och funktionellt utvecklade informationskanaler för bättre information före, under och efter resan
- att utveckla formerna för mobilitetsåtgärder och samverka med offentliga och privata aktörer i detta.

Förhöj integrationen med andra färdmedel

En resa består generellt av flera delresor, därför måste möjligheterna att kombinera andra färdmedel med kollektivtrafik bli bättre. Den skönjbara utveckling som innebär att persontransporter alltmer betraktas som en tjänst, där resenärens skiftande behov styr valet av färdmedel för stunden, behöver bejakas. Utvecklingen av digitala informationstjänster som omfattar trafikdata från flera källor är en nyckel för att resenärerna ska kunna skapa sig en helhetsbild av resmöjligheterna. Region Uppsala ska

- tydliggöra möjligheterna att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken
- verka för pendlarparkeringar för cykel och /eller bil vid strategiska hållplatser
- verka för gena och säkra gång- och cykelvägar till hållplatser
- söka samarbeten med organisationer och företag, t ex bilpooler och cykelservice, vars produkter och erbjudanden kan kombineras med kollektivtrafiken
- verka för att så mycket som möjligt av trafikdata finns i öppna gränssnitt.

5. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Uppsala län. I arbetet med tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken ska hela resan-perspektivet vara vägledande, vilket kräver samverkan mellan Region Uppsala, kommuner och statliga företrädare samt andra utförare av kollektivtrafik. Följande ska vara möjligt för alla resenärer i kollektivtrafiken i Uppsala län:

- Planera resan
- Köpa och använda biljett
- Ta sig till station eller hållplats
- Vistas i, orientera sig på och ta till sig information på station eller hållplats
- Kliva på fordonet, finna och använda en sittplats samt kliva av fordonet
- Ta sig från station eller hållplats

Tillgänglighetsanpassningarna riktar sig främst till personer med nedsatt rörelseförmåga, synnedsättning eller hörselnedsättning, men även förutsättningar för till exempel personer med allergi, intellektuell, kognitiv och psykiatrisk eller andra funktionsnedsättningar bör uppmärksammas vad gäller regler och anvisningar i fordon och vid hållplatser eller digitala kanaler. Vid beslut om allmän trafikplikt ska bästa möjliga tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning eftersträvas och tillgänglighetsaspekterna ska tillmätas stor vikt vid bedömningen. I och med det öppna marknadstillträdet behöver också tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i den kommersiella trafiken bevakas.

Region Uppsala eftersträvar att fullt tillgänglighetsanpassa samtliga hållplatser i Uppsala län med utgångspunkt hållplatser längs prioriterade stråk och områden. Utöver samverkan med andra aktörer har Region Uppsala antagit riktlinjer för att stötta verksamheten och väghållare i arbetet mot ökad tillgänglighet. Dessa omfattas av *Hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län, Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning* samt *Definition av fullt tillgänglig hållplats/bytespunkt.*

Nuläge 2019 och måltal

I tågtrafiken uppfyller alla fordon kraven på tillgänglighet. 2019 var andelen tillgänglighetsanpassade fordon i busstrafiken 94,3%. 2021 bedöms resterande äldre fordon ha fasats ut. Ungefär 10 procent av cirka 2500 hållplatser i Uppsala län uppfyller delvis kraven på tillgänglighet. Det återstår således omfattande arbete och investeringar innan full tillgänglighet kan anses råda på hållplatser och bytespunkter i Uppsala län. I länsplanen avsätts varje år medel för bland annat tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter. 2019 antog Region Uppsala en definition av vad som kategoriseras som en ”fullt tillgänglig hållplats”. Kraven på utformning av hållplatser i länet för att kunna betraktas som fullt tillgängliga är relativt höga i definitionen. Trots att flera hållplatser i länet kan betraktas som delvis tillgänglighetsanpassade är full tillgänglighet viktig för att alla ska kunna nyttja kollektivtrafiken. En realistisk ambition är att 5 procent av hållplatser och bytespunkter i de prioriterade stråken är fullt tillgänglighetsanpassade år 2025 och att 20 procent uppfyller kraven år 2030.

	Nuläge	2025	2030
Andel fullt tillgängliga fordon (buss/tåg[6]) %	94,8	100	100

[6] Avser ramp/lift, rullstolsplats, audiellt utrop. Nuläge ur fordonsdatabasen Frida 2019.

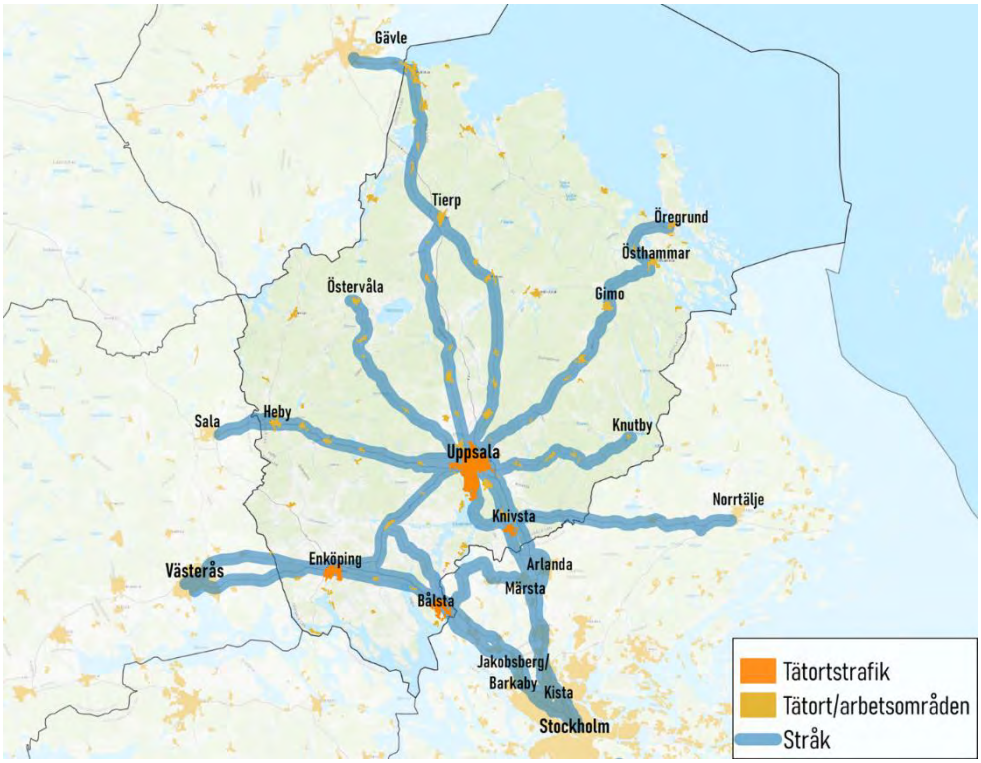
Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser/bytespunkter[7] %		5	20

Tabell 3: Nuläge 2019 och måltal för tillgänglighetsanpassning av fordon och hållplatser / bytespunkter.

Prioriterade stråk och områden för tillgänglighetsanpassning

Tillgänglighetsanpassningen prioriteras till stråk och områden där resandet är störst – till stads- och tätortstrafik och tåg- och regionbusstrafik i de huvudsakliga resandestråken. Prioriteringen sammanfaller med Trafikverkets nationellt prioriterade nät för kollektivtrafik tillika Länsplan för regional infrastruktur i Uppsala län. Även servicelinjer och anropsstyrd trafik med mera ska erbjuda full tillgänglighet. Hundratals hållplatser behöver åtgärdas i de prioriterade stråken och områdena. Därför har också en prioritering gjorts utifrån funktion och antal resenärer från hållplatserna. Det är främst i samverkan med länets kommuner och Trafikverket som Region Uppsala verkar för genomförande av tillgänglighetsåtgärder. Det finns dock områden och aktiviteter där regionen har större rådighet och planerar att genomföra, exempelvis anpassning av fordon, trafikinformation och kommunikationsvägar samt införande av yttre utrop ombord på fordon.

Hållplatser längs med följande prioriterade stråk ska vara fullt tillgängliga till en grad av minst 80 % enligt kriterierna.8



Figur 9: Prioriterade stråk och områden för tillgänglighetsanpassning

[7] Definition av fullt tillgänglig hållplats, KT2018-0123, Region Uppsala
[8] Definition av fullt tillgänglig hållplats, KT2018-0123, Region Uppsala

Hållplatser och bytespunkter i Uppsala län som i första hand ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Uppsala kommun	Gåvsta skola	Mehedeby station
Akademiska sjukhuset*	Ramsta kyrka	
Centralstationen	Björklinge centrum	**Knivsta kommun**
Ekonomikum	Björklinge södra	Knivsta station
Gränby bussnod		Alsike skola
Svartbäckens vårdcentral	**Enköpings kommun**	AR-terminalen
Vaksala torg	Lasarettet	Vassunda
Gottsunda torg	Gustav Adolfs plan	Långhundra Åby vägskäl
Stenhagen	Enköping station	
Skolgatan	Litslena kyrka	**Älvkarleby kommun**
Klostergatan	Skolsta	Skutskärs station***
Uppsala Science Park**	Enköpings Företagspark	Skutskärs centrum
Stålgatan södra	Örsundsbro centrum	Älvkarleby station
Flogsta centrum		Älvkarleby kraftverk
Fyrishov	**Håbo kommun**	Krysset
Storvreta station	Bålsta station	
Vattholma skola	Kalmarsand	**Östhammars kommun**
Vattholma station***	Futurum	Östhammars busstation
Skyttorp station***	Frösundavik	Gimo bussterminal /Skäfthammars kyrka
Gunsta	Gransäterskolan	Alunda bussterminal
Almunge skola	Kyrkcentrum	Österbybruk bussterminal
Knutby skola		Valö vägskäl
Järlåsa station	**Tierps kommun**	Uppskedika
Vänge kyrka	Tierp station***	Färjeläget Öregrund
Dalkarlsbo	Tierps vårdcentrum	
Lindbacken	Örbyhus station***	**Heby kommun**
	Tobo station	Heby station***
	Skärplinge bussterminal	Heby torg
	Högbergsskolan	Östervåla busstation
	Aspenskolan	Morgongåva station***
	Karlholm Klockstapeln	Molnebo vägskäl
	Habia Cable	

*samtliga hållplatser i och omkring sjukhusområdet

**samtliga hållplatser vid Uppsala Science Park

***både buss och tåg

Figur 9: Prioriterade hållplatser för tillgänglighetsanpassning

6. Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön

Miljöpåverkan från transporter är en av Region Uppsalas mest betydande miljöpåverkande aktivitet. Samtidigt som kollektivtrafiken påverkar miljö och hälsa så är utsläppen per resenär betydligt mindre med kollektivtrafiken i jämförelse med om resenärerna hade färdats med bil. En övergång till fossiloberoende fordon och fossilfria drivmedel minskar påverkan på klimatet. Eftersom kollektivtrafiken också är yteffektiv i förhållande till biltrafik, är en övergång från bil till kollektivtrafik positivt för stadsmiljön och minskar utsläppen från transporter i länet. Utöver målen som är direkt kopplade till transporter bidrar kollektivtrafiken även indirekt till andra mål i miljöprogrammet, exempelvis målområdena energi, hållbar och effektiv resursanvändning och hälsa.

Ett flertal projekt har genomförts för att stimulera fler att cykla eller åka kollektivt till arbetet. Utvärderingar visar att exempelvis ökad cykling ger minskad sjukfrånvaro för de deltagande, vilket leder till minskade kostnader.

2019 genomfördes 85 % av UL:s kollektivtrafik med fossilfritt drivmedel. Från år 2021 ska all UL:s kollektivtrafik vara fossilfri. Tågtrafiken drivs med grön el och räknas som helt fossilfri. Vad gäller utsläpp av partiklar och kväveoxider (NOx) har dessa minskat kraftigt sedan 2012. Även utsläpp av CO2 har minskat och mål och åtgärder för minskade koldioxidutsläpp finns i Region Uppsalas miljöprogram 2019-2022.

I busstrafiken används idag biogas och HVO i stadstrafiken i Uppsala. Ett antal elhybridbussar har tagits i trafik och utvecklingen går mot en allt mer elektrifierad stadsbusstrafik. I regionbusstrafiken används både fordonsgas och diesel med olika nivåer av inblandad biodiesel. HVO introducerades år 2016 som ersättning till den traditionella dieseln och kommer tillsammans med biogas att i större utsträckning ersätta naturgasen som idag driver ca 30% regionbusstrafikens fordon.

Strategier för framtida val av drivmedel inom kollektivtrafiken finns i Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon i Uppsala län, som Regionstyrelsen beslutade om i februari 2019.



Mål	Åtgärder
År 2022 ska:	***Målen uppnås genom att:***
100 procent av den allmänna kollektivtrafiken utföras med fossilfria bränslen[1]	färdigställa en ny stadsbussdepå, inklusive pipeline för biogas säkerställa tillgången till och leverans av biogas följa upp bränslebesparing/energieffektivisering i aktuella befintliga avtal
utsläppen av kväveoxider från kollektivtrafiken minskat med 15 procent, jämfört med 2018	
utsläppen av partiklar från kollektivtrafiken minskat med 10 procent, jämfört med 2018	
nettoutsläppen av koldioxid[2] från kollektivtrafiken minskat med 15 procent, jämfört med 2018	byta ut fordon enligt tecknade trafikavtal och kravställa i kommande trafikupphandlingar genomföra uppdrag för elektrifiering av linje i stadsbusstrafiken ta fram en handlingsplan för energieffektivitet inom Kollektivtrafikförvaltningen
busstrafiken använda 5 procent mindre energi per personkilometer, jämfört med 2018	

Figur 7: I Region Uppsalas Miljöprogram 2019-2022 finns mål gällande transporter och kollektivtrafik.

Målet om utsläpp av partiklar och kväveoxider beror i stort sett uteslutande på motorteknik och det är svårt att göra några större förbättringar utan att fordonen byts ut, vilket regleras i trafikavtalen. Det finns fler aspekter som kan spela in, exempelvis vid konvertering av äldre fordon för att kunna köra på HVO liksom sopning av gatan och däckens prestanda. Målet om energieffektivisering nås dels genom infasning av elfordon och elhybrider i fordonsflottan, men även genom åtgärder som påverkar hur fordonen används. Beläggningsgrad och antal stopp samt trafikflöden och framkomlighet har stor påverkan på energieffektiviteten.

7. Genomförande av trafikförsörjningsprogrammet

Tidsperspektiv

Trafikförsörjningsprogrammet ska hållas aktuellt och Region Uppsala har för avsikt att revidera programmet en gång per mandatperiod. Trafikförsörjningsprogrammets mål sträcker sig fram till år 2030, men själva genomförandet och strategierna bygger på identifierade brister och möjligheter där arbetet behöver starta omgående. I vissa fall kommer strategierna fortfarande vara aktuella inför nästa revidering, i andra fall kommer utvärdering av programmet visa att strategin inte längre behöver pekas ut som särskilt åtgärdsområde.

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp årligen genom indikatorer kopplade till respektive mål, tillsammans med en beskrivning och utvärdering av hur arbetet skett utifrån strategierna.

Plan för genomförande av Trafikförsörjningsprogrammet

För att konkretisera genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet tas en genomförandeplan fram som beskriver hur programmets mål och strategier hanteras i verksamheten. Planen ska innehålla en beskrivning av den trafik och de åtgärder som planeras de närmaste tre åren, med en utblick mot de närmaste fem åren.
Genomförandeplanen fastställs och följs upp årligen av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden.

Samverkan som nyckelfaktor för uppfyllelse av programmet

Arbetet med att uppnå målen i Trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig utanför vad Region Uppsala som regional kollektivtrafikmyndighet har direkt rådighet över. Samverkan blir därför en nyckelfaktor som utgör den viktigaste förutsättningen för måluppfyllelse. Samverkan är exempelvis en förutsättning för att nå resultat i de fall där nyttor eller kostnader tillfaller någon annan än den som genomför en åtgärd.

Med grund i det avtal som tecknades mellan dåvarande Landstinget och länets kommuner inför bildandet av kollektivtrafikmyndigheten sker årliga samråd på politisk nivå mellan parterna.

I det vardagliga arbetet sker samverkan på flera nivåer och i många olika sammanhang. Det är viktigt att trafikförsörjningsprogrammet i den mån det är relevant för sammanhanget, fungerar vägledande för kollektivtrafikens företrädare i dessa forum. Samverkan i de fysiska planeringsprocesserna bör utgå ifrån tillgänglighet och sätta den rumsliga närheten i fokus för en hållbar utveckling. Här är exempelvis samverkan med länets kommuner, Trafikverket och angränsande län viktig.

Infrastruktur och fysisk planering är viktig för att kollektivtrafiken ger som mest nytta till resenärer, invånare och samhället. Trafiksäkerhet är av stor vikt då en resa i kollektivtrafiken nästan alltid innefattar även gång eller cykel. Genom Länsplan för transportinfrastruktur finns åtgärdsområden för ökad trafiksäkerhet, där samverkan med väghållare är en nyckelfaktor.

Övergripande beskrivning av aktörers ansvar

För att nå målen i Trafikförsörjningsprogrammet behövs en utvecklad samverkan mellan offentliga aktörer inom en rad olika områden. Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (Region Uppsala i Uppsala län) som ansvarar för planering, utveckling och försörjning av kollektivtrafik i länet.

Länets kommuner ansvarar för den fysiska planeringen och för infrastrukturen där de är väghållare. Kommunerna ansvarar för plattformar och mark vid hållplatserna medan Region Uppsala ansvarar för utrustning ovan mark såsom väderskydd, skyltar och bänkar. Det finns särskilda avtal med kommunerna som reglerar detta mer detaljerat. Kommunerna har även ansvar för gång- och cykelväg till och från hållplatser där de är väghållare. När det gäller finansiering så bör detta avsättas i

respektive aktörs investeringsbudgetar samt även i medel i Länsplanen för regional transportinfrastruktur för kollektivtrafikåtgärder, det vill säga möjlighet att få statlig medfinansiering.

Kommunerna ansvarar för bebyggelseplaneringen. Trafik och samhälle bidrar med kunskap och underlag i kommunernas processer när det gäller samhällsbyggnadsfrågor, översiktsplanering, planprogram och detaljplanering samt bostadsförsörjning. Trafik och samhälles ambition är att delta så tidigt som möjligt i kommunernas processer för att kunna förverkliga målen och ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikverket ansvarar för de statliga järnvägarna och vägarna. Trafikverket har motsvarande ansvar som kommunerna, det vill säga gällande infrastruktur kopplat på och i anslutning till hållplatser. Trafikverket har också ansvar för järnvägen och stationerna samt ansvarar för genomförandet av Länsplan för regional transportinfrastruktur och den nationella planen.

Länsstyrelsen ger råd och stöd samt granskar planer som kommunerna och Trafikverket har tagit fram utifrån statliga mål och intressen.

Avsiktsförklaringar som en del av genomförandet

Trafikförsörjningsprogrammet är ett styrdokument på en övergripande och visionär nivå, vilket kan göra det svårt för kommunerna att ta målen och strategierna till sig och hur de kan påverka deras arbete och vardagen för kommuninvånarna. Det är viktigt att Region Uppsala och respektive kommun för en dialog om hur programmet ska tolkas på lokal nivå. Det är särskilt viktigt när det gäller samordning i planering av kollektivtrafikförsörjning och bebyggelseutveckling.

För att säkra förutsättningarna för ett hållbart resande ser Region Uppsala att det i vissa fall kan vara aktuellt att ta in avsiktsförklaringar som en del i genomförandet för att säkra förutsättningarna för en god kollektivtrafikförsörjning i ett tidigt skede. Avsiktsförklaringar ger möjlighet att konkretisera målen i Trafikförsörjningsprogrammet och identifiera de viktigaste frågorna att arbeta med lokalt. En avsiktsförklaring utgör även en tydlig utgångspunkt att bygga de årliga samråden på.

Hållbar mobilitet

Hållbar mobilitet handlar om hur människor ska kunna resa utan att äventyra att klimatmålen nås. Det handlar om valet av färdmedel, men också om hur vi bygger ett samhälle som ger förutsättningar för ett minskat behov av transporter. Inom hållbar mobilitet ryms utveckling av nya tjänster som möjliggör för resenärer att enkelt resa hållbart från dörr till dörr och minska behovet av att äga en egen bil.

Idag saknas ett samlat och strukturerat arbetssätt kring hållbar mobilitet inom Trafik och samhälle och potentialen för ett brett samarbete mellan olika aktörer som arbetar mot samma mål är stor. Region Uppsala har en roll inom området och former för samspel mellan kollektivtrafik- och infrastrukturåtgärder är utgångspunkter som behöver utvecklas stark koppling till hela resan-perspektivet.

8. Förutsättningar och ramverk

8.1 Andra styrande dokument och mål

Trafikförsörjningsprogrammet, Regional utvecklingsstrategi och Länsplan för transportinfrastruktur utgör tillsammans de viktigaste styrdokumenten på regional nivå i länet. Det är angeläget att dessa tre stöttar varandra och leder mot samma målbild för att det regionala perspektivet ska kunna få genomslag i de kommunala styrdokumenten. I och med regionbildandet 2017 ansvarar Region Uppsala för att ta fram alla tre dokumenten. Kommunernas översiktsplaner är viktiga inspel i det praktiska arbetet med att utveckla och bedriva kollektivtrafiken och ger en bild av var det behöver finnas en beredskap för kollektivtrafikförsörjningen.

Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

En regional utvecklingsstrategi (RUS) ska tas fram av varje region och kommer från lag om regionalt utvecklingsansvar (2010:630). Den regionalt utvecklingsansvariga aktören – Region Uppsala – ska utarbeta och fastställa strategin för länets utveckling och samordna insatser för genomförandet av strategin.

Uppsala läns regionala utvecklingsarbete förhåller sig och bidrar även till de nationella målen om miljö, folkhälsa, boende och byggande, klimat, kulturmiljö, jämställdhet, friluftsliv samt de europeiska och nationella transportpolitiska målen.

En revidering av den regionala utvecklingsstrategin pågår under 2020, där integrering av Agenda 2030 har varit centralt och lett till ett förslag på RUS som länets regionala Agenda 2030-strategi.

Den regionala utvecklingsstrategin lyfter kollektivtrafiken som en drivkraft för den regionala utvecklingen i länet och beskriver behovet av att stärka sambanden mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik samt gång och cykel för en mer resurseffektiv, mer jämställd och jämlik mobilitet.

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län

Länsplanen görs på uppdrag av staten och är en del av den långsiktiga ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur, tillsammans med Trafikverkets nationella plan. Region Uppsala har uppdraget för Uppsala län och i sitt direktiv har regeringen givit Uppsala län en planeringsram på 1535 miljoner kronor för perioden 2018–2029.

Länsplan 2018-2029[9] innehåller åtta mål fördelade under kategorierna:

- Ett hållbart transportsystem
- Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem
- Ett ökat bostadsbyggande

Regional Cykelstrategi

Region Uppsala har antagit en Regional cykelstrategi som bygger på tre mål. År 2030 ska:

- andelen kombinationsresor med cykel-kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 procent till 38 procent

[9] Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018-2029, Region Uppsala

- cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med 10 procentenheter jämfört med 2016, från 13 procent till 23 procent
- antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 8 till 4.

Nationella mål

Övergripande mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål är uppdelat i funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmål Tillgänglighet

Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till målsättningen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitets-målen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

8.2 Allmän trafikplikt

Som Regional kollektivtrafikmyndighet har Region Uppsala ett uppdrag att, med utgångspunkt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, fatta beslut om allmän trafikplikt för att säkerställa trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Allmän trafikplikt är därigenom ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogrammets mål och den behovsbild som målas upp utgör grunden och styr vilken trafik som myndigheten senare säkerställer genom avtal, via beslut om allmän trafikplikt. Kollektivtrafiklagstiftningen innebär också att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Därför ska myndigheten bedöma i vilken omfattning kommersiell trafik kan uppstå i länet och i vilken omfattning denna kan bidra till att uppnå målen, för att i förlängningen eventuellt avstå att belägga delar av systemet med trafikplikt.



Figur 8: De regionala kollektivtrafikmyndigheternas beslutsprocess sker i en sammanhängande kedja från trafikförsörjningsprogram, till avtal om trafik

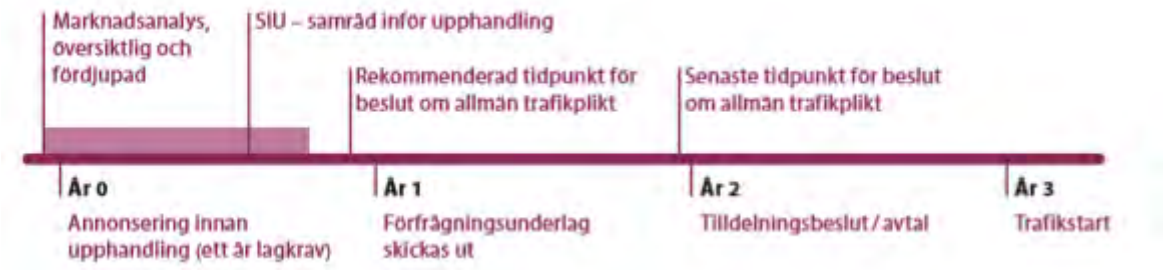
8.3 Öppet marknadstillträde

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Region Uppsala ser att både offentligt initierad som

kommersiellt bedriven kollektivtrafik har viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. Målen i trafikförsörjningsprogrammet styr vilken trafik som Region Uppsala kommer att säkerställa genom avtal, via beslut om allmän trafikplikt.

8.4 Process för beslut om allmän trafikplikt

I enlighet med kollektivtrafiklagen ska kollektivtrafikmyndigheterna, med utgångspunkt i de regionala trafikförsörjningsprogrammen, fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Allmän trafikplikt kan beslutas för olika delar av trafiken, förutom för ett stråk eller område kan beslut även tas för del av dygn eller av vecka.



Figur 9:: Process för allmän trafikplikt och upphandling av trafik

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs så kallad SIU – samråd inför upphandling. Under detta samråd sker en fördjupad dialog mellan myndigheten och trafikföretagen om den aktuella marknaden. Samrådet kan ge skäl för myndigheten att vidare utreda om det är möjligt att undanta något område eller stråk från den allmänna trafikplikten, eller till och med ta ett aktivt beslut om att avstå trafikplikt för just den trafiken. Region Uppsala gör i så fall en bedömning kring hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas. Särskild hänsyn i bedömningen tas till

- resandeutveckling och kundnöjdhet
- miljöpåverkan
- tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Bedömningen ska väga in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Region Uppsala kommer i dessa fall dessutom låta genomföra en särskild riskanalys. Riskanalysen undersöker de grundläggande principerna för kommersiell trafik – att trafiken inte förutsätter subventioner och att det finns betalningsvilja hos resenären att betala hela kostnaden för tjänsten, samt att trafikföretaget har vilja och beredskap att investera i trafiken och utsätta sig för full konkurrens.

Långsiktighet och stabilitet är en grundläggande faktor för att behålla resenärernas förtroende för kollektivtrafiken och för att kunna bidra till regionens mål. Kommersiella aktörer får träda in på, eller ut från marknaden, med tre veckors varsel[10]. I de fall Region Uppsala väljer att avstå allmän trafikplikt för ett område eller stråk måste det därför upprättas en plan för hur trafikförsörjningen ska säkerställas om den kommersiella trafiken upphör med kort varsel.

Samråd

Utöver de ordinarie samråden inför upphandling är det Region Uppsalas ambition att mer kontinuerligt fördjupa samverkan med trafikföretagen när det gäller den kommersiella trafikens möjligheter. Samverkan utgår från en öppenhet för diskussioner med trafikföretagen om den kommersiella trafikens möjligheter och vilka samverkansforum som är önskvärda för att på sikt se fler inslag av kommersiell kollektivtrafik i länet. Regionen förväntar sig att trafikföretagen har beredskap och vilja att föra diskussionen på ett öppet och transparent sätt. Ambitionen är också att

[10] I enighet med Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:2

tillhandahålla underlagsdata och statistik för trafikföretagens diskussion om metoder för framtagning av underlag och om finansiering för att ta fram underlaget. I bilaga 1 har Region Uppsala sammanställt visst underlag för att underlätta kommersiella aktörers marknadsanalys.

8.5 Tillträde till hållplatser, terminaler och informationssystem

En av intentionerna i kollektivtrafiklagstiftningen var att underlätta etableringen av kommersiell kollektivtrafik för att på längre sikt minska andelen av skattefinansierad trafik i länen. Utvecklingen i landet har sedan 2012 varit blygsam och nästan all den kommersiella trafiken i Uppsala län sker interregionalt på både väg och järnväg. Lagstiftningen innebär även att tillträde till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, bytespunkter och hållplatser ska ske på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor.

I och med att den kommersiella trafiken inte ökat i någon större omfattning har Region Uppsala idag inte arbetat fram ett regelverk för tillträde till offentligt ägd infrastruktur, något som framför allt kan aktualiseras vid ökat antal förfrågningar då behovet av tydliga regelverk växer.

Det är då önskvärt att Region Uppsala arbetar vidare med att ta fram riktlinjer för en transparent och rättvis process för tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur. Riktlinjerna bör omfatta tillträde till befintliga hållplatser, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur som till exempel informations- och betalsystem. Riktlinjerna ska då utgå från konkurrensneutralitet, självkostnadsprincipen och från att det sker formella överenskommelser med trafikföretagen om tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur. Om kapacitetsbrist eller andra begränsningar hindrar kommersiella aktörer från att använda viss infrastruktur ska Region Uppsala redovisa hur dessa brister ska hanteras på sikt. Målen i trafikförsörjningsprogrammet är vägledande i de fall en kortsiktig prioritering behöver göras.

9. Viktiga begrepp

Kollektivtrafik: Enligt EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som *”person-transporttjänster av allmänt och ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”.*[11]

Regional kollektivtrafik: Den kollektivtrafik som omfattas av lagen (2010:1065) benämns som regional kollektivtrafik. Det innebär kollektivtrafik

1. inom ett län eller,
2. över länsgräns och som huvudsakligen möter ett behov för vardagsresande.

Avtalad kollektivtrafik: Används i trafikförsörjningsprogrammet som samlande begrepp för den regionala kollektivtrafik som är avtalad och drivs med hjälp av subventioner från samhället.

Kommersiell kollektivtrafik: Kollektivtrafik som drivs av en aktör på helt kommersiella villkor och som inte har något avtal med en regional kollektivtrafikmyndighet eller en aktör åt vilken en regional kollektivtrafikmyndighet har överlåtit befogenhet att ingå avtal om trafik.

Särskild kollektivtrafik: Skoltrafik, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Dessa uppdrag åtföljs av laglig rätt och bestämmelser som är mer långtgående än för den kollektivtrafik som endast regleras genom lag 2010:1065 om kollektivtrafik. I Uppsala län har landstinget ansvar för sjukresor. Skoltrafik är enligt lag ett kommunalt ansvarsområde men sex av åtta kommuner har gett landstinget i uppdrag att integrera skolbusstrafiken med den ordinarie avtalade kollektivtrafiken. Färdtjänst och riksfärdtjänst är idag kommunala ansvarsområden, men det finns lagligt utrymme att överlåta ansvaret.

Allmän trafikplikt: Med allmän trafikplikt menas det som i Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på väg och järnväg definieras som

”krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”.[12]

Beslut om allmän trafikplikt ska kunna härledas ur trafikförsörjningsprogrammet och kan överklagas.

Regional kollektivtrafikmyndighet, RKM: Länsvisa myndigheter som upprättar det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ansvarar för länets kollektivtrafikförsörjning. I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) också den myndighet som är behörig att fatta beslut om allmän trafikplikt.

Trafikförsörjningsprogram: I enlighet med kollektivtrafiklagen ska varje RKM regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram ange behovet av kollektivtrafik, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen i länet. Alla beslut om allmän trafikplikt ska gå att härleda ur programmet.

UL: Det varumärke som den avtalade trafiken i Uppsala län drivs under.

Trafik och samhälle: Förvaltning inom Region Uppsala län som har utföraransvaret för de uppgifter som åligger RKM.

SL: Det varumärke som den avtalade kollektivtrafiken i Stockholms län bedrivs under.

Trafikföretag: Ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiella premisser eller som på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet utför samhällssubventionerad kollektivtrafik.

[11] EG nr 1370/2007 artikel 2
[12] EG nr 1307/2007 artikel 2

§ 12
Dnr 2020/8

Preliminär plan för IT-nämndens ekonomi och verksamhet 2021-2023

Beslut
IT-nämnden beslutar

att uppdra åt förvaltningschef IT att arbeta fram ett slutgiltigt förslag till beslut gällande plan för IT-nämndens ekonomi och verksamhet 2021-2023.

Sammanfattning av ärendet
Inför 2021 föreslås IT-nämnden en oförändrad budget från 2020.

IT-nämndens plan för ekonomi och verksamhet 2021-2023 bereds av nämnden den 18 september 2020 och fastställs sedan av kommunfullmäktige i Tierps kommun den 3 november 2020.

Barnrättskonsekvenser
Inga direkta konsekvenser finns för barn och unga, däremot kan indirekta konsekvenser inte uteslutas då förutsättningarna för skolans digitalisering kan påverkas av beslutet. Licenskostnaderna för it-nämnden påverkas av ambitionerna att uppfylla direktiven om en klient till varje elev.

Beslutsmotivering
IT-nämnden är en ung organisation, som ännu inte tömt alla möjligheter till effektivisering, och föreslås dra sitt strå till den ekonomiska stacken genom att bibehålla budgeten på 2020 års nivå. Möten med ekonomicheferna i de fem medlems-kommunerna sker en gång per månad för att löpande följa utvecklingen.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering
I den risk- och sårbarhetsanalys som gjorde i samband med budget 2020 så konstaterades att dollarkursen och klientvolymer är den externa påverkan som till absolut störst del inverkar på it-nämndens utfall. Dollarkursen påverkar ca 25% av nämndens kostnader för bl.a. licenser. I och med att skolorna går köper in stora mängder klienter till eleverna så ökar licenskostnaderna hos it-nämnden för alla stödsystem såsom t.ex. virusskydd, spamfilter samt kontorsprogramvaror(word, m.fl.)

Beslutsunderlag

- Handläggarens tjänsteutlåtande
- Preliminär plan för IT-nämndens ekonomi och verksamhet 2021-2023

Beslutet skickas till

- Kommunstyrelsen Tierp
- Kommunstyrelsen Östhammar
- Kommunstyrelsen Älvkarleby
- Kommunstyrelsen Heby
- Kommunstyrelsen Knivsta
- Förvaltningschef IT

Älvkarleby kommun | Knivsta kommun | Östhammars kommun – en del av Roslagen | Tierps kommun | Heby kommun

Plan för IT-nämndens ekonomi och verksamhet

2021 - 2023

PRELIMINÄR

Innehållsförteckning

IT-nämnd 3
Ansvars- och verksamhetsområde 3
Utvecklingsförutsättningar 3
Nationell lagstiftning och styrande beslut 4
Mål och uppdrag 5
Budget 5
IT-nämndens budget 6
IT-nämndens investeringsbudget 6
Fördelning av kostnader per kommun 7
Uppföljning 8
Nyckeltal 8

PRELIMINÄR

IT-nämnd

Ansvars- och verksamhetsområde

Heby, Knivsta, Tierps, Älvkarleby och Östhammars kommuner inrättade en gemensam nämnd inom verksamhetsområdet IT den 1 januari 2019. Nämnden kallas IT-nämnden. IT-förvaltningen kallas IT-Centrum. Samverkansprojektets arbetsnamn var Cassiopeia (fem stjärnor). Tierps kommun är värdkommun och den gemensamma nämnden ingår som en del i värdkommunens organisation.

Nämndens ansvarsområde är övergripande strategiska och taktiska IT-frågor samt operativa IT-insatser för kommunerna enligt de definitioner och beslut som tas av nämnden.

Nämnden ansvarar för:

- Strategisk och taktisk utveckling av IT-relaterade områden
- IT-relaterad support/helpdesk
- Drift av kommunernas centrala servermiljö
- Att leda en referensgrupp för logistik relaterad till och inköp av kommungemensamma IT-produkter och -tjänster
- Hantering av telefonifunktionen enligt separata överenskommelser med varje kommun
- Inventarieadministration för IT-relaterade produkter, samt motsvarande stöd för inventarieadministration av förvaltningarnas verksamhetskritiska IT-system
- Förvaltningarnas kommunikationsnät
- Avtal som är en förutsättning för nämndens ansvarsområden

Dessutom har nämnden i uppdrag att vara stöd:

- I kommunernas digitala utveckling/digitala transformation
- För verksamheterna vid upphandling av förvaltningsspecifika IT-produkter och IT-tjänster, inklusive produkt- och modellval
- För förvaltningar vid IT-projekt och andra utvecklingsprojekt

Utvecklingsförutsättningar

Redan i utredningen inför den gemensamma IT-nämnden, gjord 2016, står *”Samtliga kommuner står inför utmaningar i att klara av grunduppdraget som även blir tuffare framöver via nya direktiv samt den allmänna önskan om ökad digitalisering av alla möjliga verksamheter*”. Läget har därefter blivit ännu skarpare.

Under senvintern 2020 har de åtgärder, som vidtagits med anledning av Covid19-virusets spridning, både lyft fram möjligheterna med och pekat på bristerna inom digitaliseringen. De fem kommunernas IT-miljöer behöver, som tidigare konstaterats, konsolideras och effektiviseras. I dagsläget har de fem kommunerna minst tre servermiljöer för våra gemensamma system och varje kommun har ett eget system för varje process och behov. Här finns stora möjligheter till besparingar och möjlighet att skapa robustare processer; det är dock ett beslut

PRELIMINÄR

för förvaltningarna och kommunerna att ta. IT-Centrums uppdrag är att möjliggöra samverkan och skapa de förhållanden som möjliggör en gemensam IT-miljö.

Vid intervjuer med andra IT-nämnder har devisen ”bygg som om ni aldrig skulle ta isär det” kommit att framstå som ett koncentrat av idéerna. Det är förstås möjligt att backa, men visionen att bygga en gemensam miljö är det som är vägledande för arbetet inom IT-förvaltningen.

Den pågående upphandlingen av telefoni och växlar lyfter fram möjligheterna att arbeta över kommungränserna för att dels utöka den kommunala servicen, dels skapa kostnadsrationaliseringar. Ett arbete att städa upp den IT-miljö som använts i Knivsta och Heby kommuner pågår; i förlängningen av detta projekt kommer den nya miljön att etableras.

IT-förvaltningens mål är att bygga ett gemensamt AD(Active Directory, användarregister) och en gemensam ”tenant” för de fem kommunerna. En ”tenant” är, enkelt uttryckt, vårt ”AD i molnet”, det vill säga det sätt på vilket vi organiserar användare, resurser och rättigheter i Office 365. Anledningen att bygga detta som en gemensam infrastruktur är de ambitioner för utökad samverkan inom de fem kommunernas kärnverksamheter som uttryckts både politiskt och i DSR, Digitaliseringsrådet. Designen med en ”tenant” och ett AD har, under våren 2020, bekräftats och bestyrkts av bl a ATEA:s konsulter.

Under våren 2020 har infrastrukturen delvis byggts ihop för de tre kommunerna med egen drift. Detta för att vi, till sommaren 2020, skall ha gemensamma processer för support och IT-drift. Visionen är att bygga vidare mot en gemensam miljö för alla fem kommunerna under hösten 2020 och våren 2021. Gemensamma avtal för hård- och mjukvara är en förutsättning för att vi skall kunna gå vidare, arbetet med att upphandla partners för dessa varor och tjänster pågår.

Nationell lagstiftning och styrande beslut

IT-nämndens arbetar vidare med att stödja de fem kommunernas mål bl a genom att bidra till målen inom Agenda 2030.

De digitala och resfria mötena har, av förklarliga skäl, ökat i antal under Covid19-utbrottet. Flera av de ingående kommunerna har tagit beslut om möjlighet att delta digitalt i de demokratiska församlingarna.

Att förutspå vad som kommer att ske ”post-corona” är svårt, men en kvalificerad gissning är att antalet resfria möten kommer att minska något från vad som är fallet våren 2020, för att sedan stabiliseras på en nivå som är flerdubbelt högre än innan pandemin. IT-förvaltningens strävan att stödja kommunernas verksamheter, och att skapa möjligheter för samverkan mellan kommunerna, kan möjligen påverkas positivt av ovanstående. IT-förvaltningen arbetar för att eliminera tid och plats som hinder för rationell samverkan mellan kommunerna. De beslut som tagits i de fem kommunernas ledningsgrupper och de nationella uppmaningarna till social distansering har medfört ett nytt arbetssätt. Många handläggare som tidigare varit bundna vid sina pärmar har, på gott och ont, tvingats ta steget till en fullt ut digital arbetsmiljö.

PRELIMINÄR

Mål och uppdrag

Nya steg mot gemensam drift och support för de fem kommunerna har tagits under våren 2020, bl a genom de tidigare nämnda delstegen mot gemensam drift och support för Älvkarleby, Tierp och Östhammar.
För att vi ytterligare skall kunna ta till vara de rationaliseringsmöjligheter som en samverkan kring IT-verksamheten skapar behöver vi, som beskrivits i tidigare planer, konsolidera de tre nuvarande servermiljöerna och därefter funktionsoutsourca inom de områden där externa leverantörer kan, genom stordriftsfördelar, ge oss säkrare/effektivare drift. Det sker redan idag, t ex genom en gemensam process för klienter (direktleveranser till slutkund), samt inom print/copy via den upphandling som görs gemensamt för de fem kommunerna. Om nödvändiga beslut fattas, så är målet att en gemensam IT-drift och -support för alla fem kommunerna etableras under 2021.

Informationssäkerhet och IT-säkerheten hos samtliga ingående kommuner och IT-nämnden behöver förbättras. Den digitala utvecklingen ger stora möjligheter, men medför också ny säkerhetsproblematik, som måste hanteras. I press och annan media uttrycker både branschen och våra myndigheter att vi bör göra vår hemläxa ordentligt. Attackytorna blir både fler och större då nya tjänster tillförs de svenska kommunerna. Av den anledningen behöver IT-nämnden, via sin upphandling av licenser/licenspartner, samordna det digitala skyddet för de fem kommunerna.

Budget

Inför 2021 föreslås IT-nämnden en oförändrad budget från 2020. IT-nämnden är en ung organisation, som ännu inte tömt alla möjligheter till effektivisering, och föreslås dra sitt strå till den ekonomiska stacken genom att bibehålla budgeten på 2020 års nivå.

Det finns dock ett par tydliga risker som ligger utanför nämndens påverkan. Den ena är dollarkursen, som inverkar på ca 25% av nämndens kostnader för bl a licenser, den andra är skolans utökning av antal klienter (PC, Ipads). Ovanstående lyftes även fram i den risk- och sårbarhetsanalys som gjordes inför budgeten 2020.

Under 2019 och 2020 har medlemskommunernas ekonomichefer haft möten en gång per vecka för att arbeta med processerna kring ekonomistyrningen för den nya IT-nämnden. Under 2020 sker dess möten var fjärde vecka. Vid dess möten följs månadsprognoserna upp för eventuella förslag till korrigeringar.

PRELIMINÄR

IT-nämndens budget

IT-nämndens budget föreslås ligga kvar på 2020 års nivå även under 2021.

	Budget 2020	Redovisat 2020	Prognos 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Intäkter						
Medlemsavgifter	33 770	11 257	33 870	33 770	34 108	34 449
Kommunspecifika Intäkter	15 594	5 213	15 594	15 594	15 750	15 908
IT-tjänstevtal	18 888	6 314	18 888	18 888	19 077	19 268
Summa	68 252	22 784	68 352	68 252	68 935	69 625
Kostnader						
Centrala Kostnader	33 770	1 556	30 770	33 770	34 108	34 449
Kommunspecifika kostnader	15 594	7 242	15 594	15 594	15 750	15 908
IT-tjänsteavtal	18 888	8 772	18 888	18 888	19 077	19 268
Summa	68 252	17 570	65 252	68 252	68 935	69 625
SUMMA	-	5 214	3 100	-	-	-

IT-nämndens investeringsbudget

Investeringarna för IT-nämnden fokuseras på att skapa en gemensam IT-miljö för de fem kommunerna. Investeringarna påbörjas under 2020, så snart de upphandlingar som rör hård- och mjukvara är färdiga. En oroande utveckling på IT-marknaden är att fler upphandlingar överklagas, och därmed tar långt mycket mer kalendertid och resurser i anspråk än tidigare.

Centrala Investeringar	**2021**	**2022**	**2023**
Central kommunikationslösning	3500	500	500
Central servermiljö	4000	4000	4000
Printserver	100	100	100
Övrigt	1000	1000	1000
Summa	**8600**	**5600**	**5600**

PRELIMINÄR

Fördelning av kostnader per kommun

Fördelningsnyckeln för gemensamma kostnader är enligt nedan.

	2021	2022	2023
Tierp	27%	27%	27%
Älvkarleby	11%	11%	11%
Heby	17%	17%	17%
Knivsta	17%	17%	17%
Östhammar	28%	28%	28%

Fördelning medlemsavgift per kommun avser beslutad fördelningsnyckel i procent multiplicerat med budget 2021 för medlemsavgifter. I budget 2021 fördelas 33 770 Tkr enligt nedan.

Fördelning medlemsavgift	**2021**	**2022**	**2023**
Tierp	8768	8856	8944
Älvkarleby	4165	4206	4248
Heby	5891	5950	6009
Knivsta	5891	5950	6009
Östhammar	9055	9146	9239
Summa	**33770**	**34108**	**34449**

Kommunspecifika kostnader	**2021**	**2022**	**2023**
Tierp	689	695	702
Älvkarleby	867	876	885
Heby	6881	6950	7020
Knivsta	6581	6647	6713
Östhammar	576	582	588
Summa	**15594**	**15750**	**15908**

IT-tjänsteavtal	**2021**	**2022**	**2023**
Tierp	4664	4712	4758
Älvkarleby	2235	2257	2280
Heby	3035	3065	3096
Knivsta	3043	3073	3104
Östhammar	5911	5970	6030
Summa	**18888**	**19077**	**19268**

Total kostnad per kommun	2021	2022	2023
Tierp	14121	14263	14404
Älvkarleby	7267	7339	7413
Heby	15807	15965	16125
Knivsta	15515	15670	15826
Östhammar	15542	15698	15857
Summa	**68252**	**68935**	**69625**

Uppföljning

Uppföljning av nämndens ekonomi sker enligt Tierps kommuns plan med månatliga uppföljningar, prognoser och halvårsbokslut. Varje kundansvarig inom IT-förvaltningen har tagit fram underlag för respektive kommun. Dessa kommer att användas för att uppdatera fördelningsnyckeln för IT-nämndens kostnader. Möten med ekonomicheferna i de fem medlemskommunerna sker en gång per månad för att löpande följa utvecklingen. Redovisningen i Tierps ekonomisystem sker på ett sådant sätt att respektive medlemskommuns kostnader kan följas upp. Nyckeltal för kommunerna har tagits fram och kommer att jämföras både med andra IT-nämnder och inom de fem medlemskommunerna för att, om möjligt, hitta ytterligare områden att förbättra.

Nyckeltal

Övergripande nyckeltal per kommun 2019	Heby	Knivsta	Tierp	Älvkarleby	Östhammar	Summa (*medel)
invånare totalt, antal	14047	18835	21136	9457	22250	85725
Årsarbetare, totalt kommunalt anställda , antal	924	988	1646	743	1693	5994
Egentlig verksamhet i kommunal regi, andel (% 2018)	81%	71%	87%	79%	88%	81% *
Tillgång till bredband om minst 100Mbit/s, andel(% 2018)	47%	68%	52%	71%	62%	60% *
Landareal, kvadratkilometer	1167	282	1540	222	1475	4686
Tätortsgrad (senaste mätning) (N00954)	61%	71%	65%	90%	67%	71% *
Källa: KOLADA						

Nyckeltal från den enga verksamheten	2019	2020	Definition nyckeltal
IT-kostnad per invånare totalt	801 kr	796 kr	Årsomslutning IT-nämnd / invånarantal (Kolada)
IT-kostnad per användare	3640	-	Årsomslutning IT-nämnd / antal användare
IT-investeringar som andel av verksamhetskostnader	15,53%	12,60%	Investeringar / Årsomslutning IT-nämnd
Antal klientutrustning (Adm + Skola) / IT-tekniker	494	-	Antal datorer och Ipads / IT-tekniker
IT-Anställda / S:a kommunanställda	0,85%	0,84%	Totalt anställda IT / kommunanställda (Kolada)
Källa: Egna nyckeltal			

PRELIMINÄR