

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Kallelse

Nämnd	Kommunstyrelsens arbetsutskott
Datum och tid	2019-06-25, kl. 08.00
Plats	SR Sunnanö, kommunkontoret i Östhammar
Sekreterare	Rebecka Modin
Ordförande	Jacob Spangenberg (C)

Ärendelista

1. Information 3
2. Upphandling och inköp av animaliska produkter 4
kl. 8.15-8.30 Annelie Wallén, Inger Modig Lind
3. Lokalförsörjningsplan för Kultur- och fritidsnämnden 7
kl. 8.30-8.50 Anna Lidvall Gräll
4. Yttrande gällande remiss från Bergsstaten gällande ansökan om undersökningstillstånd enligt minerallagen (1991:45) för område Finnsbo 100 i Östhammars och Tierps kommun, Uppsala län 8
kl. 8.50-9.00 Marie Berggren (ärende 4 och 5)
5. Information om övning Havsörn 2019 10
6. Hägrar på Edsområdet i Östhammar, diskussion 11
kl. 9.30-9.45 Helen Åsbrink, Eric Renman
7. Information från tekniska förvaltningen 12
kl. 9.45-10.15 Helen Åsbrink
8. Ansökan om bidrag till FrivilligHandtaget för år 201913
9. Budgetuppföljning maj 2019 14
kl. 10.15-10.45 Tony Wahlberg, Lisa Norén, Håkan Dahlqvist
10. Information från Kommuninvest 15
kl. 11.00-12.00 Representanter från Kommuninvest, Tony Wahlberg

Kommunstyrelsens arbetsutskott

11. Kurser och konferenser, Mötesplats Agenda 2030 – Glokala Sveriges konferens 25 september 2019 16
12. Anmälningssärende, Överförmyndarnämndens verksamhetsplan uppföljning per april 17
13. Anmälningssärende, Protokoll från Gästrike Vatten AB:s styrelsemöte 2019-05-23 18
14. Anmälningssärende, Protokoll från Östhammar Vatten AB:s styrelsemöte 2019-05-23 19
15. Anmälningssärende, Region Uppsala antagit riktlinjer för pendlarparkering och reviderat Hållplatshandboken 20
16. Anmälningssärende, Mötesanteckningar från samtal med föräldrar, vårdnadshavare och personal om inför eventuellt beslut om avveckling av Gräsö skola 22

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-17

1. Information

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskott och tjänstemän informerar.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-307

2. Upphandling och inköp av animaliska produkter

Förslag till beslut

Östhammars kommun ska i kommande livsmedelsupphandling fortsätta att ställa miljökrav som motsvarar svenska djurskyddskrav.

Måltidsenheten ska från och med våren 2020 arbeta om matsedelen och enbart avropa de upphandlade svenska produkterna. För att minimera den kostnadsökning som det kan innebära att enbart servera svenskt kött, behöver måltidsenheten minska mängden animalier till förmån för fler vegetabiliska proteinkällor. Detta innebär att måltidsenheten har fler dagar då vi enbart serverar vegetariska rätter och att vi minskar mängden kött i de blandkosträtter vi serverar.

Ärendebeskrivning

Måltidsenheten och upphandlingsenheten har i uppdrag att utreda konsekvenserna av att avropa svensk kött avseende kostnadsförändringen och om kostnaden ska uppvägas med att servera mindre mängd kött, hur mycket mindre kött det då blir i den totala mängden serverad mat.

Bakgrund

Idag har kommunen ställt miljökrav enligt bas-, avancerade- samt spjutspets i våra upphandlingar av animalier. Dessa krav ska motsvara de djurskyddskrav vi har i Sverige. Även om dessa djurskyddskrav inte finns i samma utsträckning och grad i fler länder i Europa har självklart uppfödare i andra länder möjlighet att ordna sin verksamhet utifrån riktlinjer som liknar de svenska djurskyddskraven. Det innebär att även om vi ställer höga krav på animalier och dessa krav uppfylls även av leverantörer utanför Sverige så finns det möjlighet för dem att offerera till oss. Detta regleras bl.a. i LOU och likabehandlingsprincipen.

Om vi idag ställer om till att enbart välja det svenska köttet oavsett om det är på anbud eller ej kan det innebära en fördyrning eftersom vi i dagsläget inte vet vad vi kommer få betala för det svenska köttet utanför befintligt anbud. Om vi med start i höst enbart ska välja svenskt kött utan kostnadsökning behöver vi köpa in tjänst för att arbeta om, näringsberäkna och publicera höstens matsedel.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Utredning

Idag ser vår prisbild på kött eller motsvarande vegetarisk proteinkälla (genomsnittligt pris 2018) enligt följande:

	kr/kg
Kostnad svenskt	53,88
Kostnad utländskt	47,29
Kostnad veg. Protein	38,15

Eftersom vi idag i vår upphandling har ställt höga djurskydds krav kommer prisbilden inte att påverkas i så hög grad. Hade vi däremot jämfört med t.ex. kyckling från Thailand eller griskött från Danmark eller Tyskland hade prisbilden sett annorlunda ut. Vi jämför alltså produkter som svarar mot våra högt ställda krav men som är producerade och/eller tillverkade i ett annat land.

Om vi tittar på våra inköp (2018) kan vi se den totala prisbilden. Om vi med hjälp av genomsnittspriset för svenskt kött kan vi även anta den totala prisbilden om vi bara köpt svenskt kött.

	Kg	Kostnad idag	Kostnad idag bara svenskt
Svenskt kött	47 082	2 536 778	
Utländskt kött	16 653	787 520	
Totalmängd kött	65 207	3 324 299	3 513 353

Detta innebär en kostnadsökning på 189 055 kr utifrån volym och pris (2018). Detta innebär även att bara ha svenskt kött men inte höja kostnaden för kött att 5,4 % mindre kött behöver köpas in förutsatt att ersättningsprodukterna inte kostar något. Om vi även tar med kostnaden för ”ersättningen” volymen av kött innebär det en ökad kostnad med 133 861 kr.

	kg	kostnad
Svenskt kött	61 698	3 324 299
Veg	3 509	133 861
totalt	65 207	3 458 160

Kommunstyrelsens arbetsutskott

För att bara ha svenskt kött utan att höja kostnaden för kött kan vi anta att vi behöver minska volymen av kött med 18,4 %. Samtidigt ökar vi mängden svenskt kött med 13 %.

	kg	kostnad
Svenskt kött	53 207	2 866 786
Veg	12 000	457 800
totalt	65 207	3 324 586

Volymökningen av vegetariskt protein behöver koncentreras i första hand på grundskola, gymnasium och i andra hand på förskola. I den mån det är möjligt, utifrån det behov av näringstäthet som äldre har, även öka andelen vegetariskt protein på särskilda boenden.

En viss volymdel av köttprodukterna kan i dagsläget inte skiftas till svenska produkter. Dessa produkter utgör ett behov vid tillämpning av specialkost med olika konsistens.

Ärendets behandling

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2019-04-30, § 116:

Måltidsenheten och upphandlingsenheten får i uppdrag att utreda konsekvenserna av att avropa svenskt kött:

- Uppskattning av kostnadsförändringen
- Om kostnaden ska uppvägas med att servera mindre mängd kött, hur mycket mindre kött det blir det då i den totala mängden serverad mat?

Ärendet återupptas på kommunstyrelsens arbetsutskott 2019-05-21.

Beslutet skickas till

- Chef måltidsenheten Annelie Wallén
- Teknisk chef Helen Åsbrink
- Upphandlingschef Inger Modig Lind

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-421

3. Lokalförsörjningsplan för Kultur- och fritidsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar anläggnings- och lokalförsörjningsplan för Kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde under förutsättning att även Kultur- och fritidsnämnden antar dokumentet.

Ärendebeskrivning

I syfte att sammanställa nuvarande lokaler och anläggningar samt analysera det framtida behovet av lokaler och anläggningar för Kultur- och fritidsnämnden verksamhetsområde har en försörjningsplan som beskriver nuvarande lokaler samt det framtida lokalbehovet tagits fram. Dokumentet visar på behov av flera åtgärder som ska leda till att förbättra uppföljningen, att dimensionera lokal- och anläggningsbehovet efter behovet både nu och framåt samt att skapa en gemensam, väl förankrad, bild av kommande behov både när det gäller avveckling och utveckling. Denna plan bör även underlätta budgetering och förbättra möjligheterna att följa kostnadsutvecklingen på lokalsidan de närmaste åren.

Beslutsunderlag

Anläggnings- och lokalförsörjningsplan för Kultur- och fritidsnämnden i Östhammars kommun för perioden 2019 till och med 2026. (Bilaga 1, KFN § 34/2019)

Ärendets behandling

Kultur- och fritidsnämnden har antagit dokumentet 2019-06-13, § 34.

Beslutet skickas till

- Kultur- och fritidsförvaltningen
- Tekniska förvaltningen

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-358

4. Yttrande gällande remiss från Bergsstaten gällande ansökan om undersökningstillstånd enligt minerallagen (1991:45) för område Finnsbo 100 i Östhammars och Tierps kommun, Uppsala län

Förslag till beslut

Östhammars kommun yrkar på att Bergsstaten avslår ansökan om undersökningstillstånd enligt minerallagen i området Finnsbo 100.

Vattenregimen i Florarnas våtmarksområde är av mycket stor betydelse, förutom ur naturvärdes- och friluftslivssynpunkt som Tierps kommun beskrivit i sitt remissvar, även synnerligt betydelsefull både avseende kvalitet och kvantitet för råvattenförsörjningen på Forsmarkshalvön. Detta allmänna intresse har inte omnämnts tidigare och behöver tas på största allvar, och kan komma att skadas allvarligt av en exploatering av området. Därför finns det inte anledning att undersöka möjligheterna att utvinna mineralfyndigheter.

Ärendebeskrivning

McKnight Resources AB har den 21 mars 2019 ansökt om undersökningstillstånd för rubricerade område som delas av Östhammars och Tierps kommuner. Om ett undersökningstillstånd beviljas innebär det ensamrätt för tillståndshavaren att kartlägga berggrundens egenskaper i syfte att ta reda på om det finns en fyndighet inom det aktuella området.

Ansökan avser Cu-Zn-Ag-Au-W-Fe samt REE (Rare Earth Elements).

Tierps kommun kommer att behandla ärendet i juni (deras dnr KS 2019/444) och har föreslagit avslag på ansökan med hänvisning till att ett flertal allmänna intressen kommer skadas allvarligt om en exploatering av området kommer till stånd. Tierps kommun har på ett förtjänstfullt sätt beskrivit de naturvårds- och friluftsintrassen som undersökningsområdet berör där bla det stora våtmarksområdet Florarna ingår och Östhammars kommun har inget ytterligare att tillföra i den beskrivningen.

Tierps kommun har också nämnt att regionens vattenresurser är begränsade och det är i det sammanhanget angeläget att tillföra ytterligare ett perspektiv. Florarnas våtmarksområde håller källflödena till Forsmarksån som förutom att den har höga natur- och friluftsvärden, är sötvattenresursen för Forsmarkshalvön, såväl Forsmarks Bruk som till kärnkraftverk och

Kommunstyrelsens arbetsutskott

befintligt slutförvar för låg- och medelaktivt radioaktivt driftavfall (SFR). En allvarlig störning av vattenregimen i källflödena (som rimligtvis en framtida gruvdrift genererar) skulle på sikt kunna innebära försämringar i såväl kvalitet som kvantitet. Till detta ska också tilläggas att det planeras för ytterligare ett slutförvar på Forsmarkshalvön som även det kommer att vara i stort behov av sötvatten. Alla eventuella arbeten som kan påverka detta behöver genomgå noggranna miljökonsekvensbeskrivningar där Forsmarks kraftgrupp är en självklar remissinstans.

Svarstid är 2019-06-04 och Östhammars kommun har ansökt om samt blivit beviljad förlängd remisstid till och med 2019-06-25.

Beslutsunderlag

Ansökan

Beslutet skickas till

- Bergstaten, mineinspect@bergsstaten.se
- Forsmarks kraftgrupp (Per Bons), per@forsmark.vattenfall.se
- Chefsstrateg Marie Berggren
- Tierps kommun, Maria.berg@tierp.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

5. Information om övning Havsörn 2019

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar del av informationen. Ärendet anmäls till kommunstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Östhammars kommun kommer att delta i den stora övningen Havsörn 2019. Övningen leds från länsstyrelsen i Uppsala län. Havsörn 2019 är en kärnkraftsövning. De kärnkraftslän som finns i Sverige genomför var sjätte år en övning inom sitt län för att öka sin förmåga att hantera en händelse vid sitt kärnkraftverk.

Havsörn 2019 kommer att innehålla fyra delmoment och gå av stapeln under perioden oktober-december 2019. Övningen kommer att innehålla en händelse på Forsmarks kärnkraftverk som kommer innebära evakuering av boende på en begränsad yta. Den kommer rymma såväl lokala, regionala, nationella och internationella aktörer och kommer innebära mycket samverkan mellan desamma. Samtliga kommuner i länet kommer att delta på ett eller annat sätt och passa på att öva andra saker när tillfälle ges att göra inspel, få motspel etc. Även andra kommuner och regioner utanför vårt eget län kommer bli involverade.

Havsörn 2019 kommer att bestå av en larmövning, en simuleringsövning (36 h), en mät och indikeringsövning samt en seminarieövning. Östhammars kommun kommer att påverkas av samtliga övningar men medverka aktivt i tre av de fyra övningarna.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-432

6. Hägrar på Edsområdet i Östhammar, diskussion

Förslag till beslut

Ärendebeskrivning

Bygg- och miljönämnden har konstaterat att hägrarna under sin häckning skapar olägenhet. Diskussion utifrån kommunstyrelsens perspektiv som markägare.

Beslutsunderlag

- Bygg- och miljöförvaltningens yttrande angående nyetablering av hägerkoloni på fastigheten Ed 23:1
- Protokollsutdrag kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-12-19, § 307

Ärendets behandling

Kommunstyrelsens arbetsutskott har behandlat ärende rörande hägerkoloni på Ed 23:1 (dnr KS-2017-336) 2017-12-19, § 307.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-17

7. Information från tekniska förvaltningen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Information från tekniska förvaltningen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-369

8. Ansökan om bidrag till FrivilligHandtaget för år 2019

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beviljar 30 000 kronor i bidrag till Frivillighandtaget för år 2019.

Verksamheten ska utvärderas. Kommunstyrelsens arbetsutskott ska få en återrapport av utvärderingen under hösten 2019.

Ärendebeskrivning

FrivilligHandtaget ansöker för år 2019 om ett bidrag på minst 30 000 kr från Östhammars kommun.

FrivilligHandtaget har tidigare erhållit verksamhetsbidrag från Östhammars kommun. 2010 och 2011 erhöll verksamheten 45 000 kr per år från Socialnämnden. 2012 sänkte Socialnämnden bidraget till 30 000 kr. 2013 och 2014 erhöles 30 000 kr respektive 40 000 kr från Kommunstyrelsen. Varje år från och med 2015 uppgick stödet till 30 000 kr från Kommunstyrelsen samt ytterligare medel från Finskt förvaltningsområde för administration av det finska projektet.

I budget för Lednings- och verksamhetsstöd finns 30 000 kr budgeterat för fortsatt stöd till FrivilligHandtaget. Förvaltningen föreslår att beviljat bidrag för 2019 uppgår till den summan.

Beslutsunderlag

Ansökan från FrivilligHandtaget inklusive resultat- och balansräkning 2018, verksamhetsberättelse 2018, uppdragsstatistik 2018, budget 2019, verksamhetsplan 2019)

Beslutet skickas till

- Lednings- och verksamhetsstöd, Ekonomi
- FrivilligHandtaget

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-433

9. Budgetuppföljning maj 2019

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Prognosen för maj visar på ett resultat på minus 6,6 mnkr vilket är en försämring med 4,1 mnkr jämfört med april. Socialnämnden och bygg- och miljönämnden är de nämnder som avviker från kommunen mål om högst 1 % avvikelse från budget.

Beslutsunderlag

Budgetuppföljning per 2019-05-31

Beslutet skickas till

- Samtliga nämnder
- Samtliga förvaltningschefer

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-434

10. Information från Kommuninvest

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Information från Kommuninvest.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-120

11. Kurser och konferenser, Mötesplats Agenda 2030 – Glokala Sveriges konferens 25 september 2019

Förslag till beslut

Ärendebeskrivning

Projektdeltagare i Glokala Sverige bjuds in till konferens. Konferensen är för de som leder arbetet med Agenda 2030 i de 81 kommuner och 15 regioner som deltar i Glokala Sverige 2019. På programmet står inspirationsföredrag, lokala och regionala exempel och tid för erfarenhetsutbyte och nätverkande. Inbjudan gäller tre platser från varje projektdeltagare och arrangören vänder sig i första hand till vår kontaktperson för Glokala Sverige, kommunstyrelsens ordförande eller motsvarande, samt kommundirektören eller annan ansvarig chef.

Konferensen är avgiftsfri för Glokala Sveriges deltagare. Resa och eventuell övernattnig betalar varje deltagare själv.

Anmälan ska lämnas senast 2019-06-30.

Beslutsunderlag

Länk [webbplats](#) med information om konferensen

Beslutet skickas till

- Lednings- och verksamhetsstöd, för anmälan
- Kontaktperson, miljöszakknig Camilla Andersson

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-72

12. Anmälningssärende, Överförmyndarnämndens verksamhetsplan uppföljning per april

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

I samband med delårsbokslut för första kvartalet ska kommunövergripande inriktningsmål och uppdrag samt nämndspecifika mål från verksamhetsplanen följas upp. När det gäller kommunövergripande inriktningsmål och uppdrag följer det värdkommunen Uppsalas.

Beslutsunderlag

- Verksamhetsplan 2019, uppföljning per april för överförmyndarnämnden i Uppsala län
- Överförmyndarnämndens beslut 2019-05-20, § 160

Ärendets behandling

Överförmyndarnämnden har behandlat verksamhetsplan och uppföljning per april på sammanträdet 2019-05-20, § 160.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-329

13. Anmälningssärende, Protokoll från Gästrike Vatten AB:s styrelsemöte 2019-05-23

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige tar del av informationen.

Beslutsunderlag

- Protokoll Gästrike Vatten AB styrelsemöte 2019-05-23 med tillhörande handlingar:
 - Missiv, Delårsrapport T1 april 2019 Gästrike Vatten AB
 - Verksamhetsrapport Gästrike Vatten AB med dotterbolag Tertialbokslut delår 1 samt prognos 2019
 - GVAB balansräkning T1
 - Missiv, preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Gästrike Vatten år 2020
 - Bilaga 1 preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Gästrike Vatten år 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-329

14. Anmälningssärende, Protokoll från Östhammar Vatten AB:s styrelsemöte 2019-05-23

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige tar del av informationen.

Beslutsunderlag

- Protokoll Östhammars Vatten AB:s styrelsemöte 2019-05-23 med tillhörande handlingar:
 - o Missiv, Delårsrapport T1 april 2019 Östhammars Vatten AB
 - o Verksamhetsrapport Gästrike Vatten AB med dotterbolag – Terital 1 samt prognos 2019
 - o Östhammars balansräkning T1 2019
 - o Missiv, preliminär rörelsebudget och investeringsbudet för Östhammars Vatten 2020
 - o Bilaga 1 preliminär rörelsebudget och investeringsbudet för Östhammars Vatten 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2018-638

15. Anmälningssärende, Region Uppsala antagit riktlinjer för pendlarparkering och reviderat Hållplatshandboken

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Hållplatshandboken

Syftet med Hållplatshandboken är att ge riktlinjer för utformningen av hållplatsinfrastruktur och övrig berörd bussinfrastruktur. Syftet med revideringen var att inkludera större delar av bussinfrastrukturen och aktualisera mått. Ytterligare ett syfte med Hållplatshandboken var att skapa en tydligare koppling till befintliga styrdokument såsom Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län. Region Uppsala har efter justeringar utifrån inkomna synpunkter fått en godkänd Hållplatshandbok.

Riktlinjer för pendlarparkeringar

Region Uppsala vill öka möjligheten för länets invånare att resa mer kollektivt, kombinera olika färdmedel och samåka. Hela resan behöver då vara snabb, bekväm, smidig och trygg så att det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkter. En pendlarparkering är en parkering för bilar och cyklar i direkt anslutning till hållplats eller tågstation där byte sker till eller från kollektivtrafik. Även samåkningsparkeringar och infartsparkeringar där byte görs mellan bil och bil eller cykel och bil omfattas av definitionen för pendlarparkering.

Pendlarparkeringar för bil och cykel är ett viktigt komplement till stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till buss och tåg. Inte minst för att pendlarparkeringar ökar kollektivtrafikens upptagningsområde och därigenom stärker linjetrafik i svagare områden. Förutom att möjliggöra för arbetspendling bidrar dess funktion till att skapa en smidigare resekedja och få vardagen att fungera för många resenärer, även på landsbygden och i de mindre orterna.

Det finns redan pendlarparkeringar på många platser och Region Uppsala ser att det finns behov av att bygga fler. Exempel på platser där det idag finns pendlarparkeringar är vid Upptågets stationer, väg 288 vid Lunda och bussterminalen vid AR i Knivsta

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Riktlinjer för pendlarparkering ska vara ett verktyg för att förenkla och förtydliga planeringsprocessen av pendlarparkeringar samt ge direktiv för finansiering av pendlarparkering genom statlig finansiering i länsplan.

De antagna riktlinjerna för pendlarparkering knyter an till flera styrdokument i Uppsala län, bland annat Regional utvecklingsstrategi, Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län och Regionalt trafikförsörjningsprogram. Riktlinjerna för pendlarparkeringar ska revideras vart fjärde år.

Beslutsunderlag

Hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län

Riktlinjer för pendlarparkeringar i Uppsala län

Region Uppsalas [webbplats](#)

Ärendets behandling

Kommunstyrelsen yttrande sig angående principer för pendlarparkering 2019-03-15, § 63.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade att avstå från yttrande gällande hållplatshandbok, 2018-10-02, § 217.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Dnr KS-2019-435

16. Anmälningssärende, Mötesanteckningar från samtal med föräldrar, vårdnadshavare och personal om inför eventuellt beslut om avveckling av Gräsö skola

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen.

Ärendebeskrivning

Kommunledningen har bjudit in föräldrar/vårdnadshavare/personal vid Gräsö skola och Gräsö Skärgårdsråd till samtal inför eventuellt beslut om avveckling av Gräsö skola med anledning av Barn- och utbildningsnämndens och kommunstyrelsens förslag till beslut. Synpunkter och frågeställning är viktiga och på plats finns representanter för kommunstyrelsen, tekniska förvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen samt kultur- och fritidsnämnden.

Beslutsunderlag

Mötesanteckningar

Anläggnings- och --- lokalförserjningsplan

**för Kultur- och fritidsnämnden i Östhammars kommun för
perioden 2019 till och med 2026.**

Innehåll

Inledning.....	3
Syftet med planen.....	3
Önskad effekt med dokumentet.....	3
Behovet av en lokalförsörjningsplan.....	4
Bokning av lokaler.....	4
Jämförbara kommuner.....	4
Simhallar.....	5
Sporthallar.....	5
Gym.....	6
Gymnastiksalor.....	6
Ishallar.....	6
Naturisar.....	8
Friluftsbad.....	9
Vandringsleder och naturstiggar.....	10
Smultronställen.....	11
Elljusspår.....	13
Ridleder och cykelleder.....	15
Natur- och Friluftsområden.....	15
Bibliotek.....	16
Ungdomsgård.....	17
Fotbollsplaner.....	18
Friidrottsanläggningar.....	19
Småbåtshamnar.....	19
Föreningar som disponerar kommunala lokaler.....	20
Kulturmiljöer och bygdegårdar.....	20
Mindre utomhusanläggningar.....	21
Campingplatser.....	21
Ekonomiska konsekvenser.....	21

Inledning

Kultur- och fritidsnämnden ska verka för en meningsfull fritid för kommunens invånare, som de är nöjda med och där barn och ungdomar ska prioriteras. (Denna formulering föreslås inom kort att ändras till att även omfatta äldre.) Kommunfullmäktige anger de mål, riktlinjer och ekonomiska ramar som ansvarar för. Flera av uppdragen är beroende av att ändamålsenliga lokaler och anläggningar finns i kommunen. Lokaler och anläggningar inom ett brett och varierat område behövs för att bland annat ungas mötesplatser, verksamhet i idrotts-, fritids-, kulturanläggningar, rörligt friluftsliv, simskola, biblioteksverksamhet, evenemang, kultur i vård och omsorg, offentlig konst, kulturmiljövård samt lokalbokning av utrymmen som disponeras av nämnden.

I Östhammars kommun är Tekniska förvaltningen ansvarig för att tillhandahålla, underhålla och verksamhetsanpassa ändamålsenliga lokaler för kommunens verksamheter. Tekniska förvaltningen kan tillhandahålla lokaler och anläggningar till verksamheterna i egna fastigheter, på kommunens mark eller hyra in alternativt arrendera av extern part för verksamhetens räkning.

Målsättningen är att kommunens lokalförsörjning ska vara ändamålsenlig, ha hög nyttjandegrad, utvecklas i takt med förändrad efterfrågan, underhållas och verksamhetsanpassas och upplevas som en tillgång för kommuninvånarna.

Kultur- och fritidsnämnden ska bla svara för planerings- och utvecklingsfrågor inom nämndens verksamhetsområde, verka för en jämställd kultur- och fritidsverksamhet, stimulera ungas delaktighet och inflytande, främja tillgänglig kultur- och fritidsverksamhet för alla, tillsammans med föreningar, organisationer och enskilda verka för en meningsfull fritid för kommunens invånare. Nämndens insatser ska medverka till en attraktiv, innehållsrik, geografiskt spridd verksamhet inom kultur- och fritidsområdet.

Det strategiska ansvaret för besöksnäringen omfattas inte av Kultur- och fritidsnämndens uppdrag. Förvaltningen har en aktiv roll i samband med evenemang i kommunen.

Syftet med planen

Planens syfte är att belysa dagens och framtidens anläggningsbehov utifrån det som är känt idag. Berörda verksamheter får därmed en tydlig riktning att förhålla sig till samt att kostnadsutvecklingen för förvaltningens anläggningar blir mer förutsägbar. Detta dokument ska ligga till grund för kommande enskilda ärenden med anläggningspåverkan med syftet att underlätta beslutsfattande. Innehållet och riktningen i detta dokument skall följas efter det att berörd nämnd antagit planen. I det fall berörda verksamheter anser att det finns skäl att avvika från planen skall detta beskrivas i särskilt ärende för berörd nämnd. Dokumentet ger även berörda verksamheter en möjlighet att rikta sina resurser effektivt på de prioriterade och angivna uppdragen som beskrivs nedan.

Önskad effekt med dokumentet

Efter att detta dokument antagits ska berörda verksamheter förhålla sig till dokumentets innehåll vilket innebär att avvikelser från beslutad plan ska hanteras som ett ändringsärende i berörd nämnd och därmed bör nya riktningar ha goda grunder.

Önskvärda effekter är;

- Att förutsägbarheten för anläggningskostnaderna ökar vilket även innebär en enklare budgetering samt uppföljning av kostnaderna för anläggningar.
- Att verksamheterna kan fokusera på planerade åtgärder samt uppföljning.
- Att händelsestyrda och långsiktigt ogenomtänkta handlingar minimeras.
- Att prioriteringar underlättas när helhetsbilden är tydlig.
- Att kommunens totala resurs kan användas bättre när hela beståndet synliggörs.
- Att fokus går från att vara händelsestyrda och lösa önskemål och goda idéer när de dyker upp till att skapa strategier och rutiner som fångar upp önskemål och som fördelar sig jämnt i relation till ålder, kön och antalet aktiva utövare mm. Den ekonomiska konsekvensen för kommunen som helhet bör alltid beaktas.

Behovet av en lokalförsörjningsplan

Detta dokument är en sammanställning av befintliga lokaler och anläggningar i Östhammars kommun. Dokumentet belyser vilka utredningar som behövs för att Kultur- och fritidsnämndens uppdrag ska tillhandahållas på ett lämpligt sätt i Östhammars kommun. Genom att samla och genomlys lokalförsörjningen och framtida behov kan man beräkna behovet av nya projekt samt kostnader för drift och underhåll i det befintliga beståndet.

Bokning av lokaler

Kommunens bokningssystem, FRI, administreras av Kultur- och fritidsförvaltningen. Bokningarna i systemet blir kopplade mot en tagg som används för att ta sig in i lokalen på den bokade tiden. Föreningar och andra som vill nyttja lokaler i bokningssystemet kvitterar ut en tagg. Föreningar kan boka lediga tider på egen hand enligt fördelningssystem. De flesta lokaler är inlagda i bokningssystemet men inte alla och alla lokaler har inte taggssystem till dörrarna. Kommunen är delaktig i en upphandling av nytt system via SKL. Målsättningen med ett nytt system är att ytterligare förbättra användarvänligheten så att fler enklare kan boka lokaler.

Jämförbara kommuner

För att sätta Östhammars kommuns anläggningar i relation till andra kommuners utbud kan vikt läggas vid olika jämförbara parametrar. Parametrar som folkmängd, areal samt antalet tätorter viktats högt för att välja ut kommuner med liknande förutsättningar. Vid urvalet kan konstateras att Östhammars kommun är unik med det stora antalet tätorter i förhållande till invånarantal och areal. Relevanta jämförbara kommuner som ska användas i kommande utredningar är; Heby, Tierp, Flens, Tingsryds, Alvesta, Östra Göinge, Lindesberg, Leksands, samt Kramfors. Dessa kommuner ligger närmast Östhammar kommun i förutsättningar även om ingen kommun har exakt lika grundförutsättningar. Jämförelser med riket är också viktigt att använda när man ska analysera behovet/önskemål samt mängden anläggningar som en kommun bör tillhandahålla.

Kod	Kommun	Län	Folkmängd	Land (km ²)	Tätorter > 1500 inv.
331	Heby kommun	Uppsala län	13 857	1 166	2
360	Tierps kommun	Uppsala län	20 976	1 546	3
382	Östhammars kommun	Uppsala län	22 030	1 474	5
482	Flens kommun	Södermanlands län	16 841	718	3
763	Tingsryds kommun	Kronobergs län	12 428	1 044	2
764	Alvesta kommun	Kronobergs län	20 079	974	3
1256	Östra Göinge kommun	Skåne län	14 908	431	4
1885	Lindesbergs kommun	Örebro län	23 624	1 377	3
2029	Leksands kommun	Dalarnas län	15 753	1 221	2
2282	Kramfors kommun	Västernorrlands län	18 518	1 694	2

Tabell 1; Tabell över jämförbara kommuner som ska användas i framtida utredningar vid jämförelser.

Simhallar

Befintligt bestånd

I Kommunen finns tre simhallar; Gimo, Österbybruk samt Östhammar. Simbassängen i Östhammar är kortare än 25 m vilket innebär att denna simhall inte återfinns i statistiken i Kolada. Trots att denna inte finns med det statistiska underlaget tillhandahåller kommunen simhallar långt över riksgenomsnittet och ligger också högt över snittet vid jämförelse med länets kommuner. I läroplanen är simundervisning obligatoriskt varför Utbildningsnämnden har behov av simhall.

I Alunda finns ett bassängbad utomhus som håller öppet under sommaren.

Framtida behov

Det finns stora underhållsbehov i anläggningen i Östhammar samt underhållsbehov i anläggningen i Österbybruk. Anläggningen i Gimo är i gott skick men löpande underhåll är nödvändigt.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

En utredning kring underhållskostnader och antalet simhallar i kommunen bör initieras. Anläggningen i Alunda skulle kunna konverteras till ett utomhus-åretrunt-bad genom att nyttja överskottsvärme från kommunens pelletsanläggning med förhållandevis enkla ingrepp vilket borde utredas närmare.

Sporthallar

Befintligt bestånd

Kommunen har fem stycken sporthallar; Försåkershallen, Olandshallen, Öregrunds sporthall, Österbybruks sporthall och Gimo sporthall. Rikssnittet för 2017 låg på 1,61 hallar per 10000 invånare där kommunens inrapporterade siffror inte verkar vara inrapporterade. Ett överslag på kommunens ca 21000 invånare med tillgång till fem fullstora idrottshallar ger att kommunen tillhandahåller hallar långt över rikssnittet.

Framtida behov

Kommunen ser en stor efterfrågan på tider i sporthallarna från flera föreningar.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

En utredning pågår för att ersätta Frösåkershallen. En utredning för att hitta alternativa lösningar till de fullstora hallarna bör initieras så att föreningar använder mindre hallar när så är möjligt.

Gym

Befintligt bestånd

Gym finns i kommunens regi i sporthallarna Föråkershallen, Gimo, Öregrund samt Österbybruk.

Framtida behov

Kommunen har inte för avsikt att utöka antalet gym.

Gymnastiksalar

Beskrivning

Definitionen av en gymnastiksal är allt som är mindre än 40*20m (sporthallsmått). Gymnastiksalar i anslutning till skolor omfattas av Utbildningsförvaltningens ansvarsområde och idag sker bokning av dessa genom kontakter med respektive skola.

Befintligt bestånd

De gymnastiksalar som kan bokas i kommunens bokningssystem är; Hargshamn (gamla skolsalen), Sven-Perssonhallen, Gräsö samt Räddningstjänsten Östhammar. I anslutning till skolor finns salar i Kristinelund, Gamla skolan i Österbybruk samt Kulturskolans danssal till motionsträning

Framtida behov

Vissa gymnastiksalar nyttjas mer än andra och Kultur- och fritidsförvaltningen bör arbeta med att få en högre nyttjandegrad på dessa.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

En utredning i syfte att undersöka om fler gymnastiksalar kan tillgängliggöras för bokning i kommunens bokningssystem bör initieras.

Ishallar

Beskrivning

Kommunen har beslutat, Dnr KFN 2016-83, att finansiera ishållning för 22 veckors sammanhängande säsong i kommunens båda ishallar. Vecka 8 ska ingå i dessa 22 veckor. I beslutet framgår även att föreningsbidrag ska utgå istället för tidigare skötselersättning. Föreningar kan beställa ytterligare isveckor till ett självkostnadspris. I skolans läroplan är inte skridskoåkning obligatoriskt vilket innebär att det är rektor som bekostar och beslutar om aktiviteter ska förläggas till kommunens ishallar. Skolan, föreningar och andra som vill nyttja ishallen bokar tider via Kultur- och fritidsförvaltningens bokningssystem.

Befintligt bestånd

Kommunen har två ishallar vilket är många i förhållande till befolkningsstorleken jämfört med snittet för riket.

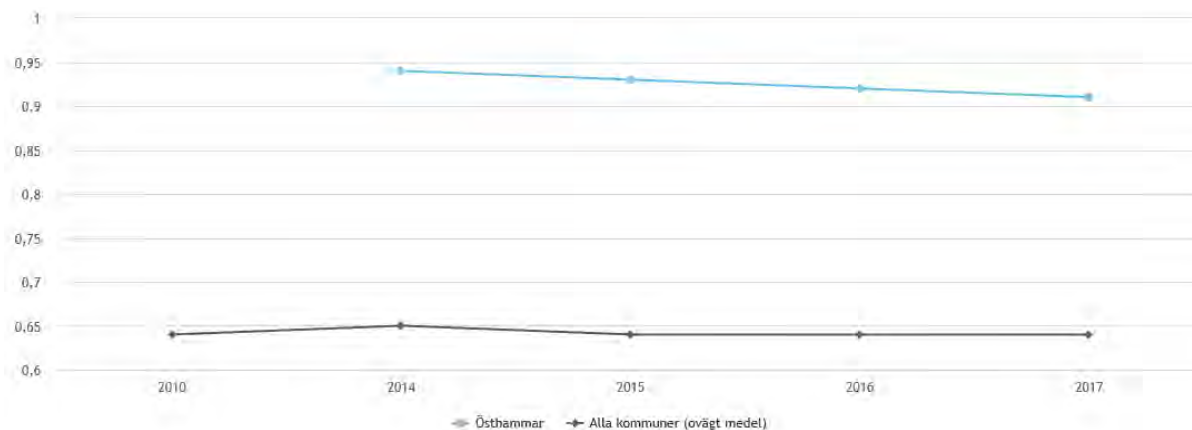


Diagram : I Diagrammet visar att Östhammars kommun ligger över rikssnittet på tillgången på ishallar. Källa Kolada

Gimo ishall har byggts upp efter att taket rasat in så igen 2016. Kylsystemet byttes i samband med återuppbyggnaden. Beslutet om återuppbyggnad var villkorad av att sargen skulle bekostas av Gimo if Hockey. Detta fullföljdes inte helt och hållet. Föreningen betalar ingen hyra idag och har ingen exklusiv nyttjanderätt till ishallen. Föreningsbidrag utgår för att driva anläggningen. Ismaskinen är överlåtten på föreningen enligt nämndbeslut och idag är det föreningen som ansvarar för att spola isen. Föreningsbidraget ska täcka fondering till en ny ismaskin. Evenemangsmöjligheter finns i anläggningen när det inte är is. Parkeringsmöjligheter finns utanför vid skolan. Vid stora evenemang måste man säkerställa att det inte krockar med aktiviteter i sim- och sporthallen, konstgräsplanen, och konstsnöanläggningen som ligger i nära anslutning till ishallen. Vissa delar av återuppbyggnaden kvarstår för att helhetsbilden ska vara tillfredställande. Städning av anläggningen hanteras av föreningen. Extra föreningsbidrag utgår för detta. Bokning av hallen görs via kommunens bokningssystem.

Ishallen i Östhammar drivs av en kylanläggningen som behöver bytas ut. Ismaskinen är överlåtten på föreningen enligt nämndbeslut och idag är det föreningen som ansvarar för att spola isen. Föreningsbidraget ska täcka fondering till en ny ismaskin. Parkeringsmöjligheter finns utanför och på Bilsta. Förändring av detaljplan kommer ev innebära att nuvarande parkeringsmöjligheter minskas. Städning av anläggningen hanteras av föreningen. Extra föreningsbidrag utgår för detta. Föreningen har ingen exklusiv nyttjanderätt till ishallen. Bokning av hallen görs via kommunens bokningssystem.

Framtida behov

Underhållstatus, Avveckling, utbyggnad. Multianvändning- andra aktiviteter än is. Ny lagstiftning kring ammoniak gäller från årsskiftet 18/19 och Östhammars ishall berörs eftersom kylanläggningen drivs av ammoniak. Antalet omklädningsrum, bokningsbarhet, utformning trygghet mm, tredjekönsidentitet, behöver utredas.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

Utredning kring drift behövs. Utredning kring frågan om utbyte av kylsystem har påbörjats.

En översyn kring att definiera allmänhetens åkning med och utan klubba inklusive tillsynsfrågan under dessa tider bör initieras. En utredning kring inriktning mot multianvändning bör initieras där publikantal, vilka aktiviteter som kan vara aktuella och behov av underlag analyseras.

Naturisar

Beskrivning

En naturis består av befintligt vatten som fryser till is eller att man spolat vatten på en yta när det är minusgrader. När man vistas på en is gör man det på eget ansvar. Plogning av isytor på befintligt vatten innebär en risk för den som plogar och det är av stor vikt att plogningen utförs när det är så tjock is så att risk för att gå igenom inte finns. De som vistas på isen beträder isen på egen risk.

Naturisarna är helt beroende av att det är ihållande köldgrader.

Befintligt bestånd

Stordammen i Österbybruk plogas av en förening och kommunen är inte involverad.

Olandsskolans grusplan i Alunda spolats av kommunen när väderleken tillåter. Tillstånd för detta har givits av Gästrike vatten under förutsättning att uttag sker i enlighet med deras instruktioner.

Isrinken vid skolan i Öregrund spolats av en förening när väderleken tillåter. Tillstånd för detta har givits av Gästrike vatten under förutsättning att uttag sker i enlighet med deras instruktioner. Nyttjanderätt har upplåtits till en förening. Sarg till banan finns samt omklädningsbås finns på platsen och dessa har överlåtits till föreningen, enligt beslut 2014. Nyttjanderätten innebär att den är tillgänglig för spontana aktiviteter när den inte används av föreningen och att bokning av anläggningen inte är möjlig. Föreningen ansvarar för spolning och kommunen är inte involverad i förvaltningen av anläggningen.

Framtida behov

När föreningen i Öregrund inte önskar ha nyttjande rätten kvar ser kommunen inget behov av att fortsatt driva anläggningen. Att ploga Hummelfjärden skulle kunna fylla behovet av is i området när föreningen inte längre spolat isrinken. Plogning av fjärden har förekommit tidigare.

Hamnbassängen i Östhammar skulle kunna vara lämpligt att ploga när väderleken tillåter. De praktiska frågorna samt kostnader bör utredas för detta.

Kommunen har inga övriga planer på att utöka antalet platser där naturis plogas.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

Det är viktigt att följa upp vattenförbrukningen där plan mark spolats för att säkerställa att anläggningen inte förbrukar för mycket vatten.

Friluftsbad

Beskrivning

Östhammars kommun har 15 friluftsbad, både längs kusten och vid sjöar i kommunen, de har en spridning geografiskt i kommunen och ligger både tätortsnära och på landsbygden.. Baden är välbesökta av både kommuninvånare och andra besökare. En stor del av besökarna kommer sommartid, men många av områdena har också värden övriga delar av året, som promenadstråk, för grillning, skridskoåkning och flera former av friluftsliv.

Några av baden ligger nära eller till och med i naturreservat, vissa har klassats som smultronställe och några ligger intill Upplandsleden. Sammantaget har platserna stora värden som attraktiv närmiljö för boende och som intressanta områden för besöksnäringen. Det finns utvecklingsmöjligheter för de flesta av friluftsbaden i syfte att stärka och kvalitetssäkra natur- och friluftsområdena som helhet, några behöver kommunen utreda vidare hur fortsatt förvaltning och utveckling bör ske.

Kommunen ansvarar för vattenprovtagning på friluftsbaden. Samtliga bad har säkerhetsutrustning samt toalett i någon form.

Ett lokalt naturvårdsprojekt, LONA, startades 2017 i syfte att utreda fysisk tillgänglighet, naturvärden och friluftsvärden. Projektet pågår fram till dec 2019 och ska leda fram till enkla skötselplaner och utvecklingsförslag för platserna.

Ett tidigare beslut i KF (2017-04-25) om överföring från Kultur- och fritidsförvaltningen till tekniska förvaltningen av baden; Sunnanö, Hargshamn, Krutudden och Gimo friluftsbad bör ses över och förslag till nytt beslut bör tas fram för att inordna ansvaret i nuvarande förvaltningsstruktur.

Befintligt bestånd

Friluftsbad på kommunens mark

- Aspobadet 1, 2 och 3 ligger i naturreservat på kommunal mark. Upplandsstiftelsen hanterar reservatuppdraget och skötselplanen för detta. Badplatserna, Campingplatserna samt parkeringen är kommunens ansvar. Campingplatsens utformning behöver utredas och förankras.
- Gimo friluftsbad är tätortsnära och ligger vid Gimodammen på kommunal mark. Kommunen arrenderar parkeringsplatsen av Bergvik Skog.
- Hargshamns friluftsbad ligger i anslutning till Hargshamns camping.
- Klackskärsbadet ingick tidigare i området som campingen arrenderade. Idag ansvarar kommunen för området. Det kommunala badet på Krutudden ligger väldigt nära. Utredning om Klackskärsbadet ska fortsatt vara ett kommunalt bad bör initieras.
- Krutudden är tätortsnära. Underhållsbehov finns på byggnaderna på platsen.
- Simbadet i Österbybruk ligger tätortsnära och i anslutning till Simbadets camping. Kommunen har arrenderat ut marken till en förening.
- Sunnanöbadet ligger i anslutning till Sunnanö camping.
- Tallparksbadet ligger tätortsnära i ett större friluftsområde.

-Vällenbadet ligger nära flera naturreservat. En förening får föreningsbidrag för tillsyn och skötsel av badet.

Kommunala bad på arrenderad/annans mark

-Hamnardammen Marken ägs av Bergviks skogs öst AB där kommunen har ett muntligt tillstånd för badet. Ideella krafter har tillsyn av badet.

-Rastsjön. Marken ägs av Bergviks skogs väst AB. Kommunen har nyttjanderättsavtal med markägaren. En förening får föreningsbidrag för tillsyn av badet.

Sunds badplats. Marken ägs av Sunds byalag. Kommunen arrenderar marken och kommunen förvaltar badet.

-Älvsnäs Marken ägs av Yttersby Byasamfällighet. Kommunen arrenderar marken och kommunen förvaltar badet.

-Gräsöbadet Marken ägs av Upplandstiftelsen. Gräsöbadet ligger intill Gräsö camping. Upplandstiftelsen har driftansvaret och får ett bidrag från kommunen för detta.

Servicebyggnaden som finns i anslutning till badet behöver utredas på grund av förändrade markägarförhållanden.

Framtida behov

Kommunens grundläggande behov av bad är mycket väl tillgodosett med nuvarande antal bad och ytterligare behov av kommunala bad finns ej.

Klackskärsbadet, Hamnardammen och Aspo 2 bör utvärderas om baden fortsatt ska vara ett kommunalt åtagande.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

En översyn av samtliga avtalsförhållanden kopplade till baden bör initieras.

Drift- och underhållsplan behöver tas fram och förankras för samtliga bad. En strategi för tillgänglighet bör upprättas utifrån underlaget i Lona-projektet.

Vandringsleder och naturstigar

Beskrivning-

I Östhammars kommun finns ett stort antal vandringsleder, långa leder och kortare, i skog och längs sjöar och vattendrag och tätortsnära. Några av vandringslederna ligger på kommunalägd mark men många av dem ligger på andra markägares fastigheter. Upplandsleden och Vikingaleden är den största vandringsleden men det finns också längre och kortare stigar i de flesta av de knappt 40 naturreservaten i kommunen. I flera av tätorterna och på landsbygden finns dessutom olika stigar och vandringsleder, några sköts av kommunen men många är anlagda och förvaltas av ideella krafter.

Befintligt bestånd

-Upplandsleden i Uppsala län utvecklas och förvaltas av Upplandsstiftelsen och sköts av respektive kommun. Upplandsstiftelsen har avtal med markägare som helt kostnadsfritt upplåter en del av sin mark. I Östhammars kommun sköts leden av föreningar som får föreningsbidrag för sitt arbete.

-Stadsloppet är en utmärkt motionsslinga i centrala Östhammar på befintliga gator, gång- och cykelvägar.

- Vikingaleden är en del av pilgrimsleden St Olavs Waterway. Sträckningen följer till stora delar Upplandsledens sträckning i kommunen.
- Vallonstigen Gimo är initierad av en förening.
- Harvikadammen 6km och Karmdammen 2 km är initierade av en förening och föreningen för föreningsbidrag för skötseln.
- Promenadslinga Grepen-Katrinörarna i Öregrund är en motionsslinga initierad av en förening och ligger på kommunens mark. Avtal finns med kommunen.
- Sjömilen i Öregrund är en motionsslinga initierad av en förening och ligger på kommunens mark. Sträckningen är under uppförande.
- Hälsans stig i Östhammar är en led enligt Riksförbundet HjärtLungs riktlinjer. Kommunen har förbundit sig till en stig tillsvidare på befintliga gångstråk. Kommunen har förbundit sig att skylta sträckningen samt att producera en karta över sträckningen. Kommunen sköter vinterväghållningen.

Framtida behov

För närvarande planeras inga nya leder.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

För att säkerställa att avtalen med föreningar omfattar nödvändiga driftsfrågor och tydligt markerade områden bör en avtalsöversyn göras.

Smultronställen

Beskrivning

Ett smultronställe är ett utflyktsmål med höga natur- och friluftsvärden som är trevligt och tillgängligt för besökare. Ett Smultronställe i naturen klarar uppsatta kvalitetsmål enligt en definierad checklista och har godkänts av styrgruppen. Ett smultronställe ska vara tillgängligt för alla och saknar därför inträde. Det finns ett 50-tal smultronställen i länet och fler är på gång.

Smultronställen i naturen är ett samarbetsprojekt. Upplandsstiftelsen står tillsammans med kommunerna i länet bakom arbetet. Upplandsstiftelsen är samordnare och har huvudansvaret för hemsidan. Arbetet styrs genom en styrgrupp med representanter från Upplandsstiftelsen och kommunerna.

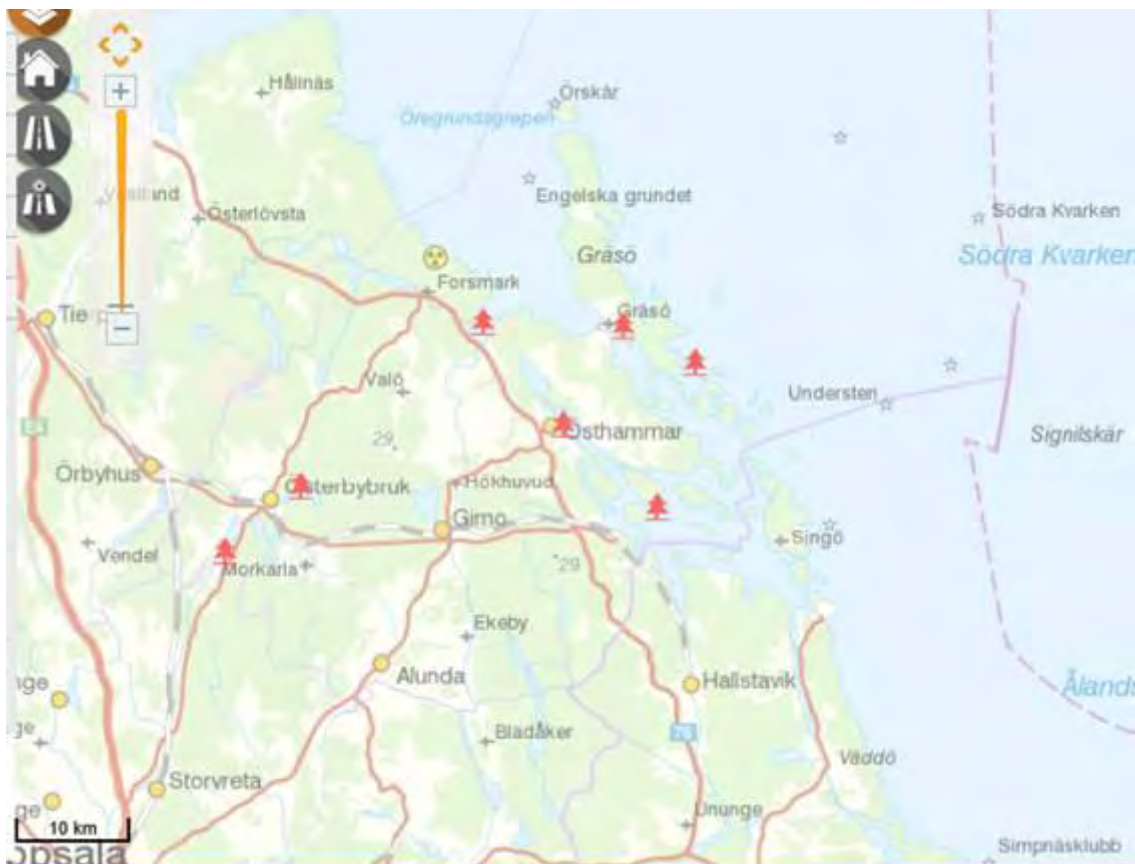
Upplandsstiftelsen ansvarar för hemsida, informationsspridning, skyltställ, stolpar mm. Kommunen via Kultur och fritidsförvaltningen bekostar årskostnaden till Upplandsstiftelsen för gemensam information och tjänster. Kommunen ansvarar för driften av området. Tekniska förvaltningen utför arbetet i enlighet med avtalet för respektive smultronställe. Tekniska förvaltningen hyresför Kultur och fritidsförvaltningen kostnaderna i enlighet med hyreshandboken från 2020. Vissa smultronställen förvaltas och bekostas av Upplandsstiftelsen direkt.

Genom detta arbete vill vi ge en god service till kommuninvånarna, och därmed bidra till högre livskvalitet liksom förbättrad folkhälsa. Samtidigt höjer vi vår egen kompetens vad gäller förvaltning av områden och information om dessa.

Information om smultronställen finns genom länk till Upplandsstiftelsen finns på kommunens hemsida.

Befintligt bestånd

I kommunen finns idag 7st smultronställen samt två stycken är på väg att inrättas; Vällen och Tallparken. Skötselansvar, ägande och kostnader fördelas olika vilket framgår nedan.



Kartbild 1: Kommunens smultronställen

Andersby ängsbackar

Naturreservat, kommunen äger ej marken. Sköts av Lst/Upplandsstiftelsen.

Gräsö gård

Naturreservat, kommunen äger marken, skötseln av den mesta marken inom NR ligger på Upplandsstiftelsen, delvis på arrendator. Kommunen förvaltar gårdsmiljön med byggnader, infobyggnad etc. Skötselplan finns för naturreservatsdelarna som alla behöver förhålla sig till. Dessutom finns avtal mellan kommunen, Upplandsstiftelsen och Gräsöfonden som reglerar entré och informationsbyggnad. Eftersom detta smultronställe har många olika delar och flera involverade i driften bör en tydligare kartläggning och ansvarsfördelning tas fram

och förankras. Skötselråd för marken bildades 2018 och Upplandsstiftelsen är sammankallande.

Rävsten

Upplandsstiftelsen är markägare och har ansvar tillsammans med arrendator. Kommunen sitter med i anläggningsråd. Kultur och fritidsförvaltningen betalar en årlig ersättning till Upplandsstiftelsen för att hålla anläggningen öppen.

Kallerö

Inom Kallriga naturreservat, ett Natura 2000- område, är kommunen markägare och har avtal med Upplandsstiftelsen för vissa delar av skötseln. Andra delar behöver vi se över hur vi vill sköta och utveckla området.

Östra Tvärnö

Ett naturreservat där kommunen inte äger marken. Området förvaltas av Länsstyrelsen och Upplandsstiftelsen.

Aspbo Naturreservat

Ett naturreservat där kommunen äger marken där förvaltningen delas mellan kommunen och Upplandsstiftelsen. Skötselråd inrättat 2018 där Upplandsstiftelsen är sammankallande. Skötselplan finns för naturreservatsdelarna som alla behöver förhålla sig till. Dessutom finns avtal mellan kommunen och Upplandsstiftelsen som reglerar fördelningen av skötseln mellan kommunen och Upplandsstiftelsen.

Krutudden

Smultronstället ligger på kommunal mark och kommunen förvaltar området.

Framtida behov

Kommunen har inga planer på att föreslå ytterligare smultronställen den närmaste femårsperioden.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

Inom det kommande året kommer Tallparken (Hummelfjärden) ett promenadstråk med rastplatser och fågelskådningsmöjligheter färdigställas samt Vällen, ett bad och friluftsområde med naturstig för barn, kanotled samt närhet till flera naturreservat. Utredning för att förtydliga ansvarsförhållanden kring Gräsö gård samt Kallerö behöver initieras. Upprättande av driftinstruktioner för smultronställen där kommunen har ett ansvar och därefter förankring av dessa i organisationen.

Elljusspår

Beskrivning

I Östhammars kommun finns det sju elljusspår; Östhammar, Öregrund, Alunda, Gimo, Österbybruk, Ekeby och Valö. Valö-spåret ligger inte på kommunens mark. Belysningen trycks igång vid behov och lyser därefter i ca 45 min. Målsättningen är att spåren ska kunna

nyttjas året runt. Tre av spåren ligger på kommunal mark. De flesta spåren har engagerade föreningar som aktivt underhåller spåren. Kommunen värdesätter det lokala engagemanget som möjliggör så många elljusspår inom kommunen. Ett arbete att byta ut gamla armaturer till LED har påbörjats för att sänka elförbrukningen samt byta ut ej godkända armaturer. Målsättningen är att samtliga elljusspår på kommunens mark ska vara LED inom de närmaste åren. Elen är luftburen mellan belysningsstolparna och efter det senaste årets storm, där trädfällor drog med elkablarna, har frågan om nedgrävda eldragningar lyfts och den framtida målsättningen är att då ordinarie underhåll utförs ska utvärdering om nedgrävning är möjlig hanteras. Armaturerna ägs idag av kommunen och fråga har ställts till Vattenfall om elljusspåren kan omfattas av befintlig överenskommelse om belysningsansvar till kommunens vägnät.

Befintligt bestånd

Elljusspåret i Alunda är ett ca 2,5km långt spår på kommunens mark som är föreningsdrivet. Vintertid spåras skidspår på golfbanan och inte i elljusspåret. Spåret i Alunda används som promenadstråk året runt. Alunda SK har tillsynsansvar. Föreningen felanmäler ljuskällor och småröjer. Beläggning är hårdpackat grus och inte bark (som är bättre när det ska skidspåras) Ingen parkering finns i anslutning men det går att parkera vid landbadet. Kommunen gör större insatser som röjer stormfällda träd, lampbyte mm.

Elljusspåret i Öregrund är ett ca 2,5km långt spår på kommunens mark med åretruntperspektiv som är föreningsdrivet. Nyttjanderättsavtal finns med Öregrunds IK som ansvarar för förvaltningen av spåret. Föreningen har byggt ut anläggningen för att kunna nyttjas för skicross för längdskidor. Föreningen äger byggnader i anslutning till spåret. Parkeringsmöjligheter finns vid skolan..

Elljusspåret i Östhammar är ett ca 2,5km långt spår på kommunens mark med åretruntperspektiv som är föreningsdrivet. Det finns framtagna kartor som visar sträckningen. Östhammars SK har tillsynsansvar vilket i detta fall innebär att föreningen lägger ut nytt spånunderlag, småröjer sly, anmäler trasiga lampor, spårar för skidor vid snö mm. Skriftligt avtal med föreningen saknas idag och behöver upprättas för att skapa tydlighet i förvaltningsansvaret. Kultur- och fritidsförvaltningen ger föreningen anläggningsstöd och då begränsas kommunens möjlighet att inte styra vilka åtgärder som ska utföras rörande förvaltningen av spåret. Kommunen gör större insatser som röjer stormfällda träd, lampbyte mm. Kommunen köper massor/spån och levererar till spåret som föreningen sprider ut. I anslutning till spåret finns en grillplats.

Byggnad finns som är föreningens finns i starten av spåret (värmestuga). Samt bod som Östhammars friidrott har. Parkering finns i anslutning till spåret. Föreningen nyttjar boden i anslutning till parkeringsplatsen till förvaring av utrustning för sitt åtagande.

Elljusspåret i Gimo är ett ca 2,5km långt spår på både kommunens mark och privat mark med åretruntperspektiv. En konstsnöanläggning finns för att skapa en lång säsong med skidspår. Spåret är föreningsdrivet. Markupplåtelse finns mellan kommunen och föreningen.

De tre elljusspåren på privat mark är ligger i Österbybruk, Ekeby samt Valö. Elljusspåret i Österbybruk är helt föreningsdrivet och föreningen har ett arrende på annans mark.

Kommunen är inte involverad i driften av detta spår. Ekeby, Valö har elljusspår men beslut finns att prioritera elljusspår i serviceorterna så dessa två elljusspår har ett mycket begränsat bidrag från kommunen och drivs genom lokalt engagemang.

Framtida behov

Kommunen har inga planer på att förändra nuvarande antal elljusspår.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

En översyn av avtalsituationen bör initieras för att säkerställa att underhåll och drift utförs på ett ändamålsenligt sätt och att ändamålsenliga avtal upprättas där det saknas.

Ridleder och cykelleder

Beskrivning

I kommunen finns många utövare av både ridning och cykling. Många utövare är anslutna till föreningar men inte alla. Rida får göras i enlighet med allemansrätten. Det samma gäller för cykling. En ridled eller en cykelled är en led som är anpassad för att kunna rida eller cykla på utan risk för konflikt med andra verksamheter.

Befintligt bestånd

Det finns inga allmänna rid- eller cykelleder i kommunen idag.

Framtida behov

Behovet behöver utredas.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

Utredning om kommunen ska tillhandahålla rid och cykelleder, vilken efterfrågan som finns, drift om det finns lämpliga platser för detta samt vilka kostnader som är förknippade med anläggande.

Natur- och Friluftsområden

Beskrivning

I Östhammars kommun finns många områden som används av både bofasta, deltidboende och besökare för naturupplevelser och friluftsliv. Det finns knappt 40 naturreservat i kommunen, där många av dem har anläggningar för friluftslivet som stigar, stugor och tillgänglighetsåtgärder. Det finns också offentligt tillgängliga områden som ägs och förvaltas av Upplandsstiftelsen. Kommunen har också flera områden som används för vandring, löpning, hundpromenader, idrott, föreningsliv, bad och liknande. Tillgängliga natur- och friluftsområden är en viktig faktor för attraktivitet och utveckling av Östhammars kommun. Samtidigt behövs en tydlig strategi för vilka områden kommunen ska utveckla och marknadsföra, själv och/eller tillsammans med andra.

De allra flesta delar av Östhammars kommun, oavsett om det är kustmiljö, skog eller det öppna landskapet, är präglad av människan. I och med det finns kulturspår och värdefulla kulturmiljöer ofta kopplade till våra natur- och friluftsområden. Dessa värden kan stärka

varandra men kräver också en samordning för att områdena ska lyftas och utvecklas på rätt sätt.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

En inventering av samtliga friluftsområden enligt Naturvårdsverkets framtagna metod bör utföras för att kunna upprätta en friluftspolitisk plan. Det finns även ett stort behov av att tydliggöra vad som ska omfattas av Kultur- och fritidsförvaltningens uppdrag. Friluftsområden bör objektiviseras för att struktur för skötsel ska kunna skapas. En friluftspolitisk plan i linje med friluftspolitiska målen (beslutade av regeringen) bör upprättas för kommunen.

Bibliotek

Beskrivning

I bibliotekslagen 6§ står: ”Varje kommun ska ha folkbibliotek. Folkbiblioteken ska vara tillgängliga för alla och anpassade till användarnas behov.” Inget sägs explicit om antal folkbibliotek, men en rimlig läsning av andra meningarna är att en tätort med någorlunda storlek (ca 1000 invånare eller fler) bör kunna erbjuda sina medborgare biblioteksservice. Biblioteken används alltmer som mötesplatser. Även om statistik som rör boklån sjunker tenderar folkbibliotekens besöksstatistik att gå upp, vilket antyder att bibliotekens fysiska format får ett större utrymme i användandet. Biblioteken är också en av det demokratiska samhällets sista helt öppna ytor, där alla är välkomna utan krav på motprestation och där människor med alla bakgrunder kan mötas. Östhammars kommuns fem tätorter har sin egen tydliga identitet. Orterna ligger ingenstans närmare varandra än 1,5 mil. Kommunen har en befolkning med högre medelålder än genomsnittet i riket – år 2017 var 26 % äldre än 65 år. Det finns boenden för äldre och personer med funktionsvariationer på flera av orterna. Allt detta skapar behov av bibliotek på varje ort för att tillfullo efterfölja bibliotekslagen. Där det går kan bibliotekslokaler samutnyttjas genom t.ex. integrering med skolbibliotek. Så har skett i två av orterna: Alunda (Olandsskolan) och Österbybruk (Österbyskolan).

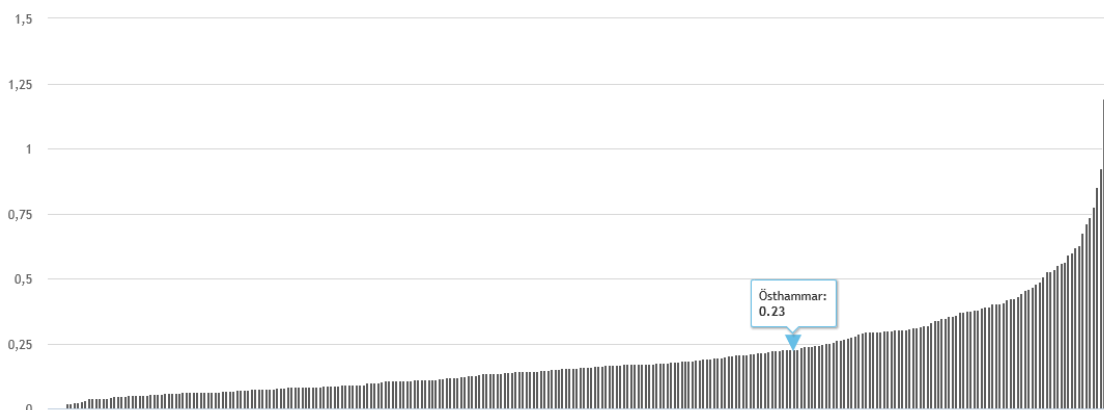


Diagram 2 Kommunala bibliotek, antal/1000 inv. (N09806) Antal bibliotek dividerat med antal invånare totalt 31/12, multiplicerat med 1000. Med bibliotek avses huvud- och filialbibliotek. Avser endast folkbibliotek (skolbibliotek ingår inte). Källa: Kungliga biblioteket och SCB.

Befintligt bestånd

Idag finns fem bibliotek i kommunen, ett i varje tätort. Dessa är belägna på följande platser;

- Alunda: Olandsskolan, Marmavägen 12,
- Gimo: Gimo bibliotek, Köpmangatan 2,
- Öregrund: Rådhuset, Rådhusgatan 8,
- Österbybruk: Österbybruks bibliotek, Herrgårdsvägen 16,
- Östhammar: Kulturhuset Storbrunn, Klockstapelsgatan 2,

Utöver biblioteken finns också ett drygt 20-tal bokdepositioner på orter och institutioner som behöver biblioteksservice på närmare håll än vad biblioteken kan erbjuda.

Framtida behov

Bibliotekens verksamhet kommer med största sannolikhet att fortsätta regleras av bibliotekslagen även i framtiden. Därtill kommer styrdokument som den nyligen utarbetade nationella biblioteksstrategin, samt regionala och kommunala biblioteksplaner. Däri nämns inte minst det digitala kunnandet vars vikt för aktivt deltagande i det demokratiska samhället betonas alltmer, och i vars spridning biblioteken spelar en central roll. I Östhammars kommun med dess höga medelålder på befolkningen går det att se särskilt stora behov av detta, varför bibliotekspersonalen nyligen, inom ramen för regeringens satsning Stärkta bibliotek, utökats med en tjänst speciellt inriktad på äldre och personer med funktionsvariationer. Givet kommunens demografiska utseende är det en förhoppning att detta viktiga arbete kan fortsätta även efter satsningens slutdatum 2021. Ett särskilt arbete med digital delaktighet förväntas också starta och kunna ge långvariga och synliga effekter på invånarnas demokratiska och digitala delaktighet. Biblioteken hoppas på stöd från andra delar av kommunen i dessa insatser. Ovanstående innebär att kommunen avser att behålla den nuvarande organisationen i de nuvarande lokalerna under den kommande femårsperioden. För att möta den trend som går mot utökad användning av lokalerna som mötesplats så kan vissa mindre verksamhetsanpassningar komma att bli aktuella under den kommande femårsperioden.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

En utredning av samarbetet mellan skolan och biblioteken i syfte att stärka och utveckla nuvarande samarbete bör startas där effektmålet bör vara en utökad service för allmänheten och samtidigt ytterligare skapa mervärde för skolans verksamhet.

Ungdomsgård

Beskrivning

Målgruppen för ungdomsgårdarna är ungdomar från årskurs 7 till ålder 17 år. Huvudsakligen boende på orten, i andra hand från andra orter i kommunen. Verksamheten är inte tänkt för ungdomar från andra kommuner. Målgruppen för fritidsgården Brunnen är boende i kommunen av alla åldrar, med olika typer av funktionsvariationer.

De generella öppettiderna är:

Östhammar – onsdagar 16-21, varannan måndag 16-21, varannan fredag 18-23.

Österbybruk – måndagar 16-21, varannan torsdag 16-21, varannan fredag 18-23.

Gimo – tisdagar, onsdagar och torsdagar 16-21.

Brunnen – tisdagar 17:30-20.

Till hösten 2019 planeras samtliga tider 16-21 ändras till 17-21, för att ge personal mer tid till planering och för att optimera de timmar då besökarna är där. Fredagstiderna 18-23 planeras att ändras till antingen 18-22 eller 19-23.

Utöver ordinarie öppettider äger mer tillfälliga aktiviteter rum exempelvis övernattningar, utflykter, biobesök mm.

Befintligt bestånd

Det finns i nuläget 3 ungdomsgårdar samt 1 fritidsgård för personer med funktionsvariationer (oavsett ålder). Ungdomsgårdarna finns i Östhammar (kulturhuset Storbrunn), Österbybruk (Unkan) och Gimo (externt inhyrd lokal) i nuläget, men diskussioner pågår om utnyttjande av befintlig kommunal lokal). Fritidsgården Brunnen, för personer med funktionsvariationer, finns i Östhammar (kulturhuset Storbrunn).

Framtida behov

Det finns såväl önskemål som behov av ungdomsgårdar på fler platser i kommunen, främst Alunda. I Alunda har det kommit förslag från ungdomar om att starta en egen ungdomsdriven verksamhet i Olandsskolan med stöd från kommunen i form av personal.

Önskemål finns om att ha fredagsöppet och helgaktiviteter på Gimos ungdomsgård.

Nuvarande verksamhet bedrivs i en externt inhyrd lokal som inte medger detta.

Lokalerna i Österbybruk är i behov av renovering.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag?

En utredning om eventuell utökning av ungdomsgårdarna bör initieras som undersöker olika finansieringslösningar och även omfattar en ungdomsdriven verksamhet.

En utredning om lämplig lokalisering av Gimos ungdomsgård pågår för att möjliggöra fredagsöppet och helgaktiviteter. En utredning om lämplig lokalisering av Österbybruks ungdomsgård bör initieras med anledning av byggnadens renoveringsbehov.

Fotbollsplaner

Beskrivning

En av de största idrotterna avseende medlemmar i Sverige är fotboll. Fotboll spelas på barnnivå på planer för två sjuannalag, yngre barn kan även spela fotboll med två femmannalag på mindre planer och ungdomar/vuxna spelar på planer med plats för två elvamannalag. En fotbollsplan ska vara upp till 90 m bred och upp till 120 m lång.

Fotbollsplaner för sjuannalag får högst vara 85 m långa och 50 m breda. En plan behöver vara uppmärkt med linjer av olika mått enligt regelverket. Linjerna målas regelbundet då de nöts bort lätt. I huvudsak består fotbollsplaner av gräs men grus förekommer, då främst som träningsplaner under försäsong då man inte vill förstöra marken och gräset under den perioden.

I anslutning till fotbollsplaner behöver servicelokaler finnas för t ex förvaring av linjemålningsutrustning och gräsklippare men även för att kunna duscha. Om matcher ska spelas på planen så bör omklädningsrum vara uppdelat på tre, två för varje lag samt ett för domare.

Befintligt bestånd

Det finns fotbollsplaner med tillhörande servicebyggnader spridda över kommunen på kommunens mark men även på privat mark. Flertalet fotbollsplaner arrenderas av föreningar. Det finns en konstgräsplan som arrenderas av en förening.

Framtida behov

Då gräsplaner behöver bevattning och vattentillgången är bristfällig i kommunen bör frågan om hur många fotbollsplaner som behövs samt deras belägenhet utredas.

Friidrottsanläggningar

Beskrivning

Friidrott består av löpning hopp och kast i olika former. Officiella tävlingar sker både inomhus och utomhus.

Befintligt bestånd

Frösåkersvallen i Östhammar är en kommunal fullstor utomhusanläggning som kan användas för både friidrott och fotboll.

Marmavallen i Alunda är en mindre utomhusanläggning som drivs av en förening. Föreningen har nyttjanderättsavtal för den kommunala marken.

Ingen av kommunens sporthallar är specialanpassade för friidrott vilket gör att träningsmöjligheter vintertid förläggs i Uppsala kommuns anläggning.

Framtida behov

Kommunen ser inga behov av ytterligare utomhusanläggningar. Möjlighet till anpassad lokal för friidrottsträning inomhus efterfrågas.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

Utredning kring möjlighet och lämplighet att inrätta träningsmöjligheter inomhus anpassade för friidrott bör initieras.

Småbåtshamnar

Beskrivning

Kommunen har flera småbåtshamnar. Några har iläggingsramper som möjliggör iläggning av båt för dagsturer. Båtlivet är ett viktigt inslag för kommunen. Huvuddelen av områdena är utarrenderade till båtklubbar som förvaltar området och hanterar båtplatsavtalen.

Befintligt bestånd

Hargshamns småbåtshamn ligger till stora delar på är en samfällighetsfastighet som kommunen inte äger. Kommunen har avtal med samfälligheten och med båtklubben. En översyn av avtalsförhållandena bör initieras.

Östhammars småbåtshamn är utarrenderad och arrendatorn har förvaltningsansvaret för området.

Öregrund består av flera olika områden som arrenderas ut till en arrendator; Öregrund, Katrinörarna samt Furuskär.

Kallerö småbåtshamn ansvarar och förvaltar kommunen. Bryggorna är i dåligt skick och stora skador finns efter vintern. Bryggan rymmer ca 14 platser som nyttjas av personer som har muntliga tillstånd. Skriftliga båtplatsavtal med en avgift saknas. En grusad iläggningsramp finns som behöver underhållas.

Framtida behov

Kommunen har inga planer på att förändra nuvarande antal småbåtshamnar.

Kommande åtgärder, projekt och utredningsuppdrag

Utredning för att pröva möjligheterna att konvertera Kallerö till en gästhamn med swisch-betalningslösning bör initieras.

Föreningar som disponerar kommunala lokaler

Kommunen äger flera byggnader och lokaler som disponeras exklusivt av olika typer av föreningar. Dessa upplåtelse är många gånger muntliga och andra otydliga. En översyn av avtalssituationen samt utvärdering om föreningarna skulle kunna boka tider via bokningssystemet bör initieras.

Kulturmiljöer och bygdegårdar

Beskrivning

I Östhammars kommun finns ett rikt och varierat bestånd av olika kulturmiljövärden: välbevarade trästäder med medeltida anor, småbrutna odlingslandskap, rika fornlämningsområden och järnhanterings omfattande kulturarv i form av bruksmiljöer och gruvor.

Kommunen äger många olika fastigheter med kulturmiljövärden av varierande dignitet. Flera av dessa fastigheter saknar hyresgäster och/eller tydlig verksamhetsinriktning.

Idag saknas ställningstagande från kommunen sida, dels i hur vi ska prioritera kulturmiljövärden ur plan-, bygg- och exploateringssynpunkt, dels hur kommunens egna fastighetsinnehav ska förvaltas ur ett kulturmiljöperspektiv. Kommunen saknar även en tydlig ansvarsfördelning mellan berörda nämnder och förvaltningar i kulturmiljöfrågan.

Östhammars kommuns översiktsplan fastställer att ett kulturmiljöprogram behöver tas fram för att definiera kommunens ställningstaganden kring kulturmiljöerna. Det befintliga planeringsunderlaget för kulturmiljöer i Östhammars kommun, Jord och järn är 20 år gammalt och behöver uppdateras. I samband med framtagandet av ett kulturmiljöprogram skulle det finnas anledning att särskilt titta på kommunens innehav av skyddsvärda kulturmiljöer som ett underlag till beslut kring hur dessa ska prioriteras avseende bevarande och utveckling. Roll- och ansvarsfördelning i kulturmiljöarbetet mellan kommunens berörda nämnder och förvaltningar behöver också tydliggöras.

Mindre utomhusanläggningar

Beskrivning

I kommunen finns ett stort antal mindre utomhusanläggningar såsom boulebanoer, spontanidrottsplatser, hinderbana, minigolf, utegym mm. De drivs ofta av föreningar och är belägna på både privat mark och kommunens mark. En genomlysning av dessa uteanläggningar behöver utföras för att dels skapa ekonomiska objekt, avtalen med föreningarna samt upprätta tydligare driftinstruktioner om kommunen förvaltar objektet. I linje med riksidrottsförbundets strategi 2025, bland annat ”ny syn på träning och tävling” och ”livslångt idrottande”, behöver kommunen ta fram en strategi för framtida utveckling av anläggningar samt vilka befintliga anläggningar som kommunen prioriterar.

Campingplatser

Beskrivning

Kommunens campingplatser; Klackskärs camping, Sunnanö camping, Gräsö camping, Hargshamns camping, Råfstens stugby, Simbadets camping i Österbybruk samt Aspbo naturreservat har olika typer av markupplåtelse och arrendatorer. Det strategiska ansvaret för campingplatser har förtydligats under 2019 och ligger på Tekniska förvaltningen. Därmed omfattas inte objekten av Kultur och fritidsförvaltningens ansvar.

Ekonomiska konsekvenser

Den stora variationen av anläggningar och lokaler som används för att tillgodose Kultur och fritidsförvaltningen verksamheter och uppdrag gör att hyresunderlaget, som består av självkostnaderna enligt Hyreshandboken, behöver analyseras för varje enskilt objekt. Flera av anläggningarna är idag inte egna objekt i ekonomisk redovisningsmening vilket gör att nuvarande kostnader inte kan brytas ner och kopplas till varje enskild anläggning på ett enkelt sätt. Driftinstruktioner är underframtagande för varje objekt vilket i förlängningen leder till att kostnaderna blir mer förutsägbara och tydliggör på vilket sätt ett objekt ska skötas för att funktionen ska bibehållas och uppfattas som en tillgång för kommunen och för kommuninvånarna. Arbetet med att ta fram hyresunderlaget i enlighet med Hyreshandboken kommer att fortgå under hela 2019.



BERGSSTATEN

REMISS

Sid 1(1)

2019-05-07

Dnr BS 200-455-2019

Länsstyrelsen i Uppsala län

Östhammar och Tierp kommun

Angående ansökan om undersökningstillstånd enligt minerallagen (1991:45) för området Finnsbo 100 i Östhammar och Tierp kommun, Uppsala län

Sökanden och vad ansökan avser

McKnight Resources AB har den 21 mars 2019 ansökt om undersökningstillstånd för området Finnsbo 100 i Östhammar och Tierp kommun. Om ett undersökningstillstånd beviljas innebär det en ensamrätt för tillståndshavaren att kartlägga berggrundens egenskaper i syfte att ta reda på om det finns en fyndighet inom det aktuella området.

Remissinstanser vid ansökan om undersökningstillstånd

Enligt 3 § tredje stycket mineralförordningen (1992:285) ska länsstyrelsen och kommunen ges tillfälle att inom viss tid yttra sig över en ansökan som avser undersökningstillstånd. Av fjärde stycket framgår att även Sametinget ska ges tillfälle att yttra sig inom viss tid när ansökan om undersökningstillstånd avser ett område som används för renskötsel.

Synpunkter över ansökan

Genom denna remiss bereds remissinstanserna möjlighet att lämna synpunkter över ansökan. Synpunkter över ansökan kan avse skäl som talar för eller emot att bevilja det sökta tillståndet. Sådana skäl kan t ex vara att ansökan kan beviljas men att vissa åtgärder bör undvikas, eller erinringar mot ett beviljande eftersom undersökningsarbete inom området bedöms kunna medföra påverkan på allmänt eller enskilt intresse eller att det föreligger något hinder mot undersökningsarbete.

Eventuella synpunkter över ansökan ska ha kommit in till Bergsstaten senast den 04 juni 2019.

Zmar Sarlus
Bergsstaten

Bifogas:

Kopia av ansökningshandlingarna

STOCKHOLM 2019-03-21

Härmed ansöker vi om undersökningstillstånd enligt minerallagen på grundval av följande uppgifter

Sökandens namn, adress och telefonnummer McKnight Resources AB (Goldcup 18374), Celsiusgatan 22, 752 31 Uppsala	
Föreslagen benämning på det ansökta området Finnsbo 100	Områdets belägenhet (kommun och län anges) Östhammar och Tierp kommun, Uppsala län

Ansökan avser följande koncessionsmineral Cu-Zn-Ag-Au-W-Fe-REE
--

Om ansökan avser något eller några av de koncessionsmineral som anges i 1 kap. 1 § 1 och 2 minerallagen kommer undersökningstillståndet, om det beviljas, att omfatta samtliga mineral som anges där om inte sökanden begär annat.

Vilken anledning finns att anta att en undersökning kan leda till fynd av koncessionsmineral? Tidigare undersökningar och gammal data påvisar att nu ansökt mineral kan förekomma inom det nu ansökta området.

Områdets avgränsning SR99			Området bör avgränsas av räta linjer. Hörpunkterna numreras löpande medsols. Deras x- och y-koordinater anges i rikets nät. Koordinaterna kan alternativt redovisas i en särskild bilaga.
Hörpunkt nr	N-koordinat meter	E-koordinat meter	
1	SE BIFOGAT		
2			
3			
4			
5			
6			
7			

Områdets storlek, hektar med två decimaler 586,91	Undersökningsavgift, kronor 11 740	Undersökningsavgiften är 20 kronor för varje påbörjat hektar. Avgiften skall betalas i förskott och senast en månad efter ansökningsdagen.
--	---------------------------------------	---

Ansökningsavgift skall dessutom betalas av sökanden. Den skall betalas omedelbart, d.v.s. samtidigt med att ansökan lämnas in. Ansökningsavgiften är 500 kronor per påbörjat område om 2000 hektar. 500 kronor

Blanketten används för andra ansökningar än avseende alunskiffer, olja, gas och diamant.

LB02 Ansökan om undersökningstillstånd Utg. 2

Fastighets registerbeteckning Se bifogad fil	Ägare enligt lagfart	Adress
---	----------------------	--------

En karta med aktuell fastighetsindelning bifogas i två exemplar. På kartan har det ansökta undersökningsområdet inritats.

Lämplig skala är oftast 1:10 000. Annan skala får väljas om kartformatet därigenom blir hanterligare och väsentlig information inte går förlorad. Kartan skall vara undertecknad av den som ansvarar för upprättandet.

Berörs skyddade områden enligt 3 kap. 6-7 §§ minerallagen?	
Skyddat område	Berörs ej / berörs hur?
Område som används för renskötsel	Berörs ej
Nationalpark eller område som en statlig myndighet hos regeringen har begärt skall avsättas till nationalpark?	Berörs ej



Naturresevat med föreskrifter som i något avseende kan gälla undersökningsarbete	Berörs ej
Kulturresevat med föreskrifter som i något avseende kan gälla undersökningsarbete	Berörs ej
Natura 2000-område enligt reglerna i 7 kap. 28a – 29b §§ miljöbalken (1998:808)?	Berörs ej
Område inom 200 meter från skyddsobjekt enligt lagen (1990:217) om skydd för samhällsviktiga anläggningar?	Berörs ej
Kyrkogård eller annan begravningsplats?	Berörs ej
Så kallat obrutet fjällområde enligt 4 kap. 5 § miljöbalken?	Berörs ej
Område inom 30 meter från allmän väg enligt fastställd arbetsplan eller 30 meter från järnväg eller kanal för allmän trafik eller 30 meter från allmän flygplats?	Berörs ej
Område inom 200 meter från bostadsbyggnad?	Berörs ej
Område inom 200 meter från kyrka, annan samlingslokal, undervisningsanstalt, hotell eller pensionat, eller inom 200 meter från vårdanstalt, elevhem eller liknande inrättning om den är avsedd för mer än 50 personer?	Berörs ej
Område inom 200 meter från elektrisk kraftstation eller industriell anläggning?	Berörs ej
Område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (1987:10)?	Berörs ej
Raketskjutfältet Esrange i Kiruna kommun	Berörs ej
Andra undersökningstillstånd eller bearbetningskoncessioner enligt minerallagen eller lagen om vissa torvfyndigheter (1985:620)	Berörs ej
Berörs något område med förbudsår enligt 2 kap. 9 § minerallagen?	Berörs ej

De planerade undersökningarnas inverkan på allmänna och enskilda intressen samt de åtgärder som, enligt sökandens uppfattning, behövs för att skydda allmänna intressen eller enskild rätt

Beskrivning *Uppgifterna kan alternativt redovisas i en särskild bilaga*

Geofysiska mätningar, geokemiska provtagningar samt borring anses ej inverka på allmänna och enskilda intressen. Inga särskilda åtgärder behövs för att skydda allmänna intressen eller enskild rätt.

Kontaktperson hos sökanden

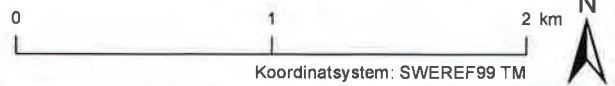
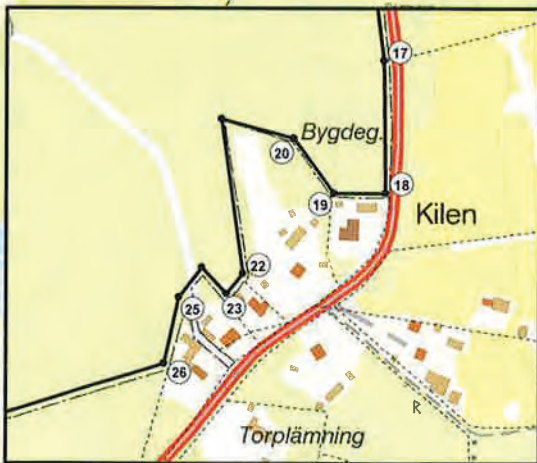
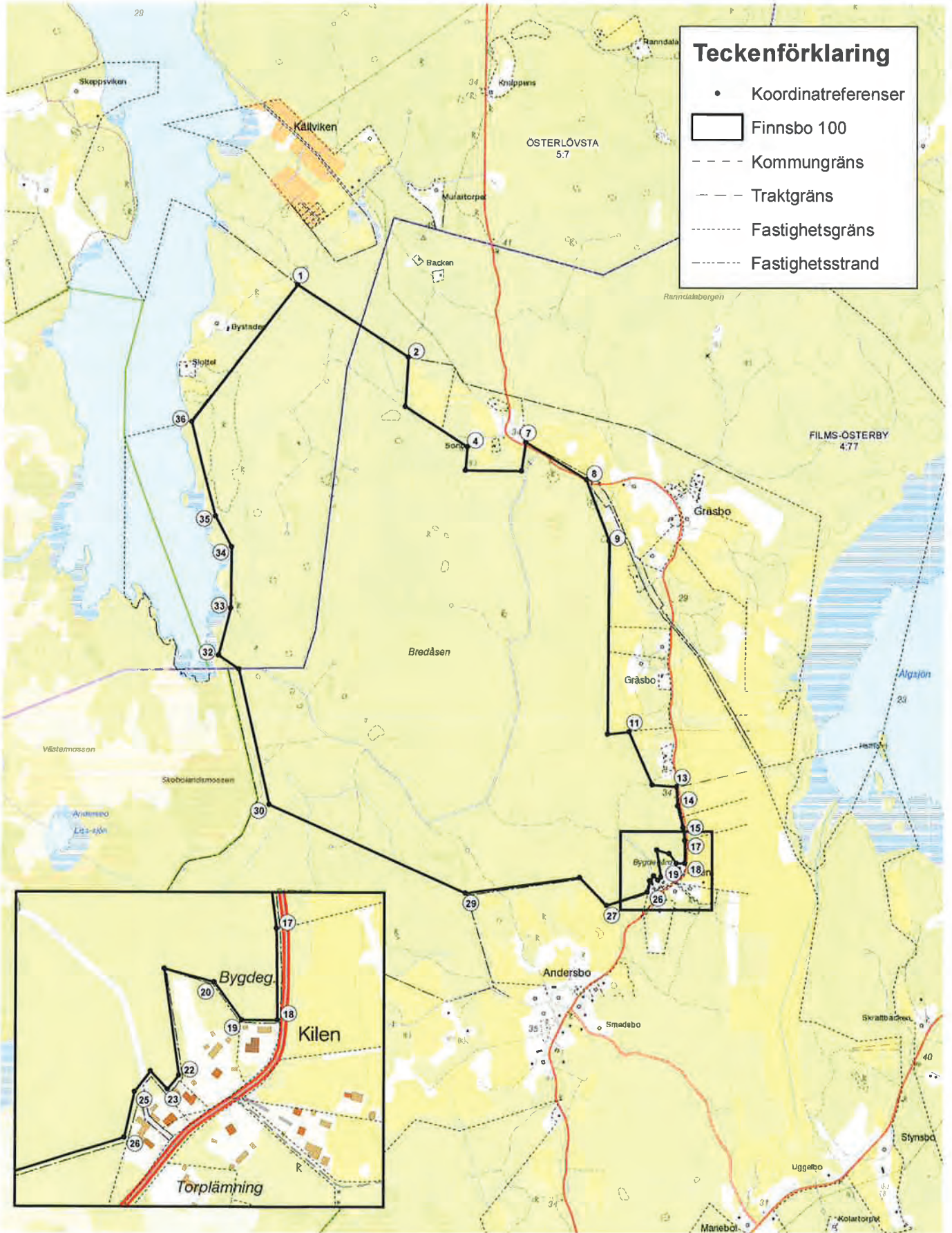
Namn Chris Mcknight	Adress McKnight Resources AB Celsiusgatan 22 752 31 Uppsala	Telefonnummer 072-735 16 77 chris.mcknight@horizonblue.se
------------------------	--	--

Sökandens underskrift/ Sökandenas underskrifter:

Namnsteckning/ -ar	Namnförtydligande
	Chris McKnight

Teckenförklaring

- Koordinatreferenser
- ▭ Finnsbo 100
- - - - Kommungräns
- - - - Traktgräns
- - - - Fastighetsgräns
- - - - Fastighetsstrand



Koordinatsystem: SWEREF99 TM

Länsstyrelsen i Uppsala län
Naturvårdsenheten
751 86 Uppsala

Kopia:

Östhammars kommun, Tekniska förvaltningen, Box 66, 742 21 Östhammar
(markägare [REDACTED])

Yttrande angående nyetablering av hägerkoloni på fastigheten [REDACTED]

Yttrande

Bygg- och miljönämnden har besökt platsen 2015-03-25 och kan konstatera att platsen är olämplig med hänsyn till människors hälsa för etablering av större hägerkoloni ehuru den ligger mindre än 100 m från befintlig bostadsbebyggelse. Åtgärder disponibla enligt artskyddsförordningen bör vidtagas snarast för att avlägsna och förebygga de olägenheter för människors hälsa som kan antas uppkomma och förstärkas med strax inledande häckningssäsong. Detta också för att störa hägrarna så lite som möjligt och att de ges möjligheter att finna alternativa koloniplatser innan häckningen kommit igång.

Bakgrund

Till Bygg- och miljöförvaltningen har det inkommit klagomål 2015-03-24 från fastighetsägarna till [REDACTED] angående den hägerkoloni som håller på att etableras på fastigheten [REDACTED]. Vid Nämndens besök kunde konstateras en "skruv" på ca 25-30 hägrar, troligen uppskrämda av en förbipasserande havsörn. Spilling prydde marken inom koloniområdet men även vid bostäderna där hägrarna överflyger. Ljudnivån vid besöket kunde inte sägas vara störande men kan potentiellt bli så vid andra vindförhållanden och framförallt då häckningssäsongen inleds och pågår. Vid platsbesöket pågick mest bobygge och "rekonoscering" från hägrarna.

Sannolikt beror nyetableringen av hägerkolonin på att de letar efter nytt boområde efter att boträden i deras gamla koloni har fällts under vintersäsongen 2014-2015. Den gamla kolonin låg i området för detaljplanen Husbacka Södra-Kvistagran, del av [REDACTED] ägd av Östhammars kommun. Numera är det området avstyckat och går under benämningen [REDACTED] med omgivande bostadsfastigheter, ägda av Peab. Planen upprättades 2008-10-21, antogs 2011-04-12 och vann laga kraft 2011-10-03. Behov av miljökonsekvensbeskrivning bedömdes inte föreligga.

Lagstöd

Bygg- och miljönämnden konstaterar att den som lokal tillsynsmyndighet inte är bemyndigad att besluta i frågor gällande artskyddsförordningen. Där är Länsstyrelsen tillsynsmyndighet. I fråga om att erhålla dispens från artskyddsförordningen åvilar det markägaren att ansöka om detta om markägaren finner behov därav. Bygg- och miljönämnden kan enbart avge yttrande i detta ärende vilket är gjort i och med skrivningen i första stycket.

Övriga upplysningar

Frågan om eventuell åtalsanmälan om fälld boplats för hägerkoloni vilar på Länsstyrelsen.

Klagande över nyetableringen av hägerkolonin uppmanas att vända sig till markägaren då Tekniska förvaltningen (Östhammars kommun), då Bygg- och miljönämnden saknar jurisdiktion i ärendet, som då gör en egen bedömning om huruvida man ska söka dispens från artskyddsförordningen.

I bilagans flygfotot framgår att området vid [REDACTED] öster om Öregrundsvägen, är skogsklätt. Så är inte längre fallet. Det har nerhuggits för att förbereda för bostäder.

Detta är inget beslut, utan bara ett yttrande, och kan således inte överklagas.

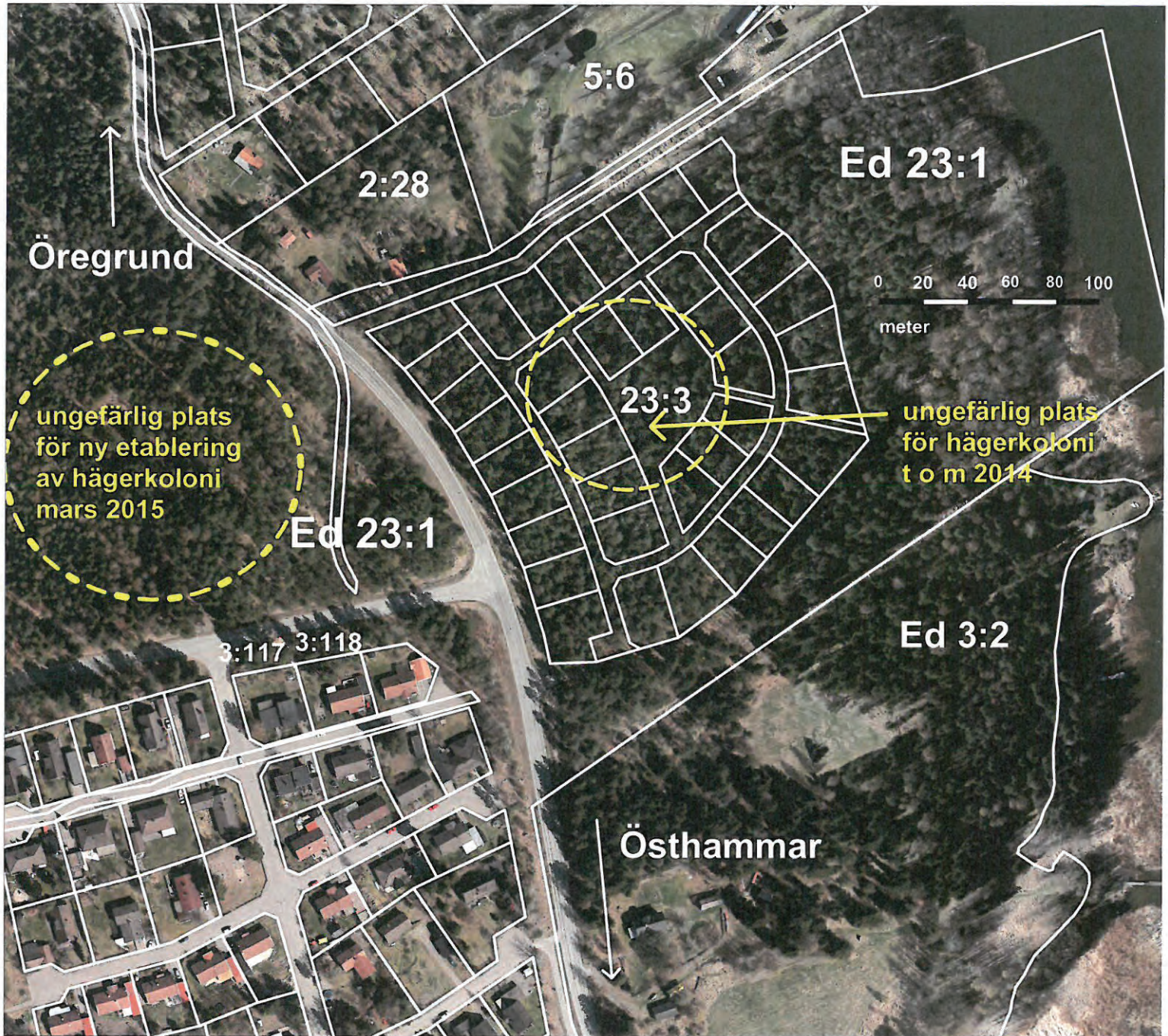
Bygg- och miljönämnden



Eric Renman
Miljö- och hälsoskyddsinspektör

Bilaga:

Flygfoto över området med hägerkoloni
Mailväxling med information om artskyddsförordningen.



Renman, Eric

Från: Westerlind Urban <Urban.Westerlind@lansstyrelsen.se>
Skickat: den 26 mars 2015 09:55
Till: Renman, Eric
Kopia: Söderberg Petter
Ämne: SV: Hägerkoloni Östhammar Ed 23:1 (Husbacka)

Hej Eric!

Eftersom hägern är skyddad enligt 4 § artskyddsförordningen så är det inte mycket som är tillåtet. Man får ju till exempel inte avsiktligt störa den eller förstöra deras fortplantningsområden eller viloplats. Det finns en liten öppning i jaktlagstiftningen för skyddsjakt, som också innefattar rivning av bon, men då måste det handla om allvarliga skador, och det är det knappast i det här fallet. Det ska inte finnas någon annan lämplig lösning, det får inte försvåra upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde och det måste vara

1. av hänsyn till allmän hälsa och säkerhet eller av andra tvingande skäl som har ett allt överskuggande allmänintresse, inbegripet orsaker av social eller ekonomisk karaktär och betydelsefulla positiva konsekvenser för miljön,
2. av hänsyn till flygsäkerheten,
3. för att förhindra allvarlig skada, särskilt på gröda, boskap, skog, fiske, vatten eller annan egendom, eller
4. för att skydda vilda djur eller växter eller bevara livsmiljöer för sådana djur eller växter.

Det går att ge dispens enligt 14 § artskyddsförordningen för åtgärder som inte är att betrakta som jakt, men då är det många tuffa krav som måste uppfyllas. De uppfylls inte genom att människor blir störda av skrik och skrån. Det går bara att ge dispens om

1. det inte finns någon annan lämplig lösning,
2. om dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde, och
3. dispensen behövs
 - a) för att skydda vilda djur eller växter eller bevara livsmiljöer för sådana djur eller växter,
 - b) för att undvika allvarlig skada, särskilt på gröda, boskap, skog, fiske, vatten eller annan egendom,
 - c) av hänsyn till allmän hälsa och säkerhet eller av andra tvingande skäl som har ett allt överskuggande allmänintresse,
 - d) för forsknings- eller utbildningsändamål,
 - e) för återinplantering eller återinförsel av arten eller för den uppfödning av en djurart eller den artificiella förökning av en växtart som krävs för detta, eller
 - f) för att under strängt kontrollerade förhållanden selektivt och i liten omfattning tillåta insamling och förvaring av vissa exemplar i en liten mängd.

Vi har inte åtalansmält den som fällde boträden i hägerkolonin men vi ska göra det. Det är inget som hindrar att ni också gör det men vi som är tillsynsmyndighet måste göra det.

Vänliga hälsningar

Urban Westerlind
Handläggare naturvård
Länsstyrelsen Uppsala län
Telefon: 010-22 33 370
E-post: urban.westerlind@lansstyrelsen.se

Postadress: 751 86 Uppsala
Besöksadress: Hammesplanaden 3

Webb: www.lansstyrelsen.se/upsala

Från: Renman, Eric [<mailto:Eric.Renman@osthammar.se>]


Skickat: den 24 mars 2015 16:26

Till: Gemensam brevlåda - Länsstyrelsen i Uppsala län

Kopia: Johan Nilsson Osthammar

Ämne: Hägerkoloni Östhammar Ed 23:1 (Husbacka)

Till Länsstyrelsen i Uppsala län,

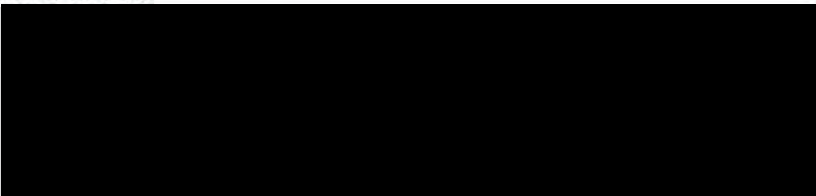
Hägrar vid Östhammar 

Boende i området alldeles norr om Östhammars stad har blivit upprörda över att hägrar etablerat sig eller håller på att etablera sig ca 50 m från bostadshuset. Spillning regnar ner och det är mycket skrik och skrån. Kl 9 på to 2015-03-26 kommer de att uppvakta kommunen med krav på åtgärder. Emellertid, vad undertecknad har förstått lyder hägrar under artskyddsförordningen och det är Länsstyrelsen som eventuellt kan medge undantag från denna avseende boträdsfällning, skydds jakt etc eller vad som kan bedömas som nödvändigt. Kommunen kan ju bara konstatera hälsoskydds- och miljöskyddsfrågor.

I sammanhanget kan noteras att det är samma hägrar som letar nya boplatser i st f de som gick förlorade då exploatören av detaljplanen fällde boträden för den befintliga hägerkolonin. Frågan är; har Länsstyrelsen åtalsanmält exploatören, eller väntar en åtalsanmälan på att göras av oss (kommunen) eller Lst eller bägge instanser. Har Lst någon uppfattning om vad som är tillåtligt att göra om olägenheterna visar sig vara så pass stora som de boende säger.

Vänliga Hälsningar

Eric Renman
Miljö- och hälsoskyddinspektör
Bygg- och Miljöförvaltningen
Östhammars kommun
0173-861 40





§ 307

Dnr KS-2017-336

Dpl 826

██████████, Hägerkoloni

Boende i området alldeles norr om Östhammars stad har blivit upprörda över att hägrar etablerat sig eller håller på att etablera sig ca 50 m från bostadshusen. Spillning regnar ner och det är mycket skrik och skrån.

Skrivelser, dialoger mellan bygg- och miljöförvaltningen, kommunledningen, Länsstyrelsen samt de boende föreligger.

Bygg- och miljöförvaltningen samt tekniska förvaltningen inbjuds till sammanträdet för diskussion om nedanstående punkter.

- fastställa vilken mark som är vår
- vilka regler som gäller för sanitär olägenhet
- vilka legala möjligheter som finns för avverkning
- hur förslaget förhåller sig till planer på Ed etapp 2

Finns säkert fler perspektiv och sakfrågor i detta.

Charlotte Köhler och Tomas Bendiksen (S) informerar i ärendet. Naturvärdesinventering är utförd. Troligtvis finns norra Europas största hägerkoloni i Östhammars kommun.

Arbetsutskottets beslut

Östhammars kommun har påbörjat ett planprogram för området, ██████████ etapp 2, inriktning bostäder där den här frågan kommer att hanteras.

I övrigt ställer arbetsutskottet sig bakom Jacob Spangenberg (C) svar daterat 2017-02-28. (Bilaga 1).

Delges

██████████
Bygg- och miljöförvaltningen
Tekniska förvaltningen

Ingemarsson, Kersti

Från: Spangenberg, Jacob
Skickat: den 28 februari 2017 14:03
Till: [REDACTED]
Kopia: Renman, Eric; Ingemarsson, Kersti; Nilsson, Johan; Bexelius, Annila;
lennart.nordvarg@lansstyrelsen.se; Nyberg, Peter
Ämne: Hägrar i Östhammar

Hej
[REDACTED]

Tack för ditt engagemang i "hägerfrågan". Som Du säkert förstått är frågan mycket komplex och svår att hantera på ett för alla parter tillfredsställande sätt. Jag vill med denna epost beskriva status när det gäller Östhammars Kommuns handlingsutrymme och ambitioner:

- Du har fått flera inspel från Länsstyrelsen och Östhammars kommun, om vad som är möjlig och inte möjligt.
- Gråhägern är en rödlistad art. Det innebär att de får inte avlivas, skrämmas och ej heller att boplatser får förstöras eller störas. Undantag kan göras i vissa fall och då måste man söka dispens från Artskyddsförordningen. Det är Länsstyrelsen och ingen annan som beslutar om dispens, kommunen har ingen rätt att besluta i frågan.
- Vem som helst kan söka dispens, även boende runtomkring. Kommunen avser INTE att söka dispens. Flera boende har uttryckt glädje över att hägrarna finns. Meningarna är således delade.
- Det är således upp till de som klagat över hägrarna att söka dispens från artskyddsförordningen hos Länsstyrelsen.
- En viktig invändning mot att försöka "flytta" på fåglarna, är också att ingen vet var hägrarna kan tänkas flytta.

Jag inser att Du inte blir särskilt glad när Du läser dessa rader. Välkommen att höra av Dig till mig, men kanske framför allt Länsstyrelsen som "äger" frågan om dispens från artskyddsförordningen.

Med vänliga hälsningar**Jacob Spangenberg (C)****Kommunalråd, ordförande i kommunstyrelsen****Östhammars kommun****Ph +46 0702520142****ÖSTHAMMARS
KOMMUN**
- EN DEL AV ROSLAGEN



2019-04-30

Kommunstyrelsen
Att.: Linn Sunnelid
Box 66
742 21 ÖSTHAMMAR

ÖSTHAMMARS KOMMUN Kommunstyrelsen	
2019 -05- 10	
Dnr:	Dpl:

Ansökan om bidrag för år 2019

FrivilligHandtaget ansöker för år 2019 om ett bidrag på minst 30.000 kr.

FrivilligHandtaget erhöll 2018 verksamhetsbidrag från Kommunstyrelsen på 30.000 kr.

Under år 2018 har vi även administrerat det finska projektet, vilket särredovisas i resultat- och balansräkningen. Projektledare är [REDACTED]

Följande handlingar bifogas:

- Resultat- och balansräkning 2018
- Verksamhetsberättelse 2018
- Uppdragsstatistik 2018
- Budget 2019
- Verksamhetsplan 2019

Verksamheten är viktig och stabil, arbetsfältet är stort och samarbetsmöjligheterna blir allt fler. Efterfrågan ökar – exv aktiviteten "Skivor till kaffet" på de olika äldreboendena. Men vi behöver hjälp från kommunen att betona vikten och seriositeten i vårt samarbete för att kunna utveckla viss verksamhet ytterligare.

Vi ser fram emot en positiv behandling och stöd för fortsatt verksamhet.

FÖR FRIVILLIGHANDTAGET

[REDACTED]

[REDACTED]

FrivilligHandtaget

RESURSBANKEN - UPPDRAGSFÖRMEDLING

HANDTAGET I ÖSTHAMMARS KOMMUN

Kassör

RESULTATRÄKNING 2018

	Finska projektet		Finska projektet	
	2018	2018	2017	2017
INTÄKTER				
Bidrag Östhammars kommun	30 000,00	8 000,00	30 000,00	0,00
Övriga intäkter	15 310,00	0,00	4 700,00	0,00
Summa intäkter	45 310,00	8 000,00	34 700,00	0,00
KOSTNADER				
Lokalhyra	13 500,00	0,00	13 500,00	0,00
Material	1 040,00	0,00	1 684,00	0,00
Telefon, internet och data	4 717,00	0,00	2 923,00	0,00
Porto	162,50	0,00	21,00	0,00
Annonskostnader	2 893,00	0,00	935,00	0,00
Möteskostnader	4 274,00	382,00	3 147,00	5 078,00
Resekostnader	3 930,00	0,00	3 749,00	585,00
Försäkringar	1 570,00	0,00	1 570,00	0,00
Övriga kostnader	1 947,00	0,00	1 327,00	0,00
Summa kostnader	34 033,50	382,00	28 856,00	5 663,00
Resultat	+ 11 276,50	+ 7 618,00	+ 5 844,00	- 5 663,00

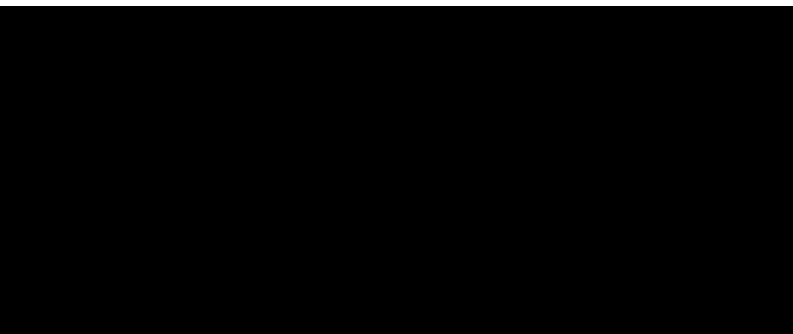
BALANSRÄKNING 2018-12-31

	Finska projektet		Finska projektet	
	2018-12-31	2018-12-31	2017-12-31	2017-12-31
TILLGÅNGAR				
Kassa	2 255,00	1 618,00	1 986,00	0,00
Plusgiro	45 323,26	10 101,54	32 419,76	4 101,54
Förutbetalda kostnader	0,00	0,00	0,00	0,00
Summa tillgångar	47 578,26	11 719,54	34 405,76	4 101,54
SKULDER				
Skulder	1 896,00	0,00	0,00	0,00
Summa skulder	1 896,00	0,00	0,00	0,00
EGET KAPITAL				
Ingående kapitalbehållning	34 405,76	4 101,54	28 561,76	9 764,54
Årets resultat	+ 11 276,50	+ 7 618,00	+ 5 844,00	- 5 663,00
Summa eget kapital	45 682,26	11 719,54	34 405,76	4 101,54
Summa skulder o eget kapital	47 578,26	11 719,54	34 405,76	4 101,54

Verksamhetsberättelse 2018

Styrelsen för FrivilligHandtaget ber att få lämna följande berättelse över verksamheten för år 2018.

Styrelsen har haft följande sammansättning fr. o. m. årsmötet 2018-03-26.



Sekreterare:



Revisorer


Ordinarie:



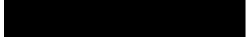
Kansli

FrivilligHandtaget hyr kontorsrum hos Studieförbundet Vuxenskolan, Rådhusgatan 6 i Östhammar.

Personal

 är anställd som samordnare, trygghetsanställning på 75% via arbetsmarknadskontoret.

Praktikantplats

 har under 2018 ej haft någon praktikant på kontoret.

FrivilligHandtaget har under 2018 bedrivit följande verksamhet på nedanstående orter.

Alunda

Olandsgården:

- Handarbete tillsammans under våren och hösten.
- "Skivor till kaffet"
- Rullstolspromenader med fika, tema "Sinnets trädgård", under sommaren. Varje promenad avslutades med en gemensam fikastund. I samverkan med Svenska Kyrkan, SPF Rospiggen och PRO.
- Ledsagningar, Olandsgården.
- Mötesplatsen.
- Dialogmöte.

Österbybruk

Parkvägen 7 – 9:

- "Skivor till kaffet" tillsammans i allsång.
 - Handarbete, högläsning och sång tillsammans under våren och hösten.
 - Mötesplatser för finsktalande på Parkvägen 7 - 9 med finsktalande gruppen vid återkommande tillfällen, i samverkan.
 - Mötesplatsen.
 - Dialogmöte.
- Övriga volontäruppdrag: Ledsagning med privatbil.

Gimo

Lärkbacken:

- "Skivor till kaffet", högläsning, allsång och samtalskort, handarbete, med mera.
 - Rullstolspromenader med fika med tema "Sinnets trädgård" under sommaren, juni och augusti i samverkan med Svenska Kyrkan. Varje promenad avslutades med en gemensam fikastund.
 - Mötesplatser för finsktalande på Lärkbacken med finsktalande gruppen vid återkommande tillfällen, i samverkan.
 - Dialogmöte.
- RSMH: Skivor till kaffet, högläsning, frågesportstund, Rock n Roll och Jul-tema och allsång. Vi hade en frivilligträff i samverkan med RSMH med promenad runt vallonstigen, samt gemensam lunch som avslutning.

Östhammar

Edsvägen 16:

- "Skivor till kaffet" vid flera tillfällen.
- Handarbete, musik och sång, tillsammans under våren.
- Rullstolspromenader med fika med tema "Sinnets trädgård" under sommaren, juni och augusti/september, i samverkan med Svenska Kyrkan. Varje promenad avslutades med en gemensam fikastund.
- Mötesplatsen.
- Privatpersoner får besök, ledsagningar och promenader.
- Via Hemtjänsten, volontär har gjort hembesök, ledsagningar och promenader.
- Dialogmöte.
- Läsgrupp för boende på Edsvägen 16, Östhammar: Vi har startat en läsgrupp, tisdagar varje vecka, med ett juluppehåll för att åter börja 8 januari 2019. Antalet deltagare har varit mellan sju och fem personer.
- Dagverksamhet för dementa, avdelning Udden, Vårdcentrum Östhammar: "Skivor till kaffet" med dans, högläsning, samtalskort, och instrumentspel vid flertal tillfällen.
- Informationsträffar för Gravt syn- och hörselskadade vid Anhörigcentrum, Vårdcentrum Östhammar: Lena Ericson, syn- och hörselinstruktör på Östhammars kommun samt Susanne Wahlstrand, volontärsamordnare för FrivilligHandtaget, bjöd in tre kvinnor till fem tillfällen under vårterminen 2017, för att få information och samtidigt möjlighet att träffa andra i samma situation. Vår förhoppning var att bryta ensamhet och sammanföra dessa kvinnor för fortsatta träffar. De har nu 2017/2018 tillsammans med Susanne Wahlstrand, träffats vid återkommande tillfällen, på Studieförbundet Vuxenskolan i Östhammar och där deltagit i studiecirkeln "En livsomställningsprocess".

Öregrund

Tallparksgården:

- "Skivor till kaffet" och högläsning vid flera tillfällen.
 - Dialogmöte.
- Övriga volontäruppdrag: Hembesök och samtal.

ÖVRIG VERKSAMHET

FrivilligHandtaget har under året 2018 bidragit med 65 kulturarrangemang inom Östhammars kommun, samt 6 studiecirklar, i samverkan med Studieförbundet Vuxenskolan.

Alla resor till och från äldreboenden, tillsammans med volontär, sker med privatbil.

Bilersättning utbetalas för arbetsresor från kansliet i Östhammar, tur och retur, till de olika orterna i kommunen.

Östhammars Kommun och Poti Kommun i Georgien, ett 2-årigt Sida-projekt

Östhammars kommun och Poti kommun i Georgien har startat ett 2-årigt kommunalt partnerskap som handlar om att starta ett dagcenter för äldre, som ska renoveras. En viktig del blir att involvera civilsamhällets aktörer och ungdomsrådet, i medborgardialog, kring innehållet och servicen i de dagliga verksamheterna.

-Jag fick vid vårt besök i Georgien, i mars månad, möjlighet att berätta lite om vår volontärverksamhet samt nämna att personer med funktionshinder också kan vara med och delta med vår hjälp. Jag hade tagit med foton från olika aktiviteter och utflykter, samt genom ett usb-minne delat en film från en sångstund på äldreboendet Lärkbacken i Gimo och en handarbetsstund från äldreboendet på Edsvägen 16 i Östhammar. Jag tog också med mig olika broschyrer som vi använder. Projektgruppen från Poti var här i sin tur, i augusti. Några dagar med fulltecknat program för att få se hur äldreomsorgen och Daglig verksamhet är organiserade, samt hur "brukare" bor och deltar i samhället, allt utifrån ålder och behov.

FrivilligHandtaget fick här möjlighet att delta och visa en av våra aktiviteter på Parkvägen 7 - 9 i Österbybruk. Det blev en rolig "Skivor till kaffet" med musik, sång och dans tillsammans med volontärer.

Studiecirklar i samverkan med Studieförbundet Vuxenskolan:

Musik och berättande, för personer med boendestöd, samt dess boendestödjare.

Läsecirkel, för personer med boendestöd, samt dess boendestödjare. Vi har bland annat haft ett intressant författarbesök av Anna E Wahlgren.

En livsomställningsprocess, för dövblinda (gravt syn- och hörselskadade). Studiecirkeln startades efter fem informationsträffar under våren 2017 med Lena Ericson, syn- och hörselinstruktör och [REDACTED] volontärsamordnare för FrivilligHandtaget. Cirkeldeltagarna har träffats under ht 2017 – ht 2018 och vill gärna återknyta kontakten under våren 2019.

Kalabalik på hemmet, ett utbildningsmaterial om demens med frågeställningar, att samtala kring. Boken används inom Vård och omsorgsutbildningar. För intresserade volontärer.

Torsdagsträff för daglediga varannan ojämn vecka, för daglediga. Vi träffas och samtalar med varandra. "Samtalskort" samt övrigt tillgängligt material. Vi bjuder på enkel fika och träffas vid SV, Östhammar. I samverkan med SV och med annan folkbildning.

Läsgrupp för boende på Edsvägen 16, Östhammar

Vi har startat en läsgrupp, tisdagar varje vecka, med ett juluppehåll för att starta igen 8 januari 2019. Antalet deltagare har varit mellan sju och fem personer.

Utflykter/samkväm:

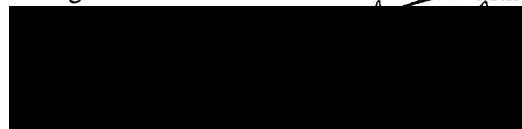
Vårens utflykt gick till RSMH i Gimo, med en promenad tillsammans på Vallonstigen som RSMH's deltagare anlagt och skyltat upp så fint! Det blev en jättemysig dag med en gemensam lunch.

I övrigt är alla frivilligträffar knytkalas där var och en tar med sig eget att äta och dricka.

Information och marknadsföring

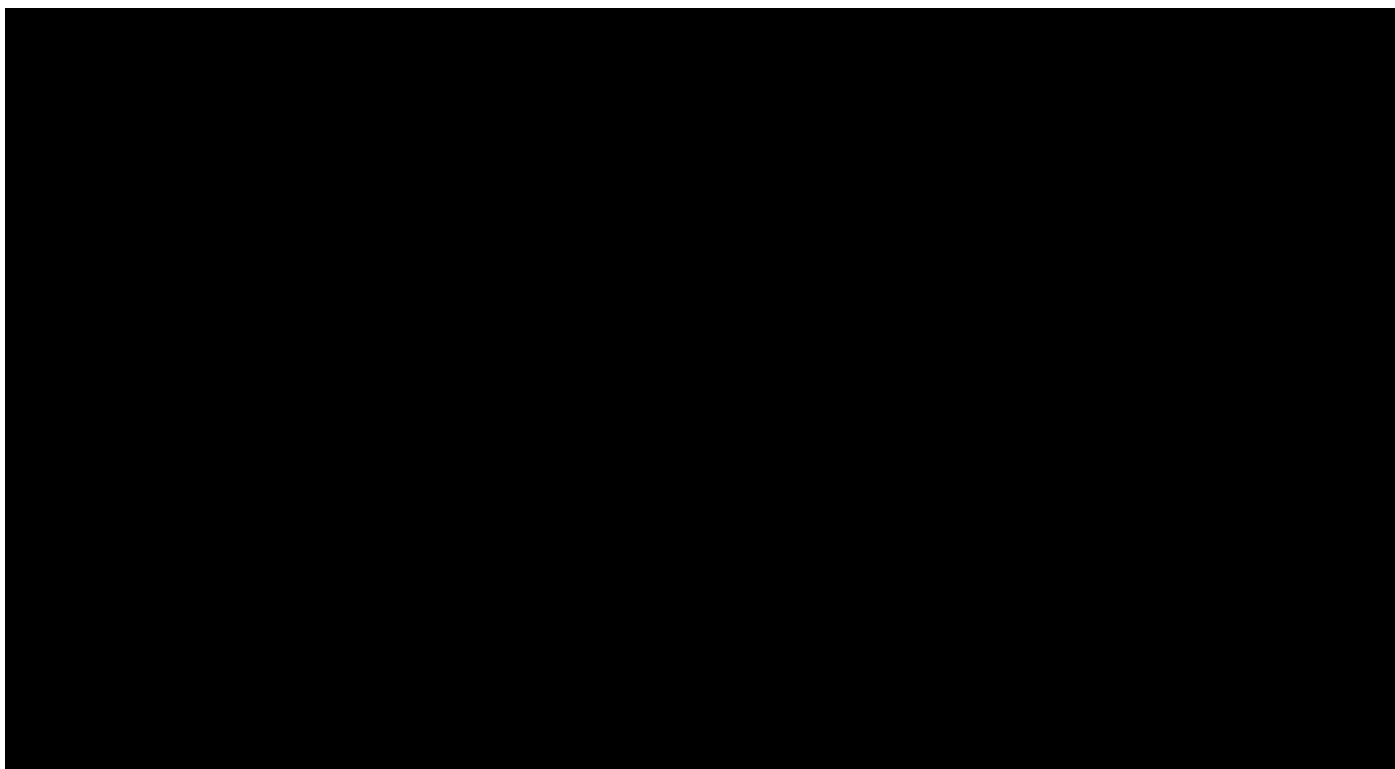
Information och marknadsföring har skett genom foldrar, informationsmöten, annonser och anslag på till exempel bibliotek, äldreboenden samt informationsskyltar. Annonsering i Annonsnytt samt information på Hemsidan www.frivillighandtaget.123minsida.se

Slutligen vill vi framföra ett varmt tack till Östhammars kommun och ALLA som deltagit i vårt viktiga arbete.



för FrivilligHandtaget

Östhammar i november 2018



UPPDRAGSSTATISTIK FÖR 2018

volontär	Uppdrag	Timmar	Uppdragstyp
ÖSTERBYBRUK			
1	5	5	Telefonsamtal, ledsagning
7	8	16	Sång, läsning, minnestråning
ÖSTHAMMAR			
1	77	231	Aktiviteter, "Kultur i vården"
1	8	16	övriga volontäruppdrag
1	52	250	hembesök
1	25	5	Telefonsamtal
1	8	16	övriga volontäruppdrag
1			Besök Edsvägen 16
1	4	8	Aktiviteter, "Kultur i vården"
1	8	16	övriga volontäruppdrag
1	8	16	övriga volontäruppdrag
1	2	4	övriga volontäruppdrag
1			Aktiviteter, "Kultur i vården"
1	3	6	övriga volontäruppdrag
1	158	520	Vattengympa, besök, promenad m. m.
1	8	16	övriga volontäruppdrag
1	10	30	Aktiviteter, "Kultur i vården"
1	3	9	Aktiviteter, "Kultur i vården"
1	2	2	Högläsningssgrupp
1	2	4	Aktiviteter, "Kultur i vården"
1			Levande musik och berättande
13	6	12	Rullstolspromenader, Edsvägen 16
ÖREGRUND			
1	5	2	hembesök
1	2	14	ledsagning
1	4	3	Hembesök
1	2	1	övriga volontäruppdrag
			Rullstolspromenader SPF Havsörnen (Frivilligthandtaget, paraplyorg. för försäkring)
ALUNDA			
1	8	16	övriga volontäruppdrag
40	8	16	Rullstolspromenader, Olandsgården (Frivilligthandtaget, paraplyorg. för försäkring)
1	3	18	Ledsagning Uppsala
1	5	10	Olandsgården
1			ledsagning vc
GIMO			
8	8	16	Sång, läsning, minnestråning
1			
1			
1	1	2	Ledare rullstolspromenaderna
1	4	16	Läxhjälp, ledsagning
40	7	14	Rullstolspromenader Lärkbacken
Volontärer Uppdrag Timmar			
140	454	1310	

FrivilligHandtaget i Östhammars kommun

Kassör Inga Alm

BUDGET 2019

INTÄKTER

Bidrag Östhammars kommun	30 000,00
Övriga intäkter	9 000,00
	<hr/>
Summa intäkter	39 000,00

KOSTNADER

Hyreskostnad	13 500,00
Materialkostnad	5 000,00
Försäkringar	1 800,00
Telefon, internet och data	6 000,00
Porto	200,00
Utbildning	0,00
Möteskostnader	4 500,00
Resekostnader	5 000,00
Övriga kostnader	3 000,00
	<hr/>
Summa kostnader	39 000,00
Budgeterat resultat	0,00

FrivilligHandtaget



i Östhammars kommun

Verksamhetsplan 2019

Målet för Resursbanken – Uppdragsförmedling ”FrivilligHandtaget” är:

Att utveckla ett bättre samspel mellan frivilligorganisationer och myndigheter,

Att kombinera professionella och frivilliga insatser,

Att marknadsföra och sprida kunskap om FrivilligHandtaget till arbetsliv, föreningar, organisationer och innevånare,

Att ha en bred förankring i kommunens förenings- och organisationsliv,

Att utveckla det informella nätverket.

Resursbankens uppgift är:

Att komplettera professionella insatser med frivilliga.

Att förbättra samarbetet mellan frivilligorganisationer och myndigheter.

Att förmedla frivilliga insatser mellan människor i kommunen.

Att ge människor möjlighet att göra en insats både för sig och för andra.

Att bygga broar mellan olika grupper i samhället.

Föreningen har under åren haft ett gott samarbete med olika parter inom Östhammars kommun. Vi kommer att fortsätta arbeta utifrån ovanstående mål och uppgifter och utveckla verksamheten i enlighet med hur samhället förändras.

Vi har under åren tagit emot personer för arbetsträning respektive praktik och kommer fortsätta att ta emot personer om intresse finns. För oss är det ytterligare ett sätt, att ge människor möjlighet att göra en insats både för sig och för andra, kvinnor, män, unga och seniorer. FrivilligHandtaget arbetar framåt för att rekrytera och entusiasmera flera människor på respektive ort inom Östhammars kommun.

2019 års verksamhetsplan inom Östhammars kommun

Planerade aktiviteter i samverkan med Östhammars kommun

- "Kultur i vården" Vi planerar minst femtio tillfällen med "kultur i vården" över hela kommunen. Vi bidrar till exempel med allsång, "Mötas i musik", "Skivor till kaffet", "Nostalgihörna" och vid äldreboendens mötesplatser med olika teman utifrån månad. Vi kan erbjuda jultema, vårtema, vårens fåglar, poesi, frågesport, handarbetstema med mera, utifrån personal och boendes önskemål.
- *Levande musik, rytmik och rörelse, levande musik och berättande, samt färg och form tillsammans kan bli nya inslag 2019* om intresse finns.
- Vi kommer fortsätta att ha träffar som innefattar alla våra sinnen. Vi gör något som passar för alla sinnen, även smaka och lukta. Vi fortsätter med våra aktiviteter över hela Östhammars Kommun, där intresse finns att vi kommer.
- Hembesök och ledsagningar för dem som så önskar, i samverkan med volontärer.
- Rullstolspromenader till våren/sommaren och höst, med "sinnets trädgård" som tema, på äldreboenden i kommunen, bland annat Alunda, Östhammar och Gimo, i samverkan.
- FrivilligHandtaget's finsktalande volontärer underhåller och aktiverar finsktalande, på Parkvägen 7 - 9 i Österbybruk samt Lärkbacken i Gimo, i samverkan.

Östhammars kommun och Poti kommun i Georgien, ett 2-årigt kommunalt partnerskap, ett Sida-projekt: [REDACTED] och FrivilligHandtaget står till förfogande som deltagare i projektgruppen i detta Sida-projekt i år också.

Samverkan med Syn- och hörselinstruktör Lena Ericson, Östhammars Kommun:

för personer med grav syn- och hörselskada. Vi hade under 2017 fem informationsträffar, för tre personer, för att bryta isolation, finna nya vänner, samt fått viktig information om nyheter inom olika samhällsfunktioner med mer. Året 2017 – 2018 träffades dessa personer genom FrivilligHandtaget och studiecirkeln "En livsomställningsprocess", i samverkan med Studieförbundet Vuxenskolan. Vi kommer att fortsätta vår samverkan med Lena Ericson, om intresse finns för detta hos flera personer.

Samverkan med Studieförbundet Vuxenskolan

Kulturprogram:

- "Skivor till kaffet", "Mötas i musik" och "Sinnespromenader med rullstol", "högläsning", "samtalskort", Handarbete tillsammans",
- *"Levande musik, rytmik och rörelse", "levande musik och berättande" samt "färg och form tillsammans"* kan bli nya inslag 2019, om intresse finns.

Studiecirklar:

- Studiecirkeln: "En livsomställningsprocess" för speciellt inbjudna, gravt syn- och hörselskadade.
- LSS boendestöd med "Musik och berättande", en social- och föreläsande studiecirkel där alla deltagare bidrar med sina skivor och sitt framförande.
- LSS boendestöd med "Läsecirkel" en social och berättande studiecirkel där var och en tar med en bok eller annat, för att läsas upp eller kanske lyssna på talbok el. dyl.
- Torsdagsträff för daglediga, varannan ojämn vecka.
- Studiecirkel för volontärer – "Den spröda tonen".

Samverkan med RSMH Vi kommer fortsätta att samverka kring att kunna avlasta och hjälpa varandra på olika sätt under året som kommer. RSMH har startat en Musik och kulturcirkel och vill att

vi kommer och deltar någon gång med *Ukuleleflickorna* som vi kallar oss och ta med rytmikinstrumenten som vi köpt in.

FrivilligHandtagets aktiviteter för volontärer

- Studiecirkel, återkommande, för volontärer om bemötande vid olika "dråpliga" situationer, utifrån boken "Kalabalik på hemmet eller Mandus Karlsson löser ett mysterium" med samtalsunderlag, att prata kring. Boken används inom Vård- och omsorgsutbildningar.
- Studiecirkeln "Den spröda tonen" en bok om musikens betydelse för dementa (återkommande cirkel vid behov och intresse).
- Frivilligträffar sker idag, oftast, i form av knytkalas, där var och en tar med egen förning i första hand, men vi vill gärna kunna ge våra volontärer något mer som tack för sitt fina arbete.
- En utflykt med någon intressant föreläsning eller underhållning står på årsplanen för 2019.

Information och marknadsföring

Vi önskar fortsätta samverka på bästa och smidigaste sätt, med vård och omsorg, att värva nya volontärer och entusiasmera redan involverade genom vårt samarbete med övriga organisationer och Östhammars Kommun. Information och marknadsföring sker idag genom foldrar och anslag på t ex bibliotek och informationstavlor. Annonsering i Annonsnytt vid årsmöte samt på vår hemsida www.frivillighandtaget.123minsida.se

För FrivilligHandtaget


Volontärsamordnare

REVISIONSBERÄTTELSE

Undertecknade, som utsetts att revidera räkenskaperna för Resursbanken Uppdragsförmedling Handtaget, FrivilligHandtaget, får härmed avge följande berättelse för vår granskning.

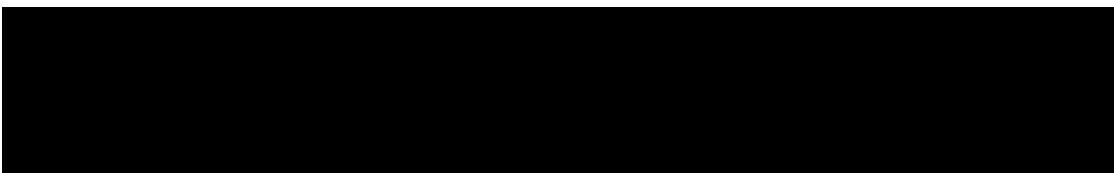
För fullgörandet av vårt uppdrag har vi tagit del av räkenskaperna för tiden 2018-01-01--12-31.

Inkomster och utgifter är vederbörligen verifierade och räkenskaperna är förda på ett tillfredsställande sätt.

Med hänvisning härtill får vi föreslå årsmötet

- att resultaträkningen och balansräkningen fastställs,
- samt att styrelsens ledamöter och dess kassaförvaltare beviljas full ansvarsfrihet för den tid revisionen omfattar.

Östhammar i mars 2019





	Års- budget	Period- budget	Utfall	%	Slut- prognos	Årsav- vikelse	%
Kommunstyrelsen	-162 632	-66 285	-64 809	98	-162 417	145	0
<i>Politik</i>	-8 704	-3 604	-2 875	80	-8 704	0	0
<i>Stab</i>	-3 902	-1 606	-622	39	-3 402	500	13
<i>Marknad o Kommunikation</i>	-3 766	-1 552	-1 687	109	-3 766	0	0
<i>ÖsthammarDirekt</i>	-2 912	-1 148	-980	85	-2 912	0	0
<i>Upphandlingsenhet</i>	-2 634	-709	-639	90	-2 634	0	0
<i>Samhällsplaneringsenhet</i>	-8 114	-3 380	-3 396	100	-8 189	-75	-1
<i>LVS Lednings- o verksamhetsstöd</i>	-25 762	-10 435	-9 133	88	-25 762	0	0
<i>Oförutsedda och projekt</i>	-4 081	-1 117	-856	77	-4 081	0	0
<i>Gem Överförmyndarnämnd</i>	-2 514	-1 048	-959	92	-2 301	213	8
<i>Gem Räddningstjänstnämnd</i>	-25 841	-10 767	-10 943	102	-26 264	-423	-2
<i>Gem IT-nämnd</i>	-12 545	-5 227	-4 970	95	-12 545	0	0
<i>AME Arbetsmarknadsenhet</i>	-7 968	-3 109	-1 743	56	-7 968	0	0
<i>Slutförvarsenheten</i>	0	19	-369		0	0	
<i>Lokal Säkerhetsnämnd</i>	0	2	-6		0	0	
Tekniskt förvaltning	-46 555	-19 557	-20 268	104	-46 555	0	0
Bredband/strategi	-7 334	-3 049	-2 393	78	-7 334	0	0
Affärsverksamhet	0	2	-2 970		0	0	0
Bygg- och miljönämnd	-6 793	-2 703	-4 163	154	-8 693	-1 900	-28
Mervärde BMN	0	4	-759		0	0	
Kultur- och fritidsnämnd	-39 757	-16 263	-13 499	83	-39 223	534	1
Mervärde KFN	0	0	1 104		0	0	
Barn- och utbildningsnämnd	-548 681	-231 713	-223 941	97	-548 681	0	0
Socialnämnd	-486 769	-201 426	-200 251	99	-504 868	-18 099	-4
Gemensamt	-15 342	-6 393	-6 780	106	-16 264	-922	-6
SUMMA DRIFTSKOSTNADER	-1 259 974	-524 779	-513 098	98	-1 280 146	-20 172	-2
Skatter	1 268 784	528 660	526 045	100	1 272 749	3 965	0
Räntor netto	-1 520	-633	2 197	347	783	2 303	152
ÅRETS RESULTAT	7 290	3 248	15 145	466	-6 614	-13 904	-191

Investeringsbudgetuppföljning, netto maj 2019

	Års- budget	Period- budget	Utfall	%	Slut- prognos	Årsav- vikelse	%
Kommunstyrelse	217 764,0	90 698,4	25 005,8	28	212 764,0	5 000	2
<i>varav Teknisk förvaltning</i>	<i>198 960,0</i>	<i>82 863,4</i>	<i>23 448,6</i>	<i>28</i>	<i>198 960,0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Bygg- och miljönämnd	200,0	83,3	0	0	200,0	0	0
Kultur- och fritidsnämnd	4 565,0	1 902,1	152,6	8	4 565,0	0	0
Barn- och utbildningsnämnd	5 305	2 210,4	892,3	40	5 305,0	0	0
Socialnämnd	4 600,0	1 916,7	79,9	4	4 600,0	0	0
SUMMA	232 434,0	96 810,9	26 130,5	27	227 434,0	5 000	2
VARAV ÅRSBUDGET	127 580,0						
VARAV BUDGETFLYTT fr 2017	104 854,0						

Driftprognos över tid 2019 netto

	Års- budget	Års- budget efter bfl	Progn mar Avvik	Progn apr Avvik	Progn maj Avvik	Progn jun Avvik	Progn jul Avvik	Progn aug Avvik	Progn sep Avvik	Progn okt Avvik	Progn nov Avvik
KS	-165,5	-162,6	-0,2	-0,1	0,2						
Politik	-8,7	-8,7	0	0	0						
Stab	-3,9	-3,9	0	0,5	0,5						
Marknad o Komm.	-3,8	-3,8	0	0	0						
ÖsthammarDirekt	-2,9	-2,9	0	0	0						
Upphandlingsenhet	-2,6	-2,6	0	0	0						
Samhällsplanering	-8,1	-8,1	0	-0,4	-0,1						
LVS	-25,8	-25,8	0	0	0						
Oförutsedda o proj	-5,1	-4,1	0	0	0						
Gem Överf.nämnd	-2,5	-2,5	0,2	0,2	0,2						
Gem Rtj. nämnd	-25,8	-25,8	-0,4	-0,4	-0,4						
Gem IT-nämnd	-12,5	-12,5	0	0	0						
EAS	-8,0	-8,0	0	0	0						
Slutförvarsenheten	0	0	0	0	0						
Lokal Säk.nämnd	0	0	0	0	0						
Tekniskt kontor	-48,4	-46,6	0	0	0						
Bredband/strategi	-7,3	-7,3	0	0	0						
Affärsverksamhet	0	0	0	0	0						
BMN	-6,8	-6,8	-0,7	-1,0	-1,9						
Mervärde BMN	0	0	0	0	0						
KFN	-39,8	-39,8	0	0	0,5						
Mervärde KFN	0	0	0	0	0						
BUN	-548,2	-548,7	0	0	0						
SN	-484,4	-486,8	-18,0	-14,0	-18,1						
Gemensamt	-15,3	-15,3	0	-1,1	-0,9						
SUM DRIFTSKOSTN	-1 260,0	-1 260,0	-18,9	-16,7	-20,2						
Skatter	1 268,8	1 268,8	0	4,0	4,0						
Räntor Netto	-1,5	-1,5	0	2,3	2,3						
ÅRETS RESULTAT	7,3	7,3	-11,6	-2,5	-6,6						
Årsavvikelse mot budget			-18,9	-9,8	-13,9						

Verksamhetsplan 2019

Fas: Uppföljning per april Verksamhetsplan 2019 **Rapportperiod:** 2019-04-30

Organisation: 5500 - Överförmyndarnämnden (ÖFN)

KOMMUNFULLMÄKTIGES INRIKTNINGSMÅL

Inriktningsmål 1: Uppsala kommun ska ha en jämställd och hållbar ekonomi

Bedömning

Helt uppfyllt

Senaste kommentar (2019-04-30):

Nämnden gör ett positivt resultat.

NÄMNDMÅL

Den gemensamma

överförmyndarnämnden ska ha en jämställd och hållbar ekonomi

Bedömning

Helt uppfyllt

Senaste kommentar (2018-12-31):

Nämnden har en ekonomi i balans och arbetar aktivt med frågor avseende jämställdhet.

ÅTGÄRDER

Ägarsamråd och månadsuppföljningar

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Ägarsamråd äger rum i maj där nämndens övergripande mål och ekonomi kommer diskuteras med kommunstyrelseordförande i länet. Ekonomin har redovisats och diskuterats i samband med varje nämndsammanträde.

Granskningar av årsräkningar ska vara påbörjade senast den 1 september 2019

Bedömning

Helt uppfyllt

Senaste kommentar (2019-04-30):

Förvaltningen ligger i fas med uppsatta granskningsmål.

Inriktningsmål 7: Uppsala ska vara en äldrevänlig kommun och invånare med funktionsnedsättning ska uppleva trygghet, frihet och tillgänglighet

Bedömning

Delvis uppfyllt

Senaste kommentar (2019-04-30):

Nämnden tillhandahåller gode män och förvaltare till de som har behov av hjälp med att bevaka sin rätt, förvalta sin egendom och sörja för sin person. En ställföreträdare är för nämndens målgrupp en möjlighet att leva ett oberoende liv med rätt insatser och stöd. Nämndens svårigheter med att rekrytera i de svåraste uppdragen gör dock att en del medborgare får vänta alldeles för länge med att få en ställföreträdare. Förvaltningen har hittills i år rekryterat fler nya gode män och förvaltare än motsvarande period förra året.

NÄMNDMÅL

Den gemensamma överförmyndarnämnden ska ha tillräckligt med ställföreträdare

Bedömning

Delvis uppfyllt

Senaste kommentar (2019-04-30):

Hittills i år har 21 nya ställföreträdare rekryterats jämfört med 15 samma period föregående år.

ÅTGÄRDER

Informationsinsatser och utbildning

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Överförmyndarnämnden har genomfört en informationsinsats i samverkanskommunerna och har genomfört informationsinsatser i Uppsala innevarande år. Hittills i år har 21 nya ställföreträdare rekryterats jämfört med 15 föregående år.

Fortsätta arbeta efter det system där nyligen godkända ställföreträdare erbjuds enklare uppdrag för att få in dem i verksamheten

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Nämnden har fortsatt arbetet med att erbjuda nya ställföreträdare enklare uppdrag.

Rekryteringsträffar nya stf

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Rekryteringsträffar har hållits enligt plan.

Den gemensamma överförmyndarnämndens servicenivåer ska upprätthållas

Bedömning

I hög grad uppfyllt

Senaste kommentar (2019-04-30):

Stickprover görs av flera av servicenivåerna i samband med uppföljning av interkontrollplanen. I de allra flesta fall håller nämnden sina beslutade servicenivåer.

ÅTGÄRDER

Bevakning av att servicenivåerna upprätthålls

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Indikatorerna för att servicenivåerna upprätthålls följs upp i internkontrollen. Internkontrollen för kvartal 1 har resulterat i ett par mindre anmärkningar som åtgärdas genom information om rutiner till berörda handläggare. I de flesta fall håller nämnden handläggningstiderna.

UPPDRAG

7.3 Öka möjligheten till inflytande och egenmakt så att stöd och insatser bättre motsvarar behoven (ÄLN, OSN, SCN och ÖFN)

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

För att detta skall kunna uppfyllas är rekrytering väldigt viktigt så att det finns ett brett urval av ställföreträdare med olika kompetenser att matcha mot de medborgare som behöver hjälp.

ÅTGÄRDER

Rekrytering
av ställföreträdare

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Nämnden ligger bättre till med rekryteringen av nya än för samma period förra året.

Huvudmannens (dvs. den som har rätt till ställföreträdare) önskemål avseende vilken ställföreträdare han eller hon önskar ska tillgodoses i högre grad.

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Förvaltningen försöker så långt det är möjligt att infria huvudmannens önskemål om ställföreträdare.

Riktad rekryteringsinsats för att bredda ställföreträdarnas bakgrund

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Ett material finns framtaget för att rekrytera ställföreträdare med annan bakgrund. Det har börjat användas.

Jämställd rekrytering av ställföreträdare

Status

Ej påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Könsuppdelad statistik kommer att tas fram under hösten.

Inriktningsmål 9: Uppsala kommuns medarbetare ska ha bra arbetsvillkor och kan med hög kompetens möta Uppsala

Bedömning

I hög grad uppfyllt

Senaste kommentar (2019-04-30):

Förvaltningen arbetar teambaserat enligt Susan Wheelan effektiva team. Det syns i medarbetarundersökningen att arbetet gett resultat.

NÄMNDMÅL

Den gemensamma överförmyndarnämndens medarbetare ska ha bra arbetsvillkor och kan med hög kompetens möta Uppsala

Bedömning

Delvis uppfyllt

Senaste kommentar (2019-04-30):

2019 har förvaltningen fortsatt att arbeta med det teambaserade arbetssättet, förtydliganden av mål och uppdrag, värdegrund och feedback.

NÄMNDINDIKATORER

Titel	Kön	Utfall	Mål 2019	Utfall 2019-jan	Bedömning
Korttidssjukfrånvaro	Alla				Inget värde angivet

Senaste kommentar (2019-04-30):

Korttidssjukfrånvaro har minskat:
från 3,2 % i januari 2018 till 2,51% i januari 2019
från 6,3 % i februari 2018 till 5,14 % i februari 2019
från 2,7 % i mars 2018 till 1,7 % i mars 2019

Hållbart medarbetarengagemang (HME), totalindex.	Alla				Inget värde angivet
--	------	--	--	--	---------------------

Senaste kommentar (2019-04-30):

HME totalindex har ökat från HME 59 2018 till totalindex 78 2019. Det går bara att se totalindex än så länge inte HME och det är oklart om det kommer att kunna gå att få ut i år. HME frågorna är färre än alla de frågor som omfattas av totalindex så därför blir jämförelsen lite haltande.

Andel avslutade arbetsskador och tillbud i förhållande till antal anmälda.	Alla				Inget värde angivet
--	------	--	--	--	---------------------

Senaste kommentar (2019-04-30):

Det finns inga rapporterade tillbud och arbetsskador i KIA för perioden.

En större del av den gemensamma överförmyndarnämndens ärenden ska hanteras i e-förvaltning

Bedömning

Delvis uppfyllt

Senaste kommentar (2019-04-30):

Intensifierat arbetet med IT för att hitta ett verksamhetssystem som kan ersätta förvaltningens omoderna verksamhetssystem Wärna. Tester av Wärna Go har skett under december. Wärna Go är en uppgradering av Wärna till ett mer modernt gränssnitt och med större möjlighet till digitalisering. Analys av testerna kommer att göras under 2019. Tyvärr verkar det dock som att mycket av den funktionalitet som efterfrågas av förvaltningen inte är färdigutvecklad än.

UPPDRAG

9.6 Intensifiera arbetet med att åtgärda strukturella skillnader på grund av kön.

Status

Färdig

Senaste kommentar (2019-04-30):

En analys har gjorts med stöd av HR-chef och inga strukturella löneskillnader på grund av kön har kunnat påvisas. Om det kommer annat material som stöd för att göra analysen kan detta behöva aktualiseras igen.

UPPDRAG VID SIDAN AV VERKSAMHETSPLANEN

att uppdra åt samtliga nämnder och bolagsstyrelser att under 2018 arbeta fram egna ledningsplaner inför och vid allvarliga störningar i enlighet med rutin för detta

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Förvaltningen har gått utbildning och påbörjat ledningsplans arbetet.

Bilagor för rapportering till kommunstyrelsen

Status

Påbörjad

Senaste kommentar (2019-04-30):

Delårsbokslut januari-mars

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum



ÖVERFÖRMYNDARNÄMNDEN I UPPSALA LÄN

Plats och tid

Bergius, Stationsgatan, kl. 12:00-13:40
Måndagen den 20 maj 2019

Beslutande

Bertil Brunn (S) Uppsala	ordförande
Heikki Tiitinen (KD) Enköping	vice ordförande
Ann-Catrine Lövling (S) Enköping	ledamot
Tommy Jakobsson (S) Älvkarleby	ledamot
Christer Lindström (M) Östhammar	ledamot
Lotta Carlberg (C) Tierp	ledamot
Gunilla Hamrin (S) Heby	ledamot
Bo Johnson (M) Håbo	ledamot
Mårten Blix (M) Uppsala	ledamot §§ 158-162
Mats Hallor (L) Uppsala	ledamot §§ 158-162
Rose-Marie Westerholm (S) Älvkarleby	tjg. ersättare
Jan-Erik Wikström (L) Uppsala	tjg. ersättare §§ 109-157
Torsten Tornberg (KD) Uppsala	tjg. ersättare §§ 109-157

Övriga deltagande

Soroor Moetazed (MP) Enköping	ersättare
Kjell Hansson (S) Enköping	ersättare
Inga Alm (C) Östhammar	ersättare
Maha Mikari (S) Uppsala	ersättare
Bernt Ove Stenmark (KD) Heby	ersättare
Solweig Lundkvist (S) Håbo	ersättare

Ida Hellrup	chef
Lisa Brattgård	sekreterare

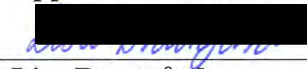
Utses att justera

Justerings plats och tid

Uppsala 2019-05-29 kl. 10:00

Underskrifter

Sekreterare


 Lisa Brattgård

Paragraf nr 109-162

Ordförande


 Bertil Brunn

Justerande


 Heikki Tiitinen

ANSLAG/BEVIS

Organ

Sammanträdesdatum

Datum för anslags uppsättande

Förvaringsplats för protokollet

Protokollet är justerat avseende § 109-162

Överförmyndarnämnden**2019-05-20****2019-05-29** Datum för anslags nedtagande **2019-06-19****Överförmyndarförvaltningen**

Underskrift


 Lisa Brattgård

Justerare

 |  | 

Utdragsbestyrkande

§ 160**Verksamhetsuppföljning****Överförmyndarnämnden beslutar**

att lägga verksamhetsuppföljningen för första kvartalet till handlingarna

Föredragande

Ida Hellrup

Bakgrund

I samband med delårsbokslut för första kvartalet skall kommunövergripande inriktningsmål och uppdrag samt nämndspecifika mål från verksamhetsplanen följas upp. När det gäller kommunövergripande inriktningsmål och uppdrag följer det värdkommunen Uppsalas.




Motivering

En uppföljning har skett av både de kommunövergripande inriktningsmålen och de nämndspecifika målen från verksamhetsplanen. Uppföljningen biläggs detta beslut.

Delges: Kommunledningskontoret i samtliga samverkande kommuner



Protokoll från styrelsemöte

Protokollet avser	Gästrikvatten AB
Sammanträdesdatum	2019-05-23
Plats	Duvbackens reningsverk, Sältavägen 9 Gävle
Tid	Kl 09:00-11:45
Sekreterare	 Gunilla Boström
Ordförande	 Niklas Nygren
Justerare	 Magnus Jonsson

Närvarande

Niklas Nygren, Ordförande
Inga-Lil Tegelberg, Vice ordförande
Henrik Sundberg, Ledamot
Torbjörn Jansson, Ledamot
Hans Larsson, Ledamot
Magnus Jonsson, Ledamot
Bo Janzon, Ledamot
Margareta Widén Berggren, Ledamot
Pär-Olof Olsson, Ledamot deltog §16-19
Inger Abrahamsson, ersättare
Lena Blad, VD

Övriga närvarande (deltog under inf.ärenden)

Ola Nilsson, Ledamot Gävle Vatten
Mari Rasjö, Ledamot Hofors Vatten
Håkan Nelin, Ledamot Hofors Vatten
Björn Karlsson, Ledamot Älvkarleby Vatten
Anneli Westin, Chef Kund & verksamhet
Johanna Sollengren, Jurist deltog §16-19
Jenny Engberg, Kommunsamordnare deltog §16-19
Gunilla Boström, Sekreterare

Frånvarande

Ulrika Norling, Ledamot

Frånvarande

Eva Julin, Ledamot Hofors Vatten
Emil Myrberg, Enhetschef Ekonomi
Krister Kron, VISION
Bo Persson, Ledamot Östhammar Vatten
Tomas Bendiksen, Ledamot Östhammar Vatten
Lars-Erik Wickberg, Ledamot Ockelbo Vatten

Mötet öppnades

Ordförande hälsade de närvarande välkomna och förklarade sammanträdet öppnat.

§16

Val av justerare

Till justerare valdes Magnus Jonsson.

§17 **Fastställande av föredragslista**

Föredragningslistan fastställdes.

§18

Protokoll från föregående möte

Föregående protokoll justerat. Protokollet läggs till handlingarna.

Informationsärenden

§19

Verksamhetsplanering

Information gavs om:

- det pågående arbetet med översyn av styrande dokument inklusive justering av Vd instruktion
- arbete med ramar, taxepplaner och aktiviteter kommande år
- aktiviteter hos ägarkommuner, regionalt, nationellt och inom EU som påverkar verksamheten

§20

Internkontrollrapport tertial 1

Information lämnades om Gästrike Vatten koncernens internkontrollrapport för tertial 1.

§21

Delårsrapport tertial 1

Information lämnades om Gästrike Vatten koncernens delårsrapport för tertial 1.

§22

Preliminär budget

Information lämnades om Gästrike Vatten koncernens preliminära rörelsebudget och investeringsbudget år 2020.

§23

Verksamhetsinformation

Information gavs om:

- medarbetarstatus
- drifhändelser och pågående ärenden
- status och resultat från aktiviteter och projekt
- nuvarande vattenläge

Beslutsärenden

§24

Instruktion för verkställande direktör i Gästrike Vatten koncernen

Ärendenr 201663

Ärendebeskrivning

Justeringar har gjorts enligt nedan för att förtydliga avsikten med avsnitt 5 Tystnadsplikt. Överstruken text har tagits bort och kursiv text har lagts till.

~~Vd får inte för någon röja vad denne har fått kunskap om under utförandet av sin uppgift som Vd om inte styrelsen i det enskilda fallet har beslutat annat. Tystnadsplikten avser såväl muntlig som skriftlig information och gäller även efter det att uppdraget som Vd upphört.~~

Vd förbinder sig att till utomstående inte lämna ut sådana uppgifter från sitt uppdrag som kan skada, eller särskilt gynna, enskilda intressenter.

Vd ska förvara konfidentiellt material så att det säkerställs att materialet inte är tillgängligt för utomstående.

Extern och intern information ska ske med iakttagande av den sekretess som lagar och förordningar föreskriver.

Uppgift som enligt första till tredje stycket omfattas av Vd:s tystnadsplikt får endast röjas om det krävs enligt lag. Tystnadsplikt gäller även efter avslutat uppdrag.

Efter det att uppdraget som Vd har upphört ska Vd återlämna allt konfidentiellt material till styrelsens ordförande.

Beslut

Styrelsen beslutade

- att revidera Instruktion för verkställande direktör i Gästrike Vatten AB i enlighet med bilaga 1.

§25

Ändring av styrelsemötesdatum 24 oktober**Beslut**

Styrelsen beslutade

- att ändra oktobers styrelsemötesdatum till den 25 oktober.

§26

Uppföljning av internkontrollplanen 2019 Gästrike Vatten AB

Ärendenr 201680

Ärendebeskrivning

Internkontrollplanen ska stödja ledningsgrupp och styrelse i att kontrollera att risker som uppkommer genom att arbetssätt och rutiner inte följs minimeras. Riskerna är utvalda från en övergripande riskanalys.

Nytt från och med 2019 är att Internkontrollplanen görs för Gästrike Vatten AB och gäller för samtliga dotterbolag. Det innebär att dotterbolagen inte har någon egen internkontroll. Eftersom de moment som kontrolleras är utifrån arbetssätt och processer så har det indirekt påverkan på dotterbolagen och det arbete som bedrivs där

Beslut

Styrelsen beslutade

- att godkänna internkontrollrapporten för perioden januari till april 2019

§27

Delårsrapport T1 april 2019 Gästrike Vatten AB

Ärendenr 201673

Delges

KS/KF

Ärendebeskrivning

Redovisning av tertialbokslutet inklusive målanalys för perioden januari – april 2019.

Beslut

Styrelsen beslutade

- att godkänna förslag till Verksamhetsrapport inklusive tertialbokslut
- att överlämna tertialrapporten samt prognos för helåret 2019 till ägarkommunerna Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammar

§28

**Preliminär rörelsebudget och investeringsbudget Gästrik Vatten AB
År 2020**

Ärendenr 201673

Delges
KS/KF**Ärendebeskrivning**

Ärendet beskriver preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för år 2020. Det är en grund för fortsatt arbete med bolagets och koncernens budget för år 2020 och översyn av Övergripande verksamhetsplan samt investeringsvolym för år 2020-2023 med utblick till år 2025 inklusive mål och prioriteringar.

För att skapa en god arbetsmiljö för våra medarbetare samtidigt som vi ökar takten för såväl utredningar och genomförande av reinvesteringar, nyinvesteringar, exploateringar och andra tjänster (etableringar, tekniskt vatten mm) är behovet att utöka antalet medarbetare stort.

I förslaget till den preliminär rörelsebudget har kostnader för 8 nya anställda under 2020 och 4 nya anställda 2021 lagts in. Beräkningarna förutsätter 500 tkr i årslön/ny anställd och att de är anställda 6 månader under anställningsåret. I beräkningarna har förutsatts en generell inflation på 1 % för verksamhets- och personalkostnader, även räntan är beräknad på 1 %. Ökningen av kostnader i förslaget har fördelats ut enligt fastställd fördelningsnyckel till respektive dotterbolag.

Resurskartläggning tillsammans med plan för nyttjande av konsulter kommer att fortlöpa inför verksamhetsplan 2020. I fortsatt arbete kommer även fördelningen att ses över då behoven av resurser bedöms vara som störst i Gävle och Östhammar.

Beslut

Styrelsen beslutade

- att godkänna förslaget till preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Gästrik Vatten AB år 2020.
- att överlämna förslaget till preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Gästrik Vatten AB år 2020 till ägarkommunerna Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammar



Mötet avslutas

Nästa styrelsemöte:

Datum: 26 september

Tid: kl 09:00-11:45

Plats: Duvbackens reningsverk, Sältavägen 9 Gävle



Gästrike Vatten AB

Delårsrapport T1 april 2019 Gästrike Vatten AB

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar

- att godkänna förslag till Verksamhetsrapport inklusive tertialbokslut
- att överlämna tertialrapporten samt prognos för helåret 2019 till ägarkommunerna Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammar

Ärendebeskrivning

Redovisning av tertialbokslutet inklusive målanalys för perioden januari – april 2019.

Beslutsunderlag

- Verksamhetsrapport Gästrike Vatten AB med dotterbolag Tertialbokslut delår 1 samt prognos 2019
- GVAB Balansräkning T1 2019

Föredragande i ärendet är Lena Blad, Vd

Lena Blad, VD

Verksamhetsrapport

Gästrikе Vatten AB med dotterbolag

Tertialbokslut delår 1 samt prognos 2019



Innehållsförteckning

1 Målanalys	3
<i>Invånare och kunder har förtroende för våra VA-tjänster.....</i>	<i>3</i>
<i>Gästrikvatten är en attraktiv arbetsgivare.....</i>	<i>4</i>
<i>Gästrikvatten har en långsiktig hållbar VA-försörjning</i>	<i>5</i>
<i>Verksamheten har en ekonomi i balans</i>	<i>7</i>
2 Resultat och investeringar	9
<i>Gästrikvatten AB</i>	<i>9</i>
<i>Gävle Vatten AB.....</i>	<i>10</i>
<i>Hofors Vatten AB</i>	<i>12</i>
<i>Ockelbo Vatten AB.....</i>	<i>13</i>
<i>Älvkarleby Vatten AB</i>	<i>15</i>
<i>Östhammar Vatten AB.....</i>	<i>16</i>
3 Sammanfattning av viktiga händelserna under perioden	18
<i>Gästrikvatten AB</i>	<i>18</i>
<i>Gävle Vatten AB.....</i>	<i>18</i>
<i>Hofors Vatten AB</i>	<i>19</i>
<i>Ockelbo Vatten AB.....</i>	<i>20</i>
<i>Älvkarleby Vatten AB</i>	<i>20</i>
<i>Östhammar Vatten AB.....</i>	<i>20</i>
4 För verksamheten viktig statistik	22
<i>Gävle Vatten AB.....</i>	<i>22</i>

1 Målanalys

Invånare och kunder har förtroende för våra VA-tjänster

- Bedömningen är att vi kommer att nå målet under året.

Målet innebär att vi har en driftsäker VA-försörjning och säkra leveranser av god kvalitet till invånare och kunder i samtliga kommuner. Även en hög tillgänglighet och tydlig information som ger god service.

*Under 2019 prioriteras aktiviteter för en
God produktivitet - Fortsatt utveckling av effektiva arbetssätt med hög kundnytta och utveckla tjänsternas kvalitet utan att öka kostnaderna.*

Under perioden har vi bland annat skickat ut en enkät till andra VA-bolag för att ta del av andras erfarenheter. Det långsiktiga syftet är att både internt och externt hitta möjligheter till effektivisering av befintliga arbetssätt där alla enheter och avdelningar samt andra aktörer kan förbättra sina samarbeten och på så vis öka både effektiviteten men även servicen och dialogen med våra kunder och invånare.

Vi har även ökat vårt arbete med proaktiv information. Vi ser en nytta både för vår egen del som VA-huvudman men framförallt för invånaren och kunden. Många upplever VA-frågor som svåra och komplicerade. Åtgärder för att kunder ska uppleva kontakten med oss som enkel och trygg är viktig. Vi kommer därav se över våra informationskanaler och arbeta med att öka den allmänna medvetenheten kring VA-frågor. Vårt mål är att ha lättåtkomlig information via vår hemsida, se över vår tillgänglighet när det gäller kundservice samt testa och utvärdera i vilka forum och event vi bör delta.

Analys av indikatorerna

God ärendehantering > 80 %.







Målvärdet visar svars- och handläggningstider inom uppsatt tid för kundärenden. Ansvar för mätning och analys: Enhet Kund

Då vi under perioden driftsatte uppgraderingen av vårt ärendehanteringssystem samt justerade arbetssätten gällande ärendehantering har vi ännu inte kunnat ta ut rättvisande statistik för uppföljning. Bedömningen är att målet kommer att nås.


Hälsomässigt säkert vatten > 99 %.

*Beskriver andelen vattenprover som är tjänliga enligt fastställt kontrollprogram.
Ansvar för mätning och analys: Enhet Drift Vatten*

Uppnås för samtliga bolag för perioden.

Hälsomässigt säkert vatten	Gästrike Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Gävle Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Hofors Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Ockelbo Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Älvkarleby Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Östhammar Vatten AB	100		>99%	Uppnås

Gästrike Vatten är en attraktiv arbetsgivare

-  Bedömningen är att målet kommer att nås

Målet innebär att vi har en god organisatorisk och social arbetsmiljö där medarbetare trivs och kan utvecklas. Förutsättningar finns för ett aktivt ledarskap och medarbetarskap.

Under 2019 prioriteras aktiviteter för en väl fungerande verksamhetsplanering – Då verksamheten haft svårt att hinna genomföra planerade åtgärder är det viktigt att skapa en god framförhållning och utrymme för löpande händelser redan i verksamhetsplaneringen samt säkerställa behovet av resurser internt på kort och lång sikt.

God balans mellan arbetsliv och privatliv – Med ett tydligt fokus på prioritering och verksamhetsplanering förbättras medarbetarnas balans mellan arbetsliv och privatliv och övertiden för enskilda individer minskar.

Under första tertialet av 2019 har vi arbetat vidare mot vårt mål att utveckla en god organisatorisk och social arbetsmiljö med ett aktivt och tydligt ledarskap. I februari påbörjades en serie av utbildningspass i vår personalprocess för cheferna.

Vi fortsätter även under 2019 med våra Må-bra enkäter och den första för året genomfördes i februari. Resultatet är väl godkänt och ligger i paritet med tidigare år. Även denna gång var svarsfrekvensen hög. Arbetsbelastningen och balansen mellan arbetsliv och privatliv är fortsatt fokusområden för oss att arbeta vidare genom att finna nya arbetssätt som reducerar övertid och ger medarbetarna återhämtningsmöjligheter.

Från februari erbjuds ett pausgymnastikprogram. Programmet är ett hjälpmedel för kort återhämtning och som ett komplement till massage för att avhjälpa nack- och axelskador vid daglig datoranvändning.

Under perioden har tre nya medarbetare påbörjat och tio medarbetare avslutat sin anställning. Av de som avslutat sin anställning är tre slutförda vikariat, en pension och fem medarbetare som bytt till annan arbetsgivare. Vi drabbades också av en medarbetarförlust genom dödsfall i januari.

Analys av indikatorerna

Nöjd medarbetarindex >3,2.



Målvärdet visar ett medelvärde på medarbetarenkätens resultat. För att målvärdet ska nås ska samtliga frågor överstiga 2,6. Ansvar för mätning och analys: Stab

Utfallet hämtas från den årliga medarbetarenkäten som genomförs under hösten. Bedömningen är att målet kommer att nås.


Sjukfrånvaro <3.

Målvärdet visar sjukfrånvaron på årsbasis. Ansvar för mätning och analys: Stab

Utfallet för perioden är 3,5 men bedöms nås på helårsbasis.

Indikator	Enhet	Utfall	Målvärde	Status	Prognos Helår
Nöjd medarbetarindex	Gästrike Vatten AB	3,2	=>3,2		Uppnås
Sjukfrånvaro	Gästrike Vatten AB	3,5 %	=<3		Uppnås

Gästrike Vatten har en långsiktigt hållbar VA-försörjning

 Bedömningen är att målet kommer att nås

Målet innebär att vi har en låg miljöpåverkan, god hushållning av resurser och en robust vattenförsörjning. Vi tillgodoser dagens behov och kan möta tillväxt utan att äventyra kommande generationers möjligheter.

Under 2019 prioriteras aktiviteter för en

Säkerhet – Med en genomarbetad säkerhetsanalys kan en långsiktig åtgärdsplan tas fram.

Tydlig struktur för ägar- och styrelsedialog – För en tydlig verksamhetsplan och en verksamhet med god framförhållning och hantering av risker.

För att skapa ökad kontroll på vattenanvändningen pågår många olika typer av aktiviteter. Ytterligare flödesmätare installeras för att få ökad kontroll på vattenanvändningen. Under året ligger fokus på Gävle och Älvkarleby kommun. Vattenkiosker har etablering i Gävle, Hofors, Älvkarleby samt Östhammar (Tierp) kommuner och vi övergår till digitala vattenmätare hos kunder vilket ökar kunskapen om vattenanvändningen. Med hjälp av ökad mängd indata samt analyser av vattnets flöde från produktion, leverans till kund och mottagande samt rening förbättrar vi under året den långsiktiga arbetsmodellen för in- och utläckage från ledningsnätet.

Detta som en del i vår optimering av våra åtgärdsplaner.

Vi har arbetat upp en god struktur och väl etablerad arbetsmodell för att följa våra kommunala ledningsnätsförnyelseplaner. Flertalet utredningar har initierats för att säkra att våra ledningar och anläggningar kan möta morgondagens behov. Insatser sker i samtliga kommuner. Våra främsta utmaningar ligger i Gävle, Ockelbo och Östhammar kommuner där kapaciteten behöver öka genom nya anläggningar och överföringsledningar.

Analys av indikatorerna

Kontroll på vattenanvändning > 80 %.

Målvärdet visar hur stor andel av producerad mängd vatten som vi har kontroll på hur den används.

Läckage på ca 20 % räknas som normalvärde.







Ansvar för mätning och analys: Avdelning Teknik och utveckling





Våra insatser med vattenkiosker och samhällsinformation gör att vi kan uppnå målvärdet inom våra kommuner.

God tillståndshantering > 99 %.

Målvärdet beskriver andelen miljödömande för vattenuttag och tillstånd/villkor för avloppsreningsverk som klaras för år/max eller medelvärden. Ansvar för mätning och analys: Avdelning Produktion

Uppföljning av tillstånd, miljödömande för vattenuttag och tillstånd/villkor för avloppsreningsverk, har skett och visar att indikatorn har en mindre avvikelse i Östhammar och i Hofors. Detta då vi har svårt att hålla kraven gällande gränsvärdet för Alunda reningsverk samt att vi överskred vattendomen för Hammardammen 2018 gällande spolvatten och utredning pågår tillsammans med Länsstyrelsen.

Indikator	Enhet	Utfall	Målvärde	Status	Prognos Helår
Kontroll på vattenanvändning	Gävle Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
Kontroll på vattenanvändning	Hofors Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
Kontroll på vattenanvändning	Ockelbo Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
Kontroll på vattenanvändning	Älvkarleby Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
Kontroll på vattenanvändning	Östhammar Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
God tillståndshantering	Gävle Vatten AB		>99 %	Ok	Uppnås

Indikator	Enhet	Utfall	Målvärde	Status	Prognos Helår
God tillståndshantering	Hofors Vatten AB		>99 %	Ok	Mindre avvikelse
God tillståndshantering	Ockelbo Vatten AB		>99 %	Ok	Uppnås
God tillståndshantering	Älvkarleby Vatten AB		>99 %	Ok	Uppnås
God tillståndshantering	Östhammar Vatten AB		>99 %	Ok	Mindre avvikelse

Verksamheten har en ekonomi i balans

 Bedömningen är att målet kommer att nås

Målet innebär att vi har rätt nivå på bruksavgift och anläggningsavgift utifrån ett 5-årsperspektiv.

Under 2019 prioriteras aktiviteter för

Prioritering av den interna verksamheten – Den förändrade organisationen och arbetssätt behöver fortsatt utvecklas för att skapa transparens och tydlighet. Det innefattar såväl systemstöd som fortsatt fokus på mätning och uppföljning för att ha en god bild av status.

Väl fungerande uppföljning - Med en väl grundad budget kan uppföljningen utvecklas med en aktiv avvikelsehantering och säkra prognoser.

Analys av indikatorerna

Kostnader vs budget +/- 5 % (Indikator för att mäta måluppfyllelse för samtliga bolag)

Målvärdet visar årets avvikelse mellan fastställd verksamhetsbudget och kostnadsutfall.

Ansvar för mätning och analys: Enhet ekonomi

Indikatorerna visar i de flesta fall en balans mellan kostnader och budget. Avvikelsen mellan utfall och budget är i regel liten och prognosen för helåret är att målen kommer nås. Avvikelser beror i de flesta fallen på driftstörningar. För Gävle Vatten AB råder en viss obalans men en återhämtning under året väntas ske.

Personalkostnader vs rörelsekostnader +/- 5 %. (Indikator för att mäta måluppfyllelse för Gästrikvatten)

Målvärdet ger en indikation på anläggningarnas status och att varje generations brukare följer självkostnadsprincipen. Variationen tar hänsyn till strategiskt nyttjande av överuttag.












Ansvar för mätning och analys: Enhet ekonomi

Utfallet och även prognosen för helåret visar på balans. Verksamheten löper enligt plan.

Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader +/- 5 %. (Indikator för att mäta måluppfyllelse per dotterbolag)

Målvärdet ger en indikation på om bolagets verksamhetskostnader ökar i förhållande till bolagets rörelsekostnader. Ansvar för mätning och analys: Enhet ekonomi

Indikatorerna visar på balans. En viss avvikelse för Gävle Vatten AB men en återhämtning under året väntas.

Indikator	Enhet	Utfall		Målvärde	Status	Prognos Helår
Kostnader vs budget	Gävle Vatten AB	10 %		+5 %		Uppnås delvis
Kostnader vs budget	Hofors Vatten AB	-3 %		+5 %		Uppnås
Kostnader vs budget	Ockelbo Vatten AB	-4 %		+5 %		Uppnås
Kostnader vs budget	Älvkarleby Vatten AB	-1 %		+5 %		Uppnås
Kostnader vs budget	Östhammar Vatten AB	4 %		+5 %		Uppnås
Personalkostnader vs rörelsekostnader (MB)	Gästrikе Vatten AB	-1 %		+3 %		Uppnås ej
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Gävle Vatten AB	-6 %		+4 %		Uppnås delvis
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Hofors Vatten AB	-3 %		+4 %		Uppnås
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Ockelbo Vatten AB	-2 %		+4 %		Uppnås
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Älvkarleby Vatten AB	-5 %		+4 %		Uppnås
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Östhammar Vatten AB	-9 %		+4 %		Uppnås

2 Resultat och investeringar

Gästrikе Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	april	april	april			
	2019	2 019	2019	2019	2 019	2 019
Rörelsens intäkter	38 292	36 400	1 892	109 200	109 064	-136
Rörelsens kostnader	-9 151	-8 234	-917	-24 703	-23 695	1 008
Personalkostnader	-28 091	-26 999	-1 092	-80 997	-81 869	-872
Avskrivningar	-1 040	-1 133	93	-3 400	-3 400	0
Rörelseresultat före fin.	9	33	-24	100	100	0
Finansiella intäkter	0	0	0	0	0	0
Finansiella kostnader	-9	-33	24	-100	-100	0
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	0	0	0
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	0	0	0	0	0	0
Skatt	0	0	0	0	0	0
Periodens resultat	0	0	0	0	0	0

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
	Investeringar	114	333	-219	1 000	1 000
Exploateringar	0	0	0	0	0	0
Totalt investeringar	114	333	-219	1 000	1 000	0

Utfallet till och med april visar på något högre kostnader än budgeterat både när det gäller rörelsens kostnader och personalkostnader. Helårsprognosen visar på balans när det gäller hela kostnadsbilden även om fördelningen av kostnaderna ser något annorlunda ut jämfört med budget. En viss osäkerhet kring prognosen råder främst på grund av att personer slutat, rekryteringar ska göras eller pågår samt att en del föräldraledighet kommer att tas ut under året.

Gävle Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
Gävle Vatten AB	april 2019	april 2 019	april 2019	2019	april 2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	4 335	4 400	-65	9 600	9 600	0
"Investeringsfond" återföring	1 195	1 200	-5	3 600	3 600	0
Rörelsens intäkter	47 130	47 433	-303	145 900	145 900	0
Rörelsens kostnader	-53 060	-45 634	-7 426	-136 900	-148 386	-11 486
Större underhåll	-2 975	-3 460	485	-10 380	-10 485	-105
Avskrivningar	-8 014	-9 165	1 151	-27 500	-27 500	0
Rörelseresultat före fin.	-11 389	-5 226	-6 163	-15 680	-27 271	-11 591
Finansiella intäkter	9	33	-24	100	100	0
Finansiella kostnader	-1 810	-1 866	56	-5 600	-5 600	0
Resultat efter finansiella poster	-13 190	-7 059	-6 131	-21 180	-32 771	-11 591
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	-13 190	-7 059	-6 131	-21 180	-32 771	-11 591
Skatt	-300	-100	-200	-300	-300	0
Periodens resultat	-13 490	-7 159	-6 331	-21 480	-33 071	-11 591

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	17 194	25 051	-7 857	79 400	83 887	4 487
Exploateringar	4 317	5 732	-1 415	12 950	13 675	725
Totalt investeringar	21 511	30 783	-9 272	92 350	97 562	5 212

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

Tkr (Prognos)	2018	2019
Akkumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	-2 551	- 35 622

Utfallet till och med april visar på ett större underuttag än budgeterat vilket beror på ökade rörelsekostnader. Ökningen förklaras främst av kostnader för utredningar och skadestånd i ärenden som inträffat tidigare år.

Prognosen visar på ökade kostnader jämfört med budget som till stor del kan kopplas till skadestånd, utredningar och hantering av slam. Under 2019 väntas skadeståndsärenden avslutas som härrör från tidigare år där utfallet blir högre än bedömt. Kostnader för utredningar väntas öka då en pågående översyn av klassificering av utredningsfas jämfört med investeringsfas pågår. Detta i kombination med större planerade investeringar som kräver omfattande utredningar väntas leda till ökade kostnader. Ett nytt avtal avseende hantering av slam från reningsverk träder i kraft under sista halvåret 2019 vilket innebär kraftigt ökade kostnader för slamhantering.

Prognosen avseende investeringar är något högre än budget på grund av investeringar som påbörjats 2018 men som avslutas 2019 utan att budget har tagits upp.

Hofors Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
Hofors Vatten AB	april 2019	april 2 019	april 2019	2019	april 2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	6	0	6	0	0	0
"Investeringsfond" återföring	0	0	0	0	0	0
Rörelsens intäkter	9 530	9 667	-137	29 000	29 000	0
Rörelsens kostnader	-7 747	-6 767	-980	-20 300	-21 159	-859
Större underhåll	-256	-1 000	744	-3 000	-3 000	0
Avskrivningar	-1 903	-2 000	97	-6 000	-6 000	0
Rörelseresultat före fin.	-370	-100	-270	-300	-1 159	-859
Finansiella intäkter	1	0	1	0	0	0
Finansiella kostnader	-367	-400	33	-1 200	-1 000	200
Resultat efter finansiella poster	-737	-500	-237	-1 500	-2 159	-659
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	-737	-500	-237	-1 500	-2 159	-659
Skatt	-1	0	-1	0	0	0
Periodens resultat	-738	-500	-238	-1 500	-2 159	-659

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	6 408	3 117	3 291	9 350	14 601	5 251
Exploateringar	0	0	0	0	0	0
Totalt investeringar	6 408	3 117	3 291	9 350	14 601	5 251

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

Tkr (Prognos)	2018	2019
Akkumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	13 236	11 077

Utfallet till och med april visar på något högre kostnader än budgeterat och därmed ett större underuttag än budgeterat. Förklaringen till avvikelsen i utfallet är främst ett antal akuta underhåll som genomförts under början av året. Även prognosen för helåret visar ett något större underuttag vilket förklaras av de akuta underhållen i kombination med ett förnyat avtal avseende hanteringen av slam vilket innebär ökade kostnader.

Prognosen för årets investeringar är högre än budgeterat på grund av investeringen i Råbacka som pågår sedan tidigare och som inte budgeterats för 2019.

Ockelbo Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	april 2019	april 2 019	april 2019	2019	april 2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	13	33	-21	100	100	0
"Investeringsfond" återföring	0	0	0	0	0	0
Rörelsens intäkter	5 872	5 800	72	17 400	17 400	0
Rörelsens kostnader	-4 714	-4 367	-347	-13 100	-13 978	-878
Större underhåll	-83	-600	517	-1 800	-1 300	500
Avskrivningar	-897	-967	70	-2 900	-2 900	0
Rörelseresultat före fin.	192	-100	292	-300	-678	-378
Finansiella intäkter	0	0	0	0	0	0
Finansiella kostnader	-156	-133	-22	-400	-400	0
Resultat efter finansiella poster	36	-233	269	-700	-1 078	-378
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	36	-233	269	-700	-1 078	-378
Skatt	0	0	0	0	0	0
Periodens resultat	36	-233	269	-700	-1 078	-378

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget
--------------------------------------	-----------	--------	---------------------	-----------	------------	---------------------

	mot budget			mot årsprognos		
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	1 262	11 633	-10 371	34 900	31 410	-3 490
Exploateringar	7	117	-110	350	350	0
Totalt investeringar	1 269	11 750	-10 481	35 250	31 760	-3 490

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

Tkr (Prognos)	2018	2019
Ackumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	240	-838

Resultatet till och med april är något högre än budgeterat vilket till stor del beror på större underhåll som ännu inte genomförts. Prognosen för helåret visar på ett något större underuttag än planerat på grund av nytt avtal för hantering av slam samt att kostnaderna för utredningar väntas öka. Trots prognosen arbetar man för att nå budget för året.

Prognosen för investeringar visar på något lägre nivå än budgeterat vilket främst förklaras av mer omfattande utredningar än väntat som behöver färdigställas innan investering kan påbörjas.

Älvkarleby Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget		Avvikelse årsbudget mot årsprognos
				Årsbudget	Årsprognos	
Älvkarleby Vatten AB	april	april	april	2019	2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	34	33	1	100	100	0
"Investeringsfond" återföring	0	0	0	0	0	0
Rörelsens intäkter	10 169	10 700	-531	32 100	32 100	0
Rörelsens kostnader	-8 663	-8 234	-429	-24 701	-24 725	-24
Större underhåll	-404	-833	429	-2 500	-2 500	0
Avskrivningar	-1 586	-1 667	81	-5 000	-5 000	0
Rörelseresultat före fin.	-450	0	-449	-1	-25	-24
Finansiella intäkter	1	0	1	0	0	0
Finansiella kostnader	-281	-300	19	-900	-900	0
Resultat efter finansiella poster	-730	-300	-429	-901	-925	-24
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	-730	-300	-429	-901	-925	-24
Skatt	0	0	0	0	0	0
Periodens resultat	-730	-300	-429	-901	-925	-24

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget		Avvikelse årsbudget mot årsprognos
				Årsbudget	Årsprognos	
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	1 176	4 133	-2 958	12 400	12 330	-70
Exploateringar	6	3 667	-3 660	11 000	11 000	0
Totalt investeringar	1 182	7 800	-6 618	23 400	23 330	-70

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

Tkr (Prognos)	2018	2019
Akkumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	9 997	9 072

Utfallet till och med april visar på ett något högre underuttag än väntat vilket bland annat beror på något lägre intäkter än budgeterat och ökade driftskostnader första delen av året. För helåret är prognosen dock att budget både avseende intäkter och kostnader kommer att hållas.

Östhammar Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget		Avvikelse årsbudget mot årsprognos
				Årsbudget	Årsprognos	
Östhammar Vatten AB	april	april	April	2019	2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	332	267	65	800	800	0
"Investeringsfond" återföring	0	0	0	0	0	0
Rörelsens intäkter	17 839	18 400	-561	55 200	55 200	0
Rörelsens kostnader	-14 550	-13 771	-779	-41 313	-41 681	-368
Större underhåll	-1 288	-1 300	12	-3 900	-4 060	-160
Avskrivningar	-1 984	-2 067	83	-6 200	-6 200	0
Rörelseresultat före fin.	349	1 529	-1 180	4 587	4 059	-528
Finansiella intäkter	1	0	1	0	0	0
Finansiella kostnader	-351	-433	82	-1 300	-1 300	0
Resultat efter finansiella poster	-1	1 096	-1 097	3 287	2 759	-528
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	-1	1 096	-1 097	3 287	2 759	-528
Skatt	0	0	0	0	0	0
Periodens resultat	-1	1 096	-1 097	3 287	2 759	-528

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget		Avvikelse årsbudget mot årsprognos
				Årsbudget	Årsprognos	
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	1 556	20 533	-18 977	61 600	60 205	-1 395
Exploateringar	0	0	0	0	0	0
Totalt investeringar	1 556	20 533	-18 977	61 600	60 205	-1 395

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

	2018	2019
Tkr (Prognos)		
Akkumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	508	3 267

Utfallet till och med april visar på ökade kostnader jämfört med budget, förklaringen är främst ett antal driftsstörningar under början på året som inneburit ökade kostnader. Prognosen för helåret är att kostnaderna kommer att kunna hållas nere, bland annat på grund av minskade kostnader för ledningsrätter, vilket leder till att kostnaderna kan närma sig budgeterad nivå.

Prognosen för investeringar är att de kommer bli något lägre än budget vilket främst beror på en utredning som visat sig vara mer omfattande än väntat

3 Sammanfattning av viktigas händelserna under perioden

Gästrikvatten AB

- Som ett led i att Säkerhetsskyddslagen (2018:585) trädde i kraft den 1 april 2019 har en utbildningsdag för samtliga medarbetare med föreläsare från SÄPO, Länsstyrelsen Gävleborg och MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) genomförts. Dagen syftade till att öka kunskapen och medvetandegraden. Arbete med säkerhetsskyddsanalyser har påbörjats. Samordning har även genomförts med kommunernas uppdatering av risk- och sårbarhetsanalys (RSA).
- Gränsvärden för PFOS i dricksvatten kan komma att sänkas. Utredningar på EU-nivå och inom Sverige pågår vilket vi noga följer.
- På grund av låga grundvattennivåer i Gävle, Ockelbo och Östhammar uppmanas användarna att spara på vattnet. De låga nivåerna beror på att det inte har regnat eller snöat tillräckligt under de gångna åren för att grundvattenmagasinen i marken ska fyllas på ordentligt.
- Ett nationellt regeringsuppdrag kring slam pågår där vi deltar. Vi deltar även i ett samfinansierat forskningsprojekt LCA-studie slamstrategier med IVL som utförare.
- Arbetsmiljöverket genomförde en inspektion under mars gällande företagets systematiska arbetsmiljöarbete och med fokus på kemikaliehantering. Mindre avvikelser kommer att hanteras under maj och åtgärderna återrapporteras till Arbetsmiljöverket innan sommaren.
- Under perioden har ledningens genomgång avseende brandskydd, brandfarlig vara, el-säkerhet och accrediterat labb genomförts.
- I samband med årsstämmor och konstituerande styrelsemöten hölls en introduktion för nya styrelseledamöter och lekmannarevisorer.
- Ett avtal har ingåtts med SKL International för att fortsatt stötta ett VA-projekt i Serbien med fokus på kommunal samverkan under 2019 samt 2020. All tid och kostnader faktureras SKL. Under februari deltog medarbetare i möten och studiebesök i Serbien.

Gävle Vatten AB

- Beslut har tagits av styrelsen om höjning av VA-taxans bruksavgift år 2020 till 2022.
- Försäkringsbolaget för Gävle Vatten AB Svenska kommunförsäkringar har gjort en försäkringsrevision på ett vattenverk och ett reningsverk i Gävle.
- Två stora läckor på Alderholmen i centrala Gävle påverkade vattenflödesriktningen över hela staden och orsakade stora problem i dricksvattennätet, detta gav upphov till många kundklagomål (79 jämfört med 53 på helår 2018) gällande smak och lukt. Omfattande utrednings- och åtgärdsarbete har vidtagits.
- Under perioden har en större vattenläcka på råvattenledningen mellan Marielund och Sättra vattenverk uppkommit och åtgärdats.
- För att motverka de låga grundvattennivåerna i Gävle-Valbo åsen har sprinkling skett som akut lösning. Filtermembranläggningen har inte kunnat startats upp i full drift under perioden på grund av turbiditetsproblem samt låga vattentemperaturer i Gavleån.
- Ett nytt kompletterande beredningssteg på Totra vattenverk har tagits i drift, klordosering är nu en permanent barriär på vattenverket.

- Under januari spårade ett diesellok ur på rangerbangården i höjd med Sättraverket. I samband med urspårning uppstod ett dieselutsläpp, men tack vare goda rutiner i samverkan kunde utsläppet minimeras och åtgärder vidtas.
- Nya styrenheter (PLC) har satts i 17 tryckstegringar, högreservoarer och pumpstationer för att säkerställa övervakning och styrning.
- Under början på året har vi haft processproblem med kemikaliedoseringen på Norrsundets reningsverk vilket resulterat i att utgående fosforvärden varit högre än normalt.
- Gävles största pumpstation, Islandsbron, har helrenoverats med tre nya pumpar som gör att vi nu har redundans och klarar höga flöden även om en av pumparna står.
- Stora volymer spillvatten har bräddat från reningsverken och pumpstationer under februari och mars på grund av snösmältning där Hamrånge har varit värst drabbat.
- Fördjupade utredningar är initierade inom projektet för en gemensam systemlösning för dricksvattenförsörjning i Gävle och Älvkarleby. Fokus är arbete för att utreda den lämpligaste platsen där vatten från Dalälven ska tas upp och hur det ska renas för att kunna användas för att öka mängden grundvatten i Uppsalaåsen och att sammanställa bra underlag för tillståndsansökningar och systembeskrivningen.
- Utbyggnad av VA i enlighet med utbyggnadsplan och exploateringsplan fortlöper. Förberedelse för utbyggnad i Heliga Landet vid Storsjön har startat. Även förberedelse för utbyggnad till nya etableringar har påbörjats vilket tar mycket tid i anspråk.

Hofors Vatten AB

- Avvikelse på vattendomen för ytvattenuttag i Hammardammen rapporterades in till länsstyrelsen i februari och utredning för fortsatt hantering pågår.
- Inspektion på Hofors Vattenverk visade behov av akut underhåll, sammanlagt tre driftstopp fick göras för att genomföra underhållsarbeten.
- Byte av aktivt kol i Hofors vattenverk etapp 2 pågår för att förbättra lukt och smak på dricksvattnet i Hofors.
- Två stora läckor på Gamla Landsvägen har åtgärdats under perioden.
- Spillvatten har bräddat från reningsverken och pumpstationer under februari och mars på grund av snösmältning.
- Ledningsnätsförnyelsen i Råbacka har färdigställts och inneburit en fördyring gentemot budget. För att minska antalet bräddningar vid Grindbergets pumpstation har nya pumpar monterats med bättre kapacitet i samband med ledningsnätsförnyelsen.
- Den riktade åtgärd Automation slamflak, Hofors reningsverk som ligger i årets verksamhetsplan önskas efter fördjupad översyn justeras till att bygga en slamsilo för att ge bättre driftsäkerhet och arbetsmiljö. Kostnaden för transporter av slam sänks då volymen ökar per transport. Förändringen innebär att utförandet sker över flera år. Under året lyfts ärendet in i 2020 års verksamhetsplan.

Ockelbo Vatten AB

- En stor läcka på ledningsnätet i centrala Ockelbo gav en ansträngd vattenproduktion under mars. Under två dygn kördes vatten med tankbil till Säbyggeby vattenverk från Bergby samtidigt som kunderna uppmanades att vara sparsamma och intensiv läcksökning pågick.
- Snösmältning påverkar vattenkvaliteten i brunnarna vid Källänget, Svartandal, Lingbo och Rabo vattenverk. Klorering i beredskap har startats under mars på dessa vattenverk och pågår löpande.
- Ersbacka pumpstation kördes med reservkraft under knappt en vecka på grund av brott på den ledning från Ockelbo reningsverk som försörjer stationen.
- Spillvatten har bräddat från reningsverken och pumpstationer under februari och mars på grund av snösmältning.
- Arbete fortlöper enligt plan inför utförande av vattenledning mellan Mobyheden och Ockelbo tätort.

Älvkarleby Vatten AB

- Beslut har fattats av styrelsen om ägande av fastighet med ändamålet vattenverk. Ärendet avser fastigheten där Kronsågens vattenverk idag är beläget.
- En stor läcka har åtgärdats under perioden på Älvbodavägen/Vetegatan.
- På Skutskärs reningsverk har tanken för järnklorid till processen bytts ut på grund av ålder. Det innebär även en förbättrad arbetsmiljö.
- Stora volymer spillvatten har bräddat från reningsverken och pumpstationer under februari och mars på grund av snösmältning där Långsand har varit värst drabbat.
- Nya styrenheter (PLC) har satts i fem pumpstationer för att säkerställa övervakning och styrning.
- Projektering av VA-ledningar inför utbyggnad av VA-ledningar för bostadsområde vid Älvkarleö och Liljebacken pågår.
- Fördjupade utredningar är initierade inom projektet för en gemensam systemlösning för dricksvattenförsörjning i Gävle och Älvkarleby. Fokus är arbete för att utreda den lämpligaste platsen där vatten från Dalälven ska tas upp och hur det ska renas för att kunna användas för att öka mängden grundvatten i Uppsalaåsen och att sammanställa bra underlag för tillståndsansökningar och systembeskrivningen.

Östhammar Vatten AB

- Styrelsen och kommunfullmäktige har fattat beslut om införande av verksamhetsområde för VA i Östhammar kommun, etapp 1.
- Kommunfullmäktige i Östhammar och Tierps kommuner har beslutat om en avsiktsförklaring Regional samverkan för dricksvattenförsörjning mellan Östhammar och Tierps kommuner.
- Styrelsen har fattat beslut om finansiering av överföringsledning från Örbyhus, Tierps kommun till Österbybruk och Alunda i Östhammar kommun.
- Arbete inför anläggande av en överföringsledning från Örbyhus i Tierp till Österbybruk och Alunda fortlöper.

- Resultat från utredningen Transport spill Östhammar har redovisats till styrelse och kommunstyrelse. Utredningens rekommendation är att åtgärd bör avvaktas och status i Östhammars reningsverk noga bör följas.
- Ett första resultat från utredningen Förstudie nytt reningsverk Östhammar tätort samt Öregrund har redovisats till styrelse och kommunstyrelse. Lokaliseringsutredningen visar att två platser (av fem) är de mest fördelaktiga att utreda vidare.
- Stormen Alfrida i början på januari orsakade stora problem med styr och övervakningssystemen på våra anläggningar. Kokning infördes i Gimo under slutet på januari på grund av osäkerhet vid trycklöst nät i enlighet med interna rutiner.
- Skalskydd har monterats på samtliga vattentorn och montage av nytt nyckelsystem pågår för att öka säkerheten och få ett enhetligt nyckelsystem inom Gästriked Vatten.
- Ett stort antal anmälningar om dålig dricksvattenkvalitet har inkommit från olika delar av Östhammar tätort. Åtgärder har vidtagits och provtagningen både från vattenverk samt hos användare har ökats.
- UV-ljus har driftsatts på Östhammar och Öregrunds vattenverk vilket även inneburit reglering av råvattenpumpar för att få ett jämnare flöde.
- Utrymmen för salt till avhärdning på vattenverken har inspekterats och rengjorts. Mindre förbättringsåtgärder har även gjorts.
- Flödesmätare för slam har installerats på Östhammar reningsverk så att vi kan följa slamflödet för att öka kontrollen på reningsprocesserna.
- Fortsatt arbete med läcksökning och åtgärd av vattenledningsnätet samt kontroll och plombering av brandposter har skett.
- LONA-bidrag har beviljats via Östhammars kommun av länsstyrelsen i Uppsala och vi har initierat arbetet med att bygga en stationär mätstation på Karö våtmark.

4 För verksamheten viktig statistik

Gävle Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)	12 931 768	13 869 838	14 147 369	13 193 548	5 677 940
Producerad mängd (m3)	9 810 135	9 676 283	9 436 914	9 511 806	3 184 903
Försåld mängd VA i (m3)	6 171 065	6 601 891	6 421 846	6 644 047	2 079 451
Antal vattenläckor	44	47	55	74	29
Antal avloppsstoppar	125	117	103	110	38

Hofors Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)	1 602 135	1 460 408	1 438 712	1 650 185	631 610
Producerad mängd (m3)	1 110 099	1 211 902	1 223 240	1 239 104	419 793
Försåld mängd VA i (m3)	762 122	666 388	676 005	746 551	243 370
Antal vattenläckor	13	14	16	11	2
Antal avloppsstoppar	36	25	21	38	10

*värdet för T1 2015 är högre än för tidigare år. Under 2014 åtgärdades nivåmätare på reningsverket som gav felaktiga mätvärden.

Ockelbo Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)	665 457	626 067	676 933	774 480	266 149
Producerad mängd (m3)	406 161	365 906	400 994	435 589	148 463
Försåld mängd VA i (m3)	268 990	277 820	277 735	269 594	94 400
Antal vattenläckor	8	6	7	6	7
Antal avloppsstoppar	23	18	18	20	3

Älvkarleby Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)	1 214 645	1 319 170	1 385 116	1 347 090	606 182
Producerad mängd (m3)	1 460 566	1 465 585	1 190 651	1 264 128	411 989
Försåld mängd VA i (m3)	777 647	698 677	912 663	839 741	232 682
Antal vattenläckor	15	19	29	23	7
Antal avloppsstoppar	59	54	47	65	21

Östhammar Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	T2-T3 2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)			2 113 959	1 895 162	951 295
Producerad mängd (m3)			1 245 530	1 139 791	361 322
Försåld mängd VA i (m3)			536 096	994 506	207 586
Antal vattenläckor			25	41	18
Antal avloppsstoppar			13	48	26

För perioden 2015- T1 2017 var bolaget inte verksamt

Konto	Konto(T)	Ansvar	IB
12	Maskiner och inventarier		5 969 591,11
13	Finansiella anläggningstillgångar		495 000,00
15	Kundfordringar		437 514,00
16	Övriga kortfristiga fordringar		249 117,00
17	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 244 882,00
19	Kassa och bank		16 593 425,15
1	Tillgångar		24 989 529,26
20	Eget kapital		-5 000 000,00
24	Kortfristiga skulder till kreditinstitut, kunder och leverantörer		0,00
25	Skatteskulder		-3 735 619,21
26	Moms och särskilda punktskatter		-4 237 380,00
27	Personalens skatter, avgifter och löneavdrag		-2 755 593,00
28	Övriga kortfristiga skulder		-5 815 318,55
29	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		-3 445 618,50
2	Eget kapital och skulder		-24 989 529,26
			0,00

Redovisat	Utgående balans
-926 195,53	5 043 395,58
0,00	495 000,00
7 279 856,00	7 717 370,00
-247 315,48	1 801,52
13 629 733,80	14 874 615,80
-28 182 391,66	-11 588 966,51
-8 446 312,87	16 543 216,39
0,00	-5 000 000,00
0,00	0,00
1 413 161,16	-2 322 458,05
3 456 752,00	-780 628,00
-138 334,00	-2 893 927,00
5 815 318,55	0,00
-2 100 584,84	-5 546 203,34
8 446 312,87	-16 543 216,39
0,00	0,00

Styrelsen Gästrike Vatten AB

Preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Gästrike Vatten AB år 2020

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar

- att godkänna förslaget till preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Gästrike vatten AB år 2020.
- att överlämna förslaget till preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Gästrike Vatten AB år 2020 till ägarkommunerna Gävle, Hofors, Ockelbo, Älvkarleby och Östhammar

Ärendebeskrivning

Ärendet beskriver preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för år 2020. Det är en grund för fortsatt arbete med bolagets och koncernens budget för år 2020 och översyn av Övergripande verksamhetsplan samt investeringsvolym för år 2020-2023 med utblick till år 2025 inklusive mål och prioriteringar

För att skapa en god arbetsmiljö för våra medarbetare samtidigt som vi ökar takten för såväl utredningar och genomförande av reinvesteringar, nyinvesteringar, exploateringar och andra tjänster (etableringar, tekniskt vatten mm) är behovet att utöka antalet medarbetare stort.

I förslaget till den preliminär rörelsebudget har kostnader för 8 nya anställda under 2020 och 4 nya anställda 2021 lagts in. Beräkningarna förutsätter 500 tkr i årslön/ny anställd och att de är anställda 6 månader under anställningsåret. I beräkningarna har förutsatts en generell inflation på 1 % för verksamhets- och personalkostnader, även räntan är beräknad på 1 %. Ökningen av kostnader i förslaget har fördelats ut enligt fastställd fördelningsnyckel till respektive dotterbolag.

Resurskartläggning tillsammans med plan för nyttjande av konsulter kommer att fortlöpa inför verksamhetsplan 2020. I fortsatt arbete kommer även fördelningen att ses över då behoven av resurser bedöms vara som störst i Gävle och Östhammar.

Beslutsunderlag

Bilaga 1 Preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för 2020, Gästrike Vatten AB

Föredragande i ärendet är Lena Blad, Vd.

Gästrike Vatten AB**Resultatbudget (Mnkr)**

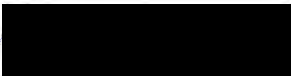
	Utfall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Intäkter	105,9	109,1	110,6	116,0	118,7	119,8
Rörelsekostnader	- 105,5	- 109,0	- 110,6	- 116,0	- 118,7	- 119,8
Rörelseresultat	0,3	0,1	-	-	-	-
Finansiella kostnader	- 0,3	- 0,1	-	-	-	-
Resultat	0,0	0,0	-	-	-	-


Balansbudget (Mnkr)


	Utfall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Anläggningstillgångar	6,5	4,1	4,0	4,2	4,4	4,7
Omsättningstillgångar	18,5	18,5	16,0	15,8	15,6	15,3
Summa Tillgångar	25,0	22,6	20,0	20,0	20,0	20,0
Eget kapital	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Långfristiga skulder	-	-	-	-	-	-
Kortfristiga skulder	20,0	17,6	15,0	15,0	15,0	15,0
Summa Eget kapital & Skulder	25,0	22,6	20,0	20,0	20,0	20,0

Protokoll från styrelsemöte

Protokollet avser Östhammar Vatten AB
Sammanträdesdatum 2019-05-23
Plats Duvbackens reningsverk, Sältavägen 9, Gävle
Tid Kl 12:50-13:20

Sekreterare 
Gunilla Boström

Ordförande 
Margareta Widén Berggren

Justerare 
Inger Abrahamsson

Ledamöter

Margareta Widén Berggren, Ordförande
Pär-Olof Olsson, Ledamot
Inger Abrahamsson, Ledamot
Bo Persson, Ledamot
Lena Blad, Vd

Frånvarande

Tomas Bendiksen, Ledamot

Övriga närvarande

Gunilla Boström, Sekreterare

Frånvarande

Mötet öppnades

Ordförande hälsade de närvarande välkomna och förklarade sammanträdet öppnat.

§18

Val av justerare

Till justerare valdes Inger Abrahamsson.

§19

Fastställande av föredragslista

Föredragningslistan fastställdes.

§20

Protokoll från föregående möte

Föregående protokoll justerat. Protokollet läggs till handlingarna.

Informationsärende

§21

Verksamhetsinformation

Information lämnades om:

- drifthändelser och status från aktiviteter och projekt.

Beslutsärenden

§22

Instruktion för verkställande direktör i Gästrike Vatten koncernen Ärendenr 201663**Ärendebeskrivning**

Justeringar har gjorts enligt nedan för att förtydliga avsikten med avsnitt 5 Tystnadsplikt. Överstruken text har tagits bort och kursiv text har lagts till.

~~Vd får inte för någon röja vad denne har fått kunskap om under utförandet av sin uppgift som Vd om inte styrelsen i det enskilda fallet har beslutat annat. Tystnadsplikten avser såväl muntlig som skriftlig information och gäller även efter det att uppdraget som Vd upphört.~~

Vd förbinder sig att till utomstående inte lämna ut sådana uppgifter från sitt uppdrag som kan skada, eller särskilt gynna, enskilda intressenter.

Vd ska förvara konfidentiellt material så att det säkerställs att materialet inte är tillgängligt för utomstående.

Extern och intern information ska ske med iakttagande av den sekretess som lagar och förordningar föreskriver.

Uppgift som enligt första till tredje stycket omfattas av Vd:s tystnadsplikt får endast röjas om det krävs enligt lag. Tystnadsplikt gäller även efter avslutat uppdrag.



Efter det att uppdraget som Vd har upphört ska Vd återlämna allt konfidentiellt material till styrelsens ordförande.

Beslut

Styrelsen beslutade

- att revidera Instruktion för verkställande direktör i Gävle Vatten AB i enlighet med bilaga 1.

§23

Beslut vice ordförande Östhammar Vatten AB**Beslut**

Styrelsen beslutade

- att utse Pär-Olof Olsson som vice ordförande i Östhammar Vatten AB.

§24

Delårsrapport T1 april 2019 Östhammar Vatten AB

Ärendenr 201678

Delges

KS/KF

Ärendebeskrivning

Redovisning av tertialbokslutet inklusive målanalys för perioden januari – april 2019.

Beslut

Styrelsen beslutade

- att godkänna förslag till Verksamhetsrapport inklusive tertialbokslut
- att överlämna framlagd tertialrapport till Östhammar kommun

§25

Preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Östhammar Vatten AB år 2020

Ärendenr 201732

Delges

KS/KF

Ärendebeskrivning

Ärendet beskriver preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för år 2020. Det är en grund för fortsatt arbete med bolagets och koncernens budget för år 2020 och översyn av Övergripande verksamhetsplan samt investeringsvolym för år 2020-2023 med utblick till år 2025 inklusive mål och prioriteringar.

I förslaget till den preliminära rörelsebudgeten har förutsatts en generell inflation på 1 % för verksamhets- och personalkostnader, även räntan är beräknad på 1 %.



En höjning har även gjorts för utökning av medarbetare inom Gästrike Vatten AB för att möta koncernens samlade behov, kostnader har fördelats ut enligt fastställd fördelningsnyckel till respektive dotterbolag.

På grund av osäkerheter i tidplan och omfattning för exploateringar har enbart övergripande budget lagts in för utbyggnad i Alunda under perioden. Justering i tidplan för investeringar har gjorts men osäkerheterna är fortfarande stora då flera förstudier pågår för både vattenförsörjning och avloppshantering.

Behov av långfristiga lån under perioden ökar under perioden. Idag (2019) är lånet 185 mnkr, år 2020 är behovet totalt 260 mnkr, år 2021 280 mnkr för att år 2023 vara 540 mnkr.

Beslut

Styrelsen beslutade

- att godkänna förslaget till preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Östhammar Vatten AB år 2020
- att överlämna förslaget till preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Östhammar Vatten AB år 2020 till Östhammar kommun.

Mötet avslutades

Nästa styrelsemöte:

Datum: 26 september

Tid: kl 12:30-13:15

Plats: Duvbackens reningsverk, Sältavägen 9, Gävle

Östhammar Vatten AB

Delårsrapport T1 april 2019 Östhammar Vatten AB

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar

- att godkänna förslag till Verksamhetsrapport inklusive tertialbokslut
- att överlämna framlagd tertialrapport till Östhammar kommun

Ärendebeskrivning

Redovisning av tertialbokslutet inklusive målanalys för perioden januari – april 2019.

Beslutsunderlag

- Verksamhetsrapport Gästrike Vatten AB med dotterbolag Tertialbokslut delår 1 samt prognos 2019
- Östhammar Balansräkning T1 2019

Föredragande i ärendet är Lena Blad, Vd

Lena Blad, VD

Verksamhetsrapport

Gästrikе Vatten AB med dotterbolag

Tertialbokslut delår 1 samt prognos 2019



Innehållsförteckning

1 Målanalys	3
<i>Invånare och kunder har förtroende för våra VA-tjänster.....</i>	<i>3</i>
<i>Gästrikvatten är en attraktiv arbetsgivare.....</i>	<i>4</i>
<i>Gästrikvatten har en långsiktigt hållbar VA-försörjning</i>	<i>5</i>
<i>Verksamheten har en ekonomi i balans</i>	<i>7</i>
2 Resultat och investeringar	9
<i>Gästrikvatten AB</i>	<i>9</i>
<i>Gävle Vatten AB.....</i>	<i>10</i>
<i>Hofors Vatten AB</i>	<i>12</i>
<i>Ockelbo Vatten AB.....</i>	<i>13</i>
<i>Älvkarleby Vatten AB</i>	<i>15</i>
<i>Östhammar Vatten AB.....</i>	<i>16</i>
3 Sammanfattning av viktiga händelserna under perioden	18
<i>Gästrikvatten AB</i>	<i>18</i>
<i>Gävle Vatten AB.....</i>	<i>18</i>
<i>Hofors Vatten AB</i>	<i>19</i>
<i>Ockelbo Vatten AB.....</i>	<i>20</i>
<i>Älvkarleby Vatten AB</i>	<i>20</i>
<i>Östhammar Vatten AB.....</i>	<i>20</i>
4 För verksamheten viktig statistik	22
<i>Gävle Vatten AB.....</i>	<i>22</i>

1 Målanalys

Invånare och kunder har förtroende för våra VA-tjänster

- Bedömningen är att vi kommer att nå målet under året.

Målet innebär att vi har en driftsäker VA-försörjning och säkra leveranser av god kvalitet till invånare och kunder i samtliga kommuner. Även en hög tillgänglighet och tydlig information som ger god service.

Under 2019 prioriteras aktiviteter för en God produktivitet - Fortsatt utveckling av effektiva arbetssätt med hög kundnytta och utveckla tjänsternas kvalitet utan att öka kostnaderna.

Under perioden har vi bland annat skickat ut en enkät till andra VA-bolag för att ta del av andras erfarenheter. Det långsiktiga syftet är att både internt och externt hitta möjligheter till effektivisering av befintliga arbetssätt där alla enheter och avdelningar samt andra aktörer kan förbättra sina samarbeten och på så vis öka både effektiviteten men även servicen och dialogen med våra kunder och invånare.

Vi har även ökat vårt arbete med proaktiv information. Vi ser en nytta både för vår egen del som VA-huvudman men framförallt för invånaren och kunden. Många upplever VA-frågor som svåra och komplicerade. Åtgärder för att kunder ska uppleva kontakten med oss som enkel och trygg är viktig. Vi kommer därav se över våra informationskanaler och arbeta med att öka den allmänna medvetenheten kring VA-frågor. Vårt mål är att ha lättåtkomlig information via vår hemsida, se över vår tillgänglighet när det gäller kundservice samt testa och utvärdera i vilka forum och event vi bör delta.

Analys av indikatorerna

God ärendehantering > 80 %.







Målvärdet visar svars- och handläggningstider inom uppsatt tid för kundärenden. Ansvar för mätning och analys: Enhet Kund

Då vi under perioden driftsatte uppgraderingen av vårt ärendehanteringssystem samt justerade arbetssätten gällande ärendehantering har vi ännu inte kunnat ta ut rättvisande statistik för uppföljning. Bedömningen är att målet kommer att nås.

Hälsomässigt säkert vatten > 99 %.

Beskriver andelen vattenprover som är tjänliga enligt fastställt kontrollprogram. Ansvar för mätning och analys: Enhet Drift Vatten

Uppnås för samtliga bolag för perioden.

Hälsomässigt säkert vatten	Gästrike Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Gävle Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Hofors Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Ockelbo Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Älvkarleby Vatten AB	100		>99%	Uppnås
Hälsomässigt säkert vatten	Östhammar Vatten AB	100		>99%	Uppnås

Gästrike Vatten är en attraktiv arbetsgivare

-  Bedömningen är att målet kommer att nås

Målet innebär att vi har en god organisatorisk och social arbetsmiljö där medarbetare trivs och kan utvecklas. Förutsättningar finns för ett aktivt ledarskap och medarbetarskap.

Under 2019 prioriteras aktiviteter för en väl fungerande verksamhetsplanering – Då verksamheten haft svårt att hinna genomföra planerade åtgärder är det viktigt att skapa en god framförhållning och utrymme för löpande händelser redan i verksamhetsplaneringen samt säkerställa behovet av resurser internt på kort och lång sikt.

God balans mellan arbetsliv och privatliv – Med ett tydligt fokus på prioritering och verksamhetsplanering förbättras medarbetarnas balans mellan arbetsliv och privatliv och övertiden för enskilda individer minskar.

Under första tertialet av 2019 har vi arbetat vidare mot vårt mål att utveckla en god organisatorisk och social arbetsmiljö med ett aktivt och tydligt ledarskap. I februari påbörjades en serie av utbildningspass i vår personalprocess för cheferna.

Vi fortsätter även under 2019 med våra Må-bra enkäter och den första för året genomfördes i februari. Resultatet är väl godkänt och ligger i paritet med tidigare år. Även denna gång var svarsfrekvensen hög. Arbetsbelastningen och balansen mellan arbetsliv och privatliv är fortsatt fokusområden för oss att arbeta vidare genom att finna nya arbetssätt som reducerar övertid och ger medarbetarna återhämtningsmöjligheter.

Från februari erbjuds ett pausgymnastikprogram. Programmet är ett hjälpmedel för kort återhämtning och som ett komplement till massage för att avhjälpa nack- och axelskador vid daglig datoranvändning.

Under perioden har tre nya medarbetare påbörjat och tio medarbetare avslutat sin anställning. Av de som avslutat sin anställning är tre slutförda vikariat, en pension och fem medarbetare som bytt till annan arbetsgivare. Vi drabbades också av en medarbetarförlust genom dödsfall i januari.

Analys av indikatorerna

Nöjd medarbetarindex >3,2.



Målvärdet visar ett medelvärde på medarbetarenkätens resultat. För att målvärdet ska nås ska samtliga frågor överstiga 2,6. Ansvar för mätning och analys: Stab

Utfallet hämtas från den årliga medarbetarenkäten som genomförs under hösten. Bedömningen är att målet kommer att nås.

Sjukfrånvaro <3.

Målvärdet visar sjukfrånvaron på årsbasis. Ansvar för mätning och analys: Stab

Utfallet för perioden är 3,5 men bedöms nås på helårsbasis.

Indikator	Enhet	Utfall	Målvärde	Status	Prognos Helår
Nöjd medarbetarindex	Gästrike Vatten AB	3,2	=>3,2		Uppnås
Sjukfrånvaro	Gästrike Vatten AB	3,5 %	=<3		Uppnås

Gästrike Vatten har en långsiktigt hållbar VA-försörjning

 Bedömningen är att målet kommer att nås

Målet innebär att vi har en låg miljöpåverkan, god hushållning av resurser och en robust vattenförsörjning. Vi tillgodoser dagens behov och kan möta tillväxt utan att äventyra kommande generationers möjligheter.

Under 2019 prioriteras aktiviteter för en

Säkerhet – Med en genomarbetad säkerhetsanalys kan en långsiktig åtgärdsplan tas fram.

Tydlig struktur för ägar- och styrelsedialog – För en tydlig verksamhetsplan och en verksamhet med god framförhållning och hantering av risker.

För att skapa ökad kontroll på vattenanvändningen pågår många olika typer av aktiviteter. Ytterligare flödesmätare installeras för att få ökad kontroll på vattenanvändningen. Under året ligger fokus på Gävle och Älvkarleby kommun. Vattenkiosker har etablering i Gävle, Hofors, Älvkarleby samt Östhammar (Tierp) kommuner och vi övergår till digitala vattenmätare hos kunder vilket ökar kunskapen om vattenanvändningen. Med hjälp av ökad mängd indata samt analyser av vattnets flöde från produktion, leverans till kund och mottagande samt rening förbättrar vi under året den långsiktiga arbetsmodellen för in- och utläckage från ledningsnätet.

Detta som en del i vår optimering av våra åtgärdsplaner.

Vi har arbetat upp en god struktur och väl etablerad arbetsmodell för att följa våra kommunala ledningsnätsförnyelseplaner. Flertalet utredningar har initierats för att säkra att våra ledningar och anläggningar kan möta morgondagens behov. Insatser sker i samtliga kommuner. Våra främsta utmaningar ligger i Gävle, Ockelbo och Östhammar kommuner där kapaciteten behöver öka genom nya anläggningar och överföringsledningar.

Analys av indikatorerna

Kontroll på vattenanvändning > 80 %.

Målvärdet visar hur stor andel av producerad mängd vatten som vi har kontroll på hur den används.

Läckage på ca 20 % räknas som normalvärde.







Ansvar för mätning och analys: Avdelning Teknik och utveckling





Våra insatser med vattenkiosker och samhällsinformation gör att vi kan uppnå målvärdet inom våra kommuner.

God tillståndshantering > 99 %.

Målvärdet beskriver andelen miljödömande för vattenuttag och tillstånd/villkor för avloppsreningsverk som klaras för år/max eller medelvärden. Ansvar för mätning och analys: Avdelning Produktion

Uppföljning av tillstånd, miljödömande för vattenuttag och tillstånd/villkor för avloppsreningsverk, har skett och visar att indikatorn har en mindre avvikelse i Östhammar och i Hofors. Detta då vi har svårt att hålla kraven gällande gränsvärdet för Alunda reningsverk samt att vi överskred vattendomen för Hammardammen 2018 gällande spolvatten och utredning pågår tillsammans med Länsstyrelsen.

Indikator	Enhet	Utfall	Målvärde	Status	Prognos Helår
Kontroll på vattenanvändning	Gävle Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
Kontroll på vattenanvändning	Hofors Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
Kontroll på vattenanvändning	Ockelbo Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
Kontroll på vattenanvändning	Älvkarleby Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
Kontroll på vattenanvändning	Östhammar Vatten AB		70 %	Ok	Uppnås
God tillståndshantering	Gävle Vatten AB		>99 %	Ok	Uppnås

Indikator	Enhet	Utfall	Målvärde	Status	Prognos Helår
God tillståndshantering	Hofors Vatten AB		>99 %	Ok	Mindre avvikelse
God tillståndshantering	Ockelbo Vatten AB		>99 %	Ok	Uppnås
God tillståndshantering	Älvkarleby Vatten AB		>99 %	Ok	Uppnås
God tillståndshantering	Östhammar Vatten AB		>99 %	Ok	Mindre avvikelse

Verksamheten har en ekonomi i balans

 Bedömningen är att målet kommer att nås

Målet innebär att vi har rätt nivå på bruksavgift och anläggningsavgift utifrån ett 5-årsperspektiv.

Under 2019 prioriteras aktiviteter för

Prioritering av den interna verksamheten – Den förändrade organisationen och arbetssätt behöver fortsatt utvecklas för att skapa transparens och tydlighet. Det innefattar såväl systemstöd som fortsatt fokus på mätning och uppföljning för att ha en god bild av status.

Väl fungerande uppföljning - Med en väl grundad budget kan uppföljningen utvecklas med en aktiv avvikelsehantering och säkra prognoser.

Analys av indikatorerna

Kostnader vs budget +/- 5 % (Indikator för att mäta måluppfyllelse för samtliga bolag)

Målvärdet visar årets avvikelse mellan fastställd verksamhetsbudget och kostnadsutfall.

Ansvar för mätning och analys: Enhet ekonomi

Indikatorerna visar i de flesta fall en balans mellan kostnader och budget. Avvikelsen mellan utfall och budget är i regel liten och prognosen för helåret är att målen kommer nås. Avvikelser beror i de flesta fallen på driftstörningar. För Gävle Vatten AB råder en viss obalans men en återhämtning under året väntas ske.

Personalkostnader vs rörelsekostnader +/- 5 %. (Indikator för att mäta måluppfyllelse för Gästrikvatten)

Målvärdet ger en indikation på anläggningarnas status och att varje generations brukare följer självkostnadsprincipen. Variationen tar hänsyn till strategiskt nyttjande av överuttag.












Ansvar för mätning och analys: Enhet ekonomi

Utfallet och även prognosen för helåret visar på balans. Verksamheten löper enligt plan.

Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader +/- 5 %. (Indikator för att mäta måluppfyllelse per dotterbolag)

Målvärdet ger en indikation på om bolagets verksamhetskostnader ökar i förhållande till bolagets rörelsekostnader. Ansvar för mätning och analys: Enhet ekonomi

Indikatorerna visar på balans. En viss avvikelse för Gävle Vatten AB men en återhämtning under året väntas.

Indikator	Enhet	Utfall		Målvärde	Status	Prognos Helår
Kostnader vs budget	Gävle Vatten AB	10 %		+5 %		Uppnås delvis
Kostnader vs budget	Hofors Vatten AB	-3 %		+5 %		Uppnås
Kostnader vs budget	Ockelbo Vatten AB	-4 %		+5 %		Uppnås
Kostnader vs budget	Älvkarleby Vatten AB	-1 %		+5 %		Uppnås
Kostnader vs budget	Östhammar Vatten AB	4 %		+5 %		Uppnås
Personalkostnader vs rörelsekostnader (MB)	Gästrikе Vatten AB	-1 %		+3 %		Uppnås ej
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Gävle Vatten AB	-6 %		+4 %		Uppnås delvis
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Hofors Vatten AB	-3 %		+4 %		Uppnås
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Ockelbo Vatten AB	-2 %		+4 %		Uppnås
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Älvkarleby Vatten AB	-5 %		+4 %		Uppnås
Verksamhetskostnader vs rörelsekostnader	Östhammar Vatten AB	-9 %		+4 %		Uppnås

2 Resultat och investeringar

Gästrikе Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	april	april	april			
	2019	2 019	2019	2019	2 019	2 019
Rörelsens intäkter	38 292	36 400	1 892	109 200	109 064	-136
Rörelsens kostnader	-9 151	-8 234	-917	-24 703	-23 695	1 008
Personalkostnader	-28 091	-26 999	-1 092	-80 997	-81 869	-872
Avskrivningar	-1 040	-1 133	93	-3 400	-3 400	0
Rörelseresultat före fin.	9	33	-24	100	100	0
Finansiella intäkter	0	0	0	0	0	0
Finansiella kostnader	-9	-33	24	-100	-100	0
Resultat efter finansiella poster	0	0	0	0	0	0
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	0	0	0	0	0	0
Skatt	0	0	0	0	0	0
Periodens resultat	0	0	0	0	0	0

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
	Investeringar	114	333	-219	1 000	1 000
Exploateringar	0	0	0	0	0	0
Totalt investeringar	114	333	-219	1 000	1 000	0

Utfallet till och med april visar på något högre kostnader än budgeterat både när det gäller rörelsens kostnader och personalkostnader. Helårsprognosen visar på balans när det gäller hela kostnadsbilden även om fördelningen av kostnaderna ser något annorlunda ut jämfört med budget. En viss osäkerhet kring prognosen råder främst på grund av att personer slutat, rekryteringar ska göras eller pågår samt att en del föräldraledighet kommer att tas ut under året.

Gävle Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
Gävle Vatten AB	april 2019	april 2 019	april 2019	2019	april 2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	4 335	4 400	-65	9 600	9 600	0
"Investeringsfond" återföring	1 195	1 200	-5	3 600	3 600	0
Rörelsens intäkter	47 130	47 433	-303	145 900	145 900	0
Rörelsens kostnader	-53 060	-45 634	-7 426	-136 900	-148 386	-11 486
Större underhåll	-2 975	-3 460	485	-10 380	-10 485	-105
Avskrivningar	-8 014	-9 165	1 151	-27 500	-27 500	0
Rörelseresultat före fin.	-11 389	-5 226	-6 163	-15 680	-27 271	-11 591
Finansiella intäkter	9	33	-24	100	100	0
Finansiella kostnader	-1 810	-1 866	56	-5 600	-5 600	0
Resultat efter finansiella poster	-13 190	-7 059	-6 131	-21 180	-32 771	-11 591
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	-13 190	-7 059	-6 131	-21 180	-32 771	-11 591
Skatt	-300	-100	-200	-300	-300	0
Periodens resultat	-13 490	-7 159	-6 331	-21 480	-33 071	-11 591

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	17 194	25 051	-7 857	79 400	83 887	4 487
Exploateringar	4 317	5 732	-1 415	12 950	13 675	725
Totalt investeringar	21 511	30 783	-9 272	92 350	97 562	5 212

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

Tkr (Prognos)	2018	2019
Akkumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	-2 551	- 35 622

Utfallet till och med april visar på ett större underutttag än budgeterat vilket beror på ökade rörelsekostnader. Ökningen förklaras främst av kostnader för utredningar och skadestånd i ärenden som inträffat tidigare år.

Prognosen visar på ökade kostnader jämfört med budget som till stor del kan kopplas till skadestånd, utredningar och hantering av slam. Under 2019 väntas skadeståndsärenden avslutas som härrör från tidigare år där utfallet blir högre än bedömt. Kostnader för utredningar väntas öka då en pågående översyn av klassificering av utredningsfas jämfört med investeringsfas pågår. Detta i kombination med större planerade investeringar som kräver omfattande utredningar väntas leda till ökade kostnader. Ett nytt avtal avseende hantering av slam från reningsverk träder i kraft under sista halvåret 2019 vilket innebär kraftigt ökade kostnader för slamhantering.

Prognosen avseende investeringar är något högre än budget på grund av investeringar som påbörjats 2018 men som avslutas 2019 utan att budget har tagits upp.

Hofors Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
Hofors Vatten AB	april 2019	april 2 019	april 2019	2019	april 2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	6	0	6	0	0	0
"Investeringsfond" återföring	0	0	0	0	0	0
Rörelsens intäkter	9 530	9 667	-137	29 000	29 000	0
Rörelsens kostnader	-7 747	-6 767	-980	-20 300	-21 159	-859
Större underhåll	-256	-1 000	744	-3 000	-3 000	0
Avskrivningar	-1 903	-2 000	97	-6 000	-6 000	0
Rörelseresultat före fin.	-370	-100	-270	-300	-1 159	-859
Finansiella intäkter	1	0	1	0	0	0
Finansiella kostnader	-367	-400	33	-1 200	-1 000	200
Resultat efter finansiella poster	-737	-500	-237	-1 500	-2 159	-659
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	-737	-500	-237	-1 500	-2 159	-659
Skatt	-1	0	-1	0	0	0
Periodens resultat	-738	-500	-238	-1 500	-2 159	-659

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	6 408	3 117	3 291	9 350	14 601	5 251
Exploateringar	0	0	0	0	0	0
Totalt investeringar	6 408	3 117	3 291	9 350	14 601	5 251

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

Tkr (Prognos)	2018	2019
Akkumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	13 236	11 077

Utfallet till och med april visar på något högre kostnader än budgeterat och därmed ett större underuttag än budgeterat. Förklaringen till avvikelsen i utfallet är främst ett antal akuta underhåll som genomförts under början av året. Även prognosen för helåret visar ett något större underuttag vilket förklaras av de akuta underhållen i kombination med ett förnyat avtal avseende hanteringen av slam vilket innebär ökade kostnader.

Prognosen för årets investeringar är högre än budgeterat på grund av investeringen i Råbacka som pågår sedan tidigare och som inte budgeterats för 2019.

Ockelbo Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	april 2019	april 2 019	april 2019	2019	april 2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	13	33	-21	100	100	0
"Investeringsfond" återföring	0	0	0	0	0	0
Rörelsens intäkter	5 872	5 800	72	17 400	17 400	0
Rörelsens kostnader	-4 714	-4 367	-347	-13 100	-13 978	-878
Större underhåll	-83	-600	517	-1 800	-1 300	500
Avskrivningar	-897	-967	70	-2 900	-2 900	0
Rörelseresultat före fin.	192	-100	292	-300	-678	-378
Finansiella intäkter	0	0	0	0	0	0
Finansiella kostnader	-156	-133	-22	-400	-400	0
Resultat efter finansiella poster	36	-233	269	-700	-1 078	-378
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	36	-233	269	-700	-1 078	-378
Skatt	0	0	0	0	0	0
Periodens resultat	36	-233	269	-700	-1 078	-378

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget
--------------------------------------	-----------	--------	---------------------	-----------	------------	---------------------

	mot budget			mot årsprognos		
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	1 262	11 633	-10 371	34 900	31 410	-3 490
Exploateringar	7	117	-110	350	350	0
Totalt investeringar	1 269	11 750	-10 481	35 250	31 760	-3 490

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

Tkr (Prognos)	2018	2019
Ackumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	240	-838

Resultatet till och med april är något högre än budgeterat vilket till stor del beror på större underhåll som ännu inte genomförts. Prognosen för helåret visar på ett något större underuttag än planerat på grund av nytt avtal för hantering av slam samt att kostnaderna för utredningar väntas öka. Trots prognosen arbetar man för att nå budget för året.

Prognosen för investeringar visar på något lägre nivå än budgeterat vilket främst förklaras av mer omfattande utredningar än väntat som behöver färdigställas innan investering kan påbörjas.

Älvkarleby Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget		Avvikelse årsbudget mot årsprognos
				Årsbudget	Årsprognos	
Älvkarleby Vatten AB	april	april	april	2019	2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	34	33	1	100	100	0
"Investeringsfond" återföring	0	0	0	0	0	0
Rörelsens intäkter	10 169	10 700	-531	32 100	32 100	0
Rörelsens kostnader	-8 663	-8 234	-429	-24 701	-24 725	-24
Större underhåll	-404	-833	429	-2 500	-2 500	0
Avskrivningar	-1 586	-1 667	81	-5 000	-5 000	0
Rörelseresultat före fin.	-450	0	-449	-1	-25	-24
Finansiella intäkter	1	0	1	0	0	0
Finansiella kostnader	-281	-300	19	-900	-900	0
Resultat efter finansiella poster	-730	-300	-429	-901	-925	-24
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	-730	-300	-429	-901	-925	-24
Skatt	0	0	0	0	0	0
Periodens resultat	-730	-300	-429	-901	-925	-24

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget		Avvikelse årsbudget mot årsprognos
				Årsbudget	Årsprognos	
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	1 176	4 133	-2 958	12 400	12 330	-70
Exploateringar	6	3 667	-3 660	11 000	11 000	0
Totalt investeringar	1 182	7 800	-6 618	23 400	23 330	-70

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

Tkr (Prognos)	2018	2019
Akkumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	9 997	9 072

Utfallet till och med april visar på ett något högre underuttag än väntat vilket bland annat beror på något lägre intäkter än budgeterat och ökade driftskostnader första delen av året. För helåret är prognosen dock att budget både avseende intäkter och kostnader kommer att hållas.

Östhammar Vatten AB

Resultaträkning (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
Östhammar Vatten AB	april 2019	april 2 019	April 2019	2019	april 2 019	2 019
<i>Över (-)/underuttag (+)</i>						
Periodiserade anslutningsintäkter	332	267	65	800	800	0
"Investeringsfond" återföring	0	0	0	0	0	0
Rörelsens intäkter	17 839	18 400	-561	55 200	55 200	0
Rörelsens kostnader	-14 550	-13 771	-779	-41 313	-41 681	-368
Större underhåll	-1 288	-1 300	12	-3 900	-4 060	-160
Avskrivningar	-1 984	-2 067	83	-6 200	-6 200	0
Rörelseresultat före fin.	349	1 529	-1 180	4 587	4 059	-528
Finansiella intäkter	1	0	1	0	0	0
Finansiella kostnader	-351	-433	82	-1 300	-1 300	0
Resultat efter finansiella poster	-1	1 096	-1 097	3 287	2 759	-528
Bokslutsdispositioner	0	0	0	0	0	0
Resultat före skatt	-1	1 096	-1 097	3 287	2 759	-528
Skatt	0	0	0	0	0	0
Periodens resultat	-1	1 096	-1 097	3 287	2 759	-528

Investeringar & Exploateringar (tkr)	Redovisat	Budget	Avvikelse redovisat mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsbudget mot årsprognos
	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019	2 019
Investeringar	1 556	20 533	-18 977	61 600	60 205	-1 395
Exploateringar	0	0	0	0	0	0
Totalt investeringar	1 556	20 533	-18 977	61 600	60 205	-1 395

(Positivt resultat = Överuttag, dvs skuld till VA-kollektivet. Negativt resultat = underuttag, dvs fordran på VA-kollektivet)

	2018	2019
Tkr (Prognos)		
Akkumulerad kort skuld (+) /fordran (-) till VA kollektivet	508	3 267

Utfallet till och med april visar på ökade kostnader jämfört med budget, förklaringen är främst ett antal driftsstörningar under början på året som inneburit ökade kostnader. Prognosen för helåret är att kostnaderna kommer att kunna hållas nere, bland annat på grund av minskade kostnader för ledningsrätter, vilket leder till att kostnaderna kan närma sig budgeterad nivå.

Prognosen för investeringar är att de kommer bli något lägre än budget vilket främst beror på en utredning som visat sig vara mer omfattande än väntat

3 Sammanfattning av viktigas händelserna under perioden

Gästrike Vatten AB

- Som ett led i att Säkerhetsskyddslagen (2018:585) trädde i kraft den 1 april 2019 har en utbildningsdag för samtliga medarbetare med föreläsare från SÄPO, Länsstyrelsen Gävleborg och MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) genomförts. Dagen syftade till att öka kunskapen och medvetandegraden. Arbete med säkerhetsskyddsanalyser har påbörjats. Samordning har även genomförts med kommunernas uppdatering av risk- och sårbarhetsanalys (RSA).
- Gränsvärden för PFOS i dricksvatten kan komma att sänkas. Utredningar på EU-nivå och inom Sverige pågår vilket vi noga följer.
- På grund av låga grundvattennivåer i Gävle, Ockelbo och Östhammar uppmanas användarna att spara på vattnet. De låga nivåerna beror på att det inte har regnat eller snöat tillräckligt under de gångna åren för att grundvattenmagasinen i marken ska fyllas på ordentligt.
- Ett nationellt regeringsuppdrag kring slam pågår där vi deltar. Vi deltar även i ett samfinansierat forskningsprojekt LCA-studie slamstrategier med IVL som utförare.
- Arbetsmiljöverket genomförde en inspektion under mars gällande företagets systematiska arbetsmiljöarbete och med fokus på kemikaliehantering. Mindre avvikelser kommer att hanteras under maj och åtgärderna återrapporteras till Arbetsmiljöverket innan sommaren.
- Under perioden har ledningens genomgång avseende brandskydd, brandfarlig vara, el-säkerhet och accrediterat labb genomförts.
- I samband med årsstämmor och konstituerande styrelsemöten hölls en introduktion för nya styrelseledamöter och lekmannarevisorer.
- Ett avtal har ingåtts med SKL International för att fortsatt stötta ett VA-projekt i Serbien med fokus på kommunal samverkan under 2019 samt 2020. All tid och kostnader faktureras SKL. Under februari deltog medarbetare i möten och studiebesök i Serbien.

Gävle Vatten AB

- Beslut har tagits av styrelsen om höjning av VA-taxans bruksavgift år 2020 till 2022.
- Försäkringsbolaget för Gävle Vatten AB Svenska kommunförsäkringar har gjort en försäkringsrevision på ett vattenverk och ett reningsverk i Gävle.
- Två stora läckor på Alderholmen i centrala Gävle påverkade vattenflödesriktningen över hela staden och orsakade stora problem i dricksvattennätet, detta gav upphov till många kundklagomål (79 jämfört med 53 på helår 2018) gällande smak och lukt. Omfattande utrednings- och åtgärdsarbete har vidtagits.
- Under perioden har en större vattenläcka på råvattenledningen mellan Marielund och Sättra vattenverk uppkommit och åtgärdats.
- För att motverka de låga grundvattennivåerna i Gävle-Valbo åsen har sprinkling skett som akut lösning. Filtermembranläggningen har inte kunnat startats upp i full drift under perioden på grund av turbiditetsproblem samt låga vattentemperaturer i Gavleån.
- Ett nytt kompletterande beredningssteg på Totra vattenverk har tagits i drift, klordosering är nu en permanent barriär på vattenverket.

- Under januari spårade ett diesellok ur på rangerbangården i höjd med Sättraverket. I samband med urspårning uppstod ett dieselutsläpp, men tack vare goda rutiner i samverkan kunde utsläppet minimeras och åtgärder vidtas.
- Nya styrenheter (PLC) har satts i 17 tryckstegringar, högreservoarer och pumpstationer för att säkerställa övervakning och styrning.
- Under början på året har vi haft processproblem med kemikaliedoseringen på Norrsundets reningsverk vilket resulterat i att utgående fosforvärden varit högre än normalt.
- Gävles största pumpstation, Islandsbron, har helrenoverats med tre nya pumpar som gör att vi nu har redundans och klarar höga flöden även om en av pumparna står.
- Stora volymer spillvatten har bräddat från reningsverken och pumpstationer under februari och mars på grund av snösmältning där Hamrånge har varit värst drabbat.
- Fördjupade utredningar är initierade inom projektet för en gemensam systemlösning för dricksvattenförsörjning i Gävle och Älvkarleby. Fokus är arbete för att utreda den lämpligaste platsen där vatten från Dalälven ska tas upp och hur det ska renas för att kunna användas för att öka mängden grundvatten i Uppsalaåsen och att sammanställa bra underlag för tillståndsansökningar och systembeskrivningen.
- Utbyggnad av VA i enlighet med utbyggnadsplan och exploateringsplan fortlöper. Förberedelse för utbyggnad i Heliga Landet vid Storsjön har startat. Även förberedelse för utbyggnad till nya etableringar har påbörjats vilket tar mycket tid i anspråk.

Hofors Vatten AB

- Avvikelse på vattendomen för ytvattenuttag i Hammardammen rapporterades in till länsstyrelsen i februari och utredning för fortsatt hantering pågår.
- Inspektion på Hofors Vattenverk visade behov av akut underhåll, sammanlagt tre driftstopp fick göras för att genomföra underhållsarbeten.
- Byte av aktivt kol i Hofors vattenverk etapp 2 pågår för att förbättra lukt och smak på dricksvattnet i Hofors.
- Två stora läckor på Gamla Landsvägen har åtgärdats under perioden.
- Spillvatten har bräddat från reningsverken och pumpstationer under februari och mars på grund av snösmältning.
- Ledningsnätsförnyelsen i Råbacka har färdigställts och inneburit en fördyring gentemot budget. För att minska antalet bräddningar vid Grindbergets pumpstation har nya pumpar monterats med bättre kapacitet i samband med ledningsnätsförnyelsen.
- Den riktade åtgärd Automation slamflak, Hofors reningsverk som ligger i årets verksamhetsplan önskas efter fördjupad översyn justeras till att bygga en slamsilo för att ge bättre driftsäkerhet och arbetsmiljö. Kostnaden för transporter av slam sänks då volymen ökar per transport. Förändringen innebär att utförandet sker över flera år. Under året lyfts ärendet in i 2020 års verksamhetsplan.

Ockelbo Vatten AB

- En stor läcka på ledningsnätet i centrala Ockelbo gav en ansträngd vattenproduktion under mars. Under två dygn kördes vatten med tankbil till Säbyggeby vattenverk från Bergby samtidigt som kunderna uppmanades att vara sparsamma och intensiv läcksökning pågick.
- Snösmältning påverkar vattenkvaliteten i brunnarna vid Källänget, Svartandal, Lingbo och Rabo vattenverk. Klorering i beredskap har startats under mars på dessa vattenverk och pågår löpande.
- Ersbacka pumpstation kördes med reservkraft under knappt en vecka på grund av brott på den ledning från Ockelbo reningsverk som försörjer stationen.
- Spillvatten har bräddat från reningsverken och pumpstationer under februari och mars på grund av snösmältning.
- Arbete fortlöper enligt plan inför utförande av vattenledning mellan Mobyheden och Ockelbo tätort.

Älvkarleby Vatten AB

- Beslut har fattats av styrelsen om ägande av fastighet med ändamålet vattenverk. Ärendet avser fastigheten där Kronsågens vattenverk idag är beläget.
- En stor läcka har åtgärdats under perioden på Älvbodavägen/Vetegatan.
- På Skutskärs reningsverk har tanken för järnklorid till processen bytts ut på grund av ålder. Det innebär även en förbättrad arbetsmiljö.
- Stora volymer spillvatten har bräddat från reningsverken och pumpstationer under februari och mars på grund av snösmältning där Långsand har varit värst drabbat.
- Nya styrenheter (PLC) har satts i fem pumpstationer för att säkerställa övervakning och styrning.
- Projektering av VA-ledningar inför utbyggnad av VA-ledningar för bostadsområde vid Älvkarleö och Liljebacken pågår.
- Fördjupade utredningar är initierade inom projektet för en gemensam systemlösning för dricksvattenförsörjning i Gävle och Älvkarleby. Fokus är arbete för att utreda den lämpligaste platsen där vatten från Dalälven ska tas upp och hur det ska renas för att kunna användas för att öka mängden grundvatten i Uppsalaåsen och att sammanställa bra underlag för tillståndsansökningar och systembeskrivningen.

Östhammar Vatten AB

- Styrelsen och kommunfullmäktige har fattat beslut om införande av verksamhetsområde för VA i Östhammar kommun, etapp 1.
- Kommunfullmäktige i Östhammar och Tierps kommuner har beslutat om en avsiktsförklaring Regional samverkan för dricksvattenförsörjning mellan Östhammar och Tierps kommuner.
- Styrelsen har fattat beslut om finansiering av överföringsledning från Örbyhus, Tierps kommun till Österbybruk och Alunda i Östhammar kommun.
- Arbete inför anläggande av en överföringsledning från Örbyhus i Tierp till Österbybruk och Alunda fortlöper.

- Resultat från utredningen Transport spill Östhammar har redovisats till styrelse och kommunstyrelse. Utredningens rekommendation är att åtgärd bör avvaktas och status i Östhammars reningsverk noga bör följas.
- Ett första resultat från utredningen Förstudie nytt reningsverk Östhammar tätort samt Öregrund har redovisats till styrelse och kommunstyrelse. Lokaliseringsutredningen visar att två platser (av fem) är de mest fördelaktiga att utreda vidare.
- Stormen Alfrida i början på januari orsakade stora problem med styr och övervakningssystemen på våra anläggningar. Kokning infördes i Gimo under slutet på januari på grund av osäkerhet vid trycklöst nät i enlighet med interna rutiner.
- Skalskydd har monterats på samtliga vattentorn och montage av nytt nyckelsystem pågår för att öka säkerheten och få ett enhetligt nyckelsystem inom Gästrike Vatten.
- Ett stort antal anmälningar om dålig dricksvattenkvalitet har inkommit från olika delar av Östhammar tätort. Åtgärder har vidtagits och provtagningen både från vattenverk samt hos användare har ökats.
- UV-ljus har driftsatts på Östhammar och Öregrunds vattenverk vilket även inneburit reglering av råvattenpumpar för att få ett jämnare flöde.
- Utrymmen för salt till avhärdning på vattenverken har inspekterats och rengjorts. Mindre förbättringsåtgärder har även gjorts.
- Flödesmätare för slam har installerats på Östhammar reningsverk så att vi kan följa slamflödet för att öka kontrollen på reningsprocesserna.
- Fortsatt arbete med läcksökning och åtgärd av vattenledningsnätet samt kontroll och plombering av brandposter har skett.
- LONA-bidrag har beviljats via Östhammars kommun av länsstyrelsen i Uppsala och vi har initierat arbetet med att bygga en stationär mätstation på Karö våtmark.

4 För verksamheten viktig statistik

Gävle Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)	12 931 768	13 869 838	14 147 369	13 193 548	5 677 940
Producerad mängd (m3)	9 810 135	9 676 283	9 436 914	9 511 806	3 184 903
Försåld mängd VA i (m3)	6 171 065	6 601 891	6 421 846	6 644 047	2 079 451
Antal vattenläckor	44	47	55	74	29
Antal avloppsstoppar	125	117	103	110	38

Hofors Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)	1 602 135	1 460 408	1 438 712	1 650 185	631 610
Producerad mängd (m3)	1 110 099	1 211 902	1 223 240	1 239 104	419 793
Försåld mängd VA i (m3)	762 122	666 388	676 005	746 551	243 370
Antal vattenläckor	13	14	16	11	2
Antal avloppsstoppar	36	25	21	38	10

*värdet för T1 2015 är högre än för tidigare år. Under 2014 åtgärdades nivåmätare på reningsverket som gav felaktiga mätvärden.

Ockelbo Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)	665 457	626 067	676 933	774 480	266 149
Producerad mängd (m3)	406 161	365 906	400 994	435 589	148 463
Försåld mängd VA i (m3)	268 990	277 820	277 735	269 594	94 400
Antal vattenläckor	8	6	7	6	7
Antal avloppsstoppar	23	18	18	20	3

Älvkarleby Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)	1 214 645	1 319 170	1 385 116	1 347 090	606 182
Producerad mängd (m3)	1 460 566	1 465 585	1 190 651	1 264 128	411 989
Försåld mängd VA i (m3)	777 647	698 677	912 663	839 741	232 682
Antal vattenläckor	15	19	29	23	7
Antal avloppsstoppar	59	54	47	65	21

Östhammar Vatten AB

Nyckeltal	2015	2016	T2-T3 2017	2018	2019 T1
Mottagen mängd (m3)			2 113 959	1 895 162	951 295
Producerad mängd (m3)			1 245 530	1 139 791	361 322
Försåld mängd VA i (m3)			536 096	994 506	207 586
Antal vattenläckor			25	41	18
Antal avloppsstoppar			13	48	26

För perioden 2015- T1 2017 var bolaget inte verksamt

Konto	Konto(T)	Ansvar	IB	Redovisat
11	Byggnader och mark		19 597 418,23	-315 602,32
12	Maskiner och inventarier		142 284 987,83	-111 931,05
13	Finansiella anläggningstillgångar		535 646,00	0,00
15	Kundfordringar		3 191 600,02	-2 064 332,99
16	Övriga kortfristiga fordringar		599 881,98	831 982,02
17	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		150 000,00	4 560 783,73
19	Kassa och bank		13 786 464,11	-835 031,61
1	Tillgångar		180 145 998,17	2 065 867,78
20	Eget kapital		-9 992 574,81	0,00
22	Avsättningar		-399 419,00	218 409,00
23	Långfristiga skulder		-158 734 568,98	-1 006 180,37
24	Kortfristiga skulder till kreditinstitut, kunder och leverantörer		0,00	-114,00
25	Skatteskulder		-3 453 151,44	-994 889,36
26	Moms och särskilda punktskatter		-1 624 815,00	1 624 815,00
28	Övriga kortfristiga skulder		-4 110 258,50	-1 190 216,11
29	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		-1 831 210,44	-718 478,20
2	Eget kapital och skulder		-180 145 998,17	-2 066 654,04
			0,00	-786,26

Utgåendebalans

19 281 815,91
142 173 056,78
535 646,00
1 127 267,03
1 431 864,00
4 710 783,73
12 951 432,50
182 211 865,95
-9 992 574,81
-181 010,00
-159 740 749,35
-114,00
-4 448 040,80
0,00
-5 300 474,61
-2 549 688,64
<u>-182 212 652,21</u>
-786,26

Styrelsen Östhammar Vatten AB

Preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Östhammar Vatten AB år 2020

Förslag till beslut

Styrelsen beslutar

- att godkänna förslaget till preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Östhammar Vatten AB år 2020.
- att överlämna förslaget till preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för Östhammar Vatten AB år 2020 till Östhammar kommun.

Ärendebeskrivning

Ärendet beskriver preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för år 2020. Det är en grund för fortsatt arbete med bolagets och koncernens budget för år 2020 och översyn av Övergripande verksamhetsplan samt investeringsvolym för år 2020-2023 med utblick till år 2025 inklusive mål och prioriteringar

I förslaget till den preliminära rörelsebudgeten har förutsatts en generell inflation på 1 % för verksamhets- och personalkostnader, även räntan är beräknad på 1 %. En höjning har även gjorts för utökning av medarbetare inom Gästrikvatten AB för att möta koncernens samlade behov, kostnader har fördelats ut enligt fastställd fördelningsnyckel till respektive dotterbolag.

På grund av osäkerheter i tidplan och omfattning för exploateringar har enbart övergripande budget lagts in för utbyggnad i Alunda under perioden. Justering i tidplan för investeringar har gjorts men osäkerheterna är fortfarande stora då flera förstudier pågår för både vattenförsörjning och avloppshantering.

Behov av långfristiga lån under perioden ökar under perioden. Idag (2019) är lånet 185 mnkr, år 2020 är behovet totalt 260 mnkr, år 2021 280 mnkr för att år 2023 vara 540 mnkr.

Beslutsunderlag

Bilaga 1 Preliminär rörelsebudget och investeringsbudget för 2020 Östhammar Vatten AB

Föredragande i ärendet är Lena Blad, Vd.

Östhammar Vatten AB

Resultatbudget (Mnkr)

	Utfall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Intäkter	50,6	56,0	56,0	56,0	56,0	56,0
Rörelsekostnader	- 49,1	- 51,9	- 52,0	- 54,3	- 56,1	- 57,8
Rörelseresultat	1,5	4,1	4,0	1,7	0,1	1,8
Finansiella kostnader	- 1,0	- 1,3	- 2,6	- 2,8	- 3,3	- 5,4
Resultat	0,5	2,8	1,4	1,2	3,5	7,2

Balansbudget (Mnkr)

	Utfall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023
Anläggningstillgångar	162	215	293	320	367	563
Omsättningstillgångar	18	18	18	10	10	10
Summa Tillgångar	180	233	311	330	377	573
Eget kapital	10	10	10	10	10	10
Långfristiga skulder	159	210	286	306	356	559
Kortfristiga skulder	11	14	16	14	11	4
Summa Eget kapital & Skulder	180	233	311	330	377	573

Östhammar Vatten AB

INVESTERINGSVERKSAMHET

Mnkr	Budget						Plan	Plan	Plan	Plan	Plan	totalt
	2020	2021	2022	2023	2024	2025						
EXPLOTERINGSVERKSAMHET												
<i>Summa Exploateringar</i>	-	5,00	5,00	-	-	-	-	-	-	-	-	10,00
FÖRNYELSEINVESTERINGAR												
<u>Förnyelse ledningsnät</u>	2,00	2,00	2,00	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	24,00
<u>Förnyelse befintliga VA-anläggningar</u>	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	10,50
<i>Delsumma Förnyelseinvesteringar</i>	3,50	3,50	3,50	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	34,50
NYINVESTERINGAR												
<u>Nyinvesteringar</u>	81,50	31,50	52,00	200,00	200,00	200,00	100,00	100,00	-	-	-	665,00
<i>Delsumma Nyinvesteringar</i>	81,50	31,50	52,00	200,00	200,00	200,00	100,00	100,00	-	-	-	665,00
Summa Investeringar och exploateringar	85,00	35,00	55,50	206,00	206,00	206,00	106,00	106,00	6,00	6,00	6,00	709,50

Hållplatshandboken

Riktlinjer för utformning av hållplatser
i Uppsala län

Antagen av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden 20 maj 2019

Innehåll

i.	Inledning.....	4
ii.	Strategi	4
	Barn i kollektivtrafiken	6
	Tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.....	6
iii.	Hela-resan-perspektivet	6
iv.	Processer och ansvar	6
	Vid förändring av trafikering vid en viss hållplats	8
v.	Nulägesbeskrivning: hållplatser i länet.....	8
vi.	Hållplatsstandard och kategorisering	8
	Prioriteringsprinciper	8
	Prioriterade stråk.....	9
	Resande	10
	Kategorisering för utrustning	10
	Skolskjutshållplatser	12
	Pendlarparkering	13
	Ansvarsfördelning och hållplatser	13
	Begreppslista	14
1.	Stad och tätort.....	16
	1.1 Lokalisering.....	16
	1.2 Placering	16
	1.2.1 Gaturummet	16
	1.2.2 Hållplatstyper	20
	1.2.3 Utformning av hållplats	32
	1.2.4 Plattform.....	33
	1.3 Tillgänglighet	37
2.	Landsbygd.....	42
	2.1 Lokalisering.....	42
	2.2 Placering	42
	2.2.1 Gaturummet	44
	2.2.2 Hållplatstyper	48
	2.2.3 Utformning av hållplats	55
	2.2.4 Plattform.....	56
	2.3 Tillgänglighet	61
3.	Bussterminal.....	65
4.	Drift och underhåll	67

Bilagor.....	68
Bussar	68
Typritningar för plattform	70
Standardväderskydd - glas	71
Standardväderskydd – trä	72
Tillgänglighet	73
Processkarta efterfrågan ny hållplats.....	76
Riktlinjer för väderskydd på ideell basis.....	77

i. Inledning

Trafik och samhälle har det huvudsakliga ansvaret att utveckla och underhålla hållplatser och bussterminaler runt om i Uppsala län. Hållplatshandboken syftar till att ge riktlinjer för hur detta ska gå till samt riktlinjer för utformning av busshållplatser. Hållplatshandboken har givits ut i två upplagor, och nu är det återigen dags att revidera den.

Enligt uppdragsbeskrivningen är syftet med hållplatshandboken att ge ändamålsenliga, användbara och förankrade riktlinjer i det systematiska arbetet beträffande hållplatser. Hållplatshandboken är således ett stöddokument för att skapa attraktiva hållplatser som i sin tur ska bidra till att öka attraktiviteten att resa kollektivt i hela Uppsala län. Hållplatshandboken har sin grund i Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län. Trafikförsörjningsprogrammet tas fram av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Region Uppsala) och redovisar behovet av kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.

Denna handbok är tänkt att fungera som råd och riktlinjer för de aktörer som planerar, utformar, bygger, utrustar, driver och underhåller busshållplatser i Uppsala län. Målgruppen är medarbetare på Region Uppsala som arbetar med kollektivtrafik eller transportinfrastruktur, länets kommuner och väghållare (kommunala, statliga och enskilda) och till exempel konsulter och fastighetsägare. Handboken ska kunna användas i ett antal år framöver och innehållet uppdateras vid behov.

Idag finns det nästan 3800 hållplatser i länet. Drygt 70 % av hållplatserna har färre än 10 påstigande per vardagsmedeldygn och resterande andelar fördelar sig relativt jämnt över resten av kategorierna, se tabell 1. Riktlinjerna i denna handbok riktar sig till alla typer av hållplatser.

Tabell 1. Länets hållplatser är indelade i kategorier baserat på påstigande per vardagsmedeldygn. Tabellen visar hur många av länets hållplatser som hamnar under respektive kategori (Statistik från Dilax 20180426).

Antal påstigande per hållplats	<10	10–49	50–100	>100
Andel av alla hållplatser [%]	74	14	5	7

ii. Strategi

Den nya kollektivtrafiklagstiftningen har breddat kollektivtrafikens uppdrag genom att sätta fokus på de nyttor som kollektivtrafiken tillför samhället. Kollektivtrafiken är således inte en separat angelägenhet utan ett verktyg för samhällsutveckling i regionen. Alla strategiska beslut kring kollektivtrafik ska integreras med beslut som rör kollektivtrafikens utvecklingsbetingelser, såsom bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur. Genom att även utnyttja kollektivtrafik som ett verktyg att bidra till tillgänglighet skapas en relevant koppling till dessa områden. *Trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län* innefattar olika mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska bedrivas inom länet. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur kollektivtrafiken ska utvecklas under de närmaste 15 åren, uppsatta mål samt hur förvaltningen ska jobba för att nå dessa mål. Målen bygger på tre nyttoperspektiv (samhälle, medborgare och resenär) som kan beskrivas som önskvärda egenskaper för kollektivtrafiksystemet: effektivt, jämlikt och attraktivt. Målen syftar även till att bidra till att samma egenskaper främjas i samhället generellt.

Medborgarperspektivet är viktigt för att framhäva de nyttor som kollektivtrafiken tillför individen inte bara i egenskap av resenär. De tre nyttoperspektiven har tydliga kopplingar till de tre hållbarhetsperspektiven som ingår i den hållbara utvecklingen. Hållbar utveckling kan betraktas ur ett tredelat perspektiv; ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Ekonomisk hållbar utveckling ur ett kollektivtrafikperspektiv innebär att 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 ur ett kollektivtrafikperspektiv kan förklaras genom att samhället görs tillgängligt för så många som möjligt, det vill säga utveckla och bidra i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid. Det kan även innefatta att bidra till människors välbefinnande genom bättre hälsa och göra det möjligt att i en växande region se ett minskande antal trafikolyckor. Miljömässigt hållbar utveckling ur ett kollektivtrafikperspektiv kan uppnås genom att göra det möjligt att bibehålla människors tillgänglighet och samtidigt begränsa klimatpåverkan. Genom att skapa robusthet i transportsystemet och skapa förutsättningar för goda livsmiljöer begränsas den yta som krävs för transporter.



Figur 1. Trafikförsörjningsprogrammets nyttoperspektiv och mål.

Målet om ett effektivt kollektivtrafiksystem handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och uppnå största möjliga miljöeffekt. 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. Målet om ett attraktivt kollektivtrafiksystem handlar om viljan att resa kollektivt, det vill säga resenärerna ska känna att kollektivtrafiken är att föredra eftersom den skapar mervärden i jämförelse till att resa med bil. En indikator är exempelvis att erhålla tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter. I detta fall är Hållplatshandboken ett viktigt verktyg i arbetet för att tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter, genom att tillhandahålla tydliga riktlinjer för utformningen av hållplatser. Region Uppsala ska ta initiativ att systematisera och öka takten på arbetet, som måste drivas tillsammans med kommunerna och Trafikverket. Region Uppsala ska även verka för att de potter som finns avsatta för kollektivtrafikåtgärder i länstransportsplanen, och som kan användas bland annat för tillgänglighetsåtgärder, utnyttjas fullt ut.

Länstransportsplanen konkretiserar hur kommunerna och Region Uppsala vill utveckla det regionala transportsystemet i syfte att nå vision och mål i den regionala utvecklingsstrategin. Länstransportsplanen inriktar sig på att bland annat öka resandet med kollektivtrafik, särskilt längs de stora stråken.

Trafik och samhälle arbetar för att utveckla kollektivtrafiken genom att skapa en stark koppling mellan kollektivtrafiken och samhällsbyggnaden, exempelvis planeringen av bostäder och stadens samt regionens utveckling. Resenären ska smidigt kunna resa både inom och mellan län och byten ska vara enkla att göra. I arbetet är det därmed viktigt att Region Uppsala tillsammans med länets kommuner planerar utvecklingen för stad och landsbygd genom att fokusera på långsiktighet och stabilitet, för att i sin tur förenkla resor med kollektivtrafiken och andra hållbara trafikslag. Förvaltningen eftersträvar en jämlik kollektivtrafik genom att skapa ett logiskt utbud utifrån länets struktur, stad och landsbygd, boende och arbete.

Barn i kollektivtrafiken

Trafik och samhälle har ambitionen att stärka förvaltningens arbete med barn och barnperspektiv i planeringen av kollektivtrafik. Avsikten grundar sig i ett inriktningsbeslut, som i sin tur har sin grund i Barnkonventionen (Kollektivtrafiknämnden 2016-04-11). I arbetet för att utveckla barnperspektivet i planeringen har tre fokusområden identifierats; *utbildning, stärka barns förutsättningar* och *implementering och strategisk styrning* (läs mer i Barn i kollektivtrafiken: handlingsplan för integrering av barnperspektivet i planering och genomförande av kollektivtrafiken i Uppsala län). Barnperspektivet ska därmed finnas med i hela kedjan, från budget och trafikförsörjningsprogram till strategier, handböcker och riktlinjer. Vid planering av nya och befintliga hållplatser ska barnperspektivet alltid tas i beaktan, särskild vikt läggs på hållplatser där många barn vistas och en utförlig utredning genomförs.

Tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Trafik och samhälle har arbetat fram riktlinjer för att skapa en kollektivtrafik som är tillgänglig för alla, där alla resenärer oavsett funktionsnedsättning ska ha likvärdiga möjligheter att resa kollektivt. I planeringen av utformningen av hållplatser strävar Trafik och samhälle att skapa hållplatser som förenklar vistelsen på hållplatsen för den enskilde resenären med funktionsnedsättning. Bra anslutande gång- och cykelvägar är essentiellt när man planerar placeringen av hållplatser. För att hela resan ska kunna göras av resenärer med funktionsnedsättning måste gångvägarna till och från hållplatser/stationer göras tillgängliga (läs mer om tillgänglighet i kapitel 1.5).

iii. Hela-resan-perspektivet

I arbetet med exempelvis tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken ska hela-resan-perspektivet vara vägledande. Detta kräver i sin tur samverkan mellan regionala, kommunala och statliga företrädare samt andra utförare av kollektivtrafik.

Hela resan kan även innebära resa med byte mellan trafikslag. Målet är att byten mellan samma och olika trafikslag ska ske så effektivt, snabbt och bekvämt som möjligt. Det handlar i stor utsträckning om hållplatsåtgärder, pendlarparkeringar och länkar mellan gång, cykel och kollektivtrafik. Pendlarparkeringar vid strategiska bytespunkter och stationer bör finnas för att främja och uppmuntra till kombinationsresor. På landsbygden är målet att cykelställ ska finnas på merparten av busshållplatserna med väderskydd.

iv. Processer och ansvar

För att arbetet med kollektivtrafikens infrastruktur ska kunna ske på ett konstruktivt och enhetligt sätt måste alla inblandade aktörer samverka. Det är viktigt att parternas ansvar och roller tydliggörs och accepteras.

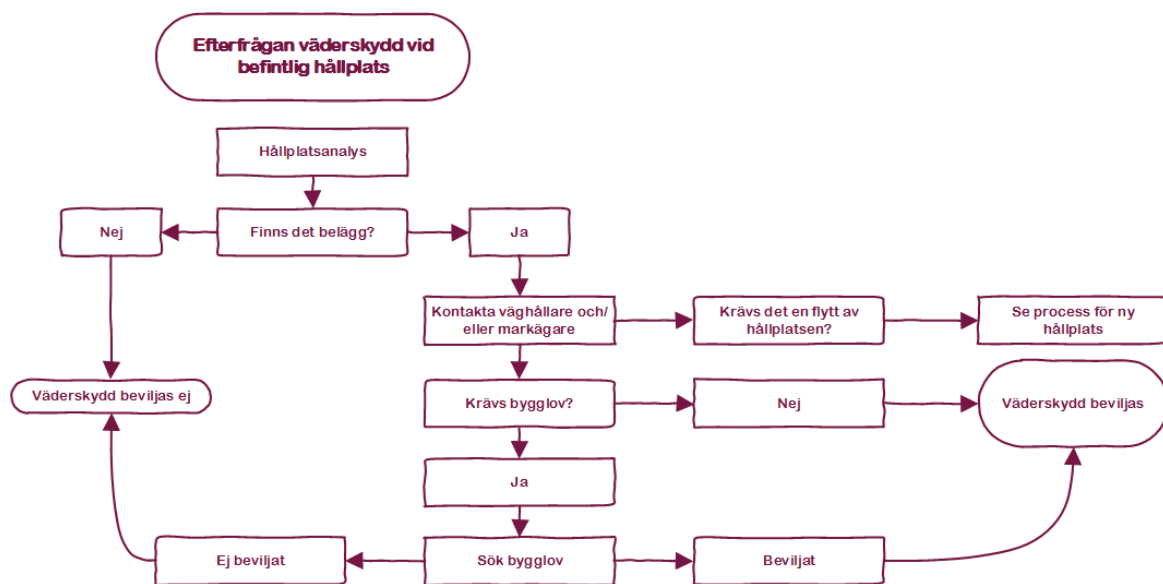
Enligt gällande avtal ansvarar väghållaren för iordningställande av marken på hållplatsområdet och Trafik och samhälle ansvarar för att utrustning ovan mark etableras. Utformningen av hållplatser sker i dialog mellan Trafik och samhälle och ansvarig väghållare. Det kan även vara aktuellt att ha samråd med Länsstyrelsen.

Väghållarna ansvarar enligt gällande avtal för etablering, underhåll och skötsel för infrastrukturen, till exempel vägar, busskörfält/-gator, signalanläggningar, pendlarparkeringar och markanläggningar för resenärer. Det innefattar snöröjning, sandning och renhållning av sagda ytor, inklusive i väderskydd.

Trafik och samhälle ansvarar enligt gällande avtal för drift och underhåll av byggnader och väntutrymmen där inte annan part har ansvaret, liksom för utrustning för driften av trafiken, såsom väderskydd, stolpar och skyltar. Det innefattar papperskorgar, i de fall kommunen anordnar tömning av offentliga papperskorgar ska kommunen erbjuda sig att även tömma papperskorgar vid kollektivtrafikanläggningar, mot en självkostnad för Trafik och samhälle (Tillämpningsavtal avseende reglering av kollektivtrafikens infrastruktur, 2013).

Trafik och samhälle äger processen vid etablering av hållplats och ska driva den framåt. Processen är beroende av ansvarsfördelningen som regleras i avtal. Ansvaret för hållplatsers utformning, placering, drift, underhåll och investeringar delas dock av flera aktörer. Därför kan initiativ om en utredning av en ny eller förändring av en befintlig hållplats komma från flera håll, se bilaga.

Anläggning, förflyttning, uppdatering eller borttagning av busshållplatser är en komplicerad och kostsam process som involverar en mängd olika säkerhets- och tekniska frågor. Det kräver en hel del indata och samarbete mellan flera interna och externa aktörer, därför krävs en systematisk process. Processen ska säkerställa att hållplatser värderas rätt och granskas tekniskt innan de flyttas, tas bort, uppdateras eller anläggs. Beslutet för hållplatsutformning och placering börjar med begäran eller insikten om att en ny eller modifierad busshållplats behövs. Flödesschemat i figur 2 illustrerar processen.



Figur 2. Processkarta förfrågning av väderskydd på befintlig hållplats

Figuren ovan visar processen vid förfrågningar om väderskydd på en befintlig hållplats. Som ett första steg så görs en hållplatsanalys där huvudsakligen resandet studeras, men även andra aspekter kan motivera till väderskydd. Om hållplatsanalysen visar på att det finns belägg för att upprätta ett väderskydd så tar Trafik och samhälle kontakt med berörd väghållare. I samråd med väghållaren söks de tillstånd och eventuella bygglov som krävs. Om ett bygglov beviljas så etableras det ett nytt väderskydd. Om ett bygglov däremot inte beviljas kan ett nytt väderskydd inte etableras. I vissa fall kan det vara aktuellt att flytta en hållplats för att få plats med ett väderskydd, vid det fallet studeras trafiksäkerheten noggrant för att säkerställa att resenärerna står skyddat från trafiken. När en förfrågan har beviljats beställer Trafik och samhälle ett väderskydd, leveransen kan ta upp till 10 veckor beroende på belastningen hos leverantören.

Det förekommer att en befintlig hållplats restaureras eller byggs om, vid dessa fall ska hållplatsen förses med ett nytt väderskydd. Vid dessa fall är det därmed viktigt att väghållaren, det vill säga

kommunen eller Trafikverket, talar om att detta ska ske i god tid (redan vid projekteringen) då processen för att etablera ett väderskydd tar tid.

Utöver förfrågningar om hållplatsutrustning förekommer även önskemål om nya hållplatser. Önskemål kan komma från både väghållare och privatpersoner. Trafik och samhälle har som uppgift att utreda dessa förfrågningar, se bilaga för processkarta.

Vid förändring av trafikering vid en viss hållplats

Vid etablering, avveckling eller flytt av en befintlig hållplats ska information om detta spridas till allmänheten, detta bör ske minst två veckor innan förändringen genomförs. Undantagsfallet är om en hållplats tvingas dras in omedelbart på grund av säkerhetsskäl. Informationen ska även i vissa fall finnas tillgänglig på ul.se och eventuellt i dagstidningar.

v. Nulägesbeskrivning: hållplatser i länet

Uppsala stad är länets starka storregionala kärna med drygt 40 procent av länets totalt cirka 350 000 invånare. Ungefär 20 procent av länets befolkning bor i någon av de övriga kommunhuvudorterna och ungefär 20 procent bor i länets övriga tätorter. Resterande 20 procent bor på landsbygden. Uppsala län är ett av Sveriges snabbast växande och generellt växer både befolkningen i tätort och på landsbygd. Denna utveckling skiljer sig tydligt mellan länets norra och södra delar. Den södra delen, bestående av Uppsala, Knivsta, Enköping och Håbo, har haft en stark befolkningstillväxt medan den norra delen, Heby, Östhammar, Tierp och Älvkarleby har haft en nedåtgående befolkningstrend.

Det finns cirka 2800 hållplatser i Uppsala län, och cirka 4370 stycken hållplatslägen. En hållplats består av minst två hållplatslägen, det förekommer även fall där det enbart finns ett hållplatsläge. Vid beslut kring hållplatsutrustning finns det generella riktlinjer som man kan utgå ifrån som stöd vid utredning. Vid alla fall ska beslut grundas på en hållplatsanalys som utreder resandet, kringliggande förutsättningar såsom väder och markförhållanden, närliggande verksamheter, trafikering etc. Det förekommer fall då ett hållplatsläge fyller större delar av kriterierna för att förses med en viss utrustning, exempelvis ett väderskydd, men som på grund av extern påverkan inte kan förses med den utrustning som bör finnas enligt kategoriseringen (se tabellerna 3, 4, 5 och 6). Detta kan till exempel innebära att det inte finns plats för ett väderskydd, att det anses trafikosäkert eller att ansvarig väghållare inte godkänner det.

Tabell 2 Översikt hållplatser i Uppsala län

	Stad (>10 000)	Större tätort (1000-10 000)	Övriga tätorter (200-1000)	Landsbygd (<200)
<i>Antal hållplatser</i>	421 st	242 st	131 st	2062 st
<i>Antal tillgänglighetsanpassade hållplatslägen</i>	416 st	65 st	17 st	70 st

vi. Hållplatsstandard och kategorisering

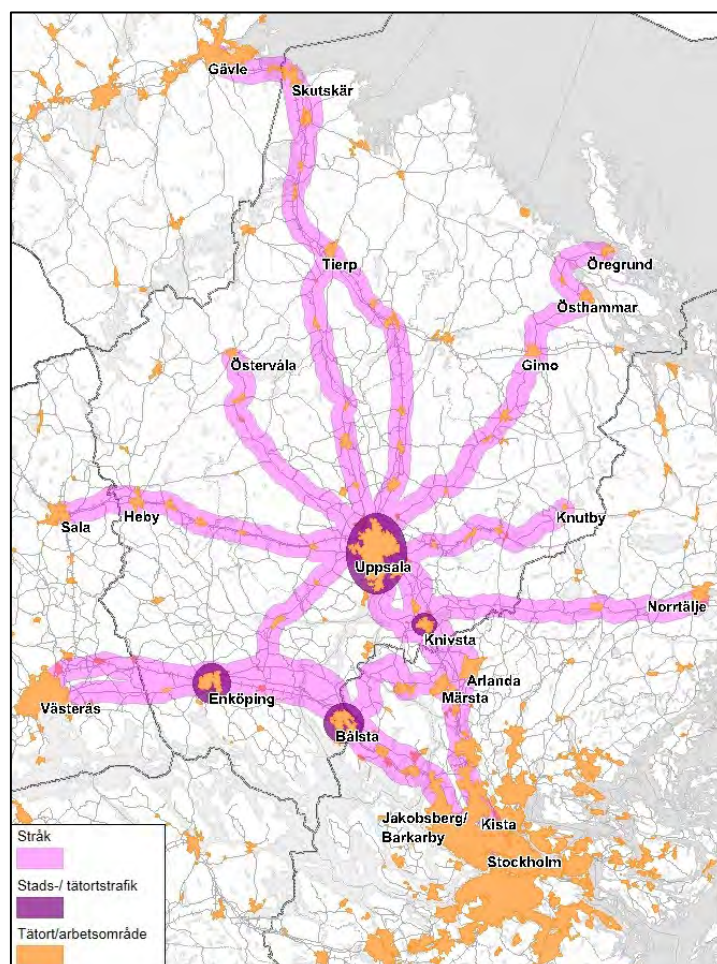
Prioriteringsprinciper

Hållplatskategoriseringen ger målbilden av kundmiljön som Trafik och samhälle strävar efter. Inom ramen för budget och tid så måste hållplatsärenden prioriteras, och ska följa ordningslistan nedan:

1. Om hållplatsen är i ett prioriterat stråk enligt Länsplanen.
2. Hur många påstigande per vardagsmedeldygn hållplatsen har.
3. Om hållplatsen är en bytespunkt (och/eller det finns pendlarparkering i närheten).
4. Om en hållplats är lokaliserad intill skolor, vårdinrättningar eller äldreboenden.
5. Om hållplatsen är avsedd för skolskjuts.
6. Om hållplatsen är vid en servicepunkt/knutpunkt (mataffär, köpcentrum, badhus, pendlarparkering m.m.).
7. Om hållplatsen trafikeras av flertalet linjer.

Prioriterade stråk

Att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken prioriteras till stråk och områden där resandet är störst, i de huvudsakliga resandestråken enligt Länsplanen. Prioriteringen sammanfaller med Trafikverkets nationellt prioriterade nät för kollektivtrafik. Hundratals hållplatser måste åtgärdas i de prioriterade stråken och en prioritering sker utefter antal resenärer och funktion. En förteckning över linjer och hållplatser som i första hand ska vara fullt tillgängliga för resenärer finns i bilaga.



Figur 2. Prioriterade stråk i Uppsala län (källa: Bilaga 2 TFP 2016).

Resande

Antal påstigande på en hållplats per vardagsmedeldygn är en av de viktigaste delarna vid bedömningen av hållplatsens betydelse och för dimensionering av utrustning. Vid särskilda omständigheter gör Trafik och samhälle en enskild bedömning huruvida en hållplats ska utrustas med väderskydd eller inte. Det kan exempelvis vara en hållplats på landsbygden som är speciellt utsatt för väder och vind och där turtätheten är låg eftersom resenären då i regel väntar längre vid hållplatsen. En hållplats i centrala staden kan däremot ha många påstigande men eftersom resenären kan söka skydd från väder och vind på andra platser är inte väderskydd alltid motiverat även om resandestatistiken säger det. I vissa fall ryms inte ett väderskydd på en hållplats varför det ibland saknas även om antal påstigande är högt. Det händer också att väghållaren inte tillåter väderskydd.

Kategorisering för utrustning

Syftet med en kategorisering är att ge stöd i dialogen om vilken fysisk utformning som ger mest nytta, samt ge underlag för hur investeringar i hållplatser ska prioriteras och vad som är rätt utrustning på rätt plats, både kort- och långsiktigt. Olika indikatorer kan användas för att peka ut utformnings- och utrustningsbehov. Den huvudsakliga utgångspunkten är antalet resande vid en hållplats men det finns även andra kriterier att ta hänsyn till. Denna handbok utgår ifrån fem indikatorer:

- Resande: aktuell statistik över antalet resenärer är en av grunderna för att kunna göra en rättvisande bedömning av hållplatsens betydelse och för dimensionering av utrustningen. Bedömning görs med grund i Trafik och samhälle:s automatiska passagerarräkningssystem.
- Bytespunkt: speciell hänsyn behöver tas till hållplatser där byten sker. Gäller för utsedda punkter där byten mellan region- och eller stadsbusslinjer gynnas, samt byten mellan stads- och regionbusslinjer och tågtrafiken.
- Särskilda omständigheter: barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som har särskilda behov när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Hållplatser i närheten av exempelvis skolor, vård och servicehem ska därför få särskild uppmärksamhet när det gäller säkerhet och tillgänglighet.
- Hållplatsens varaktighet: vissa hållplatser uppkommer på grund av ett tillfälligt behov och kommer bara att finnas under en övergående period, därför kan vissa krav på permanent infrastruktur minskas, dock utan att försämrings trafiksäkerheten.
- Trafikmängd och vägstandard: ger underlag för om hållplatsen skall förses med bussficka eller inte.

Hållplatser i länet delas in i fyra eller fem huvudgrupper baserat på antal påstigande resenärer per vardagsmedeldygn. Här bör noteras att för hållplatser som består av flera lägen så avses antalet påstigande per specifikt hållplatsläge. I många fall fungerar läget i den ena riktningen mestadels som avstigningsplats, vilket inte ställer samma krav på utrustningen.

Tabellerna nedan visar vilken utrustning hållplatsen ska utrustas med baserat på antal påstigande per vardagsmedeldygn. Observera att tabellerna ska ses som målbild, vid utformning av hållplatser måste hänsyn även tas till trafikmängd på vägen samt vägens standard. För hållplatser med lågt resande är det fortfarande viktigt att tillgängligheten ses över, men i många fall är det hållplatstyp och inte dess utrustningsutbud som är det viktigaste. Därmed blir trafiksäkerhetshöjande åtgärder av stor vikt vid dessa fall. Det finns hållplatser längs de prioriterade stråken med höga hastigheter där trafiksäkerheten kan höjas genom att hållplatserna exempelvis breddas så att ingen del av bussen befinner sig i körbanan när den stannat.

Tabell 2. Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för **Uppsala stad**.

Antal påstigande	< ca 50	>ca 50	Prioriterade målpunkter/bytespunkt
	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt
	Bänk	Bänk ¹	Bänk ¹
		Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belysning
		Realtidsskylt ²	Realtidsskylt
		Papperskorg ³	Papperskorg ³

¹ Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.

² Särskild bedömning

³ Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

Tabell 4. Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för **större tätorter inkl. Enköping och Bålsta**

Antal påstigande	< ca 30	>ca 30	Prioriterade målpunkter/bytespunkt
	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt
	Bänk	Bänk ¹	Bänk ¹
		Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belysning
		Realtidsskylt ²	Realtidsskylt
		Papperskorg ³	Papperskorg ³

¹ Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.

² Särskild bedömning

³ Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

Tabell 5: Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för **övriga tätorter**

Antal påstigande	<ca 20	>ca 20	Prioriterade målpunkter/bytespunkt
	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt	Stolpe med skylt
	Bänk	Bänk ¹	Bänk ¹
		Väderskydd i glas med belysning	Väderskydd i glas med belysning
		Realtidsskylt ²	Realtidsskylt
		Papperskorg ³	Papperskorg ³

¹ Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskydd

² Särskild bedömning

³ Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

öTabell 6. Hållplatsens utrustning med avseende på påstigande för **landsbygd**.

Antal påstigande	<10	>10	Prioriterade målpunkter/bytespunkt
	Stolpe med reflex och skylt	Stolpe med reflex och skylt	Stolpe med reflex och skylt
	Bänk ²	Bänk ²	Bänk ²
		Väderskydd i trä	Väderskydd i trä
		Papperskorg ⁴	Papperskorg ⁴
			Realtidsskylt ³

¹ Om bänk ryms, gäller vid nyetablering och upprustning av hållplats.

² Om inte väderskydd ryms på hållplatsen så ska bänk finnas. Om väderskydd ryms så finns bänk i väderskyddet.

³ Särskild bedömning

⁴ Papperskorg ska finnas om avtal finns med väghållaren om tömning.

Skolskjutshållplatser

Barnens sinnen är inte fullt utvecklade och de kan därför inte bete sig trafiksäkert i alla situationer. De har ett snävare synfält och en hörsel som inte är fullt utvecklad. Det är därför mycket viktigt att säkerställa trafiksäkerheten vid hållplatser där barn vistas. Med detta i beaktande bör om möjligt avstigning ske på rätt sida av vägen så att barnen inte behöver korsa gatan från hållplatsen till skolan. Det allra bästa är om både av- och påstigning sker på rätt sida av vägen. Om det inte är möjligt så behöver vägen till och från hållplatsen studeras så att den kan göras så trafiksäker som möjligt (Skolskjutshandboken, SKL 2014). Ansvaret för att upprätta en skolskjutshållplats ligger hos respektive kommun som bestämmer placering av hållplatsen. Detta sker i samråd med Trafik och samhälle som tar kontakt med bussföretaget som ansvarar för trafiken på den aktuella vägen. I och med att en

skolskjutshållplats inte är permanent så är det ovanligt att den tillgänglighetsanpassas och utrustas med exempelvis väderskydd, vanligtvis utrustas en skolskjutshållplats endast med en hållplatsstolpe vid vägen där barnet bor. Om en ordinarie hållplats används som skolskjutshållplats finns extra krav på standard och trafiksäkerhet, såsom räcke eller hastighetssänkande åtgärder.

Pendlarparkering

Eftersom en resa generellt består av flera delresor är det viktigt att förbättra möjligheterna att kombinera kollektivtrafiken med andra färdmedel. Pendlarparkering för bil och cykel vid strategiska hållplatser bidrar till att öka möjligheterna att resa mer hållbart. Region Uppsala verkar för att skapa fler pendlarparkeringar, förhöja utformning och öka användandet dels genom riktade åtgärder till befintliga och potentiella resenärer, dels genom dialog med kommuner och Trafikverket i genomförandet av Länsplan för transportinfrastruktur. Region Uppsala har tagit fram utformningsprinciper för pendlarparkering och bytespunkter (se Utformningsprinciper för gång- och cykelvägar i Uppsala län).

Ansvarsfördelning och hållplatser

Region Uppsala beslutar och finansierar den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län. Trafik och samhälle:s uppgift är att anpassa kollektivtrafiken efter det resebehov, politiska mål samt ekonomiska ramar som finns. I samråd med kommuner och väghållare föreslås placering och utformning av hållplatser. Kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen såsom översikts- och detaljplanering samt beställer och finansierar den kommunala kollektivtrafiken och infrastrukturen. Kommunerna är vanligtvis markägare och väghållarmyndighet i tätorter. De är även bygglovsmyndighet vilket innebär att de ansvarar för att godkänna utformning och placering av väderskydd. Trafikverket är väghållare för den regionala infrastrukturen, det vill säga att de ansvarar för genomförandeåtgärder på det statliga vägnätet. Samråd med Trafikverket sker vid utformning av hållplatser. De ansvarar även för projektering och byggandet av dessa. Särskilt tillstånd för nya hållplatsers placering och utrustning finns att ansöka om hos Trafikverket.

Trafik och samhälle ansvarar för drift och skötsel av hållplatser. Det finns även hållplatser som ägs och drivs av andra intressenter, det är något som oftast kommunen har avtal om. Trafik och samhälle tillåter väderskydd finansierade på ideell basis. Detta innebär att en juridisk person åtar sig att finansiera för ett väderskydd och även drift och underhåll. Detta avtalas med Trafik och samhälle, se bilaga för *Riktlinjer för väderskydd på ideell basis*.

Gemensamt ansvarar alla instanser för att skapa en trivsam och säker kundmiljö, genom att hålla en hög standard när det gäller utrustning men också drift och underhåll.

Begreppslista

Aktör	Ansvarig för att medverka vid planering, byggnation, trafikering, drift och underhåll av busshållplatser.
Bussterminal vs busstation	En <i>bussterminal</i> är en punkt/plats där en eller flera busslinjer startar eller slutar. Vid en terminal kan bussar vända eller invänta. Begreppet <i>busstation</i> används däremot för att hänvisa till en plats utanför en huvudväg och med minst grundläggande utrustning för resenärer. En bussterminal kan vara en fullt utrustad busstation men kan också vara bara en punkt längs en huvudväg. Begreppen bussterminal och busstation används ofta synonymt eftersom det i båda ingår angörings- och uppställningsutrymmen för flera bussar samt tillhörande område för resenärer. En station är normalt mer korrekt eftersom det i de flesta fall finns vissa linjer som passerar genom stationen utan att avsluta sin tur/omlopp där.
Busstmiljö	Angöringsutrymme för bussar vid en busshållplats.
Bytespunkt	En knutpunkt där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag.
Framkomlighet	Beskriver hur snabbt en buss kan ta sig fram i ett gatunät. Ur ett hållplatsperspektiv avser framkomlighet hur lätt det är för en buss att komma in och ut på angöringsutrymmet. Störningar inom hållplatsområde som påverkar framkomligheten är till exempel övrig trafik, parkerade fordon, andra bussar, trafiksignaler, hållplatstyp och utformningstyp.
Hållplats	En utsedd plats där bussar i linjetrafik stannar för av- och påstigande. Således består en hållplats av ett eller fler angöringsutrymmen samt en plats för väntande resenärer.
Hållplatsområde	Hållplatsens omgivning som påverkas av hållplatsen eller som hållplatsen påverkar.
Hållplatsläge	Ett enskilt hållplatsläge när det finns fler än en hållplats inom området.
Hållplatsplacering	Beskriver om en hållplats skall ligga före eller efter en korsning eller på en sträcka/slinga.
Hållplatskategorisering	En kategorisering som syftar till att ge stöd i hur investeringar ska prioriteras, vilken typ av fysisk utformning en hållplats bör ha och i att använda rätt utrustning på rätt plats.
Intressenter	De som har intresse i busshållplatsen, t ex bussresenärer, närboende eller boende i berört område. En aktör kan vara en intressent.
Knutpunkt	Knutpunkt är en strategisk plats som innehåller någon form av terminal eller större station, är en målpunkt samt har en betydande andel boende och service.
Komfort	Bekvämlighet för både resenärer och bussförare vid hållplatsen.
Kundmiljö	Den del av hållplatsen som är avsedd för väntande samt av- och påstigande resenärer.
Omstigningspunkt	En knutpunkt där byte sker mellan kollektiva färdmedel.
Part, parter	Någon som ingår ett avtal eller någon som har ett särskilt intresse i en eller flera busshållplatser, t ex reklamföretag, fastighetsägare eller andra företag.
Plattform	Plattformen utgör den iordninggjorda mark där hållplatsytan är.
Resecentrum	Innehåller både järnvägsstation och busstation i syfte att göra det enkelt för resenären att byta mellan olika trafikslag.
Säkerhet	Olycksfrihet för resenären, bussföraren samt även bussen vid, från eller till hållplatsen.
Tidtabell	Anger trafikens utformning i tid och rum. Redovisas för allmänheten i en tryckt tidtabell eller via en digital reseplanerare.
Tillgänglighet/ Användbarhet	Innebär att alla resenärer lätt ska kunna ta sig till hållplatsen, nyttja hållplatsen och kunna stiga på och av bussen smidigt.
Turtäthet	Tidsavståndet mellan två efter varandra följande turer på en linje. Anges vanligen i minuter.
Väderskydd	Skydd vid hållplats avsett att skydda resenären mot blåst och regn. Kallas även vindskydd, klimatskydd eller regnskydd.
Vändslinga	Utrymme avsett för vändning av bussar i linjetrafik.
Väntutrymme	Plats avsedd för att invänta bussen.

STAD/TÄTORT

1. Stad och tätort

En stad/storregional kärna är ett område med minst 10 000 invånare. En större tätort är ett område mellan 1000 till 10 000 invånare. Medelstora/övriga tätorter är 200 till 1000 invånare.

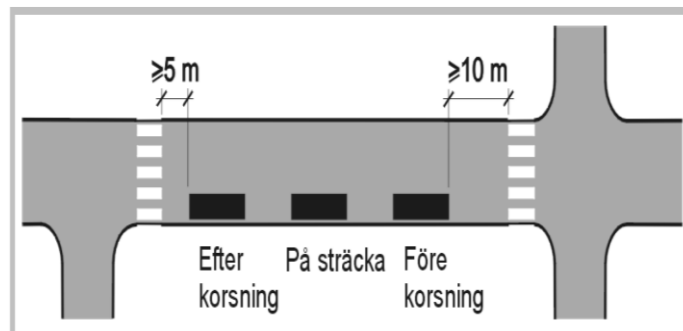
1.1 Lokalisering

Var en hållplats lokaliseras bestäms utifrån bussresenärernas behov och möjligheterna att skapa goda gång- och cykelförbindelser till och från hållplatsen. Vid lokaliseringen av en hållplats ska hänsyn tas till rådande trafikmiljö i området. Var hållplatsen lokaliseras ska ske i samråd mellan väghållare och Trafik och samhälle.

Avståndet mellan hållplatser är en viktig aspekt i kollektivtrafikplaneringen, som en allmän regel är kollektivtrafikresenärer inte villiga att gå mer än ett visst avstånd till en hållplats. I planeringen kring avståndet mellan hållplatser bör hänsyn tas till avståndet till närmaste bebyggelse. En annan aspekt som också ska tas i beaktande är den upplevda resan som påverkas av antalet hållplatser på en sträcka. Avståndet mellan hållplatser inom stads- och tätortstrafik ska normalt inte överstiga 400 meter.

1.2 Placering

Utgångspunkten för placering av hållplatser ska vara en god trafiksäkerhet för alla trafikanter, och resenärens behov av attraktiva lägen med korta och säkra gång- och cykelanslutningar. En hållplats ska placeras efter en gatukorsning eller övergångsställe och före en cirkulationsplats. Det ska vara minst fem meter mellan övergångsstället eller korsningen och bussens bakre del. Hållplatsen ska inte heller placeras närmare än 10 meter före ett övergångsställe eller korsning, se figur 3.



Figur 3. Placering av hållplatser i stadsmiljö (källa: TRV 2015:086).

Hållplatser ska inte placeras strax före bussprioriterad signal eftersom det kommer att medföra att bussprioriteringen blir ineffektiv. Cykelbana ska placeras bakom hållplatsen alternativt ledas ut i körbanan före hållplatsområdet. Eventuella räcken ska placeras mellan cykelbanan och hållplatsområdet för att skydda på- och avstigande resenärer.

1.2.1 Gaturummet

Nedan följer en tabell som redogör för hur gaturummet bör utformas för att optimera kollektivtrafiken.

Tabell 3. Körbanebredd som behövs för trafikering med buss i blandtrafik, särskilt utrymme för gång- och cykeltrafik är inte inräknat i nedan angivna mått (källa: RiBuss).

Typ av gata	Körbanebredd med god standard [m]
Enkelriktad gata utan biluppställning	4,0
Enkelriktad gata med biluppställning på en sida	5,5

Typ av gata	Körbanelängd med god standard [m]
Enkelriktad gata med biluppställning på båda sidor	7,5
Dubbelriktad gata utan biluppställning	7,0
Dubbelriktad gata med biluppställning på en sida	9,0
Dubbelriktad gata med biluppställning på båda sidor	11,0

Tre- och fyrvägs korsning

En buss ska normalt inte framföras i korsningar där innerradien är mindre än nio meter, det ger ett breddbehov för bussens dimensionerade körfältsarea i sväng på sex meter. Vid mindre radie riskerar bussen att hamna i motstående körfält. Detta ska tas hänsyn till i planeringen av trafiken.

Cirkulationsplats

Vid en innerradie på nio meter måste cirkulationsplatsens yttre radie vara minst 15 meter. Materialet på körytan ska inte påverka bussens framkomlighet eller resenärens komfort på ett negativt sätt. Cirkulationsplatser innebär en körgeometriskt besvärlig körning och kan utgöra en olycksrisk för stående resenärer. Därför bör inte flera cirkulationsplatser anläggas tätt efter varandra. När en korsning byggs om till cirkulationsplats behöver befintliga hållplatsers placering ses över.

Busskörfält

På gator med hög belastning kan busskörfält anläggas för att förbättra framkomligheten för busstrafiken, se figur 4. Busskörfält gör att bussen kan passera bilköer vilket gör att bussen får högre medelhastighet och bättre kan konkurrera med bilen. Busskörfälten ska vara minst 3,5 meter breda. För att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och minska restiden för resenärerna kan så kallade reversibla körfält användas. I Lund har ett reversibelt busskörfält anlagts där bussen kör i ena riktningen i morgonrusning och i andra riktningen i eftermiddagsrusning, och övrig tid kör bussen i de vanliga körfälten. För att göra det tydligt för alla trafikanter att det är ett busskörfält har körfältet anlagts med röd asfalt, se figur 5.



Figur 4. Exempel på gata med bilkörfält, busskörfält samt bussficka (källa: trafikistan.se).






Figur 5. Ett reversibelt busskörfält i Lund (källa: exempelbanken.se).

Hastighetsdämpande åtgärder

Hastighetsdämpande åtgärder som exempelvis gupp och sidoförskjutningar ger i regel alltid en negativ påverkan på resenärernas och förarnas komfort samt på kollektivtrafikens framkomlighet. Vanliga åtgärder är platågupp, upphöjd tillfart, vägkudde, avsmalningar och trafiksignaler. Det är viktigt att se till att guppen placeras rätt och är rätt utformade för att bussen ska kunna passera dem på bästa sätt, se figur 6. De måste även underhållas för att undvika sättningar. Hastighetsdämpande åtgärder bör därmed placeras i anslutning till hållplatser och gångpassager i och med att bussarna ändå måste sakta in. Vägkuddar/busskuddar bör placeras så att bussen får en rak överfart utan krängning. Det finns gupp som klarar både trafiksäkerhetskrav för oskyddade trafikanter och tillgodoser en säker arbetsmiljö för bussförare och en bekväm resa för resenären, förutsatt att guppen är korrekt konstruerade och underhålls. Guppen bör mätas och följas upp kontinuerligt i syfte att se till att de uppfyller krav gällande stötvärden. Gupp ska utformas så att S_{ed300} -värdet inte riskerar att överskrida 0,5 MPa. Om S_{ed300} -värdet är under 0,5 MPa anses hälsorisken vara låg. Riktlinjer och mer information finns i Trafikverkets publikation Bussar och gupp, 2014:126 samt i VGU 2015:087 kapitel 2.13.

Det är olämpligt att placera flera hastighetsdämpande åtgärder i följd där buss i linjetrafik förekommer då det påverkar medelhastigheten för bussen. Väghållaren ansvarar för anläggning av hastighetsdämpande åtgärder och utformning och placering sker i samråd med Trafik och samhälle.

Typ av gupp	Längdprofil för gupp	Nyanläggning – rekommendation vid busslinjetrafik
Platågupp Trapetsformad längdprofil. Höjden normalt 10 cm. Ramplängder och platålängd varierar.		h=10 cm, ramplängd=1,7 m och platålängd minst 7 m. Ramper kan modifieras med övergångskurva ¹ . Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar
Cirkelgupp Cirkulär längdprofil. Höjden normalt 10 cm. Längd och radie varierar.		h=10 cm, l=6,5 m och r=53 m. Branta cirkelgupp (med tangentlutning ² över 10 %) kan modifieras med övergångskurva ¹ . Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar
Väggkudde (busskudde) Trapetsformad längd- och tvärprofil. Höjden normalt 8 cm. Ramplängder varierar.		Måste placeras "rätt". Bussen grenslar delvis väggkudden. Förstärkt gatuöverbyggnad för att undvika sättningar

Figur 6. Utformning för olika typer av gupp (källa: Bussar och gupp, TRV 2010).

Platågupp

Vid platågupp rekommenderas 2,5 meters ramplängd vid en höjd på guppet av 10 cm då främst ledbussars hastighetsanpassning påverkas negativt med kortare ramplängder. Guppen bör inte utföras i gatsten på grund av risken för bullersättningar och vibrationer i fordonen. Platågupp är vanligt för hastighetssäkring för övergångsställen och cykelöverfarter både på sträcka och i anslutning till korsning.

Cirkelgupp

Modifierat cirkelgupp är att rekommendera på gator med busstrafik då utformningen upplevs som bekvämare för bussförare och ger mindre stötar. Guppet består av en övergångskurva mellan guppet och vägbanan. Cirkelgupp är vanligt för fartdämpning på lokalgator.

Väggkudde

Väggkuddar upplevs vanligtvis som mer skonsam mot bussförare än andra typer av gupp då framaxeln kan gränsla kudden. Bussen ska kunna köra rakt i väggkuddens längdriktning. Vid utformningen av väggkuddar rekommenderas prefabricerade väggkuddar av betong då det är mer hållbart än exempelvis asfalt.

Övriga åtgärder

Andra hastighetssäkrande åtgärder kan vara exempelvis dynamiska gupp som aktiveras endast när fordonet passerar med högre hastighet än den tillåtna hastigheten. Ytterligare åtgärd kan vara hastighetskameror som kan vara en bra åtgärd på landsbygd och konkavt gupp som är speciellt anpassat för fartdämpning på gator med busstrafik som minimerar obehaget av vertikalaccelerationen för resenärer och bussförare.

Beläggning på köryta

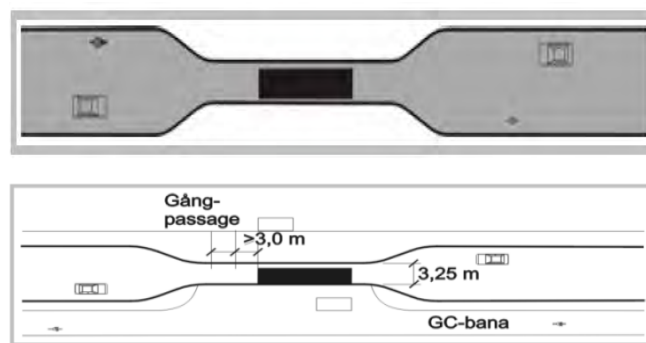
Det finns flera skäl att belägga bussens angöringsplats med betong eller annan hårdare och avvikande beläggning. Den hårdare ytan gör att körspår och sättningar undviks vilket förhindrar vattensamlingar och underlättar användning av högt kantstöd. Den avvikande beläggningen visar dessutom tydligt vilken yta som är avsedd för bussuppställning. Dagvattenbrunnar och liknande ska undvikas att placeras i körytan på hållplatsområdet.

1.2.2 Hållplatstyper

De vanligaste hållplatstyperna är timglashållplats, enkel stopphållplats, klackhållplats, glugghållplats, körbanehållplats, vägrenshållplats, fickhållplats och avskild hållplats. Nedan följer en beskrivning av dessa enligt VGU.

Timglashållplats

Timglashållplats, dubbel stopphållplats, ska bara användas i tätort och är utformad med avsmalningar av gatans körbana på ett sådant sätt att alla fordon i båda riktningar måste stanna när bussen står vid hållplatsen. Timglashållplatsen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör en god angöring. Hållplatstypen har hög plattform, har god plats för väntande passagerare samt innebär en hög trafiksäkerhet vid hållplatsområdet.



Figur 7. Timglashållplats och dess utformning (källa: TRV 2015:086)

Körfältets bredd ska vara minst 3,5 meter. När cykelbana saknas är måttet viktigt för att undvika att cyklister tränger sig förbi stillastående buss på ett trafikfarligt sätt. Måttet möjliggör möten mellan personbil och cyklist men förhindrar möten mellan personbilar. Bredden på 3,5 meter möjliggör normalt sett också god vinterväghållning. Gångpassage ska anläggas och avståndet till buss ska vara minst tre meter. Pollare ska sättas upp för att tydliggöra avsmalningen, detta är särskilt viktigt där trafikanter som inte är hemma i området ofta förekommer.

Tabell 4. Timglashållplatsens för- och nackdelar.

Fördelar	Nackdelar
Trafiklugnande effekt som kan förstärkas med hastighetsdämpande åtgärd vid eventuell gångpassage.	All annan trafik tvingas vänta medan bussen står vid hållplatsen.
Ger mycket hög trafiksäkerhet i samband med av- och påstigning.	Viss risk kan finnas vid möte och omkörning av cyklist eller personbil.
God komfort för passagerarna då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker och olägenheter vid halt väglag.
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstödet, kantstödet kan därför byggas högre än 17 cm om så önskas.	Vid omfattande trafik i båda riktningar kan bussarna störa varandra.

Plattformsområdet blir normalt ganska brett vilket medger bra med plats för väderskydd, väntande resenärer samt passerande gång- och cykeltrafikanter.	
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Hållplatsen blir tydlig för såväl bussresenärer som övriga trafikanter.	
Ingen risk för felparkerade bilar på hållplatsområdet.	

Rekommendationer

Timglashållplatsen ger god trafiksäkerhet och bra framkomlighet för bussen och kan därför användas där dessa egenskaper prioriteras. Ofta lämpligt att använda denna hållplatstyp vid platser där många oskyddade trafikanter förekommer, särskilt om det bland dessa finns barn, äldre och funktionsnedsatta. Hållplatstypen är särskilt lämplig i lokalnätet där trafikanterna normalt har god lokalkännedom.

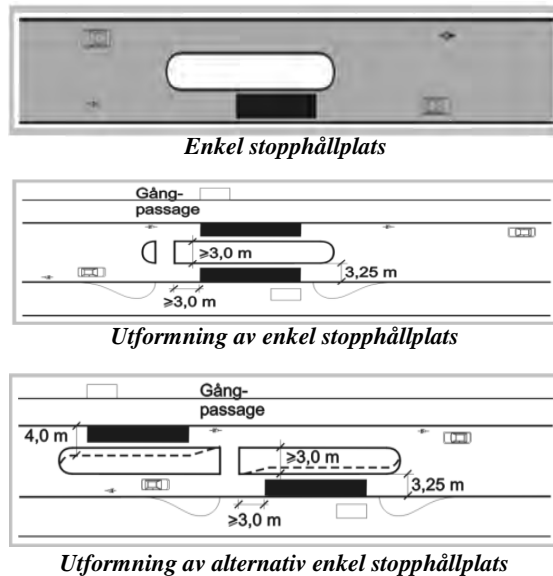
Timglashållplats ska endast användas på vägar med referenshastighet 40 eller lägre. Hållplatstypen lämpar sig väl som hastighetsdämpande åtgärd. Flera stopp efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar mellan hållplatserna.

När cykelbana saknas ska särskild studie göras. 250 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. Önskad prioritering av cyklister längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig. Hållplatstypen bör även undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder.

Enkel stopphållplats

Enkel stopphållplats används i tätort och är utformad så att fordon i samma riktning inte kan passera när bussen står vid hållplatsen. Hållplatstypen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör normalt god angöring och hög plattform. Stopphållplatsen gör också att hållplatsområdet får en hög trafiksäkerhet.

Körfältets bredd ska vara minst 3,5 meter när hållplatserna placeras mitt för varandra. När cykelbana saknas är måttet viktigt för att undvika att cyklister tränger sig förbi stillastående buss på ett trafikfarligt sätt. Bredden 3,5 meter möjliggör normalt sett en god vinterväghållning.



Figur 8. Enkel stopphållplats och dess utformning (TRV 2015:086)

Om cyklister ska kunna passera stillastående buss ska vägbredden vara fyra meter. Att cyklist passerar stillastående buss ska dock inte tillåtas nära övergångsställe eller ordnad gångpassage. Vid dubbelsidig hållplats ska därför bägge hållplatserna läggas efter övergångsstället, och refugens kantstenshöjd ska då göras låg. Vid gångpassage ska såväl refugens bredd som avståndet till buss vara minst tre meter.

Tabell 5. För- och nackdelar med en enkel stopphållplats.

Fördelar	Nackdelar
Refug ger god trafiksäkerhet för alla gående som korsar gatan.	Bakomvarande trafik måste vänta medan bussen står vid hållplatsen.
Hög trafiksäkerhet i samband med av- och påstigning.	Viss risk finns om personbil kör om cyklist.
God komfort för bussresenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker och olägenheter vid halt väglag.
Vid helt rak inkörning kan bussen lätt angöra med alla dörrar intill kantstöd. Kantstödet kan därför byggas högre än 17 cm om så önskas.	
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Ingen risk för felparkerade bilar inom hållplatsområdet.	

Rekommendationer

Enkel stopphållplats ska bara användas i tätort där god trafiksäkerhet och bra bussframkomlighet prioriteras. Det är ofta lämpligt att använda hållplatstypen vid platser där många oskyddade trafikanter förekommer, särskilt om det bland dessa finns barn, äldre och funktionsnedsatta.

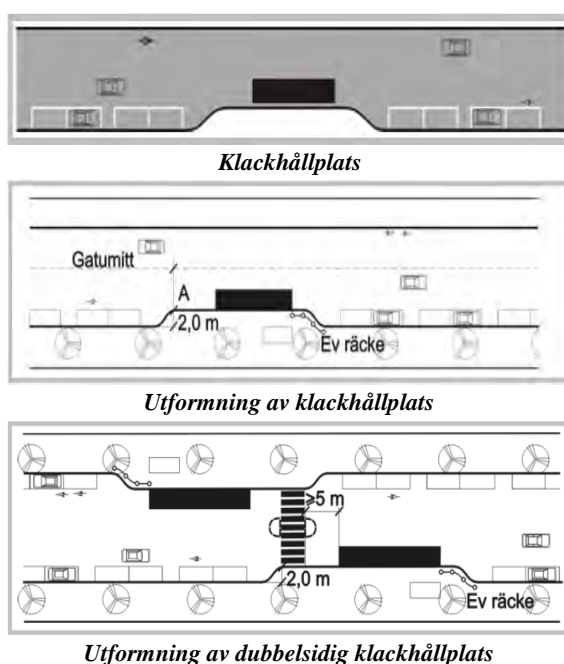
Enkel stopphållplats ska endast användas på gator med referenshastighet 40 eller lägre, och centrala tätortsmiljöer med omfattande biltrafik. Vid stora trafikflöden ska bedömningen göras om köbildning bakom stillastående buss kan accepteras. Detta är särskilt viktigt att beakta vid korsande huvudled bakom bussen. Hållplatstypen lämpar sig väl som hastighetsdämpande åtgärd. Flera stopphållplatser efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar mellan hållplatserna.

Om cykelbana saknas ska särskild studie göras, 500 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. Önskad prioritering av cyklister längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig om cyklister inte kan ledas på ett trafiksäkert sätt.

Enkel stopphållplats ska undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder. Refugen kan med fördel vara lång och inte överkörningsbar så att sannolikheten för omkörningar av stillastående buss minimeras.

Klackhållplats

Klackhållplats, som börjar användas alltmer i tätorter, är utbyggd i gatan och kallas därför ibland utbyggd hållplats. På en gata med bara ett körfält i vardera riktningen stoppas normalt trafiken bakom bussen när den står vid hållplatsen, på bredare gator finns större möjlighet att köra om bussen som står vid hållplatsen. Klackhållplatsen kräver lite plats, har en bussprioriterande effekt och möjliggör god angöring, har hög plattform och god plats för väntande passagerare.



Figur 9. Klackhållplats och dess utformningar (TRV 2015:086)

Räcke kan placeras längs kantstödet framför bussen för att förhindra farlig gångpassage. Utbyggnaden ska normalt vara två meter, vilket medför att in- och utkörningssträckor inte erfordras. Lokala omständigheter kan motivera en bredd om upp till 2,5 meter. Om kravet finns att buss på hållplats ska kunna passeras av annan trafik utan att denna ska komma över i motsatt körfält så måste A i figuren ovan vara minst 5,5 meter. Utförs klackhållplats på båda sidor av gatan ska de placeras minst fem meter efter övergångsställe eller gångpassage, om övergångsstället eller passagen förses med refug får hållplatsen också funktionen av en enkel stopphållplats. En variant med överkörningsbar längre refug kan vara lämplig i vissa fall.

Tabell 6. Klackhållplatsens för- och nackdelar.

Fördelar	Nackdelar
God komfort för bussresenärer då de inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Annan trafik måste normalt vänta bakom bussen om gatan inte har två körfält i samma riktning.
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar intill kantstödet.	Om gångpassage saknas finns risk att gående korsar gatan vid högt kantstöd och skydd av

	bussen. När gångpassage anordnas är omkörning i samband med köbildning bakom stillastående buss särskilt olämplig.
God framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	Cyklister kan utsättas för trafikfara vid omkörning av stillastående buss.
Plattformsområdet blir normalt ganska brett vilket ger bra plats för väderskydd, väntande bussresenärer och passerande gångtrafikanter.	Risk för olämplig omkörning av buss vid hållplats.
Liten risk för felparkerade bilar på hållplatsområdet.	Vid brantare lutning än 2 % ökar risker för olägenheter vid halt väglag.
Möjlighet till fler parkerade bilar längs kantstödet (jämför glugghållplats).	
Verkar trafiklugnande på övrig trafik när bussen står vid hållplatsen.	

Rekommendationer

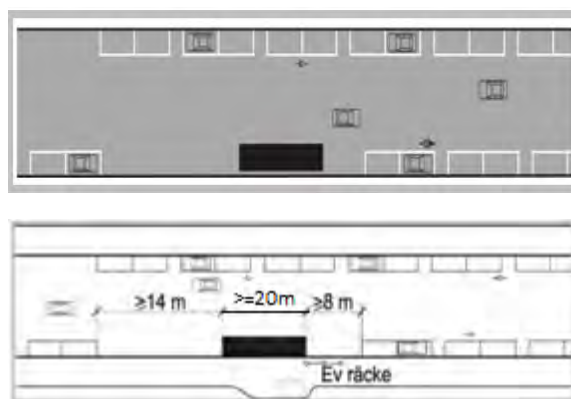
Klackhållplats prioriterar bussens framkomlighet och ska därför i första hand användas på stomlinjenät i tätort. Hållplatstypen är lämplig på gator med VR 50 eller lägre. Vid stora trafikflöden ska bedömning göras om köbildning bakom stillastående buss kan accepteras. Detta är särskilt viktigt att beakta vid korsande huvudled bakom bussen. Flera klack- och stopphållplatser efter varandra ska undvikas då det kan leda till olämpliga omkörningar av buss mellan hållplatserna.

Om cykelbana saknas ska särskild studie göras, 1000 cyklar per dygn i aktuell riktning ska kunna accepteras även när busstrafiken är omfattande. När cyklister inte kan passera bussen utan att komma över i motriktat körfält, samtidigt som det totala trafikflödet är omfattande och hållplatstiderna är långa, ska gränsvärdet för cykeltrafikens omfattning sättas lägre än 1000 cyklar per dygn. Önskad prioritering av cykel längs gatan kan göra hållplatstypen olämplig.

Klackhållplats ska undvikas om den normala hållplatstiden överskrider 30 sekunder.

Glugghållplats

Glugghållplats förekommer främst i stads- och tätortsmiljö genom att en del av parkeringsfältet upplåts för hållplatser. Hållplatssträckan är ofta för kort för att möjliggöra fullgod angöring.



Figur 10. Glugghållplats och dess utformning (TRV 2015:086)

Tabell 7. Glugghållplatsens för- och nackdelar.

Fördelar	Nackdelar
----------	-----------

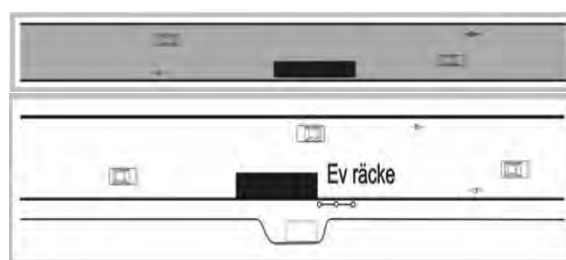
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Lätt att flytta.	Hållplatsen blockeras lätt av uppställda bilar.
Då bussen står vid hållplatsen blockeras inte annan trafik.	Stort bortfall av kantstensparkeringar.
	I tätort måste gångbanan ibland användas som plattform. Då kan särskild plats för väderskydd och väntande bussresenärer saknas.
	Kan innebära fara för gående om de korsar gatan i anslutning till stillastående buss.
	Hållplatsen är mycket svår att angöra med alla dörrar nära intill kantstödet. För att få en fullgod angöring erfordras större utrymme än vad figuren anger.
	Vid kort utfartssträcka och/eller smalt körfält finns risk att bussen kommer ut i motriktat körfält vid utkörning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.

Rekommendationer

Hållplatstypen kan användas i tätortsmiljö som alternativ till klackhållplats. Hållplatstypen prioriterar inte bussens framkomlighet.

Körbanehållplats

Körbanehållplats förekommer i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd. För såväl tätorts- som landsbygdsförhållanden gäller att bussen står i körbanan och kan blockera eller störa bakomvarande trafik. Undantag är i tätort då körfältet närmast kantsten görs så brett att det rymmer både en stillastående buss och omkörande bilar.



Utformning av körbanehållplats i tätortsmiljö

Figur 11. Körbanehållplats och dess utformning (TRV 2015:086).

Tabell 8. För- och nackdelar med en körbanehållplats.

Fördelar	Nackdelar
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Vid bara ett körfält i vardera riktning blockeras detta helt eller delvis.
Lätt att flytta.	Kan innebära fara för gående som korsar gatan i anslutning till stillastående buss.

Ofta god komfort för resenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss.
Bussen kan ofta lätt angöra med alla dörrar intill kantstenen förutsatt att det inte fritt från parkerade bilar.	I tätort måste gångbanan ibland användas som plattform. Då kan särskild plats för väderskydd och väntande bussresenärer saknas.
Ofta god framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	

Rekommendationer

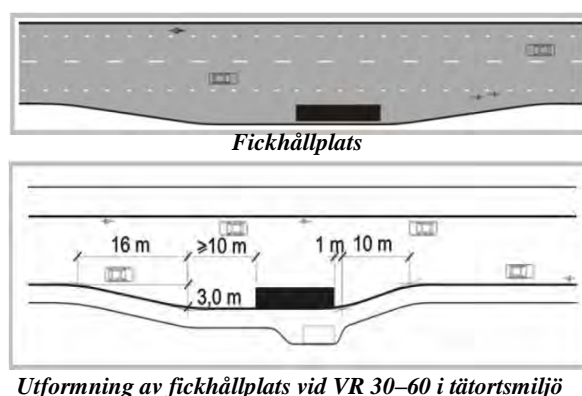
Körbanehållplats kan användas i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd där busstrafiken, biltrafiken och cykeltrafiken är av liten eller måttlig omfattning. Även på landsbygd bör hållplatstypen vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm av- och påstigning. Vid lågt nyttjande av hållplats på landsbygd kan kortare plattform än rekommenderat anläggas. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.

Fickhållplats

Fickhållplats ligger skild från vägen eller gatan och saknar ofta plattform. Hållplatstypen är vanlig på landsbygd men förekommer även i tätort trots att den kräver stort utrymme och är svår att angöra. Fickans bredd väljs med hänsyn till gatubredd och andra lokala förhållanden. Vid annan bredd än tre meter påverkas även in- och utfartssträckornas längd och bussarna kan få svårt att angöra hållplatsen. Smal vägren motiverar längre infartssträcka, och i landsbygd kan infartssträckan förlängas för att få en mjukare körning, se tabell 10 för rekommenderade in- och utfartssträckor.

Tabell 9. In- och utkörningssträckor för fickhållplats (källa: RiBuss).

Fickans djup (m)	Infartssträcka (m)	Utfartssträcka (m)
3	16	10
2,75	14,5	9
2,5	13	8
2	10,5	6,5
1,6	9	5,5
1,5	8	5



Figur 12. Fickhållplats och dess utformning (TRV 2015:086)

Tabell 10. För- och nackdelar med en fickhållplats.

Fördelar	Nackdelar
----------	-----------

Då bussen står vid hållplats blockeras inte annan trafik.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Relativt god säkerhet och komfort för väntande bussresenärer i landsbygdsmiljö.	Kräver stort utrymme och en placering långt ifrån korsning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.

Rekommendationer

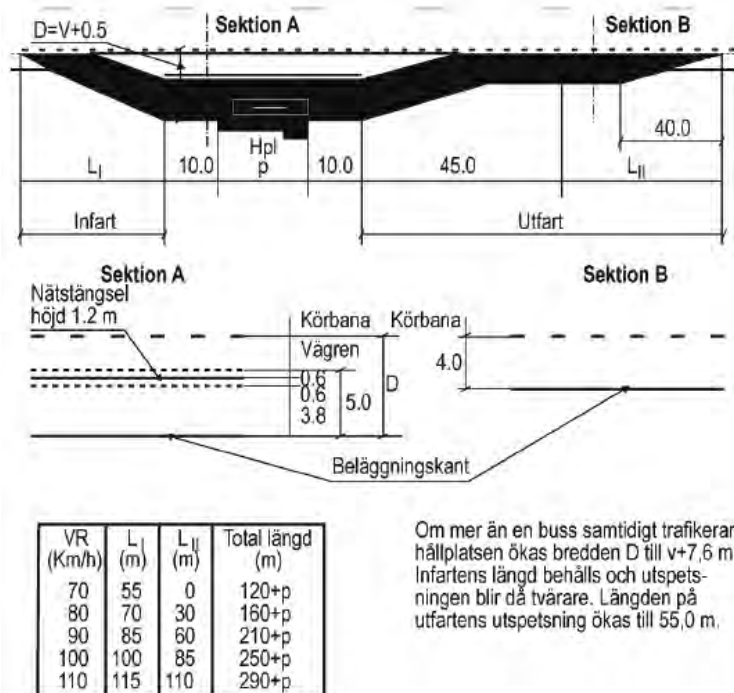
I tätort kan fickhållplats användas främst på huvudnätet där biltrafiken prioriteras och cykeltrafiken är omfattande, och även på tvåfältsvägar på landsbygd.

Vid fickhållplats på mötesfri landsväg ska möjlighet för gående finnas att korsa vägen i två steg via spärrområde. Vid ombyggnad till mötesfri landsväg med 90 km/h ska accelerationsfält övervägas vid utfart från fickhållplats. När mer än 10 bussar per dygn stannar vid hållplatsen ska accelerationsfält alltid anläggas. Vid 2–10 bussar per dygn ska accelerationsfält anläggas vid en dimensionerande trafik av ≥ 8000 fordon per dygn. Vid endast en stannande buss per dygn ska accelerationsfält anläggas om det är 10 000 fordon eller mer per dygn. Ovanstående gäller för ombyggnad till mötesfri landsväg och utfart från fickhållplats till ett körfält. Vid nybyggnation är kraven högre.

Avskild hållplats

En avskild hållplats är avskärmd från vägbanan med staket, refug, grönremsa eller nivåskillnad. Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.





Figur 13. Avskild hållplats och dess utformning (TRV 2015:086)

Tabell 11. För- och nackdelar med planskild hållplats.

Fördelar	Nackdelar
God säkerhet och komfort för väntande resenärer.	Planskild gång- och cykelförbindelse kan ge långa gångavstånd för resenärer vilket medför en risk för att dessa genar på ett trafikfarligt sätt.
Ger god säkerhet och komfort även för barn i skolåldern.	Ofta mycket hög kostnad.
Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.	Stor sidoförskjutning i hög hastighet medför risk för bussresenärer som rest sig för att gå av.

Rekommendationer

Avskild hållplats ska alltid väljas på motorväg och mötesfri motortrafikled och kräver då planskild gång- och cykelförbindelse. Hållplatstypen kan med fördel användas på mötesfri landsväg och på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning.

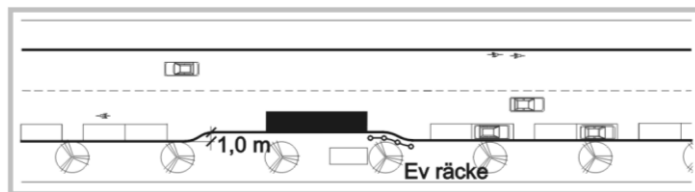
Det krävs att planskild gång- och cykelväg i anslutning till hållplatsen utformas med stor omsorg. GC-vägen, särskilt själva korsningen, ska vara attraktiv så att det inte blir lockande att gena över körbanan. Ofta erfordras att det kompletteras med staket. Även i tätort kan det finnas starka motiv till att anlägga avskild hållplats.

Övriga hållplatslösningar

Varianter av de mest aktuella hållplatstyperna kan vara att föredra till följd av lokala omständigheter. Nedan redovisas några sådana alternativ.

Grund klackhållplats

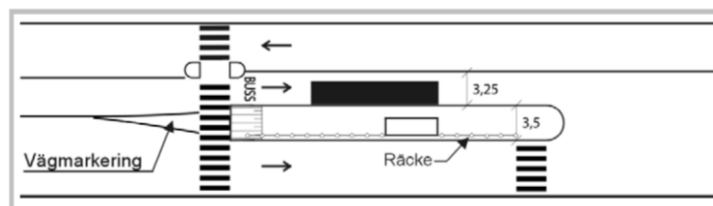
Vid hållplatser i tätortsmiljö, där fullt utbyggd klackhållplats inte kan anläggas, kan grund klackhållplats användas. Utformningen är också svårare att angöra än den fullt utbyggda klackhållplatsen och risken för felparkerade bilar ökar. In- och utkörningssträckor erfordras.



Figur 14. Utformning för grund klackhållplats (VV 2004:80).

Mitthållplats

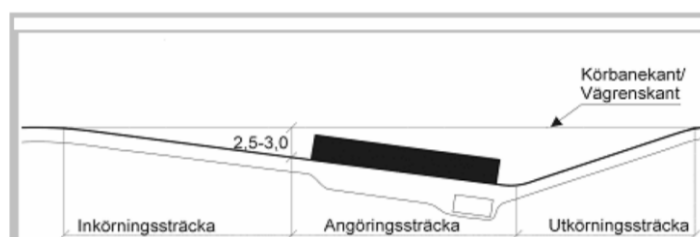
I innerstadsområden med omfattande trafik kan mitthållplats vara ett alternativ. Mitthållplats innebär att bussen angör en refug i mitten av gatan. Hållplatstypen är vanlig där bussar delar körfält med spårvagn. Om övergångsställe placeras i framkant på hållplatsen och väderskydd sätts upp måste väderskyddet placeras med hänsyn till siktkravet. Istället för refug utförs vägmarkering till vänster om övergångsställe för att minska risken att gående som korsar gatan tittar åt fel håll. Till fördelarna hör att bussen inte blockerar annan trafik då den står vid hållplats och att fartdämpande gupp kan anläggas utan att busstrafiken berörs. Bussen kan lätt angöra hållplatsen vilket möjliggör högt kantstöd. Utrymmet för väderskydd och väntande bussresenärer är begränsat och placerat i ett utsatt läge.



Figur 15. Utformning för mitthållplats (VV 2004:80).

Sned fickhållplats

Sned fickhållplats kan i första hand vara ett alternativ till fickhållplats. De huvudsakliga fördelarna är att angöring sker lätt vilket möjliggör kantstöd högre än 17 cm. Gående som på ett olämpligt sätt korsar gatan framför bussen upptäcks lättare av den passerande trafiken. Enkelsidig förskjutning gör det mindre obehagligt för passagerare som rest sig för att stiga av. Till nackdelarna hör att hållplatsdjupet blir stort och att det krävs större uppmärksamhet av bussföraren vid utkörning. Hållplatstypen är relativt lite prövad.

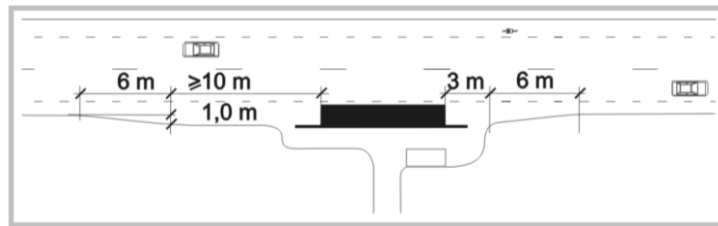


Figur 16. Sned fickhållplats och dess utformning (VV 2004:80).

Liten fickhållplats

Vägrenshållplats eller körbanehållplats i landsbygdsmiljö medför att stillastående buss på ett oönskat sätt försämrar framkomligheten för motorfordon och cyklister. För att öka framkomligheten för övrig

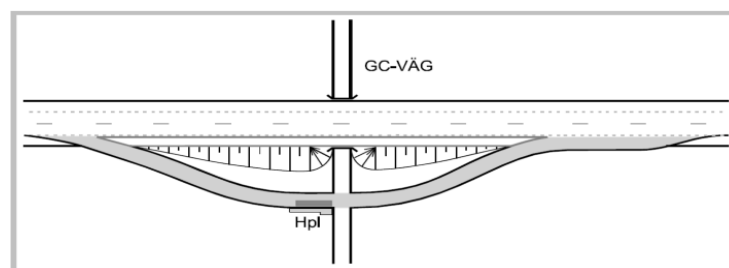
trafik och förbättra trafiksäkerheten kan i vissa fall liten fickhållplats väljas. Då förbättras också förhållandena för väntande bussresenärer.



Figur 17. Liten fickhållplats (VV 2004:80).

Alternativ utformning av avskild hållplats

Vid planskild gång- och cykelväg kan hållplatsen förläggas i anslutning till gång- och cykelvägen. Risken för trafikfarlig passage av vägen reduceras väsentligt eller elimineras helt.



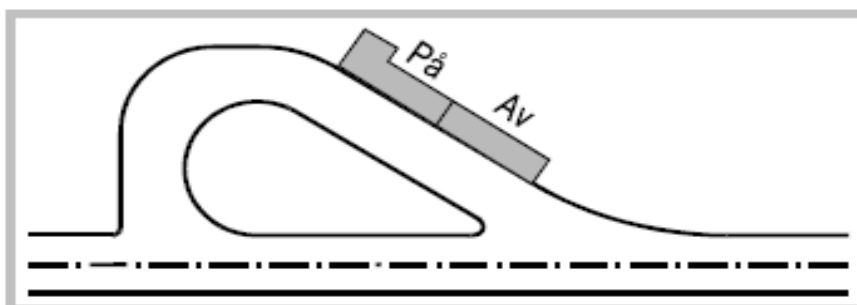
Figur 18. Alternativ utformning av avskild hållplats (VV 2004:80).

Tillfällig hållplats

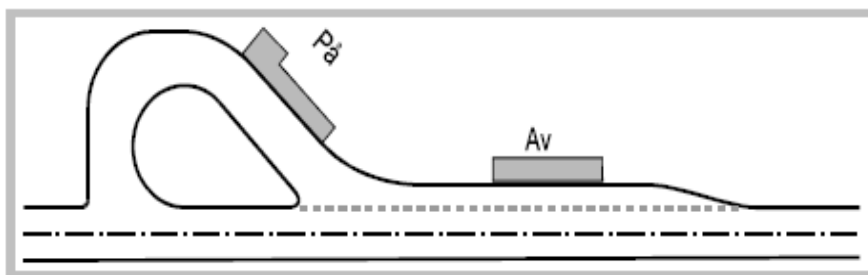
När det gäller tillfälliga hållplatser är god information och tydlighet en nödvändighet. Resenärerna ska i god tid få veta när och var hållplatsen kommer att flyttas och vägvisningen från den ordinarie till den tillfälliga hållplatsen måste vara genomtänkt. Viktigt att tänka på är trafiksäkerheten då det kan uppstå nya konfliktpunkter mellan resenärer till den tillfälliga hållplatsen och övrig trafik. Beroende på hur länge den tillfälliga hållplatsen ska gälla så ställs olika krav på den permanenta infrastrukturen, vid en kortare period kan kraven minskas, det räcker i många fall med en hållplatsstolpe och bra information. Ska hållplatsen gälla för en längre period och om det är många påstigande så är kraven på utrustningen större. Detta ska utredas från fall till fall, däremot ställs alltid samma krav på säkerheten.

Vändslingor för buss

Vid till exempel ändhållplatser behöver bussen ha möjlighet att vända. Vändplatser ska i regel ligga till höger om gatan/vägen i den ankommande bussens körriktning. Detta för att, av trafiksäkerhetsskäl, undvika vänstersväng från gatan. Vid reglerhållplatser kan busschauffören behöva en paus och resenärerna måste då visa hänsyn och vänta med att stiga på bussen.

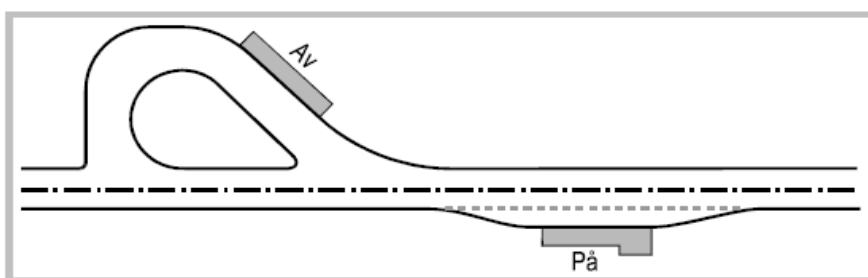


Figur 19. Utformning av vändslinga med enkel hållplats (TRV 2015:087).



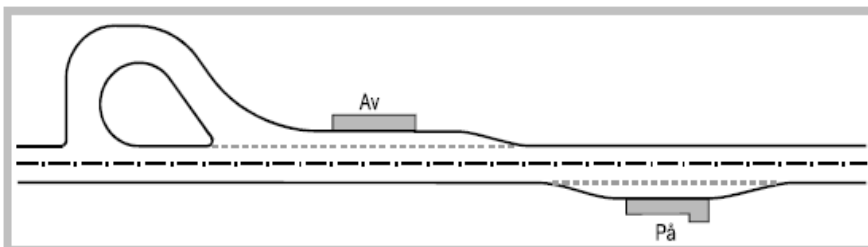
Figur 20. Utformning av vändslinga med dubbel hållplats (TRV 2015:087).

Vändplats i vänsterläge kan vara motiverat av utrymmesskäl eller om en övervägande del av bebyggelsen, eller till exempel en skola, ligger på den sidan. Färre resenärer måste då korsna gatan. Det kan också vara lämpligt att placera påstigningshållplatsen på andra sidan gatan, se figur 21.



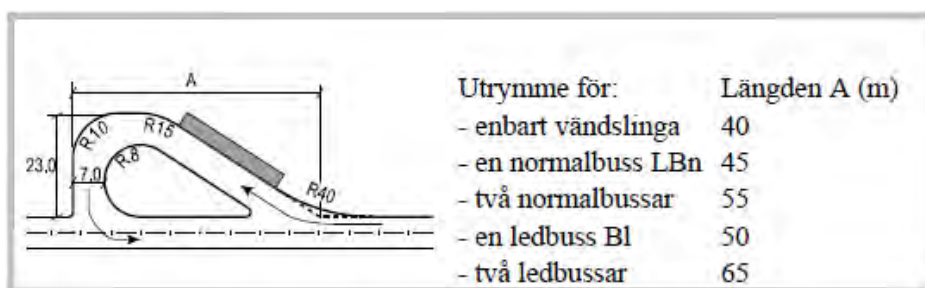
Figur 21. Utformning av vändslinga med av- och påstigningsplats på ömse sidor om vägen (TRV 2015:087).

När vissa busslinjer passerar vändplatsen så ska hållplatsen läggas före slingan, se figur 22.



Figur 22. Utformning då vissa linjer passerar vändslinga för buss (TRV 2015:087).

Slingan i figur 23 är dimensionerad för körspår radie 10 meter. För vändslinga i vänsterläge ökas längden med fem meter.



Figur 23. Måttsättning av vändslinga för buss (TRV 2015:087).

Siktlängder in mot hållplatser

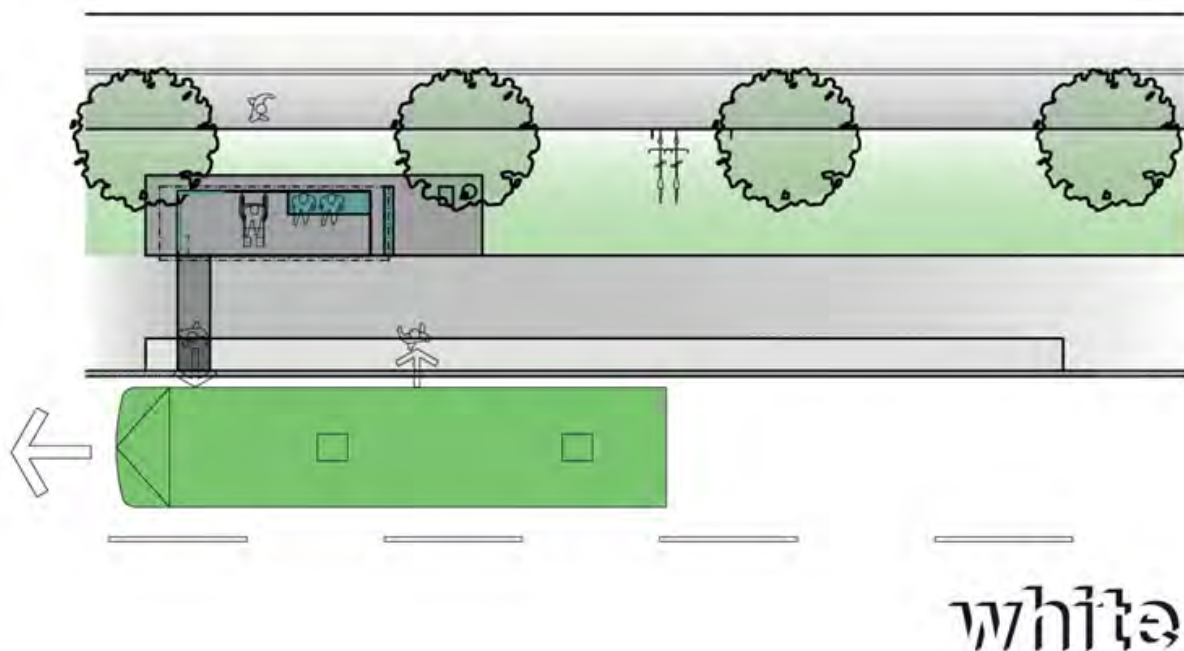
Generellt ska busstrafikerade gator utformas så att bussföraren har så god sikt att föraren vid körning i referenshastighet kan stanna eller väja för hinder utan att resenärerna skadas eller utsätts för obehag.

1.2.3 Utformning av hållplats

Utformningen och byggandet av plattformen ansvarar den berörda väghållaren för.



Figur 24. Perspektivskiss på hållplatsen.



Figur 25. Planskiss på hållplatsen.

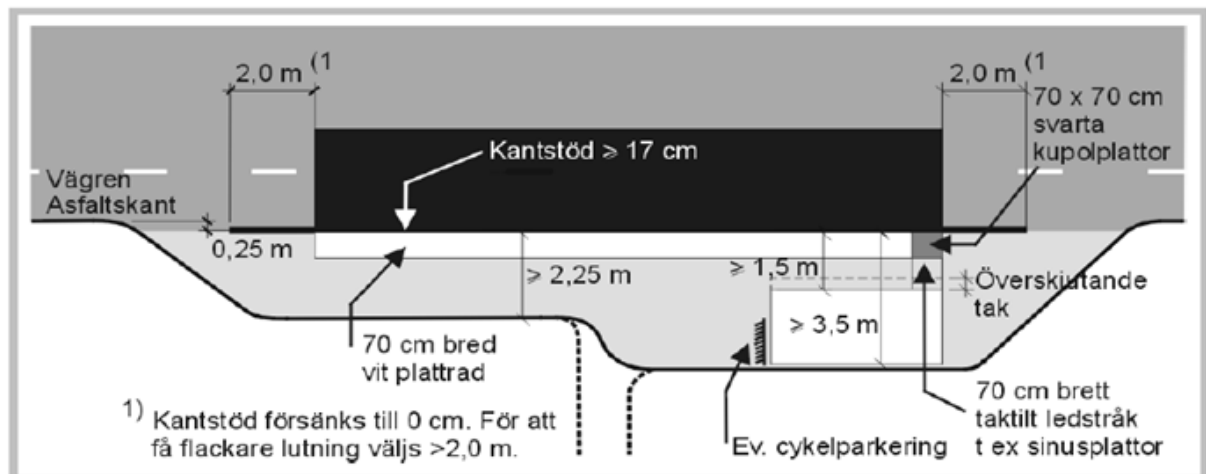
1.2.4 Plattform

Plattformen ska ha en plan, hård och jämn yta, samt tillräcklig storlek med hänsyn till det antal bussar och resenärer som använder hållplatsen. Plattformen ska ha en bredd på minst 1,5 meter så att det är möjligt att ta sig fram med rullstol, rollator eller barnvagn. Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator. Följande råd om plattformens utformning kommer från VGU.

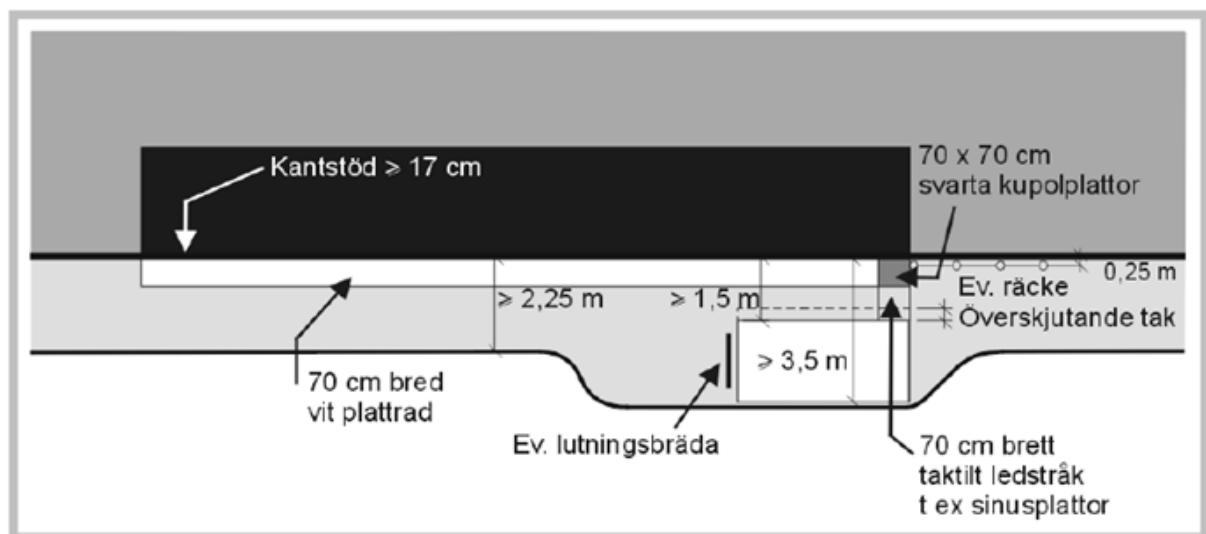
Tabell 12. Tillgänglighetsanpassning av plattform.

Hårdgjord yta	Betong
Kantsten	≥ 17 cm, slät och avfasad
Taktila stråk	50–70 cm brett
Vit kantmarkering	Längd beror på plattformslängden* Vita plattor eller vit massa 35–70 cm brett

*Minst 20 meter per läge



Figur 26. Normal utformning av plattform utan genomgående kantstöd.

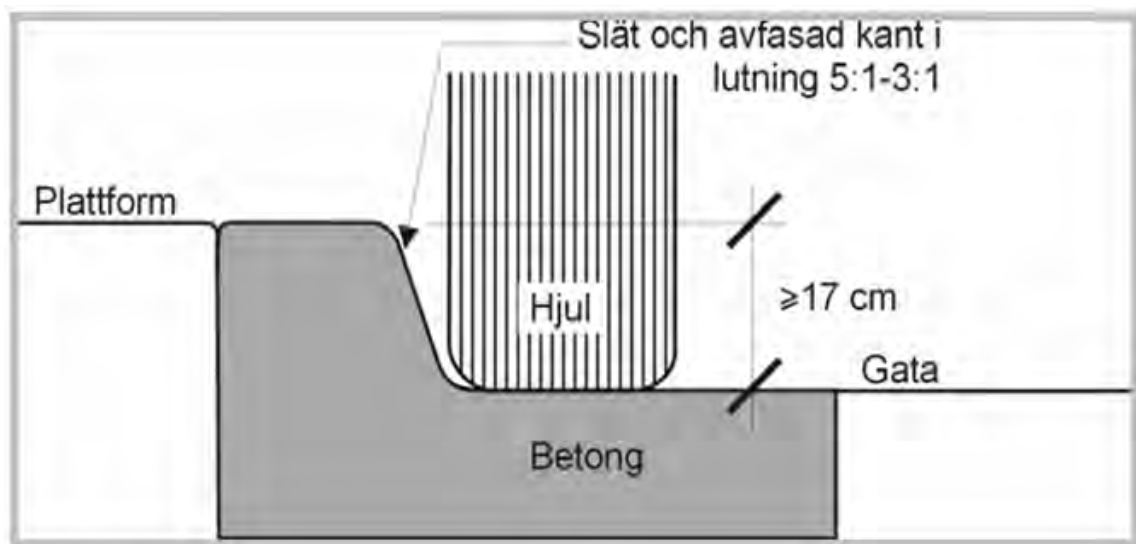


Figur 27. Normal utformning av plattform med genomgående kantstöd.

Plattformen ska vara minst 17 cm högre än körbanan, det möjliggör att överhängen på en vanlig buss kan komma in över plattformen utan att skadas. Bussar med nigning kommer ner till ungefär 22 cm

över mark. För de hållplatstyper som medför att bussen alltid angör hållplatsen utan att bussens överhäng går in över själva plattformen kan plattformen ibland göras något högre än 17 cm om bussarnas dörröppningskonstruktion medger detta, dock högst 22 cm. Vid 22 cm plattformshöjd blir det ingen eller liten skillnad mellan plattformen och bussens golv vid nigning. Brantare lutning än 1:20 bör undvikas i anslutning till plattform.

Plattformen ska ha ett kantstöd mot gatan som möjliggör att bussen kan stanna med alla dörrar nära intill plattformen utan att kaross och däck skadas. Kantstöd och anslutande köryta bör därför vara av prefabricerad betong och utformas enligt figur 28 nedan.



Figur 28. Utformning av kantstöd.

Om granitkantsten används vid plattform ska kantstenen vara slät och avfasad. Den ökade risken för ojämna sättningar kan innebära att en lägre plattform än 17 cm måste väljas.

Plattformens kant närmast kantstödet ska utföras med en vit kantremsa ungefär 70 cm bred och med kontrasterande ljushet, till exempel två rader med vita plattor vilka ofta är 35 x 35 cm.

Plattformens och väderskyddets viktiga delar ska utformas så att man får stor kontrastverkan för att människor med nedsatt syn ska få hjälp att orientera sig på hållplatsen. Det ska finnas taktila ledstråk i kontrasterande ljushet mot omgivningen vilka hjälper blinda och synsvaga att hitta hållplatsens väderskydd och bussens instegsdörr. Bussarna ska stanna intill det taktila stråken och inte vid stolpen för att underlätta för synskadade att ta sig på bussen.

Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator.

Bussar kommer i ökad utsträckning att vara försedda med ramp för att kunna ta ombord rullstolar. I utfällt läge erfordras för rampen cirka en meter från bussen. En rullstol behöver ett utrymme på plattformen av cirka 1,0 x 1,4 meter, och manövreringsutrymme för rullstol kräver därutöver ungefär 1,5 x 1,5 meter. För att någorlunda bekvämt kunna manövrera en rullstol krävs en plattformsbredd om 3,5 meter vid påstigningsdörr och vid främre avstigningsdörr. Plattformsbredd mindre än 2,25 meter ger normalt inte möjlighet att ta ombord rullstol och ska därför undvikas.

För maskinell snöröjning mellan väderskydd och kantsten eller räcke krävs normalt 2,25 meter bredd.

Plattformens längd avgörs av vilken busstyp hållplatsen dimensioneras för och om fler än en buss ska kunna nyttja hållplatsen samtidigt. Vid mycket litet utnyttjande i till exempel glesbygd kan plattformens längd begränsas. Det ska dock alltid vara möjligt för bussresenärer att gå på och av via plattform, se bilaga för typritning av plattform. Antal bussar och rådande förhållanden avgör hur plattformen utformas. Följande fyra typer av plattformar finns att välja beroende på antalet påstigande på hållplatsen.

Plattform för busshållplats typ 1



Figur 29. En skiss på plattform typ 1 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med över 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd $\geq 3,5$ meter och $\geq 2,8$ meter hinderfritt mått från plattformskant.
- Plattformshöjd ≥ 17 .
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35-70 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk utmed hela plattformslängden, 35–70 cm brett.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 35–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.
- De standardväderskydd i glas som används i stad och tätort är 4,37 meter breda och 1,57 meter djupa (se bilaga standardväderskydd glas).

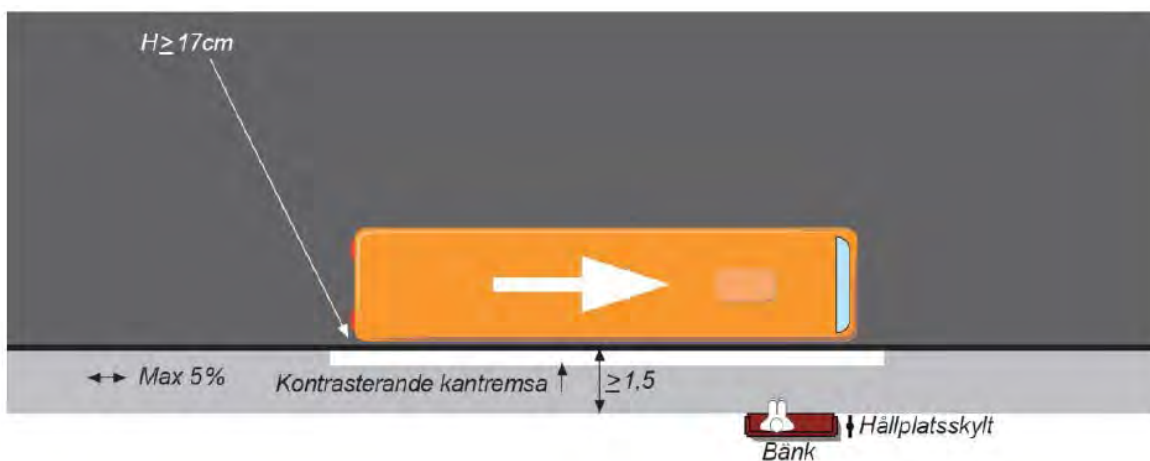
Plattform typ 2



Figur 30. En skiss på plattform typ 2 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med mindre än 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ska vara $\geq 2,25$ meter, på prioriterat vägnät ska plattformsbredden vara $\geq 2,8$ meter för att möjliggöra ombord- och avstigning med hjälp av bussens ramp.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm.
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35-70 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 35–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hård yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.

Plattform typ 3



Figur 31. En skiss på plattform typ 3 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med mindre än 50 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd $\geq 1,5$ meter.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm.
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35-70 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

Det finns även plattform typ 4 men den används endast på landsbygd.

1.3 Tillgänglighet

En hållplats ska vara tillgänglig för alla, varje resenär ska kunna nå viktiga målpunkter såsom bostad, arbete, studier och fritidsaktiviteter. Olika resenärer har olika behov, exempelvis personer med funktionsnedsättning och äldre har ofta behov av information om specifika förhållanden som är kopplade till den egna funktionsförmågan. I följande avsnitt redogörs för vad vi på Trafik och samhälle menar med en fullt tillgänglig hållplats.

PLATTFORM	Minst 2,25 meter bred.
	Smalaste <i>passagen</i> minst 1,5 meter.
	Vändmått 2 meter cirkel.
	Längd 20 meter (per läge).
	Kantsten som är minst 170 och högst 220 mm högre än körbana.
	Vit kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 350–700 mm bred.
	Taktilt och visuellt ledstråk mellan väderskyddets främre vägg (då väderskydd finns) eller bänk sett i bussens färdriktning och platsen för påstigning. Den platsen ska utgöras av svarta varningsplattor 700x700 mm.
	Eventuella riktningsändringar på ledstråket ska markeras med valyta på cirka 1,0x1,0 meter.
	Lutning maximalt 2 % både sidled och längsled (1:50).
	Jämn beläggning.
	Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.
	Fri från hinder, samtlig utrustning ska placeras så att de inte kommer i konflikt med ledstråk.
	Åtskild från cykelbana och körbana.

Väderskydd

Möjligheten att skydda sig mot exempelvis regn och blåst på en hållplats värderas högt och cirka 50 (stad) och 30 (tätort) eller fler påstigande per vardagsmedeldygn motiverar kostnaden för ett väderskydd i stad och tätort. Av andra skäl kan väderskydd vara aktuellt även vid lägre resandetal. Om väderskydd redan finns på en hållplats så ska det, oavsett hur många resande, stå kvar. I stad och tätort används glasväderskydd som standard, se bilaga för exempel på väderskydd som UL använder.

För att effektivisera både investerings- och underhållskostnader rekommenderar Trafik och samhälle standardmodeller för väderskydd i länet, ritningar på de standardväderskydd vi använder finns som bilaga. De ska vara uppbyggda på ett sådant sätt att de kan anpassas till hållplatser med varierande resandemängd och storlekar.

VÄDERSKYDD (OM DET FINNS)	
	Väderskyddet ska vara placerat så att minst 1,5 meter finns mellan väderskydd och kantsten.
	Glasytor ska vara varningsmarkerade med en remsa på 1000 mm höjd (ögonhöjd för sittande).

	Väderskyddet ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det är enkelt för bussföraren att se om det finns väntande resenärer i väderskyddet.
	Ytbehovet per person kan antas vara mellan 0,5 till 0,8 kvadratmeter vid bedömning av väderskyddsdimensioner.

Sittbänk

Bänk ska finnas på alla hållplatser och den ska placeras i linje med påstigningsdörren på bussen. Om väderskydd finns så ska bänken placeras i det bortre hörnet sett i bussens färdriktning. Bussen ska stanna med påstigningsdörren mitt för den sittplats som då finns närmast det nämnda hörnet. Sitter man på den nämnda platsen behöver man därför bara gå rakt fram för att komma till bussens påstigningsdörr. Det är lättast för bussföraren att se om det finns någon i väderskyddet om man sitter på den nämnda platsen. Dessa riktlinjer gäller för nyetableringar av väderskydd och bänkar.

SITTBÄNK	
	Ska ha en sitthöjd på 450–500 mm.
	Ska ha ryggstöd.
	Ska ha 3 stycken armstöd placerade 700 mm ovan mark.
	Vid sidan om sittbänken ska det finnas plats för rullstol.

Belysning

Hållplats ska normalt ha belysning som bidrar till att hållplatsen och väntande bussresenärer syns bra på långt håll och att resenärer kan ta del av den information som finns i anslutning till hållplatsen. Bra belysning är viktigt för att människor ska känna sig trygga och den är också viktig för hållplatsens estetik och trevnad. I glasväderskydden finns belysning om det finns möjlighet att koppla till befintlig gatuel, vad gäller gatubelysning är det upp till väghållaren.

BELYSNING	
	Ljusstyrkan ska vara större än 10 lux.
	Ska ha sådan kvalitet att tidtabeller och annan information lätt kan läsas, och så att personer kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar.
	Får inte vara bländande.

SKYLTAR/INFORMATION

	Det ska finnas nödvändiga informationsskyltar uppsatta så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga lättare kan använda hållplatsen.
	Digital information ska vara läsbar på 10–15 meter för en person med normal syn.
	Topptavlans underkant ska sitta cirka 2,5 meter över mark och vara riktad mot trafiken.
	Om tidtabellskasett finns ska dess underkant sitta 1,2 meter över mark och i linje med gatan.
	Hållplatsstolpe ska placeras 1,5 meter efter väderskyddet i bussens riktning om väderskydd finns, annars vid påstigningsplats.

	Informationen bör kompletteras med bokstäver i upphöjd relief och/eller punktskrift.
	Tydliga och välkända symboler.
	Akustisk information i form av prator på hållplatsen som läser upp realtidsinformation ska placeras på stolpe där realtidsinformationen finns.
	Skyltning ska vara väl belyst.
	Information om hållplatsens namn och läge samt destination.
	Det ska finnas information om var resenären vänder sig för upplysning och störningsinformation.

PAPPERSKORG (OM DET FINNS)

	Papperskorgen ska placeras innan väderskyddet i bussens riktning, i bakkant med väderskyddet och cirka 1,5 – 2 meter ifrån för att försvåra klättring på väderskydd.
	De ska tömmas regelbundet.
	Ska inte försvåra framkomligheten för rullstol eller barnvagn samt av- och påstigande resenärer.

Bilparkering och bilangöring

Samverkan mellan privatbil, taxi och busstrafiken förbättras genom att det finns parkerings- och angöringsmöjligheter i anslutning till hållplatser och stationer där det finns behov. För hållplatser och stationer med regional busstrafik ökar behovet och värdet av samverkan med biltrafik. Parkeringen ska bestå av ett antal p-platser för rörelsehindrade. Användning av pendlarparkering kan öka med hjälp av satsningar på kundmiljö, utrustning och funktionella lösningar. När det finns behov av taxiresor ska en taxiplats förläggas och skyltas upp nära hållplatserna.

Cykelparkering och cykeltrafik förbi hållplatsen

Samverkan mellan cykeltrafik och busstrafik förbättras genom att det finns cykelvägar samt parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatser. Cykeltrafiken stöder kollektivtrafiken genom att utvidga täckningsområdet för kollektivtrafikens hållplatser. Vid behov ska cykelparkering finnas i anslutning till busshållplatsen. Behovet av parkering ska bedömas för varje hållplats och är normalt störst vid skolskjutshållplatser och där pendeltrafik förekommer.

När cykelbana saknas på gata med 60/40 km/h ska den om möjligt dras bakom väderskyddet. I de fall cykelbana måste dras mellan väderskyddet och bussen ska åtgärder vidtas som främjar ett gott samspel mellan bussresenärer och cyklister. Åtgärderna ska vara av sådant slag att cyklisterna uppmärksammas på bussresenärerna samt att det bidrar till att cyklisterna får en lägre hastighet. En konkret åtgärd kan vara att smalna av cykelbanan i höjd med hållplatsen. Cykelbanans avsmalning ska utföras så att avstigande resenärer får mer plats. En annan konkret åtgärd kan vara att göra gångbanan i ett material som associerar gående, i första hand ljusgrå plattor, och cykelbanan i ett material som associerar till cyklande, i första hand rödbrun asfalt.

På gata med 40 km/h finns eller eftersträvas låg fart och ett gott samspel mellan bilist och cyklist. Normalt färdas därför cyklisterna i körbanan. Det innebär att när buss står vid hållplats måste cyklisterna antingen vänta bakom stillastående buss eller passera utanför. Där gång- och cykelförbindelse korsar 40-gata kan timglashållplats med vägkudde eller platågupp vara en effektiv åtgärd för att hastighetsssäkra där behovet är särskilt stort.

CYKELPARKERING	
	Antalet cykelplatser ska dimensioneras utifrån platsen.
	Får inte hindra framkomligheten för resenärer vid hållplatsen.
	Möjlighet att kunna låsa fast cykeln ska finnas.
	Bör placeras i anslutning till befintlig belysning.

Gestaltning

Estetik och grönska bidrar till att hållplatser är både funktionella och attraktiva miljöer. Av säkerhetsskäl är det viktigt att undvika att skapa potentiella dolda områden med växter, därför är låga buskar och träd att föredra. Väghållaren ansvarar för skötsel av växter och buskage.

Reklam och reklamtavlor

Reklam kan förekomma på vissa hållplatser. Dessa väderskydd är avtalade mellan kommunen och företaget, således ansvarar företaget för drift och underhåll av dessa väderskydd. Reklamplatser ska inte hindra trafikfunktioner vid hållplatsen och ska inte sättas upp på väderskyddet så att det hindrar bussföraren att se väntande resenärer.

ÖVRIGT	
	Hållplatser ska vara fria från starkt doftande växter.
	Växter och buskage vid hållplatsen ska underhållas så att de inte försämrar insynen till hållplatsen.
	Hållplatser ska vara fria från hinder.
	Askkoppar får inte sättas upp inom hållplatsområdet.
	Vid reglerhållplatser ska det finnas förartoalett.
	Om det finns behov så ska det finnas lutningsbräda.
	Om tidningslåda finns får denna inte placeras så att den hindrar framkomligheten på hållplatsen.

För hela tabellen med egenskaper en fullt tillgänglig hållplats ska inneha se bilaga.

För **drift och underhåll** se kapitel 4.

LANDSBYGD

2. Landsbygd

Landsbygd är områden med mindre än 200 invånare.

2.1 Lokalisering

Var en hållplats lokaliseras bestäms utifrån bussresenärernas behov och möjligheterna att skapa goda gång- och cykelförbindelser till och från hållplatsen. Vid lokaliseringen av en hållplats ska hänsyn tas till rådande trafikmiljö i området. Hållplatser ute på landsbygden är vanligtvis lokaliserade intill stora statliga vägar där hastigheten är hög och därför kan utformningen på dessa skilja sig från hållplatser i stad och tätort. Var hållplatsen lokaliseras ska ske i samråd mellan väghållare och Trafik och samhälle.

Avståndet mellan hållplatser är en viktig aspekt i kollektivtrafikplaneringen, som en allmän regel är kollektivtrafikresenärer inte villiga att gå mer än ett visst avstånd till en hållplats. Avståndet mellan hållplatser ska i regel inte överstiga 2000 meter på landsbygd. Det är däremot vanligt att hållplatserna ligger längre ifrån varandra och detta beror oftast på att det inte finns boende eller verksamheter mellan hållplatslägena. I planeringen kring avståndet mellan hållplatser bör hänsyn tas till avståndet till närmaste bebyggelse. En annan aspekt som också ska tas i beaktande är den upplevda resan som påverkas av antalet hållplatser på en sträcka.

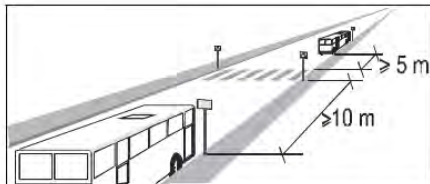
2.2 Placering

Utgångspunkten för placering av hållplats ska vara god trafiksäkerhet för alla trafikanter och bussresenärernas behov av attraktiva lägen med korta och trafiksäkra gång- och cykelanslutningar. Figuren nedan visar placering på sträcka längs tvåfältsvägar.

a) Så att konflikter mellan gående och fordonstrafik så långt möjligt undviks. Vanligen förekommande omstigning mellan busslinjer bör så långt möjligt kunna ske utan att körbana korsas.

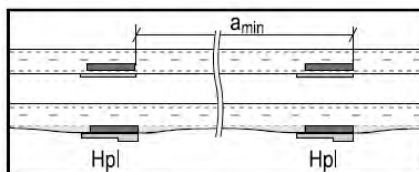
b) Normalt efter övergångsställe

Busshållplats ska inte placeras mindre än 10 m före övergångsställe.

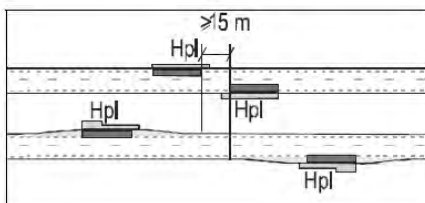


c) På minst det inbördes avstånd som anges i tabellen:

VR	a_{min} (m)
70	300
90	500
110	700

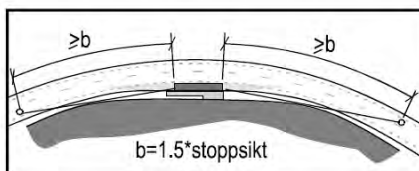


d) Med minst 15 m förskjutning vid hållplatspar på väg utan mittremsa eller utan lång mittrefug. Den vänstra placeras först.



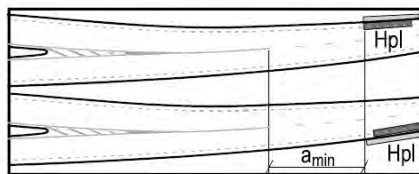
e) Så att god visuell ledning erhålls. Hållplats ska ej placeras i kurva med liten radie.

f) Så att buss i kurva är väl synlig inom $1,5 \cdot$ stoppsikt på ömse sidor om hållplatsen. Sikt ska kontrolleras från 2,0 m från körytekant för ögonhöjd 1,1 m.



g) Vid refug eller spärrmarkering placeras vägrenshållplats på minst de avstånd som anges i figuren och tabellen.

VR	a_{min} (m)
50	40
70	60
90	80
110	100



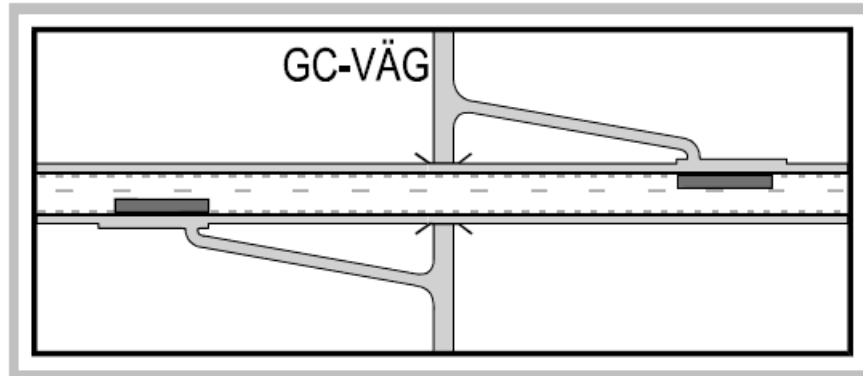
h) Så att svårare motlut ($\geq 3\%$) undviks.

Figur 32. Placering av hållplats i landsbygdsmiljö (källa: VV 2004:80).

2.2.1 Gaturummet

Planskild gångpassage

Hållplats vid planskild gångpassage placeras helst före gångtunnel/cykelport eller bro så att föraren kan se trafikanter på väg mot hållplatsen och trafikanter möter ankommande buss. Vid mötesfri väg bör gångtunnel/cykelport finnas för att säkerställa trafiksäkerheten.



Figur 33. Placering av hållplats vid planskild gångpassage (källa: TRV 2012:180).

2+1 väg

Hållplatser intill 2+1 vägar bör förses med ett accelerationsfält i syfte att säkerställa framkomligheten. Det är vanligt förekommande att bussen tvingas vänta in övrig trafik när den ska köra ifrån hållplatsen, och detta kan påverka körtiderna negativt.

Vid korsning längs tvåfältsvägar

Hållplats i anslutning till korsning bör placeras efter korsning när bussen ankommer på primärväg. Ankommer bussen på sekundärväg bör hållplatsen placeras på sekundärvägen före eller efter korsning. De principer som gäller för placering av hållplats på sträcka gäller också vid korsning. Minsta godtagbara avstånd mellan hållplats och korsning bestäms med hänsyn till:

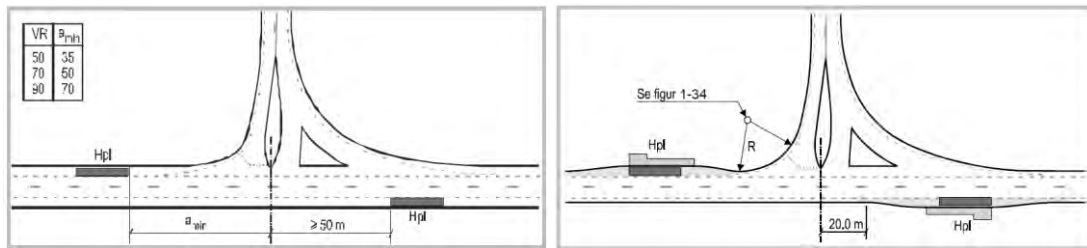
- Siktsträckor för korsande trafik
- Anpassningssträckor för vävande trafik
- Retardationssträckor för avsvängande trafik
- Körsträckor för körfältsbyte samt passage av stillastående buss
- Manövrering med typfordon Bb (boggibuss) vid hållplats och korsning
- Korsningens orienterbarhet och visuella ledning
- Gällande krav på vägvisning

Hållplats ska ej placeras närmare korsning än:

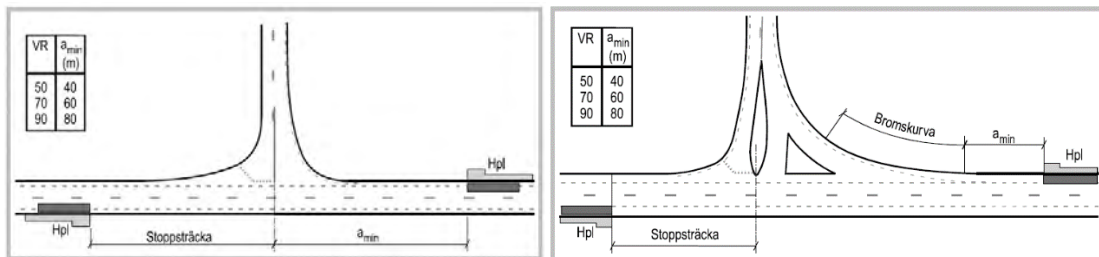
- Enligt figur 34 och 35 för primärväg efter korsning
- Enligt figur 36 - 42 för primärväg före korsning
- Enligt figur 43 - 46 för sekundärväg efter korsning
- Enligt figur 47 - 49 för sekundärväg före korsning

I figurerna visas korsningar med tre tillfarter, vid korsning med fyra tillfarter gäller inte visad placering vid korsningsfri sida.

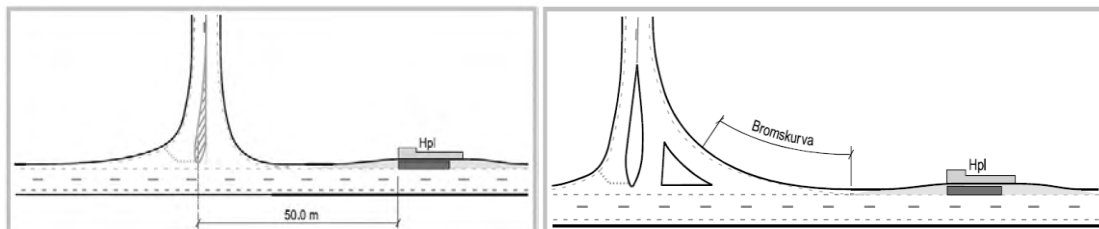
Observera: Korsningstyp A är en korsning som saknar trafiköar och har normalt ett körfält i varje tillfart (se figur 36). **Korsningstyp B** är en korsning som är kanaliserad med trafikö, normalt, med refug (se figur 34). På landsbygd endast på sekundärväg i syfte att öka synbarheten och att styra trafikströmmarna. Korsningstyp B har normalt ett körfält i varje riktning. **Korsningstyp C** har vänstersvängskörfält på primärvägen kanaliserat med trafikö för att minska riskerna för påkörning bakifrån och för att öka framkomligheten på primärvägen (se figur 41). Refug kan förekomma för att underlätta för gående att korsa. **Korsningstyp D** refererar till en cirkulationsplats och **korsningstyp E** refererar till en signalreglerad korsning.



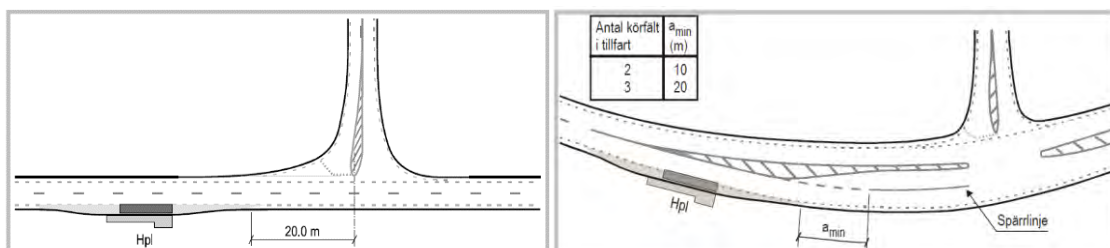
Figur 34. Vägrenshållplats på primärväg efter korsningstyp A och B, och Figur 35. Fickhållplats på primärväg efter korsningstyp A, B och C, med eller utan högersvängkörfält (källa: TRV 2012:179).



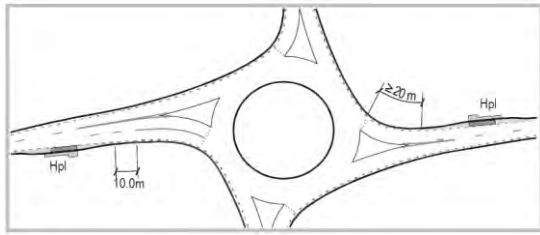
Figur 36. Körbanehållplats på primärväg före korsningstyp A och B, och Figur 37. Vägrenshållplats på primärväg före korsningstyp B med högersvängkörfält (TRV 2012:179).



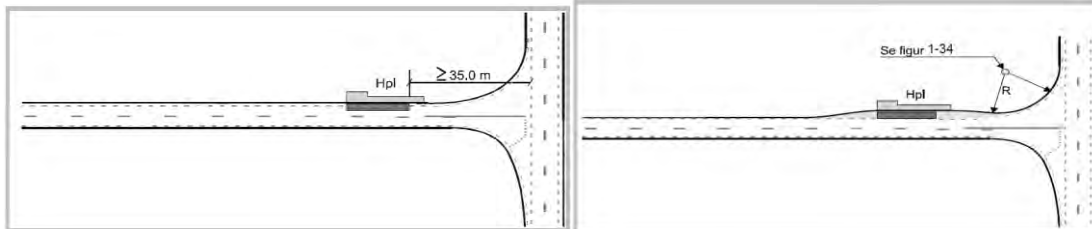
Figur 38. Fickhållplats på primärväg före korsningstyp A, B och C, och Figur 39. Fickhållplats på primärväg före korsning med högersvängkörfält (källa: 2012:179).



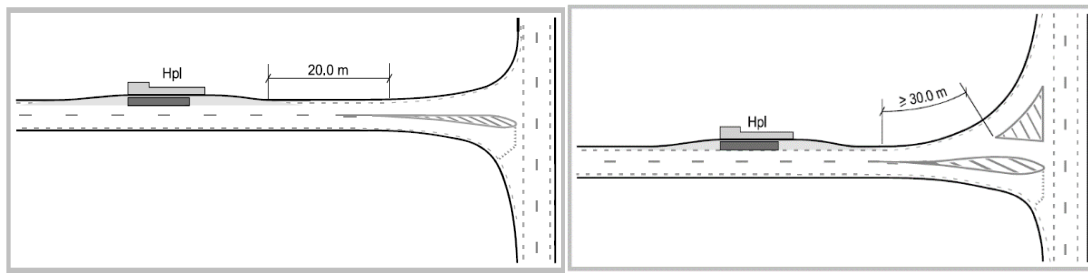
Figur 40. Fickhållplats på primärväg på den korsningsfria sidan före trevägskäl med korsningstyp A och B, och Figur 41. Fickhållplats på primärväg på den korsningsfria sidan före trevägskäl med korsningstyp C. Placeringen gäller även vänstersvängande buss (källa: TRV 2012:179).



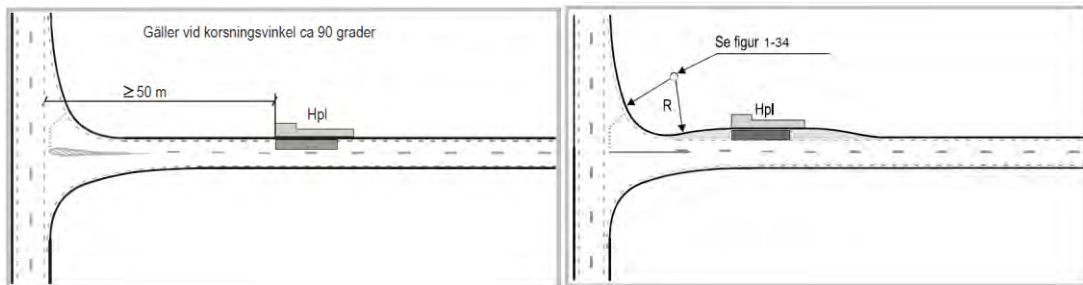
Figur 42. Fickhållplats på primärväg före korsningstyp D (källa: TRV 2012:179).



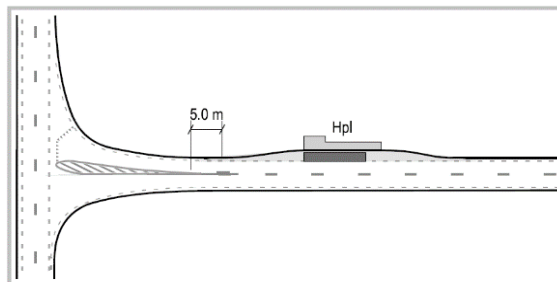
Figur 43. Körbanehållplats på sekundärväg efter korsningstyp A, och Figur 44. Fickhållplats på sekundärväg efter korsningstyp A (källa: TRV 2012:179).



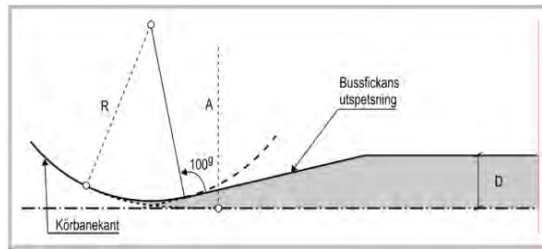
Figur 45. Fickhållplats på sekundärväg efter korsningstyp B och C, och Figur 46. Fickhållplats på sekundärväg efter högersvängkörfält (källa: TRV 2012:179).



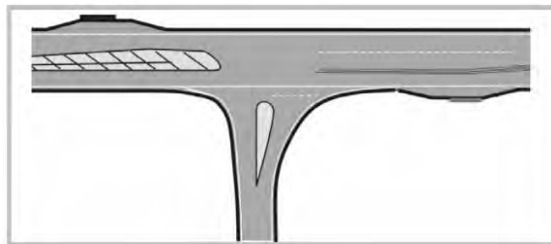
Figur 47. Körbanehållplats på sekundärväg före korsningstyp B och C, och Figur 48. Fickhållplats på sekundärväg före korsningstyp A (källa: TRV 2012:179).



Figur 49. Fickhållplats på sekundärväg före korsningstyp B och C (källa: TRV 2012:179).



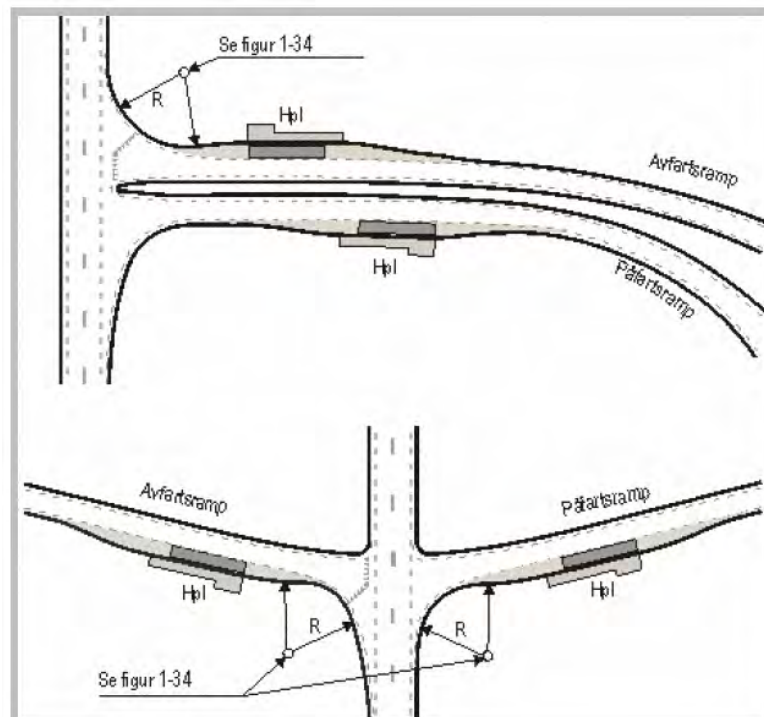
Figur 50. Principutförning av bussfickas anslutning till korsningskurva (källa: TRV 2012:179).



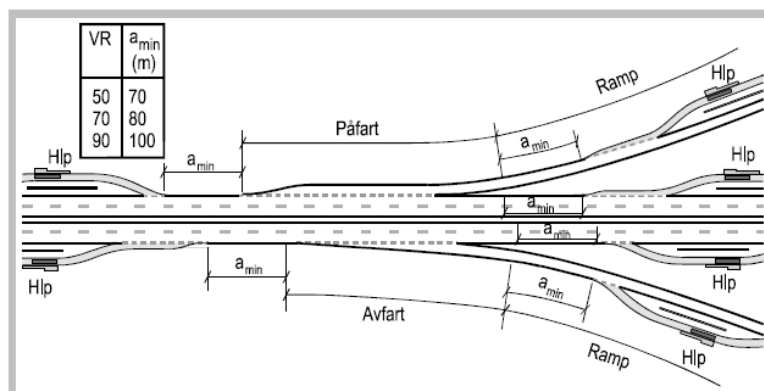
Figur 51. Fickhållplats på mötesfri landsväg (källa: TRV 2012:179).

Placering av fickhållplats vid planskild trafikplats och ramper

För placering av hållplats i planskild trafikplats gäller samma principer som på sträcka. Hållplats vid planskild trafikplats eller på ramp ska utföras som fickhållplats eller avskild hållplats. Hållplats ska placeras så att dess in- och utfart inte kan förväxlas med trafikplatsens av- och påfarter eller rampavgreningar. Kontrollera att trafikplatsens överskådlighet och funktion ej onödigt försämras samt att vägvisning kan göras enligt gällande regler. Det är viktigt att konfliktpunkter mellan buss på väg till eller från hållplats och ramptrafiken förs tydliga och med tillräcklig sikt samt att bussarna har tillräckliga retardations- och accelerationssträckor. Fickhållplats på ramp ska placeras nära rampens anslutning till sekundärvägen.



Figur 52. Fickhållplats på ramp (källa: TRV 2012:180).



Figur 53. Minsta avstånd mellan avfart/påfart och alternativa placeringar av avskild hållplats (källa: TRV 2012:179).

Beläggning på köryta

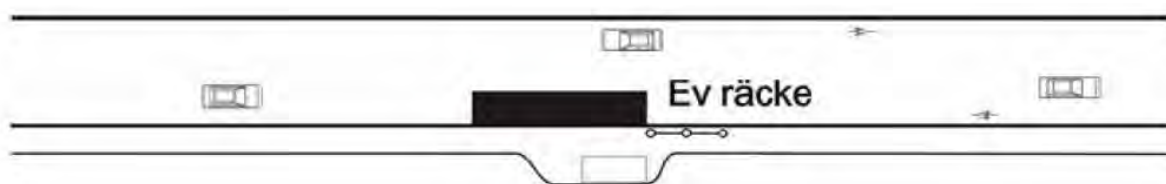
Det finns flera skäl att belägga bussens angöringsplats med betong eller annan hårdare och avvikande beläggning. Den hårdare ytan gör att körspår och sättningar undviks vilket förhindrar vattensamlingar och underlättar användning av högt kantstöd. Den avvikande beläggningen visar dessutom tydligt vilken yta som är avsedd för bussuppställning. Dagvattenbrunnar och liknande ska undvikas att placeras i körytan på hållplatsområdet.

2.2.2 Hållplatstyper

De vanligaste hållplatstyperna är timglashållplats, enkel stopphållplats, klackhållplats, glugghållplats, körbanehållplats, vägrenshållplats, fickhållplats och avskild hållplats. Nedan följer en beskrivning av dessa enligt VGU.

Körbanehållplats

Körbanehållplats förekommer i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd. För såväl tätorts- som landsbygdsförhållanden gäller att bussen står i körbanan och kan blockera eller störa bakomvarande trafik. Undantag är i tätort då körfältet närmast kantsten görs så brett att det rymmer både en stillastående buss och omkörande bilar.



Figur 54. Körbanehållplats och dess utformning (SLL: SL-S-419795).

Tabell 13. Fördelar och nackdelar med körbanehållplats.

Fördelar	Nackdelar
Enkelt utförande och låg kostnad för anläggning och drift.	Vid bara ett körfält i vardera riktningen blockeras detta helt eller delvis.
Lätt att flytta.	Då gående korsar gatan i anslutning till stillastående buss kan detta innebära fara för gående.

Ofta god komfort för resenärer då dessa inte utsätts för större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss.
Ofta god framkomlighet för buss och kort hållplatsuppehåll.	
Bussen kan ofta lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstenen förutsatt att det är fritt från parkerade bilar.	

Rekommendationer

Körbanehållplats kan endast användas i tätort och längs tvåfältsvägar på landsbygd där busstrafiken, biltrafiken och cykeltrafiken är av liten eller måttlig omfattning. Även på landsbygd bör hållplatstypen vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm av- och påstigning. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.

Vägrenshållplats

Vägrenshållplats är en vanlig hållplatstyp längs befintliga 13-metersvägar på landsbygd. För att bussen ska kunna stanna utan att blockera vägen för andra fordon bör vägrensbredden vara minst 2,5 meter. Hållplatsen bör utformas med plattform.



Figur 55. Vägrenshållplats och dess utformning (SLL: SL-S-419795).

Tabell 14. Fördelar och nackdelar med vägrenshållplats.

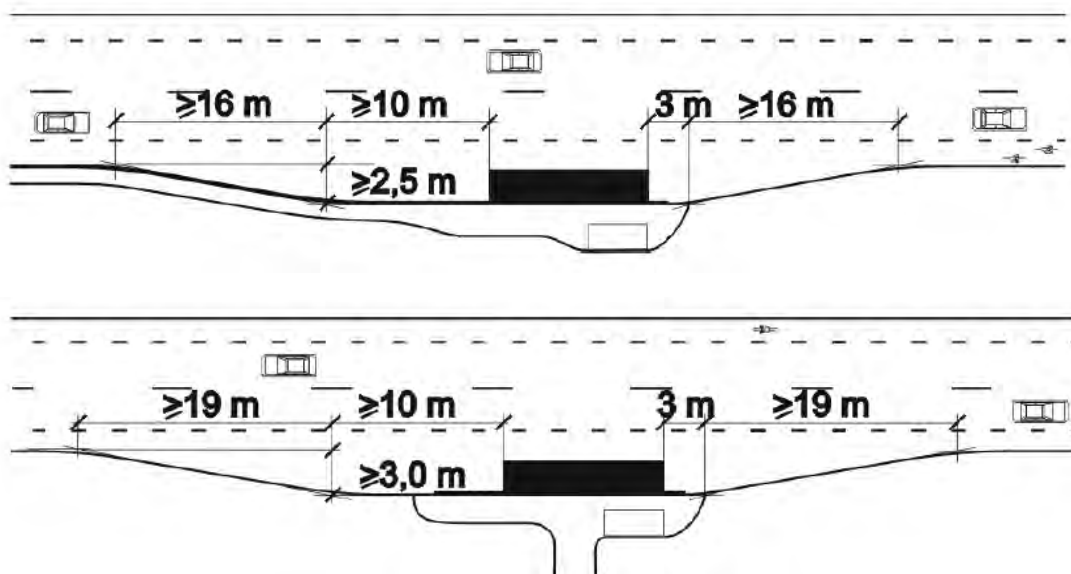
Fördelar	Nackdelar
Låg kostnad för anläggning och drift.	Då gående korsar gatan i anslutning till stillastående buss kan detta innebära fara för gående.
God komfort för resenärer då dessa inte utsätts för någon större sidoförskjutning.	Viss trafikfara i samband med omkörning av stillastående buss (gäller främst vid smal vägren).
Bussen kan lätt angöra med alla dörrar nära intill kantstödet.	

Rekommendationer

Vägrenshållplats kan användas främst på relativt lågtrafikerade tvåfältsvägar med liten busstrafik. Hållplatstypen bör alltid vara försedd med plattform för att passagerare ska kunna vänta tryggt och för bekväm på- och avstigning. Vid lågt nyttjande av hållplats på landsbygd kan kortare plattform anläggas. Långa stopptider kan motivera fickhållplats.

Fickhållplats

Fickhållplats ligger skild från vägen eller gatan och är vanlig på landsbygd. Fickans bredd väljs med hänsyn till gatubredd/vägbredd och andra lokala förhållanden. Vid annan bredd än tre meter påverkas även in- och utfartssträckornas längd och bussen kan få svårt att angöra hållplatsen. Smal vägen motiverar längre infartssträcka. I landsbygdsmiljö kan infartssträckan förlängas för att få en mjukare körning, se tabell 17 för rekommenderade in- och utkörningssträckor.



Figur 56. Fickhållplats och dess utformning, överst är för VR 50–70 och nederst VR 80–100 (TRV 2015:087).

Tabell 15. In- och utkörningssträckor vid fickhållplats.

Fickans djup (m)	Inkörningssträcka (m)	Utkörningssträcka (m)
3	16	10
2,75	14,5	9
2,5	13	8
2	10,5	6,5
1,6	9	5,5
1,5	8	5

Tabell 16. Fördelar och nackdelar med en fickhållplats.

Fördelar	Nackdelar
Då bussen står vid hållplats blockeras inte annan trafik.	Obekvämt körsätt för att komma till plattform. Den dubbla sidoförskjutningen är särskilt obehaglig för passagerare som rest sig för att gå av.
Relativt god säkerhet och komfort för väntande bussresenärer i landsbygdsmiljö.	Kräver stort utrymme och en placering långt ifrån korsning.
	Vid utfart med boggibuss kan bussens bakdel svepa in över plattformen.

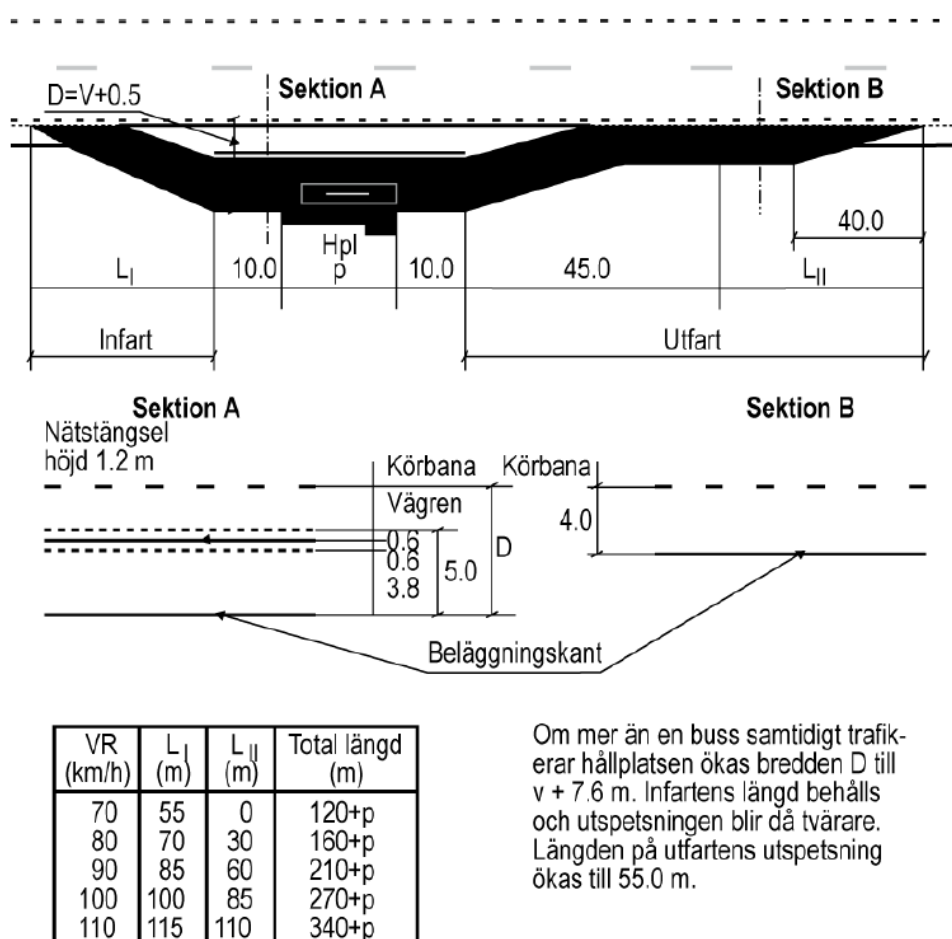
Rekommendationer

Fickhållplats används på tvåfältsvägar på landsbygd. Vid fickhållplats på mötesfri landsväg ska möjlighet för gående finnas att korsa vägen i två steg via spärrområde. Vid ombyggnad till mötesfri

landsväg med 90 km/h ska accelerationsfält övervägas vid utfart från fickhållplats till ett körfält. När mer än 10 bussar per dygn stannar vid hållplatsen ska accelerationsfält alltid anläggas. Vid 2–10 bussar per dygn ska accelerationsfält anläggas vid en dimensionerande trafik (ÅDT-DIM) av $\geq 8\,000$ fordon per dygn. Vid endast en stannande buss per dygn ska accelerationsfält anläggas vid $\geq 10\,000$ fordon per dygn. Accelerationsfält ska i princip utföras som för avskild hållplats. Ovanstående gäller vid ombyggnad till mötesfri landsväg och utfart från fickhållplats till ett körfält. Vid nybyggnad är kraven högre.

Avskild hållplats

Avskild hållplats är avskärmd från vägbanan med staket, refug, grönremsa eller nivåskillnad. Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.



Figur 57. Avskild hållplats och dess utformning (TRV 2012:180).

Tabell 17. Fördelar och nackdelar med avskild hållplats.

Fördelar	Nackdelar
God säkerhet och komfort för väntande passagerare.	Planskild gång- och cykelförbindelse ger lätt till långa gångavstånd för bussresenärer, med risk för att dessa genar på ett trafikfarligt sätt.
Ger skälig säkerhet och komfort också för barn i skolåldern.	Ofta mycket hög kostnad.
Inbromsning sker i huvudsak på infarten och acceleration i huvudsak på utfarten.	Stor sidoförskjutning i hög hastighet medför risk för bussresenärer som rest sig för att gå av.

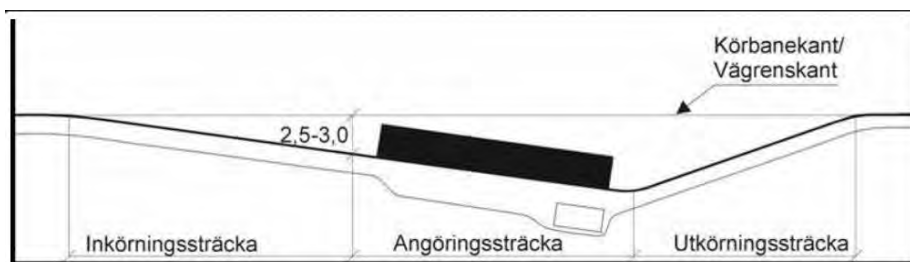
Rekommendationer

Avskild hållplats ska alltid väljas på motorväg och mötesfri motortrafikled och kräver då planskild gång- och cykelförbindelse. Avskild hållplats kan med fördel också användas på mötesfri landsväg och på tvåfältsvägar där barn använder hållplatsen i stor utsträckning. Det krävs att planskild gång- och cykelväg i anslutning till avskild busshållplats utformas med stor omsorg. Gång- och cykelvägen, särskilt själva korsningen, ska vara attraktiv. Det ska inte vara lockande att gena över körbanan. Ofta erfordras att man kompletterar med staket.

Sned fickhållplats

Sned fickhållplats kan i första hand vara ett alternativ till fickhållplats. De huvudsakliga fördelarna är att angöring sker lätt vilket möjliggör kantstöd högre än 17 cm. Vidare att gående, som på ett olämpligt sätt korsar gatan/vägen framför bussen, lättare upptäcks av den passerande trafiken. Enkelsidig förskjutning gör att obehaget för passagerare som rest sig för att stiga av begränsas.

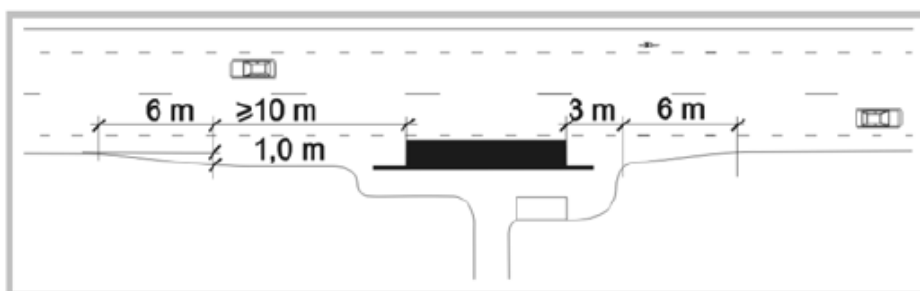
Till nackdelarna hör att hållplatsdjupet blir stort och att det krävs större uppmärksamhet av bussföraren vid utkörning. Hållplatstypen är relativt lite prövad.



Figur 58. Utformning av sned fickhållplats (VV 2004:80).

Liten fickhållplats

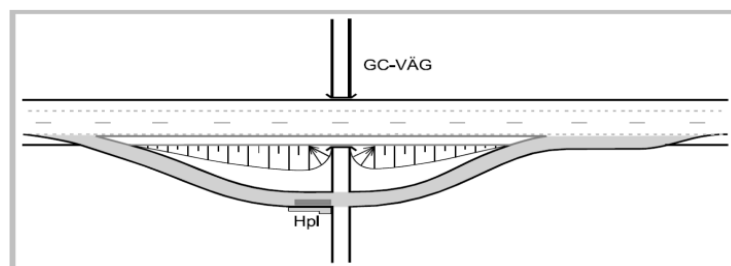
Vägrenshållplats eller körbanehållplats i landsbygdsmiljö medför att stillastående buss på ett önskat sätt försämrar framkomligheten för motorfordon, cyklister m.fl. För att öka framkomligheten för övrig trafik och förbättra trafiksäkerheten kan i vissa fall liten fickhållplats väljas. Då förbättras också förhållandena för väntande bussresenärer.



Figur 59. Utformning för liten fickhållplats (VV 2004:80).

Alternativ utformning av avskild hållplats

Vid planskild gång- och cykelväg kan hållplatsen förläggas i anslutning till gång- och cykelvägen. Risker för trafikfarlig passage av vägen reduceras väsentligt eller elimineras helt.



Figur 60. Alternativ utformning av avskild hållplats (VV 2004:80).

Tillfällig hållplats

När det gäller tillfälliga hållplatser är god information och tydlighet en nödvändighet. Resenärerna ska i god tid få veta när och var hållplatsen kommer att flyttas och vägvisningen från den ordinarie till den tillfälliga hållplatsen måste vara genomtänkt. Viktigt att tänka på är trafiksäkerheten då det kan uppstå nya konfliktpunkter mellan resenärer till den tillfälliga hållplatsen och övrig trafik. Beroende på hur länge den tillfälliga hållplatsen ska gälla så ställs olika krav på den permanenta infrastrukturen, vid en kortare period kan kraven minskas, det räcker i många fall med en hållplatsstolpe och bra information. Ska hållplatsen gälla för en längre period och om det är många påstigande så är kraven på utrustningen större. Detta ska utredas från fall till fall, däremot ställs alltid samma krav på säkerheten.

Rekommenderad hållplatstyp i landsbygdsmiljö

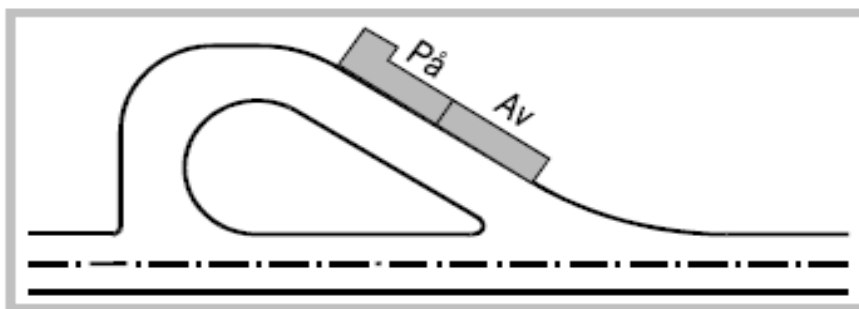
På landsbygd, och särskilt på vägar av hög klass, ställs höga krav på motorfordonens trafiksäkerhet och framkomlighet och på att dessa ska vara tämligen ostörda av att bussar kör in till eller ut från busshållplatser.

- På motorväg och mötesfri motortrafikled ska avskild hållplats användas, och det ska finnas planskildhet för gående och cyklister till och från hållplats.
- På mötesfri landsväg (räckesförsedd eller bred mittremsa) ska normalt fickhållplats användas, dock kan även avskild hållplats användas i vissa fall.

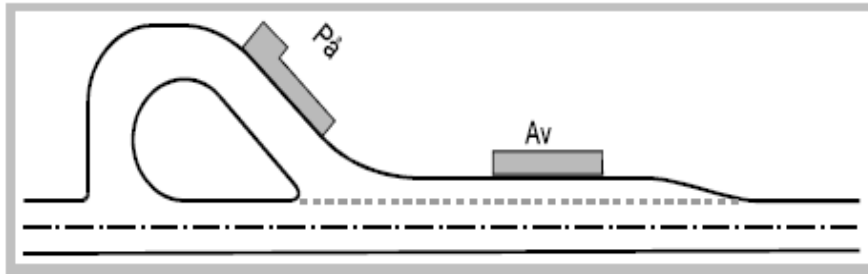
Hållplatstyp på tvåfältsvägar är beroende av biltrafikflöde och antal stannande bussar, men också av referenshastighet, sikt, gång- och cykeltrafik, vägrensbredd, hållplatsplacering m.m.

Vändlingor för buss

Vid till exempel ändhållplatser behöver bussen ha möjlighet att vända. Vändplatser ska i regel ligga till höger om gatan/vägen i den ankommande bussens körriktning. Detta för att, av trafiksäkerhetskäl, undvika vänstersväng från gatan. Vid reglerhållplatser kan busschauffören behöva en paus och resenärerna måste då visa hänsyn och vänta med att stiga på bussen.

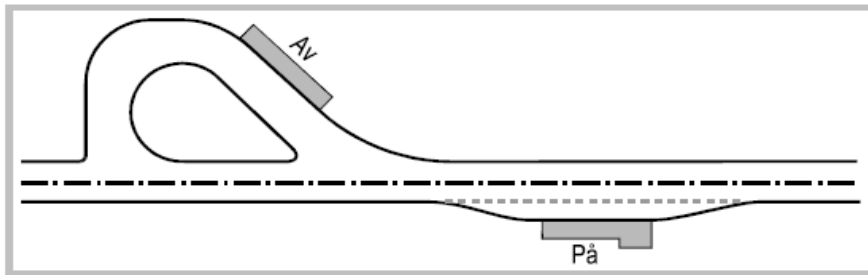


Figur 62. Utformning av vändslinga med enkel hållplats (TRV 2015:087).



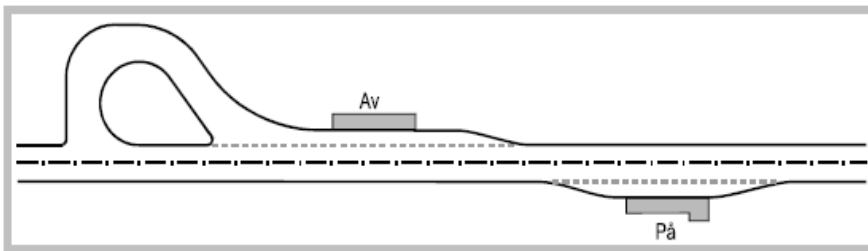
Figur 613. Utformning av vändslinga med dubbel hållplats (TRV 2015:087).

Vändplats i vänsterläge kan vara motiverat av utrymmesskäl eller om en övervägande del av bebyggelsen, eller till exempel en skola, ligger på den sidan. Färre resenärer måste då korsas gatan. Det kan också vara lämpligt att placera påstigningshållplatsen på andra sidan gatan, se figur 64.



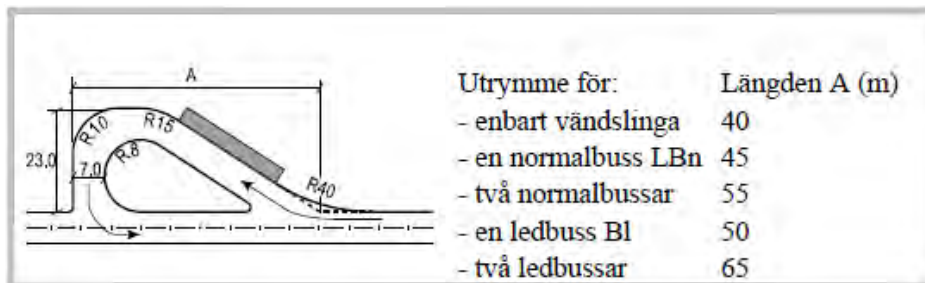
Figur 64. Utformning av vändslinga med av- och påstigningsplats på ömse sidor om vägen (TRV 2015:087).

När vissa busslinjer passerar vändplatsen så ska hållplatsen läggas före slingan, se figur 65.



Figur 65. Utformning då vissa linjer passerar vändslinga för buss (TRV 2015:087).

Slingan i figur 66 är dimensionerad för körspår radie 10 meter. För vändslinga i vänsterläge ökas längden med fem meter.



Figur 66. Måttättning av vändslinga för buss (TRV 2015:087).

Siktlängder in mot hållplatser

Generellt ska busstrafikerade gator utformas så att bussföraren har så god sikt att föraren vid körning i referenshastighet kan stanna eller väja för hinder utan att resenärerna skadas eller utsätts för obehag.

Tabell 21 nedan ger god standard för siktsträckor in mot hållplatser. Dessa mått bygger på körning i referenshastighet, att bussförarens ögonhöjd är 2,05, att bus retardation vid inbromsning är $1,5 \text{ m/s}^2$ och att förarens reaktionstid är 2,0 sekunder under normal busdrift.

Tabell 18. Minsta siktlängd för bussförare in mot hållplatser (TRV 2012:179).

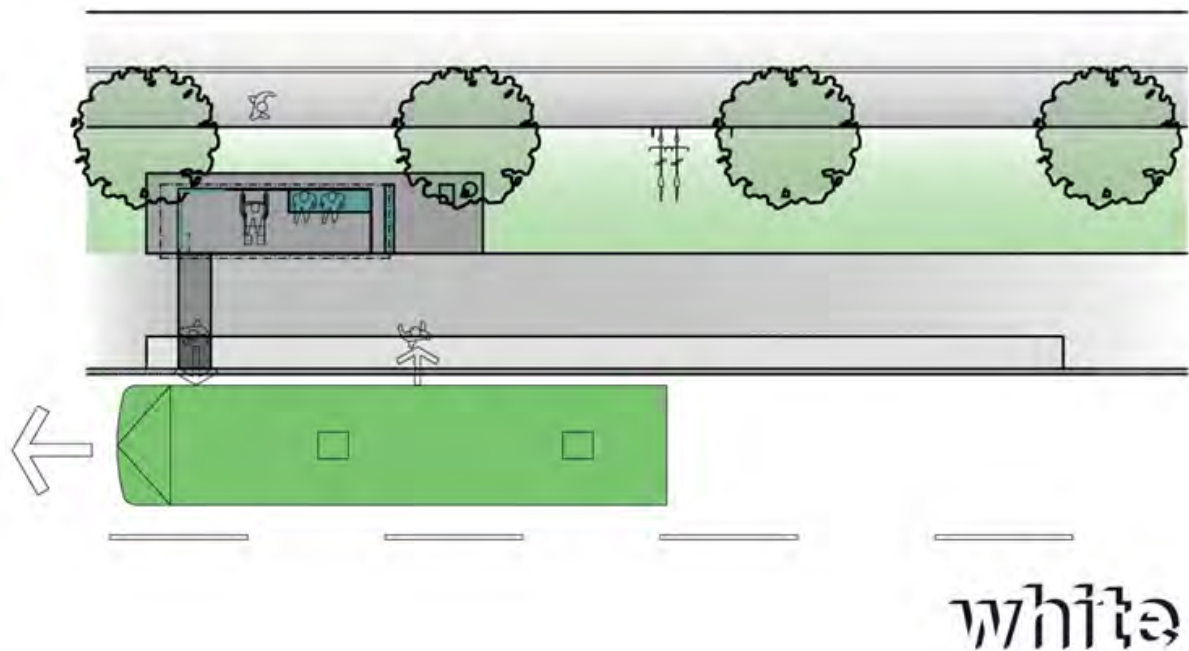
Referenshastighet (Km/h)	Siktlängd, framåtsikt (m)
30	40
40	60
60	120
80	200
90	245

2.2.3 Utformning av hållplats

Utformningen och byggandet av plattformen ansvarar den berörda väghållaren för.



Figur 67. Perspektivskiss på hållplatsen.



Figur 68. Planskiss på hållplatsen.

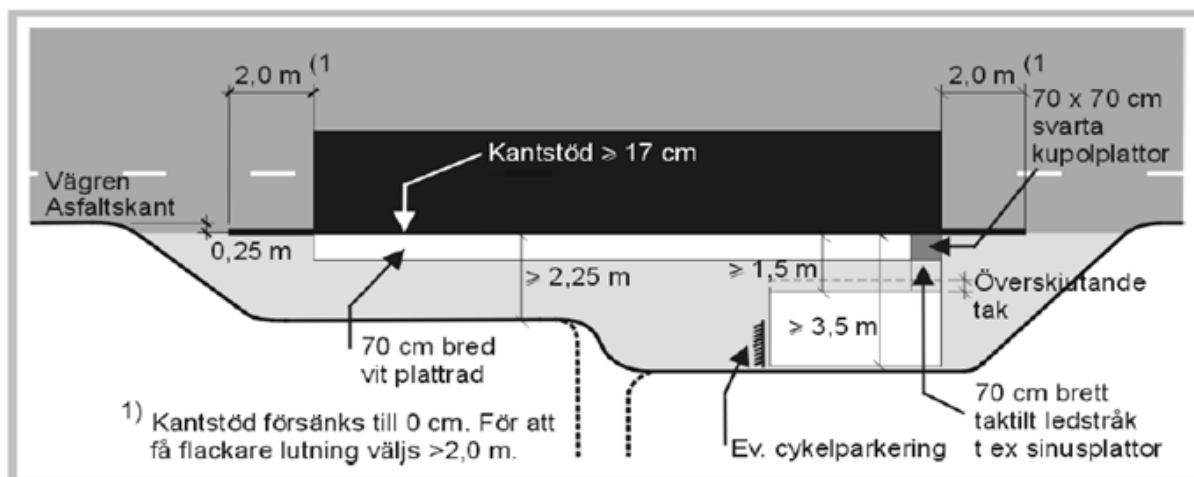
2.2.4 Plattform

Plattformen ska ha en plan, hård och jämn yta, samt tillräcklig storlek med hänsyn till det antal bussar och resenärer som använder hållplatsen. Plattformen ska ha en bredd på minst 1,5 meter så att det är möjligt att ta sig fram med rullstol, rollator eller barnvagn. Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator. Följande råd om plattformens utformning kommer från VGU.

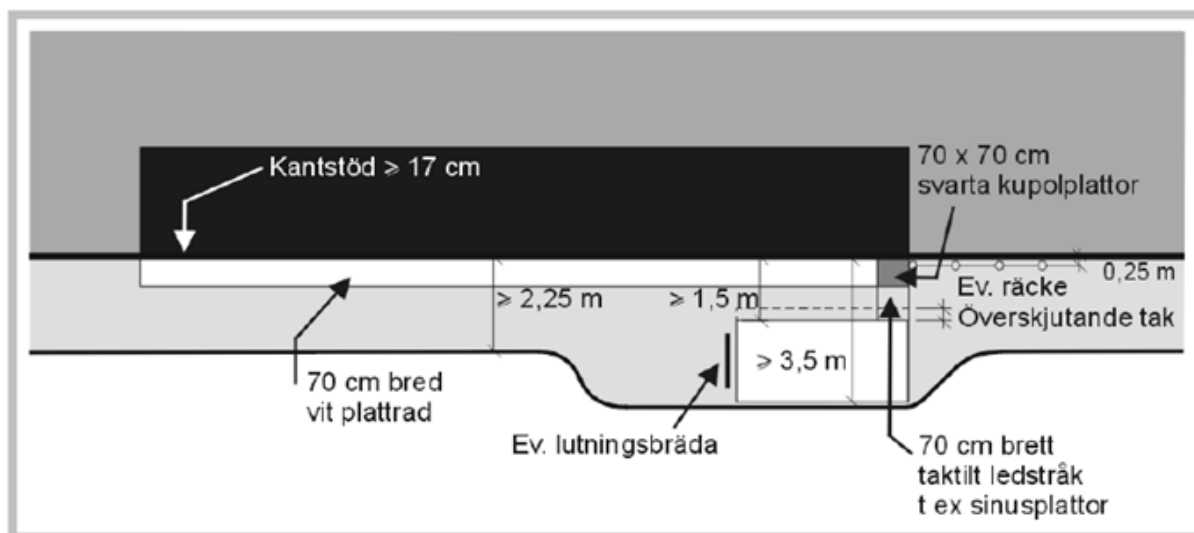
Tabell 19. Tillgänglighetsanpassning av plattform.

Hårdgjord yta	Betong
Kantsten	≥ 17 cm, slät och avfasad
Taktila stråk	50–70 cm brett
Vit kantmarkering	Längd beror på plattformslängd* Vita plattor eller vit massa 35–70 cm brett

*Minst 20 m per läge



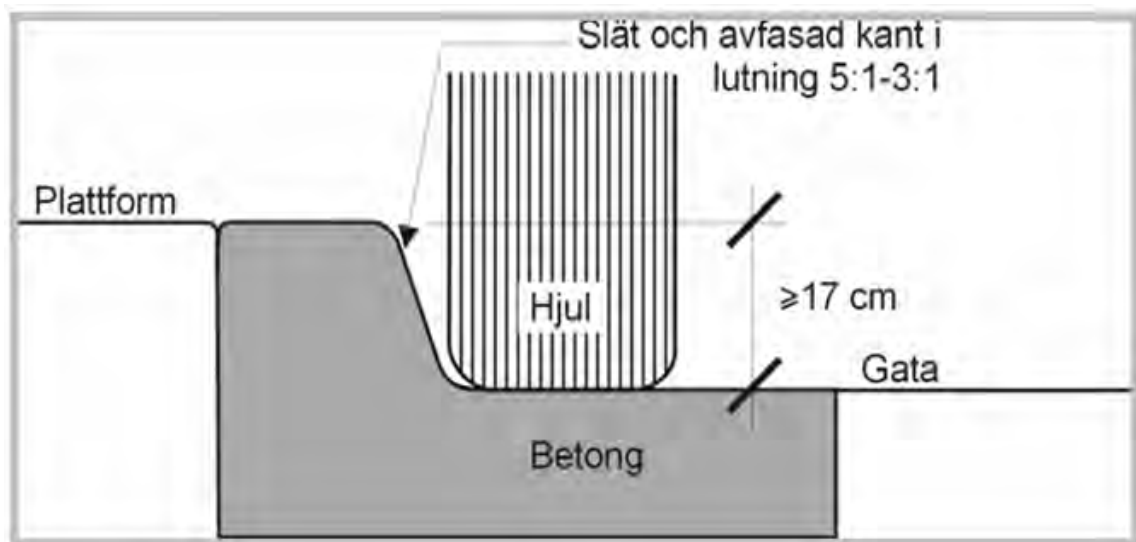
Figur 62. Normal utformning av plattform utan genomgående kantstöd.



Figur 70. Normal utformning av plattform med genomgående kantstöd.

Plattformen ska vara minst 17 cm högre än körbanan, det möjliggör att överhänget på en vanlig buss kan komma in över plattformen utan att skadas. Bussar med nigning kommer ner till ungefär 22 cm över mark. För de hållplatstyper som medför att bussen alltid angör hållplatsen utan att bussens överhäng går in över själva plattformen kan plattformen ibland göras något högre än 17 cm om bussarnas dörröppningskonstruktion medger detta, dock högst 22 cm. Vid 22 cm plattformshöjd blir det ingen eller liten skillnad mellan plattformen och bussens golv vid nigning. Brantare lutning än 1:20 bör undvikas i anslutning till plattform.

Plattformen ska ha ett kantstöd mot gatan som möjliggör att bussen kan stanna med alla dörrar nära intill plattformen utan att kaross och däck skadas. Kantstöd och anslutande köryta bör därför vara av prefabricerad betong och utformas enligt figur 71 nedan.



Figur 631. Utformning av kantstöd.

Om granitkantsten används vid plattform ska kantstenen vara slät och avfasad. Den ökade risken för ojämna sättningar kan innebära att en lägre plattform än 17 cm måste väljas.

Plattformens kant närmast kantstödet ska utföras med en vit kantremsa ungefär 70 cm bred och med kontrasterande ljushet, till exempel två rader med vita plattor vilka ofta är 35 x 35 cm.

Plattformens och väderskyddets viktiga delar ska utformas så att man får stor kontrastverkan för att människor med nedsatt syn ska få hjälp att orientera sig på hållplatsen. Det ska finnas taktila ledstråk i kontrasterande ljushet mot omgivningen vilka hjälper blinda och synsvaga att hitta hållplatsens väderskydd och bussens instegsdörr. Bussarna ska stanna intill det taktila stråken och inte vid stolpen för att underlätta för synskadade att ta sig på bussen.

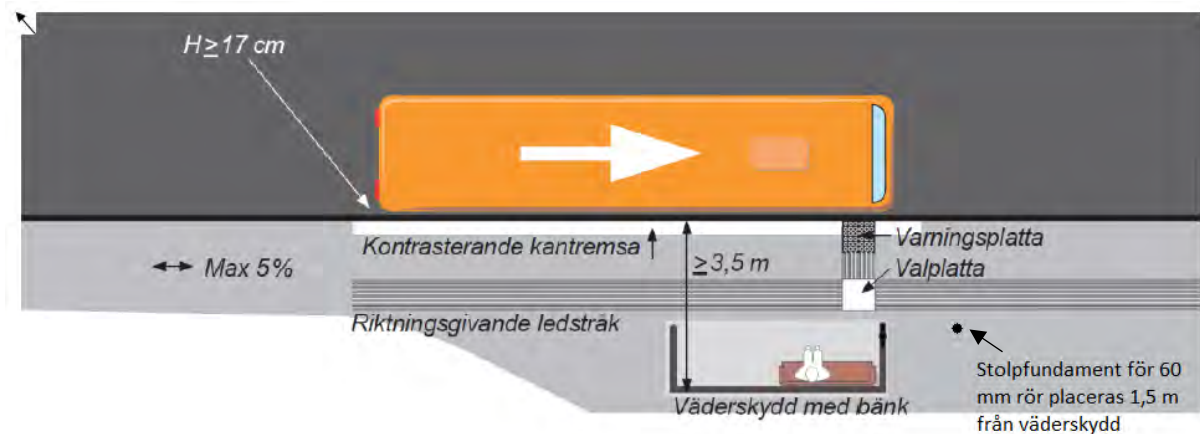
Nivåskillnaden mellan bussens golv och plattformens nivå ska minimeras för att hjälpa personer med rörelsehinder och särskilt de som använder rullstol eller rollator.

Bussar kommer i ökad utsträckning att vara försedda med ramp för att kunna ta ombord rullstolar. I utfällt läge erfordras för rampen cirka en meter från bussen. En rullstol behöver ett utrymme på plattformen av cirka 1,0 x 1,4 meter, och manövreringsutrymme för rullstol kräver därutöver ungefär 1,5 x 1,5 meter. För att någorlunda bekvämt kunna manövrera en rullstol krävs en plattformsbredd om 3,5 meter vid påstigningsdörr och vid främre avstigningsdörr. Plattformsbredd mindre än 2,25 meter ger normalt inte möjlighet att ta ombord rullstol och ska därför undvikas.

För maskinell snöröjning mellan väderskydd och kantsten eller räcke krävs normalt 2,25 meter bredd.

Plattformens längd avgörs av vilken busstyp hållplatsen dimensioneras för och om fler än en buss ska kunna nyttja hållplatsen samtidigt. Vid mycket litet utnyttjande i till exempel glesbygd kan plattformens längd begränsas. Det ska dock alltid vara möjligt för bussresenärer att gå på och av via plattform, se bilaga för typritning av plattform. Antal bussar och rådande förhållanden avgör hur plattformen utformas. Följande fyra typer av plattformar finns att välja beroende på antalet påstigande på hållplatsen.

Plattform för busshållplats typ 1



Figur 642. En skiss på plattform typ 1 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med fler än 10 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd $\geq 3,5$ meter och $\geq 2,8$ meter hinderfritt mått från plattformskant.
- Plattformshöjd ≥ 17 .
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35–70 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 35–70 cm brett.
- Taktilt och visuellt ledstråk utmed hela plattformslängden, 35–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.
- De standardväderskydd i trä som används på landsbygd är 3,4 meter breda och 1,87 meter djupa (se bilaga standardväderskydd trä).

Plattform typ 2

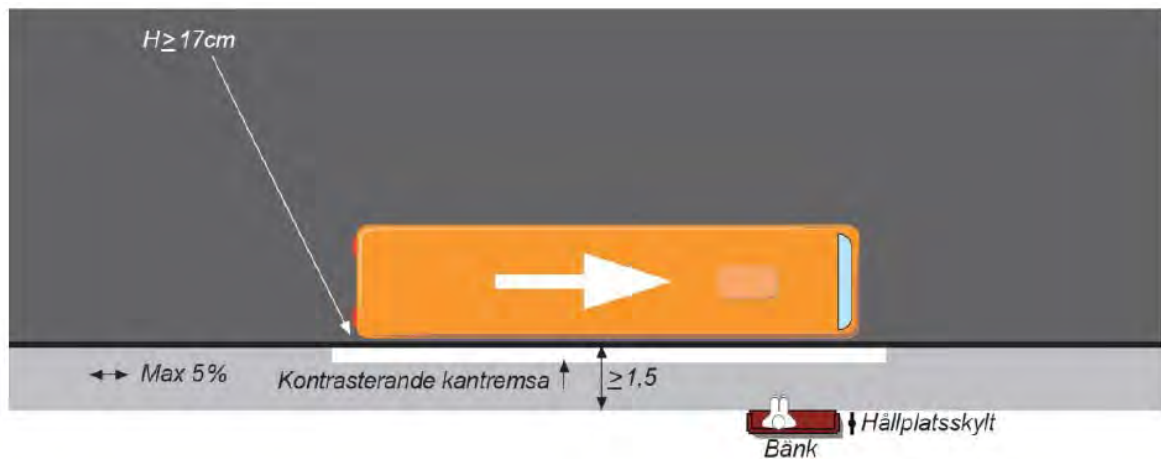


Figur 653. En skiss på plattform typ 2 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn, eller där väderskydd inte ryms.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd ska vara $\geq 2,25$ meter, på prioriterat vägnät ska plattformsbredden vara $\geq 2,8$ meter för att möjliggöra ombord- och avstigning med hjälp av bussens ramp.

- Plattformshöjd ≥ 17 cm.
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35–70 cm bred.
- Taktilt och visuellt ledstråk vid påstigningspunkt, 35–70 cm brett.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hård yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplats.

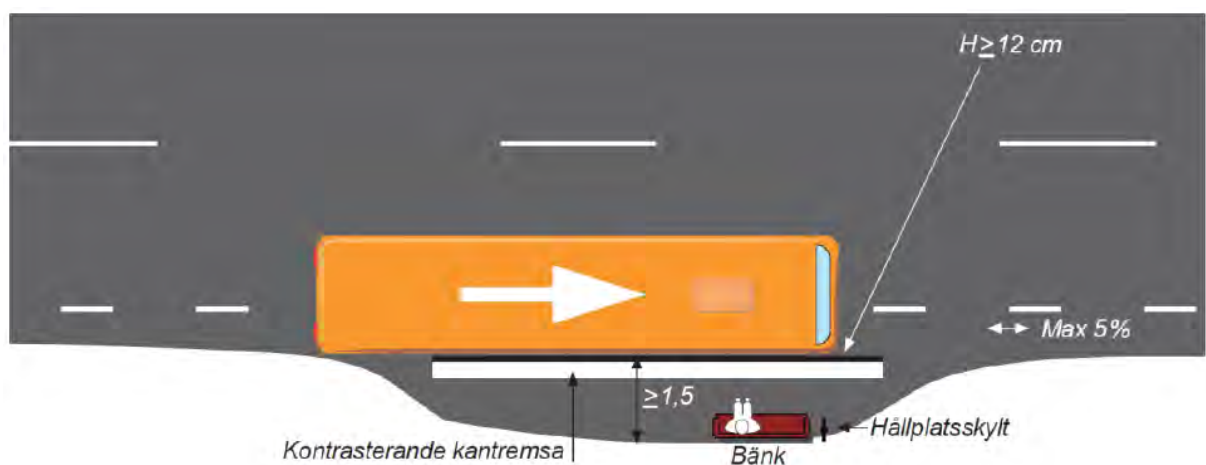
Plattform typ 3



Figur 664. En skiss på plattform typ 3 (TRV 2015:086).

- Ska användas på hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn.
- Plattform med full längd (kontrollera trafikeringsbehov).
- Plattformsbredd $\geq 1,5$ meter.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm.
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35–70 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

Plattform typ 4



Figur 675. En skiss på plattform typ 4 (TRV 2015:086).

- Ska användas vid hållplatser med mindre än 10 påstigande per dygn där inte möjlighet finns för plattform med full längd.
- Plattformsbredd $\geq 1,5$ meter.
- Plattformshöjd ≥ 17 cm
- Kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 35–70 cm bred.
- Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Gångbana med jämn och hårdgjord yta till och från hållplatsen (i dess närhet).
- Belysning vid hållplatsområdet om el finns på plats eller maximalt 25 meter från hållplatsen.

2.3 Tillgänglighet

En hållplats ska vara tillgänglig för alla, varje resenär ska kunna nå viktiga målpunkter såsom bostad, arbete, studier och fritidsaktiviteter. Olika resenärer har olika behov, exempelvis personer med funktionsnedsättning och äldre har ofta behov av information om specifika förhållanden som är kopplade till den egna funktionsförmågan. I följande avsnitt redogörs för vad vi på Trafik och samhälle menar med en fullt tillgänglig hållplats.

PLATTFORM

	Minst 2,25 meter bred.
	Smalaste <i>passagen</i> minst 1,5 meter.
	Vändmått 2 meter cirkel.
	Längd 20 meter (per läge).
	Kantsten som är minst 170 och högst 220 mm högre än körbana.
	Vit kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 350–700 mm bred.
	Taktilt och visuellt ledstråk mellan väderskyddets främre vägg (då väderskydd finns) eller bänk sett i bussens färdriktning och platsen för påstigning. Den platsen ska utgöras av svarta varningsplattor 700x700 mm.
	Eventuella riktningändringar på ledstråket ska markeras med valyta på cirka 1,0x1,0 meter.
	Lutning maximalt 2 % både sidled och längsled (1:50).
	Jämn beläggning.
	Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.
	Fri från hinder, samtlig utrustning ska placeras så att de inte kommer i konflikt med ledstråk.
	Åtskild från cykelbana och körbana.

Väderskydd

Möjligheten att skydda sig mot exempelvis regn och blåst på en hållplats värderas högt och cirka 10 eller fler påstigande per vardagsmedeldygn motiverar kostnaden för ett väderskydd på landsbygd. Av andra skäl kan väderskydd vara aktuellt även vid lägre resandetal. Om väderskydd redan finns på en hållplats så ska det, oavsett hur många resande, stå kvar. På landsbygd används träväderskydd som standard, se bilaga för exempel på väderskydd som UL använder.

För att effektivisera både investerings- och underhållskostnader rekommenderar Trafik och samhälle standardmodeller för väderskydd i länet, ritningar på de standardväderskydd vi använder finns som

bilaga. De ska vara uppbyggda på ett sådant sätt att de kan anpassas till hållplatser med varierande resandemängd och storlekar.

VÄDERSKYDD (OM DET FINNS)

	Vara placerat så att minst 1,5 meter finns mellan väderskydd och kantsten.
	Glasytor ska vara varningsmarkerade med en remsa på 1000 mm höjd (ögonhöjd för sittande).
	Väderskyddet ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det är enkelt för bussföraren att se om det finns väntande resenärer i väderskyddet.
	Ytbehovet per person kan antas vara mellan 0,5 till 0,8 kvadratmeter vid bedömning av väderskyddsdimensioner.

Sittbänk

Bänk ska finnas på alla hållplatser och den ska placeras i linje med påstigningsdörren på bussen. Om väderskydd finns så ska bänken placeras i det bortre hörnet sett i bussens färdriktning. Bussen ska stanna med påstigningsdörren mitt för den sittplats som då finns närmast det nämnda hörnet. Sitter man på den nämnda platsen behöver man därför bara gå rakt fram för att komma till bussens påstigningsdörr. Det är lättast för bussföraren att se om det finns någon i väderskyddet om man sitter på den nämnda platsen. Dessa riktlinjer gäller för nyetableringar av väderskydd och bänkar.

SITTBÄNK

	Ska ha ryggstöd.
	Ska ha en sitthöjd på 450–500 mm.
	Ska ha 3 stycken armstöd placerade 700 mm ovan mark.
	Vid sidan om sittbänken ska det finnas plats för rullstol.

Belysning

På landsbygd finns ingen möjlighet till belysning i träväderskydden. Vid statligt vägområde finns det idag inte förutsättningar för att koppla el till väderskydden. Vid kommunalt vägområde finns möjligheten att koppla till befintlig gatuel och detta sker i samråd med berörd kommun. Vad gäller gatubelysning är det upp till väghållaren.

BELYSNING

	Ljusstyrkan ska vara större än 10 lux.
	Ska ha sådan kvalitet att tidtabeller och annan information lätt kan läsas, och så att personer kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar.
	Får inte vara bländande.

SKYLTAR/INFORMATION

	Digital information ska vara läsbar på 10–15 meter för en person med normal syn.
--	--

	Det ska finnas nödvändiga informationsskyltar uppsatta så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga lättare kan använda hållplatsen.
	Topptavlans underkant ska sitta cirka 2,5 meter över mark och vara riktad mot trafiken.
	Om tidtabellskasett finns ska dess underkant sitta 1,2 meter över mark och i linje med gatan.
	Hållplatsstolpe ska placeras 1,5 meter efter väderskyddet i bussens riktning om väderskydd finns, annars vid påstigningsplats.
	Informationen bör kompletteras med bokstäver i upphöjd relief och/eller punktskrift.
	Tydliga och välkända symboler.
	Akustisk information i form av prator på hållplatsen som läser upp realtidsinformation ska placeras på stolpe där realtidsinformationen finns.
	Skyltning ska vara väl belyst.
	Information om hållplatsens namn och läge samt destination.
	Det ska finnas information om var resenären vänder sig för upplysning och störningsinformation.

PAPPERSKORG (OM DET FINNS)

	Papperskorgen ska placeras innan väderskyddet i bussens riktning, i bakkant med väderskyddet och cirka 1,5 – 2 meter ifrån för att försvåra klättring på väderskydd.
	De ska tömmas regelbundet.
	Ska inte försvåra framkomligheten för rullstol eller barnvagn samt av- och påstigande resenärer.

Bilparkering och bilangöring

Samverkan mellan privatbil, taxi och busstrafiken förbättras genom att det finns parkerings- och angöringsmöjligheter i anslutning till hållplatser och stationer där det finns behov. För hållplatser och stationer med regional busstrafik ökar behovet och värdet av samverkan med biltrafik. Parkeringen ska bestå av ett antal p-platser för rörelsehindrade. Användning av pendlarparkering kan öka med hjälp av satsningar på kundmiljö, utrustning och funktionella lösningar. När det finns behov av taxiresor ska en taxiplats förläggas och skyltas upp nära hållplatserna.

Cykelparkering och cykeltrafik förbi hållplatsen

Samverkan mellan cykeltrafik och busstrafik förbättras genom att det finns cykelvägar samt parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatser. Cykeltrafiken stöder kollektivtrafiken genom att utvidga täckningsområdet för kollektivtrafikens hållplatser. Där det är möjligt ska cykelparkering finnas i anslutning till busshållplatsen. Behovet av parkering ska bedömas för varje hållplats och är normalt störst vid skolskjutshållplatser och där pendeltrafik förekommer.

När cykelbana saknas på gata med 60/40 km/h ska den om möjligt dras bakom väderskyddet. I de fall cykelbana måste dras mellan väderskyddet och bussen ska åtgärder vidtas som främjar ett gott

samspel mellan bussresenärer och cyklister. Åtgärderna ska vara av sådant slag att cyklisterna uppmärksammas på bussresenärerna samt att det bidrar till att cyklisterna får en lägre hastighet. En konkret åtgärd kan vara att smalna av cykelbanan i höjd med hållplatsen. Cykelbanans avsmalning ska utföras så att avstigande resenärer får mer plats. En annan konkret åtgärd kan vara att göra gångbanan i ett material som associerar gående, i första hand ljusgrå plattor, och cykelbanan i ett material som associerar till cyklande, i första hand rödbrun asfalt.

På gata med 40 km/h finns eller eftersträvas låg fart och ett gott samspel mellan bilist och cyklist. Normalt färdas därför cyklisterna i körbanan. Det innebär att när buss står vid hållplats måste cyklisterna antingen vänta bakom stillastående buss eller passera utanför. Där gång- och cykelförbindelse korsar 40-gata kan timglashållplats med vägkudde eller platågupp vara en effektiv åtgärd för att hastighetssäkra där behovet är särskilt stort.

CYKELPARKERING

	Antalet cykelplatser ska dimensioneras utifrån platsen. Får inte hindra framkomligheten för resenärer vid hållplatsen.
	Möjlighet att kunna låsa fast cykeln ska finnas. Bör placeras i anslutning till befintlig belysning.

Gestaltning

Estetik och grönska bidrar till att hållplatser är både funktionella och attraktiva miljöer. Av säkerhetsskäl är det viktigt att undvika att skapa potentiella dolda områden med växter, därför är låga buskar och träd att föredra. Väghållaren ansvarar för skötsel av växter och buskage.

Reklam och reklamtavlor

Reklam kan förekomma på vissa hållplatser. Dessa väderskydd är avtalade mellan kommunen och företaget, således ansvarar företaget för drift och underhåll av dessa väderskydd. Reklamplatser ska inte hindra trafikfunktioner vid hållplatsen och ska inte sättas upp på väderskyddet så att det hindrar bussföraren att se väntande resenärer.

ÖVRIGT

	Växter och buskage vid hållplatsen ska underhållas så att de inte försämrar insynen till hållplatsen. Hållplatser ska vara fria från starkt doftande växter.
	Hållplatser ska vara fria från hinder.
	Askkoppar får inte sättas upp inom hållplatsområdet.
	Vid reglerhållplatser ska det finnas förartoalett.
	Om det finns behov så ska det finnas lutningbräda.
	Om tidningslåda finns får denna inte placeras så att den hindrar framkomligheten på hållplatsen.

För hela tabellen med egenskaper en fullt tillgänglig hållplats ska inneha se bilaga.

För **drift och underhåll** se kapitel 4.

3. Bussterminal

Vid planering av större hållplatser, såsom bussterminaler, är det viktigt att se till helheten eftersom det är flera fordon och trafikslag som ska samspela på samma yta. Val av utformning baseras på rådande omständigheter (till exempel tågpassning), antalet trafikerande linjer, antalet resenärer och omkringliggande infrastruktur.

Köryta

En grundläggande förutsättning för en fungerande terminal är att körytorna är tillräckligt dimensionerad för in- och utfarter, svängradier, svepytor, vändning, omkörningsytor och hållplatslägen inklusive uppställningsplatser.

In- och utfart

För att skapa en flexibel och robust terminal behöver det finnas flera möjligheter för bussar att ta sig in och ut från terminalen. In- och utfartsvägar till terminalen behöver därför kunna möjliggöras från alla körriktningar. Det förekommer också att bussar havererar eller andra trafikincidenter uppstår, och skulle det hända i en in- och/eller utfart så får det stora negativa konsekvenser för busstrafikeringen och resenärerna. In- och utfarter ska därför dimensioneras med omkörningsmöjlighet så att det kan ske utan störning för bussar i motsatt körriktning. Därför ska separerade in- och utfarter dimensioneras så att två bussar kan köra i bredd och kombinerade in- och utfart dimensioneras så att tre bussar kan köra i bredd.

Vändmöjlighet

En grundläggande förutsättning i en terminal är att busslinjer som har sin ändhållplats i terminalen ska kunna vända smidigt och på kort tid, vilket betyder att vändfunktionen behöver finnas nära avstigningsplatsen. Vändmöjlighet ska alltid finnas i terminalen för att undvika störningar från annan trafik. För vändning som bidrar till längre körsträckor blir konsekvensen en lägre turtäthet, som i sin tur ger en sämre kollektivtrafikförsörjning. Längre körsträckor bidrar också till högre driftkostnader, ökade bullernivåer och ökad bränsleförbrukning.

Antal hållplatslägen

En busslinje kan ha terminalen som starthållplats, ändhållplats eller vara ett stopp längs med linjen. Generellt behövs fler hållplatslägen ju fler busslinjer som trafikerar en terminal, viktigt är också att ta höjd för framtida utveckling.

På- och avstigningsplats

Hållplatslägen som trafikerar av en eller flera busslinjer med kombinerad av- och påstigning där kort tidsreglering i hållplatsläget kan förekomma. Kombinerad på- och avstigningsplats används för genomgående linjer.

Avstigningsplats

Hållplatsläge för endast avstigning som trafikerar av en eller flera busslinjer. En förutsättning är att aktuell busslinje har en påstigningsplats. Avstigningsplats ska placeras nära entré till spårtrafik om sådan finns, för att skapa effektiva byten mellan kollektivtrafikslagen. Om terminalen inte är en bytespunkt kan det vara aktuellt att placera avstigningsplats nära målpunkter, så som ett centrum.

Påstigningsplats

Hållplatsläge för endast påstigning som trafikeras av en eller flera busslinjer. En förutsättning för separata påstigningsplatser är att aktuella busslinjer också har en avstigningsplats. En påstigningsplats kan också utgöra första stoppet för påstigande resenärer och är då en startplats om busslinjen är vändande.

Tidsreglering/ uppställningsplats

Parkerad buss i eller i direkt anslutning till en terminal som används för tidsreglering, paus, rast eller elladdning.

Förartoalett/paus

Förartoalett ska tillhandhållas av Trafik och samhälle enligt gällande Trafikavtal. Drift och underhåll är det önskvärt om kommunen sköter för att sedan fakturera Trafik och samhälle för kostnaden.

4. Drift och underhåll

Trafik och samhälle ansvarar för att inventera samtliga hållplatser i Uppsala län. Denna inventering genomförs kontinuerligt under året i syfte att se till att all utrustning är i gott skick. Vid av renovering utför Trafik och samhälle arbetet.

Vid sabotage

Vid exempelvis klotter eller annan typ av sabotage ansvarar Trafik och samhälle för att åtgärda detta så snabbt som möjligt. Om ett väderskydd exempelvis har blivit påkört är det viktigt att detta åtgärdas snabbt då det kan handla om glas eller annat material som kan utsätta folk för fara, det kan även handla om att det är trafikfarligt. Väderskyddet ska ersättas. Ansvarig väghållare ansvarar för att avlägsna exempelvis glaskross från platsen.

Städning av hållplats

Ansvarig väghållare har uppgift att städa på hållplatsen, Trafik och samhälle ansvarar för att städa i väderskyddet samt tvätt av väderskydd. Väghållaren ansvarar även för att tömma eventuella papperskorgar om inget annat har avtalats. Undantaget är Trafikverket som inte sätter upp eller tömmer papperskorgar.

Övrigt underhåll

Väghållaren ansvarar för snöröjning och sandning av hållplats.

Vid olycka

Alla typer av olyckor ska polisanmälas. Om olycka sker på hållplatsen, att någon gör sig illa på utrustningen, så är det Trafik och samhälle tillsammans med väghållare som är ansvariga. Om en trafikolycka sker och en bilist kör in i väderskyddet så är bilisten själv ansvarig.

Bilagor

Bussar

Vid utformning och byggnation av busstrafikens infrastruktur är det viktigt att definiera bussfordon som representerar en sammanställning av kritiska dimensioner från de bussfordon som för närvarande är i drift i länet. Hänsyn behöver också tas för eventuella nya typer av fordon som kan komma att tas i drift. Kontakt ska alltid tas med Trafik och samhälle för uppgift om vilken typ av buss som är lämplig i det aktuella fallet. Nedan uppräknade busstyper är de mest vanliga i busstrafiken i Uppsala län och det är dessa gatorna ska dimensioneras för så att framkomligheten för busstrafiken säkerställs.

Tabell 20. Förteckning över de vanligaste busstyperna.

	Normalbuss	Ledbuss	Boggibuss	Dubbeldäckare	Dubbelledbuss	Kortbuss*
Höjd [m]	3,4	3,4	3,4	4,3	3,3	2,6–3,3
Bredd [m] + backspeglar	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,5
Längd [m]	12,0	18,0–18,75	13,7 – 14,5	14,7	24,0	8,0 – 10,5
Minsta yttre vändradie [m]	12,0	12,0–12,2	13,5	13,5	-	9,5 – 10,0
Axelavstånd [m]	5,9	5,11 & 6,77 (18m buss) 5,88 & 6,77 (18,75m buss)	6,4+1,5 (13,7m buss) 7+1,4 (14,5m buss)	7,0	6,6 & 6,71 & 6,71 m	4,4 - 6,0
Spårvidd [m]	1,8 fram & 1,2 bak	1,8 fram & 1,2 bak	2,1 fram & 1,3 bak	2,1 fram & 1,3 bak	1,8 fram & 1,2 bak	
Axeltryck [ton]	7,25 fram & 13 bak	7,25 fram, 11,5 mitt & 13 bak	6,7 fram, boggitryck 13,4–14,2 bak	19,0	-	

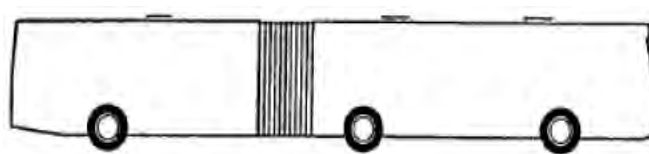
* Kortbuss finns i olika modeller och storlekar varför de angivna måtten endast utgör riktvärden.

Minsta vändradie utgör ett tekniskt mått för respektive buss möjligheter att vända men utgör inte något mått på behov av utrymme för vändslinga (detta redovisas under avsnitt om vändslingor).

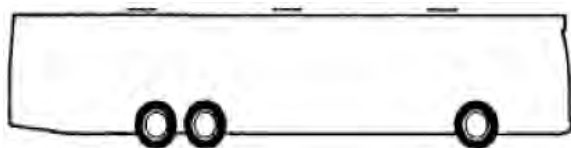
Normalbuss



Ledbuss



Boggibuss

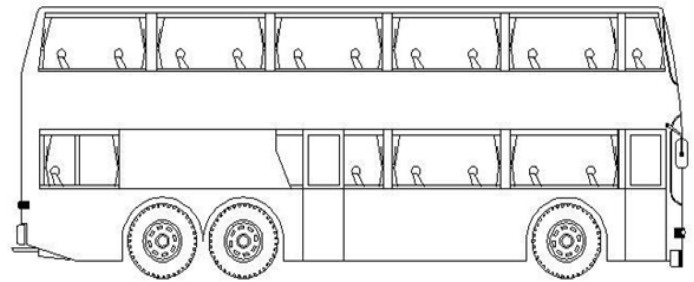


Dubbelledbuss

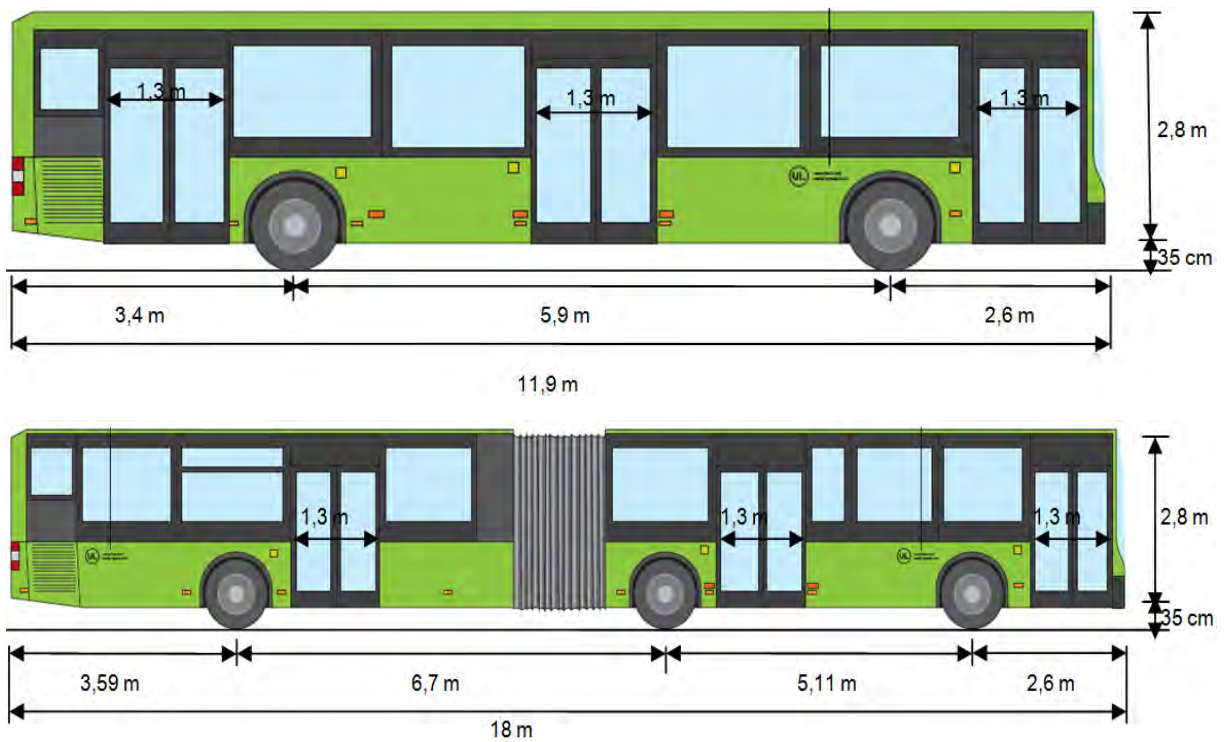
Kortbuss



Dubbeldäckare



Figur 89 redovisar ungefärliga mått på dörrarnas placering, vilka kan variera i placering och antal.

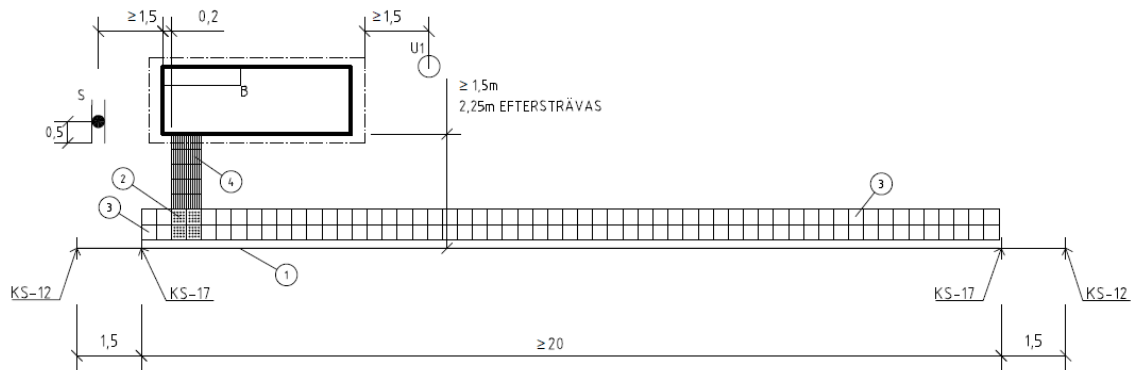


Figur 68. Avstånd mellan dörrar på normal- och ledbuss, alternativ med en eller två framdörrar.

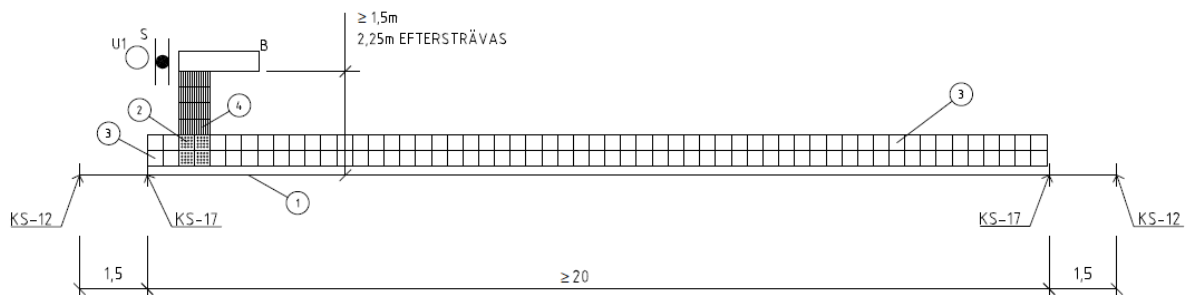
Typritningar för plattform

Följande typritningar har tagits fram av Uppsala kommun i samråd med Trafik och samhälle (180504). Plattformens längslutning anpassas efter gatan. Tvärlutning på 1-2 % eftersträvas. Papperskorg (U1) och bänk enligt riktlinjer för Uppsala stadsmiljö. Eventuell cykelbana leds bakom plattformen. Ledstråk med konstgjorda ledytor ska ha en ljushetskontrast 0,4 NCS mot omgivande beläggning.

VÄDERSKYDD PLACERAT VID PÅSTIGNINGSPLATS

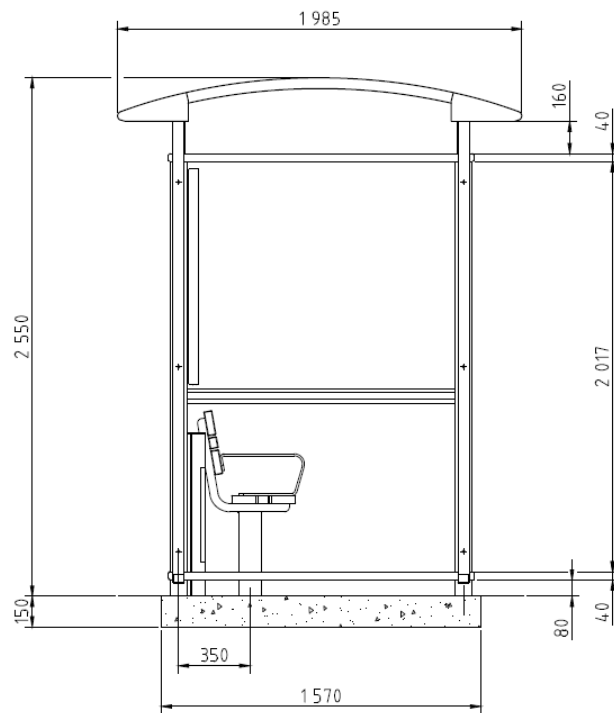
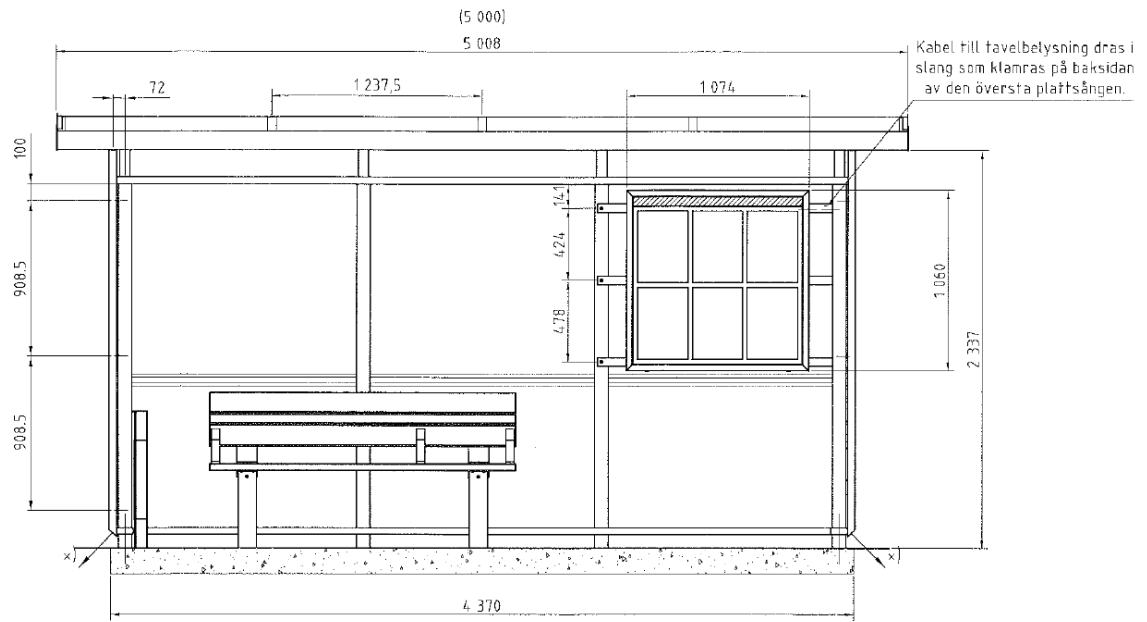


UTAN VÄDERSKYDD

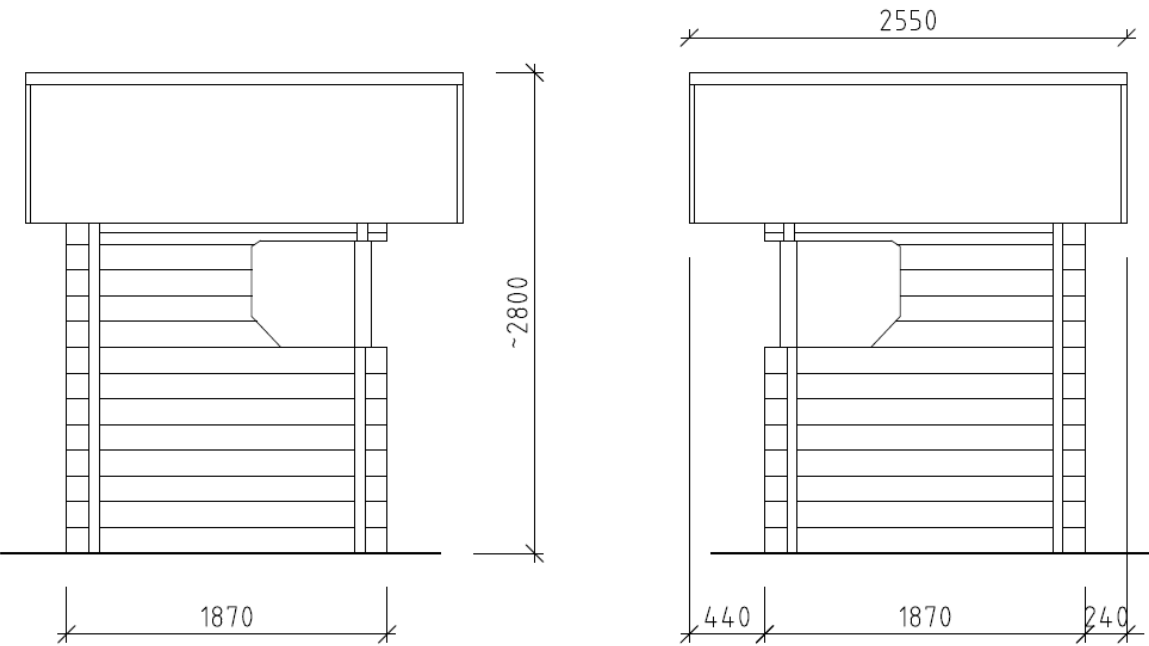
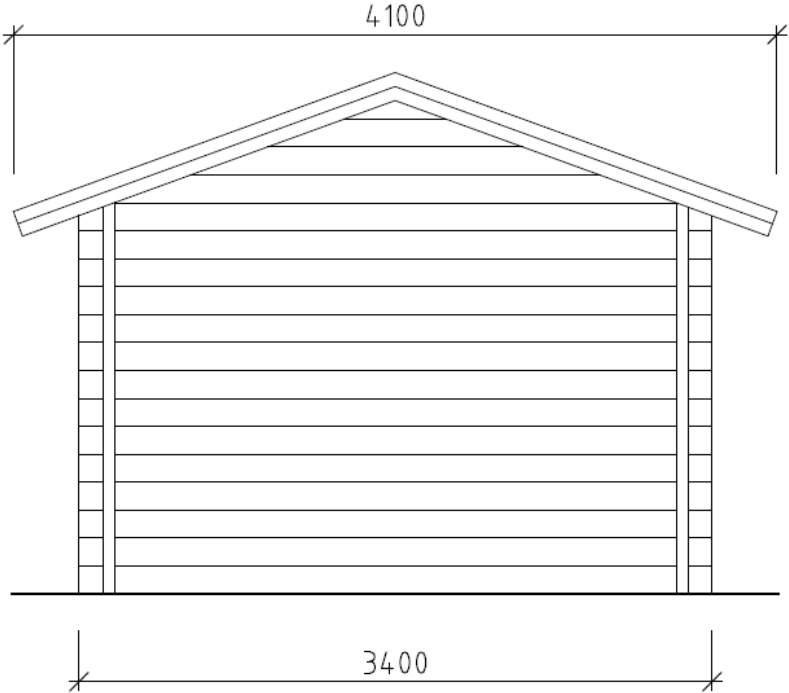


- U1 – papperskorg
- S – fundament för hållplatsstolpe
- B – bänk
- 1 – hållplatskantstöd
- 2 – betongplattor, kupol svarta, fyra stycken
- 3 – betongplattor, släta vita, två rader
- 4 – betongplattor, sinus kulör, se anvisning
- 5 – betongplattor, släta vita, två rader

Standardväderskydd - glas



Standardväderskydd – trä



Tillgänglighet

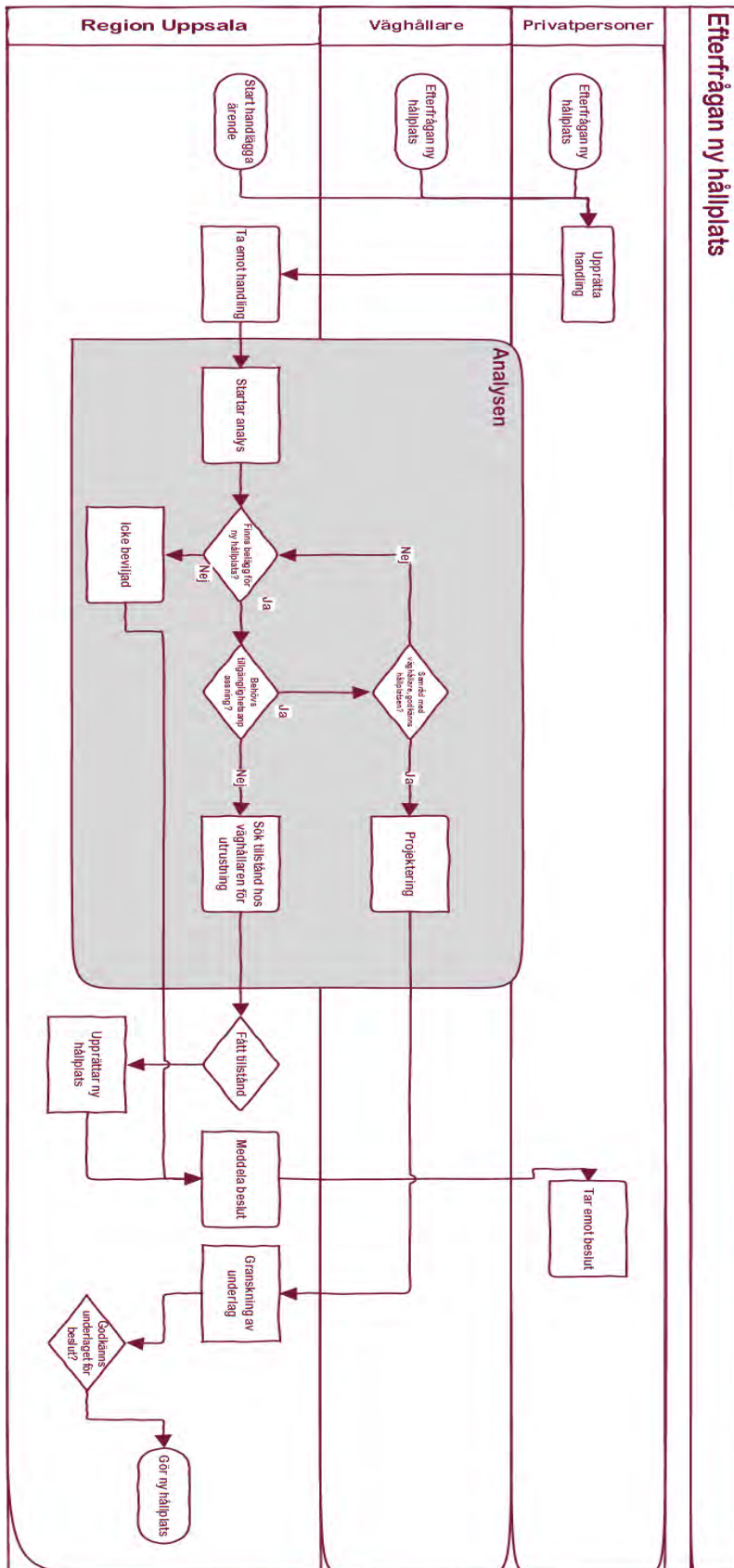
Följande tabell innehåller alla kriterier en fullt tillgänglig hållplats ska uppfylla.

POST	EGENSKAP
PLATTFORM	Minst 2,25 meter bred.
	Smalaste <i>passagen</i> minst 1,5 meter.
	Vändmått 2 meter cirkel.
	Längd 20 meter (per läge).
	Kantsten som är minst 170 och högst 220 mm högre än körbana.
	Vit kontrasterande kantremsa, vita plattor eller vit massa, 350–700 mm bred.
	Taktilt och visuellt ledstråk mellan väderskyddets främre vägg (då väderskydd finns) eller bänk sett i bussens färdriktning och platsen för påstigning. Den platsen ska utgöras av svarta varningsplattor 700x700 mm.
	Eventuella riktningsändringar på ledstråket ska markeras med valyta på cirka 1,0x1,0 meter.
	Lutning maximalt 2 % både sidled och längsled (1:50).
	Jämn beläggning.
Rak kantsten så att bussen kan angöra hållplatsen.	
Fri från hinder, samtlig utrustning ska placeras så att de inte kommer i konflikt med ledstråk.	
Åtskild från cykelbana och körbana.	
VÄDERSKYDD (OM DET FINNS)	Glasytor ska vara varningsmarkerade med en remsa på 1000 mm höjd (ögonhöjd för sittande).
	Vara placerat så att minst 1,5 meter finns mellan väderskydd och kantsten.
	Väderskyddet ska placeras och utformas på ett sådant sätt att det är enkelt för bussföraren att se om det finns väntande resenärer i väderskyddet.
	Ytbehovet per person kan antas vara mellan 0,5 till 0,8 kvadratmeter vid bedömning av väderskyddsdimensioner.
SITTBÄNK	Ska ha ryggstöd.
	Ska ha en sitthöjd på 450–500 mm.
	Ska ha 3 stycken armstöd placerade 700 mm ovan mark.
	Vid sidan om sittbänken ska det finnas plats för rullstol.
FASTA HINDER	Föremål som skjuter ut mer än 150 mm på lägre höjd än 2200 mm ska kontrastmarkeras och vara taktilt markerat.
BELYSNING	Ska ha sådan kvalitet att tidtabeller och annan information lätt kan läsas, och så att personer kan uppfatta teckenspråk och läsa på läppar.
	Ljusstyrkan ska vara större än 10 lux.
	Får inte vara bländande.

SKYLTLAR/INFORMATION	Det ska finnas nödvändiga informationsskyltar uppsatta så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga lättare kan använda hållplatsen. Digital information ska vara läsbar på 10–15 meter för en person med normal syn.
	Topptavlans underkant ska sitta cirka 2,5 meter över mark och vara riktad mot trafiken.
	Om tidtabellskasett finns ska dess underkant sitta 1,2 meter över mark och i linje med gatan.
	Hållplatsstolpe ska placeras 1,5 meter efter väderskyddet i bussens riktning om väderskydd finns, annars vid påstigningsplats.
	Informationen bör kompletteras med bokstäver i upphöjd relief och/eller punktskrift.
	Tydliga och välkända symboler.
	Akustisk information i form av prator på hållplatsen som läser upp realtidsinformation ska placeras på stolpe där realtidsinformationen finns.
	Skyltning ska vara väl belyst.
	Information om hållplatsens namn och läge samt destination.
	Det ska finnas information om var resenären vänder sig för upplysning och störningsinformation.
RAMP (OM DET FINNS)	Lutning på maximalt 5 % (1:20).
	Minst 1,5 meter bred.
	Utjäma nivåskillnader till 0-nivå.
	Inte överstiga 10 meter i längd.
	Nivåskillnad ska inte överbygga 0,5 meter utan vilplan.
	Ha ett minst 40 mm högt avåkningskydd om det finns höjdskillnader mot omgivningen. Jämn och halkfri yta.
TRAPP (OM DET FINNS)	Rak med fler än två trappsteg.
	Samma trappstegshöjd för alla trappsteg, cirka 150 mm.
	Trappstegsdjup på minst 300 mm.
	Inga utskjutande trappnosar.
	Vilplan ska finnas om det är fler än 11–15 trappsteg eller lyfthöjd på 5 meter.
	Kontrastmarkering minst 0,4 enligt NCS (national color system) i början och slutet av varje trapplopp. Trappsteg ska vara jämna och halkfria.
LEDSTÄNGER (OM TRAPP ELLER RAMP FINNS)	Ska finnas på båda sidor om ramp eller trapp.
	Fortsätta 300 mm förbi första och sista trappsteg.
	Kontrastmarkerat gentemot omgivande ytor, minst 0,4 enligt NCS. Placerade på höjden 700 och 900 mm.

	Fortsätta längs vilplanet utan avbrott.
	Utformas ergonomiskt – vara greppvänliga, även förbi infästningen.
PAPPERSKORG (OM DET FINNS)	Papperskorgen ska placeras innan väderskyddet i bussens riktning, i bakkant med väderskyddet och cirka 1,5 – 2 meter ifrån för att försvåra klättring på väderskydd.
	De ska tömmas regelbundet.
	Ska inte försvåra framkomligheten för rullstol eller barnvagn samt av- och påstigande resenärer.
ÖVRIGT	Hållplatser ska vara fria från starkt doftande växter.
	Växter och buskage vid hållplatsen ska underhållas så att de inte försämrar insynen till hållplatsen.
	Hållplatser ska vara fria från hinder.
	Askkoppar får inte sättas upp inom hållplatsområdet.
	Vid reglerhållplatser ska det finnas förartoalett.
	Om det finns behov så ska det finnas lutningbräda.
	Om tidningslåda finns får denna inte placeras så att den hindrar framkomligheten på hållplatsen.
GÅNGBANA	Det ska finnas taktilt ledstråk till närmaste gångbana.
CYKELPARKERING	Får inte hindra framkomligheten vid hållplatsen.
	Ska ha tillräckligt många platser.
	Ska förses med tak och ha möjlighet att låsa fast cyklar.
	Placeras i anslutning till befintlig belysning.

Processkarta efterfrågan ny hållplats



Bakgrund

Tillsammans med ansvarig väghållare och/eller annan intressent etablerar och bygger Trafik och samhälle hållplatser runt om i Uppsala län. Ansvarsfördelningen mellan dessa har sedan år 2012 varit som sådan att väghållaren ansvarar för utformningen av hållplatsen, det vill säga väghållaren bygger hållplatsen, och Trafik och samhälle ansvarar för utrustning samt drift och underhåll av utrustningen på hållplatsen. I dagsläget ansvarar Trafik och samhälle för att förse hållplatser med utrustning, såsom väderskydd, enligt avtalet om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län. Tidigare erhöll kommunerna detta ansvar, 2012 övergick detta ansvar till Trafik och samhälle. I samband med detta utvecklades det riktlinjer för utformningen av hållplatser, Hållplatshandboken från 2013. Enligt dessa riktlinjer finns det prioriteringsprinciper och kriterier som fungerar som utgångspunkt för hur man utrustar hållplatser, såsom resandeunderlag. Utöver dessa kriterier har Trafik och samhälle en budget att förhålla sig till, därmed kommer inte alla hållplatser förse med utrustning i den takt som förvaltningen önskar. Varje år får förvaltningen in ett antal förfrågningar från privatpersoner eller föreningar att etablera väderskydd på eget initiativ. Hittills har förvaltningen tackat nej till de förfrågningar och erbjudanden som kommit in. I den bedömningen har förvaltningen vägt in ambitionen att ha likformade och standardiserade väderskydd och osäkerheterna kring ansvarsförhållandena.

Under våren 2018 har förslag om att tillåta övriga intressenter att etablera egna väderskydd på ideell basis, detta förutsätter att den som önskar att upprätta ett eget väderskydd följer de riktlinjer och processer som i dagsläget Trafik och samhälle arbetar utefter.

Ett ideellt väderskydd innebär i detta sammanhang att ett väderskydd etablerats av en ideell förening eller privatperson. Sedermera innebär detta att dessa ansvarar för kostnaden, installationen, samt drift och underhåll av det upprättade väderskyddet. Ansökan om väderskydd sökes hos Trafik och samhälle.

Syfte

Syftet med detta dokument är att beskriva de riktlinjer som finns när ideella föreningar eller privatpersoner vill upprätta egna väderskydd på ideell basis. Syftet är sedermera att förse eventuella intressenter med tydliga och lättförankrade riktlinjer i processen att upprätta väderskydd på ideell basis.

1. Ansökan om väderskydd

Som första steg för att etablera ett eget väderskydd på ideell basis är att ansöka om att upprätta ett väderskydd hos Trafik och samhälle (se bifogad blankett ”Ansökan om väderskydd på ideell basis”). Detta görs i syfte att säkra att de riktlinjer som finns för utformningen av hållplatser följs och att lagar och regler efterföljs, och även för att denna ansökan kommer att fungera som intyg när man sedan ska söka tillstånd hos den väghållare det gäller.

I ansökan ska det framgå vilken typ av väderskydd man ansöker om. I stadsmiljö finns det krav på glasväderskydd medans i landsbygden ska det enbart etableras väderskydd i trä. I blanketten som ska fyllas i ges alternativ på vilken väderskydd man ansöker om.

Placeringen av väderskyddet ska godkännas av Trafik och samhälle, i syfte att säkerställa trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten.

Vid beviljad ansökan skickar Trafik och samhälle ett avtal (om reglering av ansvarsfördelning) som ska skrivas på och skickas tillbaka till Trafik och samhälle som i sin tur skickar tillbaka en kopia på avtalet till intressenten. Detta avtal ska sedan användas som underlag för att därefter ansöka om tillstånd hos ansvarig väghållare.

Vid fall där en ansökan inte beviljas kan detta bero på att Trafik och samhälle redan planerar för ett väderskydd på den hållplatsen, krav på tillgänglighetsanpassning, riskerar trafiksäkerheten, hållplatsen planeras att dras in etc.

1.1 Krav på tillgänglighetsanpassning av en hållplats

Beroende på placeringen av väderskyddet kan krav ställas på att en hållplats ska tillgänglighetsanpassas innan man utrustar en befintlig hållplats med väderskydd. Tillgänglighetsanpassning innebär att hållplatsen anpassas för personer med funktionshinder. Detta innebär i sin tur att hållplatsen utrustas med kantsten, taktila stråk och plattor. Utformningen av hållplatsen finns att hitta i Hållplatshandboken (2013). Trafik och samhälle bedömer om en hållplats ska tillgänglighetsanpassas eller inte.

Vid vissa fall kan undantag ansökas, detta bedöms även av Trafik och samhälle.

2. Ansökan om tillstånd från ansvarig väghållare

För att kunna etablera ett väderskydd måste tillstånd erhållas hos ansvarig väghållare. Detta sker i samråd med antingen kommunen, Trafikverket eller annan aktör. Gäller det en hållplats vid en statlig väg ska detta sökas hos Trafikverket. Gäller det däremot en kommunal väg ska tillstånd sökas hos den kommun där hållplatsen ligger. Det förekommer att en hållplats är placerad längs en enskild väg, i det fall ska tillstånd sökas hos den privatperson eller vägförening det gäller.

2.1 Samråd och bygglov

Medgivande av utrustning ska ske i samråd med väghållaren, i syfte att bland annat se att detta samkör med befintliga detaljplaner. I vissa fall kräver kommunen bygglov, det som ska framgå i ansökan om bygglov ansvarar kommunen för samt den ansökande. Kopia på samtliga beviljade tillstånd och ansökningar ska skickas till Trafik och samhälle.

För ansökan, se www.trafikverket.se

2.1 Ansökan om gräv tillstånd hos väghållaren

Man behöver tillstånd för att gräva i kommunens eller Trafikverkets mark. Beställaren av grävarbetet ska skicka in en ansökan till ansvarig väghållare, detta senast fyra veckor före grävstart. Gå in på ledningskollen.se för att få veta vilka ledningsägare som man ska ange i

ansökan om grävstillstånd. Ansökan skickas in tillsammans med en kartskiss där det tydligt ska framgå vilket område det ska arbetas i.

2.2 Ansökan om Trafikanordningsplan hos väghållaren

En trafikanordningsplan, TA-plan, innehåller information om ett vägarbete och hur det ska märkas ut. Innan man kan ansöka om TA-plan ska ledningsägaren ansöka om tillstånd att förlägga en ledning eller arbeta på en redan dragen ledning inom vägområdet (se ovan). Ledningstillståndet ska bifogas tillsammans med ansökan om TA-plan. Väghållaren tar en avgift för markupplåtelsen och en avgift för godkännande av TA-plan.

3. Inköp av väderskydd

Väderskyddet anskaffas av den ansökande. Trafik och samhälle har krav på standarden av väderskyddet enligt Hållplatshandboken som skall efterföljas. Enligt riktlinjer ska det i stad/tätort enbart upprättas glasväderskydd, medans i landsbygd väderskydd i trä. I avtalet anges alternativ på väderskydd där den sökande fyller i vilket väderskydd man ansöker om (se bilaga för väderskyddmodeller). Vid de fall där den sökande önskar att upprätta ett väderskydd som konstruerats på eget initiativ ska skisser och mått skickas med i ansökan till Trafik och samhälle och sedan även till ansvarig väghållare.

4. Etablering av väderskydd

Trafik och samhälle uppmanar att man anlitar en entreprenad vid etableringen av väderskyddet. Om en entreprenad anlitas är det dennes uppgift att ansöka samtliga tillstånd förutom bygglovet (se ovan).

5. Drift och underhåll

Drift och underhåll av väderskyddet erhålls av den som ansöker om ett ideellt väderskydd, detta innebär att Trafik och samhälle avsäger sig *allt* ansvar vad gäller driften och underhållet av väderskyddet. Vid ansökan om väderskydd medger den ansökande att ta fullt ansvar av väderskyddet, detta ansvar sträcker sig under en period om minst 10 år. I detta ansvar ingår tvätt, klottersanering, ta bort otillåten affischering, utföra reparationer vid behov, tömning av papperskorg etc. Skicket på väderskyddet ska inte tillföra risk för personskador eller övriga skador (detta bedöms av Trafik och samhälle). Det är inte tillåtet att sätta upp reklam på väderskyddet.

Trafik och samhälle kommer att kontinuerligt utföra besiktningar av väderskyddet och kommer vid de fall det skulle vara något fel eller anmärkning att ta kontakt med den person som har angetts som kontaktperson i ansökan om väderskyddet. Kontaktpersonen ansvarar för att åtgärda detta inom 10 arbetsdagar. Vid akuta fall eller risk för fara ska detta åtgärdas omedelbart.

Om Trafik och samhälle bedömer att väderskyddet inte sköts enligt avtalet så kommer Trafik och samhälle att åtgärda detta och fakturera kontaktpersonen för arbetet och material.

6. Avtal om att upprätta väderskydd med Trafik och samhälle

När samtliga tillstånd och bygglov erhållits skrivs ett avtal mellan den sökande och Trafik och samhälle, därefter kan det nya väderskyddet upprättas.

Riktlinjer för pendlar- parkering i Uppsala län

Antagandehandling



Innehållsförteckning

1. Inledning	3
1.1 Syfte.....	3
1.2 Finansiering	3
1.3 Avgränsning	4
1.4 Koppling till andra styrande dokument.....	4
2. Definition	5
2.1 Pendlarparkering.....	5
2.2 Bytespunkt.....	5
2.3 Prioriterade stråk	5
3. Process	6
3.1 Region Uppsalas arbete	6
3.2 Behovsbedömning av pendlarparkering.....	6
4. Egenskaper för pendlarparkering	8
4.1 Säkerhet och trygghet.....	8
4.1.1 Belysning.....	8
4.1.2 Cykelställ.....	8
4.2 Tillgänglighet	8
4.2.1 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	8
4.2.2 Tillgänglighet till kollektivtrafik	9
4.2.3 Tillgänglighet för cykelpendlare	9
4.2.4 Tillgänglighet för bilpendlare	9
4.3 Parkeringsytor och beläggning	10
4.4 Information och övrig utrustning	10
4.5 Specificering av kraven	10
5. Pendlarparkeringar i Uppsala 2.0	12
6. Revidering	12
7. Källförteckning	13

Dokumenttitel: Riktlinjer för
pendlarparkering i Uppsala län
Organisation: Region Uppsala
Datum för fastställande: 23 april 2019

Region Uppsala
Telefon: 018-611 00 00
Hemsida: www.region uppsala.se/cykel
E-post: region.uppsala@region uppsala.se
Besöksadress: Storgatan 27, 753 31 Uppsala

1. Inledning

Region Uppsala har uppdraget att utveckla och bedriva hållbara transporter inom ett växande Uppsala län. Genom att öka det hållbara resandet kan klimatpåverkan minskas.

Därför är det viktigt att öka möjligheten för länets invånare att resa mer kollektivt, kombinera olika färdmedel och samåka. Hela resan behöver då vara snabb, bekväm, smidig och trygg så att det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkter. Enligt länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län ska strategiska bytespunkter utvecklas och större fokus ska läggas på ett hela-resan-perspektiv.

Ett hela-resan-perspektiv innebär i detta sammanhang bland annat att förbättra och effektivisera bytespunkter i de prioriterade stråken¹ så att även platser utanför huvudstråken kopplas till ett effektivt transportsystem. Ett led i detta är pendlarparkeringar för såväl bil som cykel, attraktiva bytespunkter med väderskydd och realtidsinformation, anslutande gång- och cykelvägar med mera.

Pendlarparkeringar för bil och cykel är ett viktigt komplement till stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till buss och tåg. Inte minst för att pendlarparkeringar ökar kollektivtrafikens upptagningsområde och därigenom stärker linjetrafik i svagare områden. Förutom att möjliggöra för arbetspendling bidrar dess funktion till att skapa en smidigare resekedja och få vardagen att fungera för många resenärer, även på landsbygden och i de mindre orterna.

Bra utformade, välskötta, rätt lokaliserade och försedda med styrande trafikföreskrifter och skyltning tillhandahåller pendlarparkeringarna en god service till kollektivtrafikresenären. Det utgör även ett bra komplement till kollektivtrafiken och kan bidra till att fler personer väljer att ställa bilen vid närmsta kollektivtrafikbytespunkt istället för att ta bilen hela vägen till målpunkten.

Enligt den regionala cykelstrategin för Uppsala län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest

resenärer. Goda möjligheter till cykelparkering i nära anslutning till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter innebär ett gott komplement till kollektivtrafiken, ger en god service till resenären, kan bidra till ökad cykling och därmed bättre folkhälsa och minskade utsläpp. För att cykelparkeringarna ska fylla sin funktion är det viktigt att det finns tillgängliga och säkra anslutningsvägar till hållplatser och tågstationer.

Detta dokument är ett styrande dokument som ligger till grund för vilka krav som ska ställas på pendlarparkeringar som ska finansieras via länsplanen och/eller via Region Uppsala i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet. Region Uppsala uppmanar länets kommuner att följa riktlinjerna när nya pendlarparkeringar anläggs i länet, även utanför ovanstående finansiering.

1.1 Syfte

Riktlinjer för pendlarparkering ska vara ett verktyg för att förenkla och förtydliga planeringsprocessen av pendlarparkeringar samt ge direktiv för finansiering av pendlarparkering genom statlig finansiering i länsplan.

En effekt förväntas bli att länet får fler, tillgängliga, smidiga, smarta och säkra pendlarparkeringar för länets invånare. Som i sin tur bidrar till att öka resandet med kollektivtrafik, främja cykling och samåkning.

Riktlinjerna ska vara vägledande för var parkeringarna lokaliseras, hur de utformas och vilken standard de ska ha. De ska också ange ansvarsfördelningen.

Region Uppsala kommer arbeta med att öka potentialen till ökat nyttjande av pendlarparkeringarna.

1.2 Finansiering

De ska-krav som finns i principdokumentet är tvingande för att en kommun ska få statlig medfinansiering från länsplanen. Även då Region Uppsala och Trafikverket Region Öst använder medel från åtgärdsområde kollektivtrafik i länsplanen ska ska-kraven uppfyllas.

¹ Se karta 1, De prioriterade stråken och bytespunkterna för pendlarparkeringar i Uppsala län, sidan 5.

1.3 Avgränsning

Riktlinjerna gäller för pendlarparkeringar längs det statliga vägnätet och/eller för pendlarparkeringar som får statlig medfinansiering från länsplanen. Region Uppsala uppmanar länets kommuner att följa riktlinjerna när nya pendlarparkeringar anläggs i länet, även utanför ovanstående finansiering.

1.4 Koppling till andra styrande dokument

Arbetet med att öka antal pendlarparkeringar och göra dem tillgängliga för bilpendlare, cykelpendlare och kollektivtrafikresenärer är en del av det övergripande arbetet inom Region Uppsala. Riktlinjerna för pendlarparkeringar knyter an till flera styrdokument i Uppsala län:

- Regional utvecklingsstrategi (RUS), 2017–02
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län, 2018–06
- Regionalt trafikförsörjningsprogram, 2016–09
- Regional cykelstrategi, 2017–12
- Hållplatshandboken, 2019
- Strategi för regionbusstrafik, 2018
- Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar, 2018–12



3. Process

I detta kapitel beskrivs Region Uppsalas arbete med pendlarparkeringar och hur en behovsbedömning av pendlarparkeringen ska genomföras.

3.1 Region Uppsalas arbete

Region Uppsala ska verka för anläggande av pendlarparkeringar för både bil och cykel vid prioriterade stråk, bytespunkter och tågstationer.

Region Uppsala kommer arbeta med att öka potentialen till ökat nyttjande av pendlarparkeringarna. Detta kommer ske bland annat genom att skapa fler pendlarparkeringar, öka kvaliteten på dess utformning och genom mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärderna kommer vara riktade till befintliga samt potentiella resenärer, dels genom dialog med länets kommuner och Trafikverket, i enlighet med Länsplanen för transportinfrastruktur i Uppsala län.

Under hösten 2017 genomfördes en inventering av befintliga pendlarparkeringar för både cykel och bil i Uppsala län. Inventeringen är ett underlag till framtagandet av detta dokument.

3.2 Behovsbedömning av pendlarparkering

Processen för att anlägga pendlarparkeringar:

- Lokalisera plats
- Behovsundersökning med medborgardialog
- Ansökan om statlig medfinansiering
- Revideringar
- Analysera förändrade behov

Region Uppsala vill erbjuda en attraktiv bytesplats för både cykel- och bilpendlare. Behovet av pendlarparkering är i områden där kollektivtrafiken inte är utbyggd i

tillräcklig omfattning för att möjliggöra arbetspendling.

Pendlarparkeringar placeras i första hand vid tågstationer, andra prioriterade bytespunkter för kollektivtrafiken och lämpliga samåkningsplatser i länet. Pendlarparkeringar för bil i centrala lägen är ofta populära men riskerar motverka sitt syfte då fler väljer att ta bilen istället för att åka kollektivt, gå eller cykla till stationen/hållplatsen.

Även pendlarparkeringar för cykel syftar till att öka upptagningsområdet till en hållplats eller station för byte till kollektivtrafiken. Enligt den regionala cykelstrategin för Uppsala län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytesknutpunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer fram till år 2030. En cykelparkering bör ha en beläggning av max 90 procent för att anses attraktiv. En utredning ska genomföras för att analysera hur många cykelparkeringsplatser som behövs vid den aktuella pendlarparkeringen.

För att Region Uppsala ska göra en korrekt bedömning av behovet av den pendlarparkering som kommunen, Region Uppsala eller medborgare önskar anlägga eller bygga ska en behovsbedömning genomföras. Den kan till exempel genomföras med kundundersökningar och frågeformulär. För att bedöma behovet av nya pendlarparkeringar samt behov av reinvesteringar bör regelbundna inventeringar genomföras av befintliga pendlarparkeringar vad avser beläggningsgrad, säkerhet och standard.

De behov som ska bedömas är:

- Antal parkeringsplatser för bilar
- Antal parkeringsplatser för cyklar
- Antal platser för rörelsehindrade
- Antal laddpunkter
- Antal informationsskyltar och dess placering



4. Egenskaper för pendlar-parkering

Pendlarparkeringens fysiska egenskaper, som placering, utrustning, platsantal, utformning och anslutning till kollektivtrafiken är av stor vikt och påverkar användningsgraden. Funktioner som säkerhet och trygghet, tillgänglighet samt information är betydande när nya pendlarparkeringar anläggs och när befintliga pendlarparkeringar rustas upp. Eventuella avsteg från ska-kraven ska motiveras tydligt².

Nedan presenteras kriterier för utformning och utrustning av länets pendlarparkeringar i två olika kategorier, utrustning som SKA finnas på alla pendlarparkeringar och utrustning som BÖR finnas beroende på pendlarparkeringens förutsättningar. Pendlarparkering i anslutning till tågstation ska ha både SKA- och vissa BÖR-krav. Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar behöver inte uppfylla alla SKA- och BÖR-krav.

4.1 Säkerhet och trygghet

Det ska kännas säkert och tryggt för länsinvånare att ta sig till och från pendlarparkeringen och att lämna sitt fordon där. En pendlarparkering bör därför vara utformad på ett sätt som främjar trygghet. Exempelvis ska det vara enkelt och säkert att använda pendlarparkeringen oavsett funktionsnedsättning, lokalisering och årstid.

4.1.1 Belysning

Att kunna se sin omgivning och orientera sig på platsen betyder mycket för den upplevda tryggheten och säkerheten. En pendlarparkering kan i dagsljus upplevas trygg men i mörker kan den uppfattas mindre inbjudande. Därför ska pendlarparkeringen utrustas med bra belysning. Belysningens lystid bör följa övrig belysning som styrs av dagsljuset. För att en plats ska bli överblickbar i mörker är det viktigt att belysa olika objekt som exempelvis cykelställ, anslutande gång- och cykelvägar samt vegetation i omgivningen. Belysning är även en åtgärd som kan minska risken för bilbrott och stöld.

De pendlarparkeringar som saknar fast anslutning till elnätet bör kompletteras med någon annan teknik för att tillhandahålla belysning på pendlarparkeringen samt förse viktig utrustning, så som realtidsskyltar med el.

4.1.2 Cykelställ

Cykelparkeringens utformning påverkar känslan av att säkert och tryggt kunna lämna sin cykel på pendlarparkeringen. Därför ska det finnas cykelställ som är säkra, funktionella och attraktiva. Behovet av cykelställets funktion varierar beroende på resenär, cykeltyp och hur lång tid cykeln ska parkeras.

Cykelparkeringen ska vara utrustad med cykelställ med ramlås. Väderskydd ger en extra service till cykelpendlarna och tillgång till väderskyddade parkeringsplatser bör finnas. Vid behov bör också möjlighet finnas att låsa fast olika typer av cyklar.

4.2 Tillgänglighet

En pendlarparkering ska stötta olika former av pendlande det vill säga vara tillgänglig för alla resenärer och flera typer av fordon.

4.2.1 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Pendlarparkeringarna och anslutande hållplatser och perronger ska vara tillgänglighetsanpassade och utformade på ett sätt som gör det lätt för personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken. Det förutsätter även att det finns gång- och cykelvägar som gör det lätt och tryggt att angöra hållplatsen. Mellan två och tre procent av samtliga p-platser, dock minst en, ska anpassas för funktionshindrade och dessa ska lokaliseras närmast hållplatsen.

Enligt Trafikverkets riktlinjer för vägar och gators utformning (VGU) ska bland annat följande krav beaktas på detaljnivå:

- Trottoarkanter och liknande kanter ska försänkas vid parkeringsplatser för funktionshindrade med parkeringstillstånd.
- Trottoarkanten ska försänkas vid entréer vid offentliga målpunkter.
- Gångvägen mellan parkeringsplats eller plats för på- och avstigning och entré ska kunna användas av personer med funktionshinder.

² Hänvisar till avsnitt 4.5 för specificering av kraven.



Vad gäller tillgänglighetsanpassning av hållplatsen går det att läsa mer i Region Uppsalas Hållplatshandbok.

4.2.2 Tillgänglighet till kollektivtrafik

Pendlarparkeringen ska främja ett ökat resande med kollektivtrafiken. Huvudsyftet är att resenärer ska kunna använda pendlarparkeringen för att byta från cykel eller bil till buss eller tåg. Utöver kollektivtrafikens turtaethet är hållplatsens eller perrongens utformning och tillgänglighet betydande för resenärens upplevelse av kollektivtrafiken. Fysiska egenskaper som belysning, tillgänglighetsanpassning, anslutande vägar och säkra och smarta förbindelser mellan pendlarparkeringen och kollektivtrafiken är därav av vikt.

De hållplatslägen som är lokaliserade i nära anslutning till pendlarparkeringen ska vara tillgänglighetsanpassade. Gångavståndet mellan parkeringen och hållplatsen bör vara under 200 meter.

4.2.3 Tillgänglighet för cykelpendlare

Pendlarparkeringen ska underlätta och främja ett resande med cykel. Gång- och cykelvägsanslutningar från intilliggande gång- och cykelstråk är därav betydande för pendlarparkeringens tillgänglighet för alla olika typer av cyklar.

Anslutningsvägar till och från pendlarparkeringen ska vara lättillgängliga och ha tydlig vägvisning. Anläggning av separat gång- och cykelväg fyller endast en funktion om det inte redan finns ett anslutande cykel- och gångvänligt stråk till målpunkten. Mer information finns i Region Uppsalas Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i Uppsala län³.

För att öka attraktiviteten för cykelpendling bör cykelparkeringarna placeras i så nära anslutning till entré eller hållplats som möjligt. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska avståndet från cykelparkering till hållplats vara max 25 m. Hinder så som skarpa kurvor, stolpar eller hög kantsten ska undvikas. Korsningspunkter ska ses över så att de är trafiksäkra. Det ska gå att ta sig mellan pendlarparkeringen och närmaste hållplats (både på- och avstigande hållplatsläge) på ett enkelt och säkert sätt. Vid mötesfriavvägar kan detta innebära planskilda korsningar (cykelportar).

Utformningen av cykelparkeringen och anslutningsvägar ska anpassas från fall till fall.

4.2.4 Tillgänglighet för bilpendlare

Pendlarparkeringen ska vara attraktiv för bilpendlare. Det innebär att den ska vara enkel att hitta till, vara trafiksäker att ta sig till, ha väl markerade p-platser, tydliga

³ Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar och cykelparkering i Uppsala län, 2018

trafikföreskrifter och bestå av en hårdgjord yta som är väl underhållen. Minst en parkeringsplats ska vara avsedd för funktionshindrade (med särskilt parkeringstillstånd). För att främja användande av elbil bör minst en parkeringsplats utrustas med laddpunkt.

I Uppsala län finns idag pendlarparkeringar som uppmanar till samåkning exempelvis längs E4 och E18. För att öka attraktiviteten till dessa parkeringar behövs exempelvis lokaliseringen, skyltning och tillgängligheten ses över.

4.3 Parkeringsytor och beläggning

Parkeringsytor bör vara tydligt markerade och följa Trafikverkets riktlinjer för vägar och gators utformning (VGU) bland annat gällande frågan funktionshindrade.

Användandet av en pendlarparkering påverkas av ytans beläggning. Består parkeringen av en hårdgjord yta görs den tillgänglig för exempelvis barnvagn och rullstol som enkelt kan rullas fram utan att fastna i underlaget. Hårdgjorda ytor är dessutom lätta att underhålla året om och exempelvis snö och vatten kan enkelt avlägsnas från parkeringen genom plogning och dagvattenhantering. Pendlarparkeringen kan därav användas året om.

4.4 Information och övrig utrustning

Det är viktigt att pendlarparkeringarna i Uppsala län är lätta att hitta. Tydlig skyltning är framförallt viktig för nya pendlare som inte känner till pendlarparkeringen sedan tidigare. En enhetlig skyltning till pendlarparkeringen underlättar för p-pendlaren och bidrar till att marknadsföra och informera om parkeringarnas existens.

Pendlarparkeringens placering bör också markeras på de kartor som tillhandahålls av kommunen. Region Uppsala publicerar en sammanställning av länets pendlarparkeringar på ul.se och Region Uppsalas hemsida när riktlinjerna är antagna.

Övrig utrustning som kan fylla en funktion på en pendlarparkering beroende på dess placering, utformning och beläggningsgrad kan till exempel vara väderskydd till cykelställ, motorvärmare, laddpunkter för elbilar samt realtidsskyltar med information om kollektivtrafiken. Det kan även finnas ett behov av att placera ut publika luftpumpar där medborgare exempelvis kan pumpa cyklar, barnvagnar och rullstolar.

4.5 Specificering av kraven

I tabell 1 på sid 11 presenteras kriterier för utformning och utrustning av länets pendlarparkeringar i två olika kategorier, utrustning som SKA finnas på alla pendlarparkeringar och utrustning som BÖR finnas beroende på pendlarparkeringens förutsättningar. Eventuella avsteg från kraven ska tydligt motiveras i ansökan för statlig medfinansiering. Ansvarig för genomförande, drift och underhåll anges också i tabellen.

SKA-kraven för pendlarparkering:

- Hårdgjord yta
- Belysning
- Markerade p-platser inklusive p-plats för rörelsehindrade
- Cykelställ med ramlås
- Anslutande hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad och ha en anslutande gång- och cykelväg från pendlarparkeringen
- Hållplats med väderskydd
- Trafiksäkerheten ska ses över vid korsningspunkter
- Skyltning till pendlarparkering och hållplats

Pendlarparkering i anslutning till tågstation ska ha både SKA- och vissa BÖR-krav.

BÖR-kraven som är SKA-krav vid tågstationer:

- Laddpunkt för elbil
- Möjlighet att parkera och låsa fast olika typer av cyklar
- Gång- och cykelväganslutning till pendlarparkering från närliggande gång- och cykelstråk
- Belysning vid behov
- Realtidsskylt

BÖR-krav som är BÖR-krav också vid tågstationer

- Tillgång till väderskyddat cykelställ

Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar

behöver inte uppfylla följande ska- och bör-krav: -

- Cykelställ med ramlås.
- Anslutande hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad och anslutning till hållplatsen ska ha en gång- och cykelväg från pendlarparkeringen.
- Hållplats med väderskydd.
- Gång- och cykelväganslutning till pendlarparkering.

Tabell 1. Kriterier för utrustning och utformning av pendlarparkeringar i Uppsala län som finansieras av statlig medfinansiering, Region Uppsala eller/och finns längs statlig väg. Markägare kan vara kommun, Trafikverket eller enskild.

Urustning som SKA finnas	Urustning som BÖR finnas	Funktion	Ansvar	Specificering av kravet
Hårdgjord yta		Tillgänglighet	Markägaren	Beläggning som uppfyller kraven på tillgänglighet
Belysning		Säkerhet och trygghet	Markägaren	Gäller parkeringsytor för både bilar och cyklar
Markerade p-platser inklusive p-plats för rörelsehindrade	Laddpunkt för elbil ⁴	Tillgänglighet	Markägaren	2–3% (minst en) av p-platserna anpassade för rörelsehindrade Laddpunktsinstallationen bör vara teknikneutral
Cykelställ med ramlås	Tillgång till väderskyddat cykelställ Möjlighet att parkera och låsa fast olika typer av cyklar ⁴	Säkerhet och trygghet	Markägaren	Cykelställ där cykelns ram kan låsas fast Utformning av cykelparkeringen ska ta hänsyn till olika typer av cyklar Maximalt 25 meter från entré/hållplatslägen
	Gång- och cykelväganslutning till pendlarparkering från närliggande gång- och cykelstråk ⁴ Belysning vid behov ⁴	Tillgänglighet	Markägaren	Behovsanalys ska göras
Anslutande hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad och ha en anslutande gång- och cykelväg från pendlarparkeringen		Tillgänglighet	Region Uppsala/ markägaren	Se Region Uppsalas Hållplatshandbok
Hållplats med väderskydd	Realtidsskylt ⁴	Tillgänglighet	Region Uppsala	Se Region Uppsalas Hållplatshandbok
Trafiksäkerheten ska ses över vid korsningspunkter		Tillgänglighet	Väghållaren	Det ska finnas säkra passager för resenärer att ta sig till och från pendlarparkeringen och hållplatserna
Skyltning till pendlarparkering och hållplats		Information	Kommunen	Om vägen är statlig görs ansökan till Trafikverket

⁴ Kravet är SKA-krav vid tågstation.

5. Pendlarparkeringar i Uppsala 2.0

Region Uppsala ser ett behov av att på sikt utveckla tjänsten pendlarparkering för att möta användarnas behov.

Bil

En utvecklingsmöjlighet som kan bidra till trygga användare och öka nyttjandet finns i att utrusta pendlarparkeringen med digitalt system som visar antal lediga platser på exempelvis en app så att bilåkaren vet innan färd och under färden tillgängligheten och kan därefter göra bästa val.

Cykel

Det finns många innovativa lösningar som främjar säker cykelparkering. Stockholm Parkering har till exempel flera parkeringsgarage utrustade med cykelboxar med laddplats. Cykelboxarna går att hyra och syftet är att få fler att ta cykeln till parkeringen och parkera cykeln i säkert förvar under dagen. Där finns det även möjlighet att lämna annan utrustning som hjälm och kläder. Även laddpunkter för elcykelbatterier kan vara intressant på sikt.

6. Revidering

Riktlinjerna ska revideras i samband med framtagande av ny länsplan, det vill säga vart fjärde år. Nästa revidering sker år 2022.



7. Källförteckning

- Cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser, LTH/LU, 2014, http://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/dok/publ/5000/Thesis_259_Hampus_ekblad_med omslag.pdf 2018-10-04
- GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus, SKL 2014, https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/gcm_handbok.pdf 2018-08-25
- Hållplatshandboken – Riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län, Region Uppsala, 2019
- Länsplan för regional transportinfrastruktur (LTP) 2018-2029, Region Uppsala, 2017
https://www.region uppsala.se/Global/Regional%20utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/RUN2017-0018-60%20L%20a4nsplan%20f%20c3%b6r%20regional%20transportinfrastruktur%20i%20Uppsala%20l%20a4n%202018_2029%20antagandeve%20281039_31_0.pdf
- Regional cykelstrategi för Uppsala län,
https://www.region uppsala.se/Global/Regional%20utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/RegionUppsala_Cykelstrategi_171219%20slutversion.pdf 2018-12-19
- Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län,
http://www.lul.se/Global/Landsting_politik/Politik/LS/LS%20160906/Handlingar%20LS%20160906,%20C3%A4rende%20217-220.pdf 2018-09-14
- Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i Uppsala län, Region Uppsala, 2018
- Riktlinjer Infartsparkering, SLL Trafikförvaltningen,
<https://www.sll.se/globalassets/4.-regional-utveckling/cykelkansliet/riktlinjer-infartsparkering.pdf> 2018-10-14
- Vägars och gators utformning, Trafikverket, 2015, <https://trafikverket.ineko.se/se/vgu-2015>

Kommunledningen

Plats och tid	Församlingshemmet, Gräsö, klockan 18:45 – 21:10
Närvarande	Jacob Spangenberg (C) Margareta Widén Berggren (S) Josefin Nilsson (C), barn- och utbildningsnämndens ordförande Matts Eriksson (S), barn- och utbildningsnämndens vice ordförande Jonas Lennström (S), kultur- och fritidsnämndens ordförande Peter Nyberg, kommundirektör Ulf Andersson, samhällsbyggnadschef Emma Sundin, översiktsplanerare Lasse Karlsson, gatu- och fastighetschef Kersti Ingemarsson, lednings- och verksamhetsstöd
Övriga deltagande	Gräsö skärgårdsråd Föräldrar/vårdnadshavare/personal vid Gräsö skola

Kersti Ingemarsson
mötessekreterare

Kommunledningen

§ 1. Gräsö och Öregrunds fritidshems- och grundskoleorganisation.....	3
---	---

§ 1. Gräsö och Öregrunds fritidshems- och grundskoleorganisation

Mötesanteckningar

Jacob Spangenberg (C), kommunstyrelsens ordförande och Josefin Nilsson (C), barn- och utbildningsnämndens ordförande inleder mötet och informerar om barn- och utbildningsnämndens och kommunstyrelsens förslag till beslut samt att kommunfullmäktige behandlar ärendet på sammanträde den 18 juni 2019.

Förslag till beslut om nedläggning av Gräsö skola grundar sig på att elevunderlaget är för litet för att ge täckning för de tjänster som behövs för att driva en kvalitativ pedagogisk verksamhet inom grundskola och fritidshem. Verksamheterna har varit i behov av extra budgettilldelning, s.k. strukturersättning, under de senaste åren för att kunna lägga en fungerande organisation.

Funderingar över det ansträngda budgetläget i Östhammars kommun framförs med frågan vad det beror på? Peter Nyberg informerar om att kommunens budget är väldigt ansträngd och att rationaliseringskrav finns överallt i organisationen, speciellt gällande administrativa roller. 85 % av kommunens budget går till lagstadgade verksamheter, mestadels inom socialnämndens och barn- och utbildningsnämndens verksamheter.

Diskussioner förs om vad Östhammars kommun kan göra för att generera skatteintäkter och för att öka befolkningsutvecklingen. Hittills har kommunen haft ett starkare fokus på Alunda och Östhammars tätorter, inte minst med anledning av satsningarna på Länsväg 288.

Kommunledningen får frågan om hur man ser på Gräsö och de som bor där. Föräldrarna och många andra med dem känner stark oro inför förslag om nedläggning av Gräsö skola. En nedläggning av skolan kan innebära att barnfamiljer inte flyttar ut på Gräsö framöver. Många har valt att bo på Gräsö med sina barn och känner trygghet med att skolan finns där och man upplever att större elevgrupper ger sämre sammanhållning. Föräldrar till barn på Gräsö skola menar att eleverna mår bra där och det finns en oro att barnen kommer påverkas negativt vid en eventuell flytt till Öregrunds skola.

Lasse Karlsson informerar om genomförd statusinventering av bl.a. Gräsö skola och om fastighetens skick. Underhållsbehovet på skolan beräknas kosta ca 10 mkr. Man undrar över vilket tidsperspektiv kostnaden är beräknad på, se bifogad rapport.

Vad är Östhammars kommuns strategi för att öka antalet invånare på Gräsö? På Gräsö har kommunen en del mark och den största delen består av naturreservat. Finns det möjlighet att använda marken till bebyggelser? Kommunen försöker få andra aktörer att bygga hyresrätter/-bostadsrätter i kommunen. Det är också kommunens strategi för tillväxt att utveckla detaljplaner för bostäder och industriell verksamhet, men ett stort dilemma är vattenförsörjningen och avloppsfrågan.

Kommunledningen

Frågan uppkommer om Östhammars kommun kan tänka sig att marknadsföra Gräsö skola ”skärgårdsskola”? Som svar på den frågan lämnas att det inte är kommunens uppgift att marknadsföra skolor, däremot kan marknadsföring för landsbygden ske. Enskilda marknadsföringar kan göras, men inte av kommunen.

Hur kommer Östhammars kommun att agera om det blir ett slutförvar i Forsmark? Som det ser ut idag, väljer många familjer att bo på landsbygden. Man kan också se att utflyttning från storstäderna sker till lugnare & tryggare boendemiljöer. Skola, barnomsorg, näringsliv och trygghet är basen för familjen.

Peter Nyberg informerar om befolkningsprognoserna och har i åtanke att ett slutförvar i Forsmark kan bidra till en befolkningsökning. Man skissar på 30 tusen invånare till 2040.

Om skolan läggs ner, och Öregrunds skola blir får trång – vad kommer att hända då? Resursfördelningen mellan skolorna diskuteras. Föreslås att klasser från Öregrunds skola kunde flyttas över till Gräsö skola, för att öka elevantalet. Föräldrar till barn på Öregrunds skola borde få förfrågan, om de kan tänka sig låta sina barn gå på Gräsö skola istället.

Diskussioner förs om varför avvecklingen av skolan föreslås ske efter utgången av höstterminen 2019 och att Gräsö skolas upptagningsområde uppgår i Öregrunds skolas upptagningsområde från vårterminen 2020. Är det inte bättre, om nu skolan ska läggas ner, att förändringen sker efter vårterminen 2020? Inget som upplevs helt optimalt, men ändå känns lite bättre.

Man frågar sig också vad Östhammars kommun har för planer för försäljningen av skolan, vilket inte kan besvaras. Först måste kommunfullmäktige fatta sitt beslut, och utifrån detta behöver en dialog föras.

Föreslås att ett äldreboende etableras på Gräsö skola, i de delar av skolan som inte används för elevundervisning.

Ytterligare frågor som tas upp är; hur mycket kostnaderna för lokalerna blir om skolverksamheten läggs ner, vad kommer skolskjutsarna att kosta och hur kommer besparingsresultatet se ut? Man efterfrågar en konsekvensanalys!

Har Östhammars kommun några resultat att presentera efter tidigare skolnedläggningar?

Jonas Lennström funderar över idrottshallens användning. Enligt deras noteringar är hallen bokad för två aktiviteter i veckan.

Framkommer att det upplevs krångligt att boka lokalen, att nyckel måste hämtas på skolan i Öregrund. Meddelas att det totalt är 40 personer som tränar aktivt i lokalen. Även personer boende i Öregrund kommer över till Gräsö på träning. I skolans lokaler har man dessutom yoga, studiecirkel och andra aktiviteter. En helhetsbild behöver göras över skolans och idrottshallens användning, innan beslut om nedläggning sker.

Diskussioner förs också om förskolan Tärnan som ligger i anslutning till Gräsö skola och som inte ingår i beslutsunderlaget. Tjänsterna kommer inte att täcka de öppettider som är lagstadgade för förskoleverksamhet. Barn- och utbildningsnämnden är medveten om ökade kostnader där.

Kommunledningen

Gräsöborna betalar skatt och undrar vad dessa skattemedel används till. Man är orolig för bygden, att befolkningen minskar och att näringslivet stagnerar.

Ulf Andersson meddelar att det för närvarande pågår en aktualisering av kommunens översiktsplaner och dialog kring dessa, med särskilt fokus på skärgården och tillväxtstrategiarbetet. Han kommer gärna ut till Gräsö för en träff efter sommaren, förslagsvis i augusti. Birgitta Söderberg får i uppdrag att samordna träffen i samråd med Ulf.

Gräsö Skärgårdsråd föreslår att det bildas en arbetsgrupp som kan följa ärendets gång och på detta sätt vara med och påverka.

Alla är medvetna om att skolan för närvarande har ett litet elevantal och att budgeten är ansträngd, men känner dock en stark rädsla för vad som ska hända om skolan försvinner. Man känner både ilska, sorg och besvikelse över förslaget till beslut och menar att kommunen haft dålig framförhållning gällande kommunikeringen och det känns inte alls relevant att få inbjudan till ett samrådsmöte veckan innan kommunfullmäktige fattar beslut i ärendet.

Sammanfattning

Kommunledningen anser sig fått många konstruktiva synpunkter och tar med sig dem för fortsatt diskussion.

Ärendebeskrivning

Kommunledningen har bjudit in föräldrar/vårdnadshavare/personal vid Gräsö skola och Gräsö Skärgårdsråd till samtal inför eventuellt beslut om avveckling av Gräsö skola med anledning av Barn- och utbildningsnämndens och kommunstyrelsens förslag till beslut. Synpunkter och frågeställning är viktiga och på plats finns representanter för kommunstyrelsen, tekniska förvaltningen, kultur- och fritidsförvaltningen samt kultur- och fritidsnämnden.

Beslutsunderlag

- Barn- och utbildningsnämndens beslut 2019-05-16, § 70
- Tjänsteskrivelse Gräsö skola och fritidshem
- Kommunstyrelsen beslut 2019-05-28, § 178

Ärendets behandling

Uppdraget gavs vid barn- och utbildningsnämndens sammanträde 2019-04-11, § 46.

Anteckningarna skickas till

Närvarande vid mötet enligt upprättad e-postlista

Barn- och utbildningsnämnden, Kommunstyrelsen, Kommunfullmäktige, Kultur- och fritidsnämnden och Tekniska förvaltningen

Barn- och utbildningsnämnden

Dnr BUN-2019-058

§ 70. Gräsö och Öregrunds fritidshems- och grundskoleorganisation

Beslut

Barn- och utbildningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att grundskole- och fritidshemsverksamheten vid Gräsö skola avvecklas efter utgången av höstterminen 2019. Barn- och utbildningsnämnden föreslår att Gräsö skolas upptagningsområde uppgår i Öregrunds skolas upptagningsområde från vårterminen 2020.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Reservationer

Sabina Stål (KD) och Stefan Larsson (SD) reserverar sig mot beslutet.

Ärendebeskrivning

Barn- och utbildningsnämnden gav vid sammanträdet 2019-04-11 barn- och utbildningschefen i uppdrag att ta fram fördjupade underlag gällande Gräsö och Öregrunds fritidshems- och grundskoleorganisation.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Gräsö skola och fritidshem.

Ärendets behandling

Uppdraget gavs vid Barn- och utbildningsnämndens sammanträde 2019-04-11, § 46.

Dagens sammanträde

Muntlig föredragning

Ekonom Sara Ersund redovisar ärendet avseende Gräsö skola och fritidshem.

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Barn- och utbildningsförvaltningen

Verksamhet i Gräsö skola från och med läsåret 2019/2020

Ärendebeskrivning

Elevantalet har varit mycket litet i Gräsö skola (grundskola för åk Förskoleklass-3 och fritidshem åk F-6), de senaste åren. Trots att barn- och utbildningsnämnden beslutat om riktad budget, sk strukturersättning, till skolan och fritidshemmet har det varit svårt att lägga en fungerande organisation. Beslut behöver fattas kring den fortsatta driften av verksamheterna.

Elevunderlag

Gräsö skola har idag 12 elever i årskurser Förskoleklass¹ - till 3. Till hösten beräknas elevantalet vara 14 elever i årskurs F-3.

Det föds/flyttar in i genomsnitt 2 barn per år i upptagningsområdet (baserat på det genomsnittliga födelsetalet de senaste 5 åren). Skolan skulle därmed kunna ha ett elevantal om ca 8 elever (2 elever x 4 årskurser) framöver. Det finns nu (våren 2019) 0 barn i årskullen 2015 och 2017 på Gräsö. Någon elev i varje årskull har sökt annan skola än Gräsö skola de senaste åren vilket minskat elevunderlaget ytterligare. Elevantalet har varit som nedan de senaste åren:

År	Elevantal
2015	15
2016	15
2017	15
2018	12
2019, vt	12
2019, ht	14

¹ Förskoleklass för 6-åringar. Förskoleklassen är från och med hösten 2018 obligatorisk, liksom grundskolans årskurser 1-9, i Sverige. Förskoleklassen är en egen skolform som i Östhammars kommun är integrerad i grundskolans verksamhet. En elev i Förskoleklass tilldelas samma elevpeng som en elev i årskurs 1 i Östhammars kommun.

Barn- och utbildningsförvaltningen

Barn- och utbildningsförvaltningens bedömning är att elevantalet kommer att ligga mellan 7-8 elever kommande år om skolan har 4 årskurser (F-3) och sökbilden ser ut som idag.

Gräsö fritidshem har haft något fler barn än grundskolan de senaste åren beroende på att vissa 10-12 åringar åker skolskjuts² från Öregrunds skola till Gräsö skola och går på fritids där på eftermiddagarna. Gräsö fritidshem har 14 barn inskrivna våren 2019 och preliminärt 15 hösten 2019.

Ekonomi

Undervisning och läromedel

För att driva en grundskola i Östhammars kommun tilldelas skolan en elevpeng per barn. Elevpengen, som ska täcka undervisning och läromedel, är 2019 i genomsnitt 32 000 kr per år för en elev i åk F-3. Gräsö skola tilldelas en budgetram om 430 000 kr år 2019. En lärarlön kostar i genomsnitt 570 000 kr per år, budgettilldelningen räcker till 0,75 tjänster. Det går inte att driva en kvalitativ undervisning för 12 elever/14 elever som är 6-9 år med den bemanningen, elevantalet är för litet för att ge täckning för tillräckligt många lärartjänster.

För att de minsta grundskolorna i Östhammars kommun ska kunna lägga en fungerande budget har barn- och utbildningsnämnden beslutat om en extra budgettilldelning till dem, totalt 1 023 000 kr 2019 kr varav Gräsö skola tilldelas 232 000 kr extra (19 300 kr i extra elevpeng per elev och år). Den extra budgeten kommer av att övriga skolor får en lägre tilldelning, dvs eleverna på övriga grundskolor i kommunen har fått en lägre elevpeng på grund av driften av de minsta grundskolorna. Detta kan vara problematiskt i perspektivet att alla medborgare ska ha behandlas lika³ och diskuteras därför regelbundet av nämnden.

² Vårdnadshavare har inte rätt till fri skolskjuts till fritidshem, ingen rätt till fri skolskjuts mellan två skolor för att gå på fritidshem finns heller. Elever kan ha en fritidshemsplacering på en annan skola än den där de går i grundskola men transporten till fritidshemmet måste ordnas av vårdnadshavare.

³ Kommunallagen 2 kap § 3, "Likställighetsprincipen. Kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat."

Barn- och utbildningsförvaltningen

Den extra budgettilldelningen gör att Gräsö skola kan finansiera 1,1 tjänster. Det är fortfarande mycket svårt att bedriva en kvalitativ undervisning med den bemanningen och skolan kommer att få mycket svårt att hålla budget 2019.

Elevpengen inom fritidshemmen är 2019 22 500 kr för en 6-9 åring och 11 300 för en 10-12 åring. Gräsö Fritidshem tilldelas budget om 305 000 kr 2019 vilket räcker till ca 0,75 tjänst. För att klara öppethållande kl 06.00 – 18.00⁴ räcker dock inte den bemanningen utan fritidshemmet behöver också strukturersättning. Gräsö fritidshem tilldelades 93 000 kr (5 800 kr i extra elevpeng per barn per år) i extra budget 2019.

Övriga kostnader

Förutom kostnaden för undervisning och läromedel så kostar också en skola pengar i form av skolledning (rektor) och elevhälsa (skolsköterska, specialpedagog, kurator och studie- och yrkesvägledare), hyra, måltider och skolskjuts med mera. Barn- och utbildningsnämnden tillämpar metoden att dessa kostnader betalas från en central budgetpost, oavsett hur många elever en skola har. Se bilaga för information om nettokostnadsutfall per elev per enhet 2018.

Skolledning och elevhälsa

Gräsö skola delar elevhälsa och skolledning med Öregrunds skola vilket innebär restid mellan de båda skolorna för dessa medarbetare. Restiden mellan skolorna innebär att mindre tid kan läggas på faktiskt arbete med eleverna på dessa skolor.

Lokalkostnader

Hyran, inklusive städ och underhåll, för Gräsö skola, fritidshem och förskola⁵ är för närvarande 970 tkr per år⁶. Barn- och utbildningsförvaltningen tillämpar schablonen att 50 % av detta bokförs som grundskolekostnad (485 000 kr) och 20 % bokförs som

⁴ Enligt barn- och utbildningsnämndens beslutade Barnomsorgsriktlinjer

⁵ Förskolan Tärnan ligger i anslutning till Gräsö skola och fritidshem. Förskolan har fn 10 barn inskrivna. Förskolan ingår inte i detta beslutsunderlag.

⁶ Del av Gräsö skola är uppsagd vilket innebär att del av byggnadens kostnad ligger på tekniska förvaltningen idag.

Barn- och utbildningsförvaltningen

fritidshemskostnad (195 000 kr) och 30 % bokförs som förskolekostnad (290 tkr).

Lokalkostnaden per grundskoleelev år 2019 är 37 300 kr (baserat på preliminärt årssnitt om 13 elever) och 13 000 kr per fritidshemselev (baserat på preliminärt årssnitt om 15 elever).

Hyreskostnaden kan jämföras med genomsnittet i kommunen som ligger på ca 22 200 kr per elev och år inom grundskolan och 7 800 kr inom fritidshemmen.

Måltidskostnad

Gräsö skola och förskola har ett tillagningskök med egen bemanning. Måltidsorganisationen inom tekniska förvaltningen har fått ett uppdrag att redovisa vad varje kök kostar i fast kostnad och rörlig kostnad, per idag har inte barn- och utbildningsförvaltningen dessa uppgifter. Enligt en äldre uppgift från tekniska förvaltningen uppgår kostnaden för måltidsorganisationen på Gräsö till ca 500 000 kr per år.

Kompetensförsörjning

En liten skola har en mycket sårbar och personberoende organisation. Lärarnas möjlighet till hela tjänster, kollegialt utbyte och lärande, karriärmöjligheter och möjligheter till särskilda uppdrag minskar vilket kan göra tjänsterna på en liten skola mindre attraktiva.

Gräsö skola har idag personal med lärarlegitimation. Fritidshemmet har inte personal med fritidspedagogutbildning.

Skolskjuts

En elev har rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola där kommunen placerat eleven, vanligtvis den närmaste skolan, om han eller hon uppfyller avståndskraven⁷. Gräsö skola

⁷ Enligt av barn- och utbildningsnämnden beslutade Skolskjutsriktlinjer, över 3 km resväg till skolan Åk F-6 och över 4 km åk 7-9.

Ytterligare bestämmelser finns, se skolskjutsriktlinjerna som finns på bla www.osthammar.se

Barn- och utbildningsförvaltningen

ligger vid färjeläget på Gräsö och alla elever beviljas vanligtvis skolskjuts till skolan på grund av avstånd och/eller trafikfarlig väg till skolan. Skolskjutsen till Gräsö skola är väl integrerad med skolskjutsen till Öregrunds skola och Frösåkersskolan i Östhammar eftersom elever från Gräsö skolupptagningsområde går i Öregrunds skola i åk 4-6 och på Frösåkersskolan i åk 7-9.

Det är ca 2 km mellan Gräsö skola och Öregrunds skola. För att ta sig mellan skolorna krävs färjetransport eftersom Gräsö inte har landförbindelse. Restiden uppgår till ca 10-15 minuter mellan skolorna⁸.

Vårdnadshavare har inte rätt till skolskjuts till fritidshem. Skulle Gräsö skola och fritidshem avvecklas skulle vissa vårdnadshavare, beroende på var man arbetar, få en längre restid för att lämna och hämta barnet på fritidshemmet.

Sammanfattande bedömning

Elevunderlaget är mycket litet vid Gräsö skola och fritidshem i dagsläget och kommande år såsom barn- och elevprognosen ser ut i nuläget.

Elevunderlaget är för litet för att ge täckning för de tjänster som behövs för att driva en kvalitativ pedagogisk verksamhet inom grundskola och fritidshem. Verksamheterna har varit i behov av extra budgettilldelning, sk strukturersättning, under de senaste åren för att kunna lägga en fungerande organisation. Om verksamheterna ska drivas vidare måste ersättningen utökas ytterligare kommande år vid elevunderlag som i nuläget. Strukturersättningen kommer av att övriga skolor och fritidshem får en lägre budgettilldelning, dvs eleverna på övriga grundskolor och fritidshem i kommunen har fått en lägre elevpeng på grund av driften av de minsta grundskolorna och fritidshemmen. Detta är problematiskt i perspektivet att alla medborgare ska ha behandlas lika. Barn- och utbildningsförvaltningens uppfattning är att alla

⁸ Gräsöleden trafikeras av frigående färja. Längd ca 1000 m, överfartstid ca 5 minuter. Källa: Trafikverket

Barn- och utbildningsförvaltningen

elever skulle gynnas mer om resurserna fördelades likvärdigt mellan kommunens skolenheter framöver.

Vid en eventuell avveckling av Gräsö skola och fritidshem kan resurser som idag läggs på hyra, måltidsorganisation och strukturersättning användas till annan verksamhet, t ex till utökad undervisning för alla elever i kommunen. Noteras bör att förskolan Tärnan, som ligger i anslutning till Gräsö skola, inte ingår i detta beslutsunderlag. Avvecklas skolan behöver förskolan ändå vissa ytor och måltidsleveranser.

Vid en eventuell avveckling av verksamheterna får vissa barn- och elever längre resväg till skolan (ca 2 km, 10-15 minuter) och vissa vårdnadshavare får en längre resväg för att lämna och hämta barn på fritidshem, vilket bör beaktas inför ett beslut om den fortsatta driften av verksamheterna. Inga ökade skolskjutskostnader uppkommer vid avveckling eftersom skolskjutsorganisationen redan är planerad mellan Gräsö skola och Öregrunds skola och eleverna är beviljade busskort⁹.

Att byta skola och fritidshem kan skapa oro hos barn och elever och en genomtänkt plan kring inskolning i de nya verksamheterna behöver tas fram. Plan för kommunikation av beslutet behöver tas fram liksom plan för omplacering av personal.

Förslag till beslut

Barn- och utbildningsförvaltningen föreslår att grundskole- och fritidshemsverksamheten vid Gräsö skola avvecklas efter utgången av höstterminen 2019. Förvaltningen föreslår att Gräsö skolas upptagningsområde uppgår i Öregrunds skolas upptagningsområde från vårterminen 2020.

Om beslut om avveckling inte fattas föreslår barn- och utbildningsförvaltningen att barn- och utbildningsnämnden utökar strukturersättningen till Gräsö skola och fritidshem inför

⁹ Vissa elever i kommunen, beroende på var de bor, beviljas taxi till skolan. Beroende på bostadsadress och om eleven beviljats taxi kan kostnaden bli högre på grund av längre resväg till skolan om Gräsö skola avvecklas och eleverna istället hänvisas till Öregrunds skola.

Barn- och utbildningsförvaltningen

budgetåret 2020. Omfattningen av utökningen behöver diskuteras vidare då nämnden behöver ta ställning arbetsmiljö och andra aspekter på skolan, t ex i vilken omfattning ensamarbete ska förekomma.

Bilagor

Riskbedömning Gräsö skola och fritidshem 20190509

Riskbedömning Gräsö skola och fritidshem, bilaga 20190509

Barnkonsekvensanalys 20190509

Nettokostnad per elev per enhet 2018

Riskbedömning inför ändringar i verksamheten

Att förutse konsekvenser

Inledning

Arbetsgivaren är den som har huvudansvaret för arbetsmiljön. Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete beskriver hur arbetsgivaren ska gå tillväga för att uppfylla sitt ansvar.

Ansvar för att riskbedömningar vid planerade förändringar blir utförda, följer Östhammars kommuns styrande dokument; Ansvar och uppgiftsfördelning avseende arbetsmiljöarbetsuppgifter.

Så här säger Arbetsmiljöverkets föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete vid ändringar i verksamheten:

"När ändringar i verksamheten planeras, skall arbetsgivaren bedöma om ändringarna medför risker för ohälsa eller olycksfall som kan behöva åtgärdas".

8 §, andra stycket, AFS 2001:1, Systematiskt arbetsmiljöarbete.

De ändringar som föreskrifterna avser är exempelvis personalförändringar, nya arbetstider och arbetsmetoder, andra organisationsförändringar, om och nybyggnation samt ny maskinell utrustning.

Riskbedömningen ska utgå från den planerade ändringen och de eventuella risker för ohälsa och olycksfall som ändringen kan medföra.

Riskbedömning ska göras innan förändringen genomförs och avse tiden efter genomförd förändring.

Innan ni börjar - tänk på att:

- Förändringarna får bedömas individuellt. Om bedömningen ger vid handen att några risker för ohälsa eller olycksfall inte uppkommer har arbetsgivaren fullgjort sina åligganden enligt 8 § AFS 2001:1.
- Vid nedskärning i verksamheten ska riskbedömningen i huvudsak omfatta hur den med hänsyn till risken för ohälsa påverkar kvarvarande personal i fråga om bl.a. arbetsmängd och arbetsuppgifternas innehåll. Det är viktigt att tidigt få fram riskerna så att negativa följder av omställningsprocessen kan förebyggas.
- Observera även att förändringsarbetet i sig kan utgöra en risk för ohälsa. Därför kan det vara motiverat att planera åtgärder som syftar till att lindra oro och förebygga ohälsa under pågående förändringsprocess. Till exempel är information om vad som händer eller inte händer under förändringsprocessen mycket viktig. En plan behöver upprättas för hur informationen ska lämnas under hela förändringsprocessen.
- Det är bra att utse en arbetsgrupp där både arbetsgivare och arbetstagare finns representerade. Skyddsombud ska alltid ges möjlighet att medverka vid riskbedömning och planering av åtgärder. En rekommendation är att arbetsgruppen inte är alltför stor. Cirka 4-6 personer kan vara en lämplig storlek på grupp men kan givetvis variera till exempel beroende på verksamhetens storlek och omfattning av den planerade förändringen.
- Det är önskvärt att det i arbetsgruppen finns goda kunskaper om arbetsmiljölagen och tillämpliga föreskrifter från Arbetsmiljöverket.

- Utse en analysledare för arbetsgruppen. Den personen bör vara väl förtrogen med denna rutin.
- Även om denna rutin avser tiden efter förändringen, kan det i många fall vara värdefullt att beskriva hur verksamheten ser ut idag. Vad fungerar bra som vi kan ta med oss och vad kan vi förbättra.
- Då alla risker inte går att eliminera helt, är det bra om gruppen diskuterar vilket förhållningssätt man har till dessa risker. Det är bland annat viktigt att informera personalen om de risker som finns i verksamheten och som inte helt kan elimineras.
- Använd expertis när gruppen saknar kompetens inom visst område. Expertstöd kan till exempel finnas inom personalfunktionen eller företagshälsovården.
- Checklistor för skyddsronder kan komma till nytta vid riskbedömningen.
- Dokumentera riskbedömningen och åtgärder i "Handlingsplan för åtgärder efter riskbedömning", se bilaga.

Uppdragets innebörd:

Skolchefen, i samverkan med Barn- och utbildningsnämndens ordförande, har givit respektive enhetschef i uppdrag att göra en risk- och konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys inför att avveckla Gräsö skolenhet, grundskole- och fritidshemsverksamhet till 2019-05-12.

I barnkonsekvensanalysen behöver, enligt uppdragsgivaren, inte barn och vårdnadshavare involveras.

Uppdraget mottogs 20190415 och arbetsgruppen har bestått av R Boman (rektor), J Rahm-Jeverholm (ped Gräsö), L Hansson (ped Gräsö, skyddsombud), M Sundholm (adm) och C Wahlqvist (skyddsombud).

Uppdraget ska redovisas senast 20190510 till uppdragsgivaren.

ABC för riskbedömning och konsekvensanalys inför ändringar i verksamheten:

- A Precisera den planerade förändringen
 - B Gör riskbedömningen
 - C Åtgärda
-

A Precisera den planerade ändringen**1. Vad består ändringarna av?**

Det är vanligt att flera ändringar ska genomföras samtidigt i verksamheten. Till exempel kan en neddragning i verksamheten medföra både lokalbyten, ändrade arbetsuppgifter och personalneddragning. Definiera och riskbedöm i så fall respektive ändring separat.

Exempel:

a – lokalbyten	Verksamheten flyttas/ avvecklas
b – ändrade arbetsuppgifter	Samma arbetsuppgifter i ny skolenehet
c – personalneddragning	Personalarbetsuppgifter bedöms kunna

Fler exempel på ändringar då riskbedömning kan vara aktuell:

Nybyggnation/lokalbyten • Produktionsförändring

• Ändringar i befintliga lokaler • Förändrade arbetstider • Förändrad arbetsutrustning – maskiner, fordon, redskap m.m. • Utökad arbetsinnehåll

• Nya arbetslag/ grupsammansättning • Nya kemiska produkter • Ändrade arbetsuppgifter

a: Nuvarande arbetsplats planeras att avvecklas och verksamheterna, grundskola och fritid:

b: Oro hos personal över förändrade arbetsuppgifter i förhållande till kompetens.

c: Oro hos personal över eventuella personalneddragningar som renderar i övertalighet.

2. Var ska ändringarna genomföras?

Gräsö skolenhet

3. Vilka medarbetare eller grupper av arbetstagare berörs av ändringarna?

Exempel

X antal medarbetare och arbetsledare inom förvaltning X, verksamhet X, arbetsplats X

På Gräsö skolenhet tjänstgör för närvarande två tillsvidareanställda pedagoger.

Övrig personal som påverkas är skolsköterska och elevhälsa från Öregrunds skolenhet, som stödjer Gräsö.

Nuvarande samordning mellan verksamheterna i förskolan och grundskolans fritidshem kommer att utebli.

De två tillsvidareanställda pedagogerna bedöms i nuläget att kunna anställas i Öregrunds skolenhet, p.g.a. pensionsavgångar.

B. Gör riskbedömningen

När ni preciserat ändringarna och vet vilka arbetstagare eller grupper av arbetstagare som kommer att beröras av förändringen, ska ni bedöma vilka risker för ohälsa/olycksfall som ändringarna kan medföra för berörda medarbetare.

- Ta fram riskkällor som ni tror uppstår efter genomförd förändring men tänk också på att själva förändringen i sig kan utgöra en riskkälla. Åtgärder under pågående förändringsarbete kan därför behövas.
- Bedöm om riskerna kan leda till ohälsa eller olycksfall.
- Bedöm också sannolikheten för om dessa kan inträffa och om riskerna är allvarliga eller inte allvarliga.

1. Beskriv de risker för ohälsa och olycksfall som ändringarna kan innebära:

Oro hos personal över förändrade arbetsuppgifter i förhållande till kompetens.

Oro hos personal över eventuella personalneddragningar som renderar i övertalighet.

Exempel på sådant som kan innebära risker för ohälsa och olycksfall.

- Stor arbetsmängd • Dåligt anpassade arbetslokaler • Tidspress • Ensidigt upprepat arbete
- Svåra/komplicerade arbetsuppgifter • Liten påverkansmöjlighet/lågt inflytande
- Buller/vibrationer • Brister i samarbetet • Ensamarbete • Våld och hot
- Otydliga arbetsuppgifter • Hantering av farliga ämnen mm

Exempel på beskrivning av risker:

a – lokalbyten:

1. Dåligt anpassade lokaler

b – ändrade arbetsuppgifter:

1. Svåra arbetsuppgifter
2. Otydliga arbetsuppgifter

c – personalneddragning

1. Tidspress
2. Stor arbetsmängd

C Handlingsplan för åtgärder (bilaga 1)

Upprätta en handlingsplan för att åtgärda risker och/eller sannolika konsekvenser av den planerade förändringen. De åtgärder som inte vidtas omedelbart ska skrivas ned i en handlingsplan som anger:

- Vilka åtgärder som ska genomföras
- När åtgärderna ska vara genomförda
- Vem som ska se till att åtgärderna genomförs
- Kontrollera att genomförda åtgärder får den effekt som avses.

Tänk på att:

I samband med neddragningar kan det vara viktigt att sätta in åtgärder för förebygga negativa konsekvenser av förändringsprocessen. Information är särskilt viktig under pågående förändringsprocesser, både om vad som händer och "inte händer" under tiden.

Exempel på informationsåtgärder inför förändringarna: webbplats om förändringarna på intranätet, informationstillfällen för medarbetare, ge chefer och medarbetare kunskaper om förändringsprocesser och naturliga reaktioner i samband med förändringsarbete, företagshälsovården kan ge stöd till chefer, enskilda medarbetare och arbetsgrupper.

– Dokumentera åtgärder som minskar negativa konsekvenser för medarbetarna i Handlingsplan för åtgärder efter riskbedömning - bilaga 1.

Nämndbeslut behöver tas före vårterminens slut om verksamheten ska förändras inför höstterminen 2019.

En gemensam kommunikationsplan behöver upprättas i samband med nämndens beslut. Av den behöver framgå vem som kommunicerar med vem och inom vilka tidperspektiv.

Personalplanering för eventuellt övertalig personal behöver påbörjas senast i samband med nämndens beslut.

Under vårterminen 2019 upprättas en plan för att träffa nya elever och pedagoger, inför skolstart hösten 2019.

Barnkonsekvensanalys inför beslut

Nämnd Barn- och utbildningsnämnd	Datum för sammanträde 2019-05-07
Diarienummer BUN-2019-058	Handläggare Richard Boman
Ärenderubrik Avveckling av Gräsö skolenhet (Grundskole- och fritidshemsverksamhet)	Arbetsgruppen deltagare R. Boman, J Rahm-Jeverholm, L Hansson, M Sundholm, C Wahlqvist

1. Påverkar beslutet barnet?

Ja Nej

- *nuvarande uppbyggda relationer elev/lärare, elev/elev, förändras i samband med skolbyte.*
- *Undervisningsgruppernas/ fritidshemsgruppernas storlek kommer att förändras.*
- *nya relationer kommer att skapas både med nya elever och nya pedagoger.*
- *nya rutiner kommer påverka eleverna på ny skolenhet.*
- *eleverna får en längre resväg och därigenom en längre "skoldag".*
- *elever med funktionsnedsättning kan påverkas av förändrad storlek på undervisningsgruppen.*
- *elevernas förmåga att utvecklas socialt kommer att påverkas.*

2. Hur har barns bästa beaktats?

Om beslut gällande avveckling av skolenheten fattas beaktas elevernas bästa genom att förbereda eleverna inför en förändring. För barnets bästa bedöms att skolbyte sker vid läsårsstart. Möjlighet att bibehålla kända pedagoger för eleverna bör beaktas inför läsårsstart.

3. Beskriv eventuella intressekonflikter.

Valfriheten för vårdnadshavare att själva få välja skolenhet blir begränsad.

4. Har barn fått uttrycka sina åsikter?

Ja Nej

Uppdraget från utbildningschefen är avgränsat till att inte involvera barn/elever och vårdnadshavare i analysens första skede.

NETTOKOSTNAD PER ELEV EGEN VERKSAMHET 2018 (kr)

Enhet	Elevantal	Undervisning	Elevhälsa	Bibliotek	Adm	BOU-kontor	BUN	Skolledning	Hyra	Frist sporthall	Vaktmästare	Måltider	Skol-skjuts	Kap-kostn	Barnom-intäkt	Övrigt	IT	SUE	Elevstöd	Nyanlända-enheten	Summa kr/elev
6101 Logården förskola	92	82 753	0	0	833	1 939	190	4 030	17 065	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	111 013
6102 Tomtberga förskola 1	73	68 635	0	0	833	1 939	190	4 030	19 795	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	99 625
6103 Marieberg förskola	85	80 651	0	0	833	1 939	190	4 030	15 835	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	107 681
6104 NYA Tomtberga förskola 2	43	79 618	0	0	833	1 939	190	4 030	33 605	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	124 418
6105 Skutan förskola	77	76 691	0	0	1 299	1 939	190	4 030	7 571	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	95 924
6106 Tärnan förskola	12	106 720	0	0	2 083	1 939	190	4 030	23 917	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	143 083
6108 Rubinen förskola	68	80 442	0	0	735	1 939	190	4 030	11 941	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	103 481
6109 Diamanten förskola	97	76 431	0	0	515	1 939	190	4 030	16 588	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	103 896
6111 Furustugan förskola	100	80 189	0	0	1 217	1 939	190	4 030	19 590	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	111 359
6112 Myran förskola	70	78 512	0	0	1 217	1 939	190	4 030	21 743	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	111 834
6113 Alma Förskola	41	69 150	0	0	1 217	1 939	190	4 030	28 366	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	109 095
6114 Ekeby förskola	30	74 449	0	0	1 217	1 939	190	4 030	15 503	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	101 531
6116 Granen förskola	78	88 185	0	0	1 303	1 939	190	4 030	19 678	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	119 529
6117 Eken förskola	110	81 614	0	0	1 303	1 939	190	4 030	29 288	0	846	7 217	0	791	-12 250	2 044	2 345	465	1 592	1 152	122 568
6122 Familjedaghem Gimo	10	128 182	0	0	0	1 939	190	4 030	0	0	0	0	0	791	-23 651	2 044	2 345	465	1 592	1 152	119 079
6123 Familjedaghem Alunda	14	70 630	0	0	0	1 939	190	4 030	0	0	0	0	0	791	-23 651	2 044	2 345	465	1 592	1 152	61 527
6125 Familjedaghem Snesslinge	6	169 220	0	0	0	1 939	190	4 030	0	0	0	0	0	791	-23 651	2 044	2 345	465	1 592	1 152	160 117
6131 Oppen förskola	50	5 468	0	0	0	1 939	190	4 030	3 580	0	846	0	0	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	24 443
6201 Ed fritids	206	20 789	0	0	0	1 939	190	4 030	2 874	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	33 332
6202 Kristinelund fritids	103	23 043	0	0	0	1 939	190	4 030	3 224	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	35 935
6203 Snesslinge fritids	23	27 224	0	0	0	1 939	190	4 030	10 304	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	47 197
6204 Öregrund fritids	68	27 882	0	0	0	1 939	190	4 030	10 954	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	48 505
6205 Gräsö fritids	16	11 240	0	0	0	1 939	190	4 030	12 387	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	33 296
6206 Vreta fritids	44	23 514	0	0	0	1 939	190	4 030	9 080	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	42 263
6207 Hammar fritids	107	16 652	0	0	0	1 939	190	4 030	2 854	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	29 176
6208 Öland fritids	160	23 233	0	0	0	1 939	190	4 030	14 510	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	47 412
6209 Ekeby fritids	28	20 813	0	0	0	1 939	190	4 030	10 845	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	41 327
6210 Österbybruk fritids	146	22 378	0	0	0	1 939	190	4 030	12 798	0	846	3 201	0	791	-8 927	2 044	2 345	465	1 592	1 152	44 845
6301 Frösåkersskolan	262	59 553	4 341	550	1 611	1 939	190	4 030	25 756	1 908	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	120 083
6302 Edsskolan	324	41 100	4 341	550	1 440	1 939	190	4 030	7 335	1 908	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	83 039
6303 Kristinelundsskolan	156	40 712	4 341	550	1 299	1 939	190	4 030	8 579	0	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	81 846
6304 Snesslinge skola	18	56 443	4 341	550	1 222	1 939	190	4 030	52 722	0	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	141 643
6305 Öregrunns skola	131	45 448	4 341	550	2 237	1 939	190	4 030	22 779	2 855	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	104 574
6306 Gräsö skola	12	58 294	4 341	550	2 783	1 939	190	4 030	41 739	0	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	134 071
6307 Vallonskolan	245	60 415	3 986	502	1 621	1 939	190	4 030	17 003	3 267	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	113 159
6308 Hammarskolan	153	49 183	3 986	502	589	1 939	190	4 030	12 001	0	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	92 626
6309 Vretaskolan	59	41 719	3 986	502	680	1 939	190	4 030	26 888	884	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	101 024
6310 Ölandsskolan	511	48 566	4 461	642	1 212	1 939	190	4 030	15 943	2 344	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	99 532
6311 Ekeby skola	26	36 580	4 461	642	1 843	1 939	190	4 030	30 196	0	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	100 087
6312 Österbyskolan	367	46 614	4 457	638	1 282	1 939	190	4 030	25 510	439	846	6 021	4 948	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	105 306
6401 Grundsärskola	16	312 142	0	0	3 125	1 939	190	4 030	57 313	0	846	4 688	96 000	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	488 662
6402 11:ans Fritids	12	124 772	0	0	0	1 939	190	4 030	0	0	846	0	0	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	140 168
6501 Kulturskola	142	33 912	0	0	0	1 939	190	4 030	2 509	0	846	0	0	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	51 817
6701 Ungdomsgymnasiet	325	102 150	0	0	0	1 939	190	4 030	22 751	1 206	0	7 526	6 896	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	155 078
6801 Kommunalt aktivitetsansvar	50	7 259	0	0	0	1 939	190	4 030	0	0	0	0	0	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	21 808
6901 Vuxenutbildningsenheten	344	28 230	0	0	0	1 939	190	4 030	13 549	0	0	0	0	791	0	2 044	2 345	465	1 592	1 152	56 328

Kommunstyrelsen

Dnr KS-2019-355

§ 178. Avveckling av grundskole- och fritidshemsverksamheten vid Gräsö skola

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att grundskole- och fritidshemsverksamheten vid Gräsö skola avvecklas efter utgången av höstterminen 2019. Gräsö skolas upptagningsområde uppgår i Öregrunds skolas upptagningsområde från vårterminen 2020.

Kommundirektören får i uppdrag att ta fram ett förslag till framtida användning eller försäljning av skollokalerna.

Reservationer

Lars O Holmgren (BoA), Martin Wahlsten (SD) och Ylva Lundin (SD) reserverar sig mot beslutet. Martin Wahlsten (SD) och Ylva Lundin (SD) lämnar följande skriftliga reservation:

”Avveckling av Gräsö skola kommer att få negativa konsekvenser för Gräsö, främst för barnfamiljer men även för unga som planerar utökning i familjen så kommer inflyttningens attraktiviteten till Gräsö att minska markant. Lika så den lokala servicen på landsbygden kommer att försämrats vilket kan leda till fler obebodda fastigheter.”

Avstår från att delta i beslut

Pär-Olof Olsson (M) avstår från att delta i beslutet.

Ärendebeskrivning

Barn- och utbildningsnämnden gav vid sammanträdet 2019-04-11 barn- och utbildningschefen i uppdrag att ta fram fördjupade underlag gällande Gräsö och Öregrunds fritidshems- och grundskoleorganisation.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Gräsö skola och fritidshem, 2019-05-09.

Ärendets behandling

Ärendet har behandlats på barn- och utbildningsnämndens sammanträde 2019-05-16, § 70, då följande beslut fattades:

Barn- och utbildningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att grundskole- och fritidshemsverksamheten vid Gräsö skola avvecklas efter utgången av höstterminen 2019.

Kommunstyrelsen

Barn- och utbildningsnämnden föreslår att Gräsö skolas upptagningsområde uppgår i Öregrunds skolas upptagningsområde från vårterminen 2020.

Sabina Stål (KD) och Stefan Larsson (SD) reserverade sig mot beslutet.

Vid beredningen i kommunstyrelsens arbetsutskott avstod Pär-Olof Olsson (M) och Martin Wahlsten (SD) från att delta i beslutet.

Dagens sammanträde

Yrkanden

Roger Lamell (S) och Irmeli Bellander (L) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Lars O Holmgren (BoA), Martin Wahlsten (SD) och Ylva Lundin (SD) yrkar avslag på arbetsutskottets förslag.

Lars O Holmgren (BoA) lämnar följande motivering till sitt yrkande: ” Yrkar avslag med hänvisning till Östhammars kommuns intentioner att vara en levande landsbygdskommun. Kommunen har haft många år på sig att utveckla de mindre skolenheterna för att skapa trygghet i såväl personal-, föräldra-, barngrupperna, för att därigenom möjliggöra fortsatt drift där föräldrarna i området och även externa barn välkomnades för att i ett kostnadseffektiv miljö bedriva skolverksamhet för de minsta. Hade gärna sett att man lagt ner lika mycket energi på att utveckla skolorna som man gjort i förslaget till nedläggningsbesked.

Den politiska majoritetens oförmåga att se kommunens egentliga styrkor, i form av småskalighet och möjlighet att bo i fantastiska naturmiljöer, även om man är en barnfamilj förändrar kommunen steg för steg, där vi mister vår särart.

Det rimliga kommuneconomiskt, är att använda kommunens befintliga och fungerande lokaler för avsedd verksamhet istället för att bygga nya.”

Irmeli Bellander (L) yrkar på följande tillägg: att förändringen ska träda i kraft med start höstterminen 2019 eller 2020.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på arbetsutskottets förslag mot Lars O Holmgrens (BoA), Martin Wahlstens (SD) och Ylva Lundins (SD) avslagsyrkande och finner att kommunstyrelsen beslutar att bifalla arbetsutskottets förslag.

Kommunstyrelsen

Ordförande ställer proposition på Irmeli Bellanders (L) tilläggsyrkande och finner att kommunstyrelsen avslår tilläggsyrkandet.

Protokollsanteckning

Lena Hagman (KD) står bakom avslagsyrkandet.

Beslutet skickas till

- Barn- och utbildningsnämnden
- Kommundirektör Peter Nyberg
- Tekniska förvaltningen
- Lednings- och verksamhetsstöd, ekonomi



Statusbesiktning Gräsö skola och förskola, Öregrund

2019-06-10



Oktopal AB | Björneborgsgatan 49 | 854 61 Sundsvall
vxl 063-12 35 30 | info@oktopal.se | www.oktopal.se



Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB				
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26		Sidnr 2 (22)

Innehållsförteckning

1. Bakgrund
2. Syfte
3. Metodbeskrivning
4. Kategorisering av underhållsåtgärder
5. Avgränsningar
6. Besiktningens resultat, åtgärdsförslag och investeringskalkyl
 - 6.1. Bygg
 - 6.1.1. Grund/källare
 - 6.1.2. Invändigt
 - 6.1.3. Utvändigt
 - 6.1.4. Tak
 - 6.2. VVS
 - 6.2.1. Ventilation
 - 6.2.2. VS
 - 6.2.3. Styr
 - 6.3. Elanläggning
 - 6.3.1. Kanalisation
 - 6.3.2. Kraft
 - 6.3.3. Belysning
 - 6.3.4. Tele/data/larm
7. Energibesparingsförslag
8. Summering
9. Slutsatser och rekommendationer

Bilagor

Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB				
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26		Sidnr 3 (22)

1. Bakgrund

Gräsö skola och förskola består av tre ihopbyggda huskroppar, förskola, skola och gymnastiksal. Skolan är byggd 1958, gymnastiksalen 1970 och förskolan 1995. Huskroppen för skola står för närvarande tom.

2. Syfte

Östhammars kommun behöver en överskådlig bild av underhållsbehovet i sina fastigheter. Syftet är att ge fastighetsägaren vägledning och beslutsunderlag för framtida underhåll, om det finns akuta åtgärder som måste åtgärdas, om det förekommer risker i arbetsmiljön p.g.a. byggnadernas skick och status samt om det finns några energibesparande åtgärder som kan utföras för att minska kommunens kostnader för drift samt miljöbelastning.

3. Metodbeskrivning

Byggnaden har besiktats okulärt av [REDACTED] (bygg), [REDACTED] (el) och [REDACTED] (VVS) under perioden 2019-05-22 till 2019-05-24. Besiktningen omfattade byggnaden utvändigt och invändigt, elanläggning samt vvs-anläggningar. Ingen provtagning av skett i inledande skede.

4. Kategorisering av åtgärder

Åtgärderna indelas i olika kategorier beroende på dess karaktär. Byggnaden inventeras i tre huvudgrupper, Bygg, VVS och EL. Efter varje avsnitt följer förslag på åtgärder som bör utföras inom 3 år. Samtligt planerat underhåll redovisas i separat dokument.

5. Avgränsningar

Statusbesiktningen omfattar byggnaden, utvändigt och invändigt inklusive installationer såsom el, vs, ventilation och larm. Mark och utrustning på tomt såsom lekutrustning, staket och flaggstänger ingår inte. All besiktning sker huvudsakligen genom oförstörande kontroll, om inget annat anges, kompletterat med viss mätning om behov finns.

6. Besiktningens resultat, åtgärdsförslag och investeringskalkyl

6.1. Bygg

6.1.1. Grund/källare

Grund konstruktionen på nya delen är en isolerad plint o balk grund

Gjuten grund på gamla delen.

Putssläpp och putsprickor förekommer på den gamla delen.

Uppdrag	Upprättad av				
Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Oktopal AB				
Beställare	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum		Sidnr
Östhammars kommun			2019-04-26		4 (22)



Putssläpp

Grunden på gamla delen verkar vara delvis omdränerad (årtal okänt)
Platonmatta i vinkel till ihopbyggnad med nya delen saknar överkantlist.



Bristfällig platonmatta

6.1.2. Invändigt

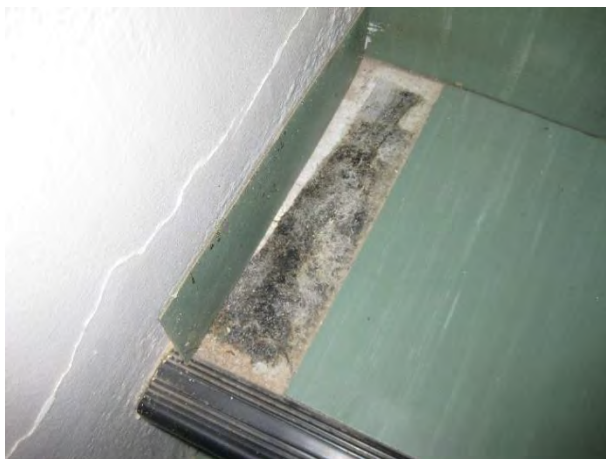
Invändiga ytskikt i nya delen är i stort sett i bra skick. Golven börjar bli lite slitna.
De flesta golven i gamla delen verkar vara bytta i samband med utbyggnaden 1996
Övre plan på den gamla delen används inte till skolverksamhet.
Plastmattan i RWC 212 har släppt och gamla gjutjärnsbrunnen är ej utbytt.
Massagolvet i köket är från 1996 har sprickor som är delvis lagade.
Gymnastikhallen börjar vara i behov av renovering

Uppdrag	Upprättad av				
Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Oktopal AB				
Beställare	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum		Sidnr
Östhammars kommun			2019-04-26		5 (22)



Sprickor i massagolv

Plattor i trappor från omklädningsrum till sporthall är limmade med svartlim (kan innehålla asbest)



Misstänkt svartlim

6.1.3. Utvändigt

Ytterväggarna är träpanel på nya delen och tegel o puts på gamla delen.

Det är även träpanel på fläktrummen som är byggda på vindar.

Tegelfasaden på gamla delen har fläckvisa missfärgningar/påväxt.

Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB			
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26	Sidnr 6 (22)



Fläckar på tegelfasaden

Fönstren på den gamla delen är i behov av byte.
En ruta spräckt på gymnastikbyggnaden.



Sprucken ruta

6.1.4. Tak

Taken består av falsad plåt på nya delen och betongpannor på gamla delen.
Taken verkar vara omlagda i samband med utbyggnaden då det är samma typ av tak på de nya fläktrummen.
Det förekommer delvis rikligt med mossa på betongpannorna.

Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB			
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26	Sidnr 7 (22)



Mossa på taken

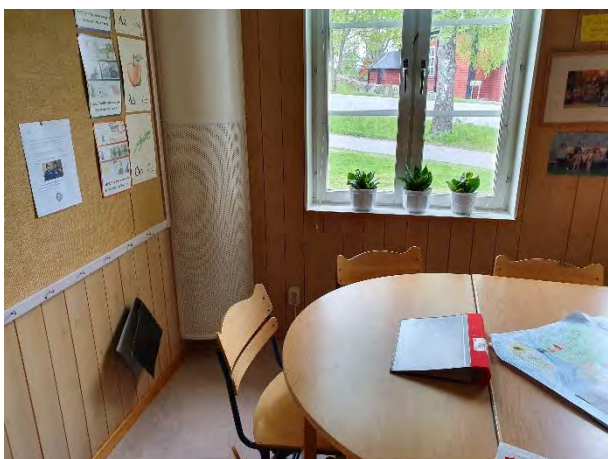
Åtgärder bygg

- Byte fönster gamla huskropparna
- Byte mattor samt målning invändigt
- Byte matta samt målning i gymnastiksal
- Byte tak (betongpannor)

6.2. WS

6.2.1. Ventilation

Hela byggnaden har ventilationsanläggning från 1996. Fyra FTX-aggregat av fabrikat Novenco betjänar de tre huskropparna med frisk luft. Samtliga lokaler har deplacerande tilluft vilket är olämpligt i skolmiljö, speciellt olämpligt i förskolemiljö.



Tilluftsdon placerat för nära arbetsplats. Risk för kalldrag.

LA-1 betjänar förskolan Tärnan. Aggregatet går dygnet runt, högfart måndag-fredag mellan 04-18.30, sedan lågfart övrig tid. Detta verkar helt onödigt då det inte finns några kända problem sedan tidigare. Det borde gott och väl räcka att ventilationen är igång då det är verksamhet i lokalerna.

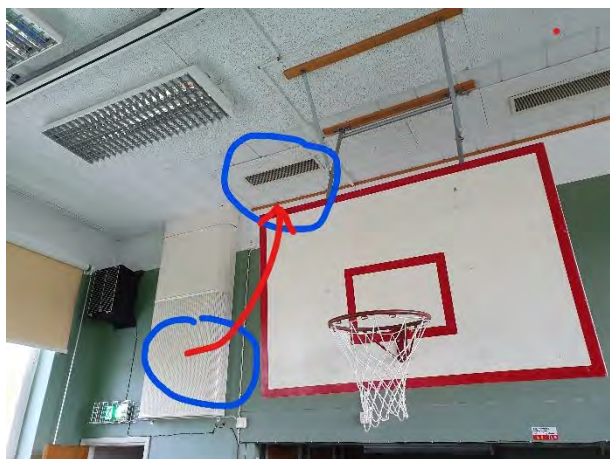
LA-2 betjänar matsalen och kök. Aggregatet körs dygnet runt, högfart måndag till

Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB				
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26		Sidnr 8 (22)

fredag mellan 06-18, övrig tid lågfart. Aggregatet har remdrivna fläktar, motorerna börjar bli gamla och dags för utbyte. Det är korsvärmväxlare vilket är bra i köksmiljö, då begränsas eventuell luktspridning. Man bör då passa på att byta hela fläktarna till direktdrivna EC-fläktar med minst halvering av energiförbrukning.

LA-3 betjänar skolbyggnaden som förnärvarande är tom. Ändå körs ventilationen måndag-fredag mellan 06.30-17.45. Detta är enligt vår bedömning helt onödigt. Aggregatet bör stängas helt så länge ingen verksamhet bedrivs i lokalerna. Systemet har deplacerad tilluft vilket är olämpligt i skolmiljö. Ska verksamhet återupptas i lokalerna så bör detta byggas om.

LA-4 betjänar gymnastiksal. Aggregatet körs på högfart måndag-fredag 8-16. Drifttiderna är oerhört långa i förhållande till verksamheten. Aggregatet bör kunna styras på närvaro för mer ekonomisk drift. Tilluftsdon och frånluftsdon sitter mycket nära varandra och det finns stor risk för kortslutning, d.v.s. dåligt ventilerad lokal.



Risk för kortslutning mellan tilluft och frånluft.

Åtgärder ventilation

- Byte av gamla remdrivna fläktmotorer till direktdrivna EC-fläktar.
- Stänga av LA-3.
- Ta bort deplacerande tilluftsdon och ersätt med omblandande takdon eller textildon.

6.2.2. VS

Fastigheten har bergvärme med elpanna och olja som spets. Bergvärmepumparna och elpanna installerades 2007. Oljepannan är installerad 1979. Enligt uppgift används i princip inte oljepannan alls och skulle i praktiken kunna kopplas bort. Värmepumparna är 12 år gamla och utbyte bör planeras in inom de närmsta åren.

Förskolan har golvvärme vilket är bra, men termostaten sitter tillgänglig för verksamheten vilket inte är bra. Man bör byta dessa mot låsta termostater. Övriga ytor har radiatorer med termostater.

Åtgärder VS

- Byta bergvärmepumpar, ta bort oljepanna i samband med bytet.
- Byta till låsta reglerpaneler för golvvärme.

Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB			
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26	Sidnr 9 (22)

6.2.3. Styr

Skolan uppdaterades med ny styr och DUC´ar 2006 av fabrikat Browik. LA-1 på förskolan har börvärdesförskjuten tilluftsreglering vilket betyder att tilluftstemperaturen varierar av utetemperaturen. Inställt börvärde är min/max 19/21 grader. Det är en mycket hög temperatur i ett deplacerat system. Rekommenderad temperatur skulle vara 16-19 konstant. Att man har valt dessa temperaturer beror troligtvis på att tilluftsdonen sitter alldeles för nära arbetsplatserna, vilket ger kalldrag. Kurvan för golvvärmen är mycket högt ställd, cirka 10 grader högre än normalt. Anledning till detta är okänt.

LA-2 tilluftsreglering 21 grader. Det är mycket högt värde, bör ligga på cirka 16-19 grader.

LA-3 har konstant tilluftsreglering, börvärde 20 grader. Detta aggregat bör stängas av helt.

LA-4 har konstant tilluftsreglering, börvärde 19 grader. Aggregatet skulle med fördel kunna starta och stoppas via närvarogivare eller timer.

6.3. Elanläggning

Förskolan är byggd som en utbyggnad av Gräsö skola 1995.

Elinstallationerna är i huvudsak utförda vid nybyggnationen 1995 men med utbyte av vissa armaturer och är i ett bra skick.

Anläggningen bör vid normalt slitage hålla i minst 15 år till, men med vissa åtgärder enl nedan.

Elinstallationerna i skolan och gymnastiksalen är i huvudsak utförda vid tillbyggnaden 1995 men med äldre installationer inom sporthallen med omklädningsrum.

Anläggningen är av äldre typ och behov finns att åtgärda vissa delar inom några år.

Det finns åtgärder för energibesparing att göra om man anser att man vill uppdatera anläggningen.

6.3.1. Kanalisation

Förskola

Befintligt kanalisationssystem består av plastlister och rör i väggar och tak.

Det finns ingen anledning att byta ut befintlig kanalisation om inte andra ombyggnader kräver att kanalisationen flyttas eller utökas.

Åtgärdas senare än inom 15års-intervallen.

Skola och gymnastiksal

Befintligt kanalisationssystem består av kabelstegar i vissa källarutrymmen men med rör och plastlister inom de flesta lokalerna.

Det finns ingen anledning att byta ut befintlig kanalisation om inte andra ombyggnader kräver att kanalisationen flyttas eller utökas men estetiskt sett kan plastlister bytas ut och samordnas för att dölja fler kablar.

Åtgärdas löpande vid byte av kablage.

Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB				
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26		Sidnr 10 (22)

6.3.2. Kraft

Förskola

Elkraftsystem består av 3st elcentraler med huvudledningar samt gruppleddningar för ventilations- och värmeutrustning samt vägguttag mm

Anläggningen är i huvudsak utförd som ett TN-C system (fyrledarsystem) vilket innebär att man kan få övertoner och magnetfält i anläggningen, se förklaring i rutan.

ÖVERTONER

Övertoner utgörs av spänning och ström med annan frekvens än grundtonen (50 Hz). Genom att övertoner förekommer i elnätet förvrängs spänningens och strömmens vågform och ursprungliga sinusform. När man i dessa sammanhang talar om övertoner avses normalt sett de harmoniska övertonerna, dvs övertoner som är heltalsmultiplar av grundtonen. Den vanligaste mätparametern för övertoner är THD (Total Harmonic Distortion) som är ett mått på den samlade övertonshalten.

STÖRKÄLLA

Alla olinjära laster ger upphov till övertoner. Exempel på detta är datorer, lågenergilampor, switchade nätaggregat, frekvensomriktare, ljusbågsugnar mm. Om man mäter upp höga halter kan detta vara en indikator på trasiga övertonsfilter.

KONSEKVENSER

Försämrad verkningsgrad i motorer, ökade energiförluster, varmgång i motorer, överlast av transformatorer och annan utrustning, resonans resulterande i överströmmar eller överspänningar, störning på elektronik och styrsystem, strömmar i noll-ledare mm.

Skola och gymnastiksal

Befintligt elkraftsystem består av 1st serviscentral, som är av nyare typ, elcentraler i UC är också av samma typ samt att huvudledningar är av 5-ledartyp och bör hålla minst 15 år.

Elcentral i kök är också hyfsat ny med automatsäkringar, denna bör däremot kompletteras med jordfelsbrytare för uttagsgrupper. Övriga elcentraler i äldre delen av skolan samt inom sporthallen bör bytas till nya med jordfelsbrytare, automatsäkringar och ny automatik.

6.3.3. Belysning

Förskola

Befintligt belysningsystem består i huvudsak av lysrörsbelysning med T8-, T5- och kompaktlysrör och med lokal styrning via strömbrytare inom respektive rum.

En normal belysningsanläggning av denna typ har en livslängd på ca 20-25 år så normalt sett bör den bytas inom 5 år.

Inom vissa rum är armaturerna utbytta till LED-armaturer som bör hålla minst 15 år.

Belysningen är den del inom elanläggningen som går att utföra miljö och energimässigt bättre och med en bra återbetalningstid på ca 3-4 år.

Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB				
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26		Sidnr 11 (22)

Lysrör innehåller kvicksilver och bör miljömässigt bytas.

Skola och gymnastiksal

Befintligt belysningsystem består av lysrörsbelysning med T8-lysror och kompaktlysror och lokal styrning via strömbrytare inom respektive rum.

Inom smårum, Wc mfl är det glödljusarmaturer.

En normal belysningsanläggning av denna typ har en livslängd på ca 20 år så normalt sett bör den bytas inom 5 år

Belysningen är den del inom elanläggningen som går att utföra miljö och energimässigt bättre och med en bra återbetalningstid på ca 3-4 år.

Lysrör innehåller kvicksilver och bör miljömässigt bytas.

6.3.4. Tele/data/larm

Förskola

Befintligt telesystem består av ett datanät kategori 5 samt inbrotts- och brandlarm.

Dessa anläggningar är fungerande och utan anmärkningar men på grund av teknikutvecklingen på framför allt datasidan kommer nog datanätet att behöva bytas inom intervallet 11-15 år.

Inbrotts- och brandlarmet bör kunna hålla över 15-årsintervallet

Skola och gymnastiksal

Befintligt telesystem består av ett datanät kategori 5, drift/inbrotts- och brandlarm.

Dessa anläggningar är fungerande och utan anmärkningar men på grund av teknikutvecklingen på framför allt datasidan kommer nog datanätet att behöva bytas inom intervallet 11-15 år.

Drift/inbrottslarmet bör bytas inom 1-5 år men brandlarmet bör kunna hålla över 15-årsintervallet.

Åtgärder el

- Byta ut huvudledningarna till 5-ledare.
- Byte lysrörsbelysning till LED-armaturer och närvaro/frånvarastyrning samt dagsljuskompensering i så stor omfattning som möjligt.
- Inom smårum mfl kan man byta ljuskällor till LED-lampor och strömbrytare till rörelsevakter.

7. Energibesparingsförslag

- Genom att stänga av ventilationsaggregat LA-3 i huskroppen som är tom kan man spara cirka 64 000 kWh/år.
- Genom att anpassa drifttider till verksamheten och inte köra ventilationen dygnet runt kan man spara cirka 55 000 kWh/år
- Genom att byta till LED-belysning kan man spara cirka 50% av energiförbrukningen för belysning.

Uppdrag Statusbesiktning av byggnad Gräsö Skola Tärnan	Upprättad av Oktopal AB				
Beställare Östhammars kommun	Kontrollerad av	Godkänd av	Datum 2019-04-26		Sidnr 12 (22)

8. Summering

9. Slutsatser och rekommendationer