

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens sammanträde 2020-09-10

Plats och tid: Storskär/Norrskär, kl. 17:30
Kallade: Ledamöter
Underrättade: Ersättare
Vid förhinder: Meddela ersättare och nämndens sekreterare anette.lingesund@vaxholm.se
Information: Ärendena har delats in i A- och B-ärenden. Detta innebär att de ärenden som är markerade med A inte kommer att föredras och att de ärenden som är markerade med B kommer att föredras under sammanträdet. Vid frågor om A-ärenden, kontakta gärna förvaltningen innan sammanträdet.

Ärende Beskrivning Föredragande

Ärende	Beskrivning	Föredragande
1 A	Justering och fastställande av föredragningslista	Ordföranden
2 B	Förvaltningen informerar	Marie Wiklund Kristina Sergerborg
3 A	Information Covid-19 – komplettering till kommunfullmäktige	Kristoffer Staaf
4 A	Utredning upphämningsplatser vid skolskjuts	Ulrika Strandberg
5 A	Uppräkning av programpriser och strukturtillägg inom gymnasieskola samt förslag till prislista 2021	Ulrika Strandberg
6 A	Revidering av barn- och utbildningsnämndens reglemente	Kristoffer Staaf
7 A	Omsorgsplan för äldre och funktionshindrade - återremitterat ärende från KF	Agneta Franzén
8 A	Rapportering av ej verkställda gynnande beslut kvartal 2 2020	Agneta Franzén



9 B	Återkoppling Rindö skola <i>(kompletteras när handlingar finns tillgängliga)</i>	Marie Wiklund
10 A	Förtydligande svar på revisionsrapport - Granskning av underhåll av fastigheter, gator, vägar samt kajer	Susanne Edén
11 A	Yttrande över remissutgåva Sjötrafikutredning del 1	Susanne Edén
12 A	Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län	Susanne Edén
13 A	Vaxholms turismwebb	Marie Wiklund
14 A	Modellkommuner – ett koncept för jämställdhetsintegrering	Marie Wiklund
15 B	Ekonomiskt utfall januari-juni 2020	Koray Kahruman
16 A	Svar på revisionsrapport avseende intern kontroll av leverantörsrester och leverantörsutbetalningar	Koray Kahruman
17 A	Svar på motion av (WP) om fler sammanträden i kommunfullmäktige (KF)	Kristoffer Staaf
18 A	Svar på motion av (M) om att offentliggöra tjänsteutlåtanden i samband med kallelser till nämndmöten samt kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott	Kristoffer Staaf
19 B	Distribution av sammanträdeshandlingar, deltagande på distans (videomöten) samt digital signering av dokument - ny teknisk lösning	Kristoffer Staaf
20 A	Redovisning av delegeringsbeslut	Anette Lingesund
21 A	Redovisning av utestående uppdrag	Kristoffer Staaf

Malin Forsbrand (C)
Ordförande

Anette Lingesund
Sekreterare



Kommunledningskontoret
Kristoffer Staaf
Kanslichef

Information Covid-19 – komplettering till kommunfullmäktige

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Vid kommunfullmäktiges sammanträde 2020-06-15 behandlades ett ärende på dagordningen angående information om Covid-19. Kommunfullmäktige beslutade (§ 45) att notera informationen till protokollet med tillägget att informationen ska kompletteras med antalet avlidna i Covid-19 i Vaxholms stads äldreboende.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningens bedömning är att ärendet inte ska kompletteras med efterfrågade uppgifter om antalet avlidna på Vaxholms stads särskilda boende då de omfattas av sekretess.

Uppgifter inom den kommunala hälso- och sjukvården tillhör i sekretesshänseende samma verksamhetsområde som den kommunala socialtjänsten (se prop. 1990/91:14 s. 84), varför aktuella sekretessbestämmelser finns i 26 kap. 1 § OSL. Av 26 kap. 1 § OSL framgår att sekretess gäller inom socialtjänsten för uppgift om enskilda personliga förhållanden om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att den enskilde eller någon närstående lider men.

Sekretess kan endast göras gällande i begränsad omfattning till skydd för en avliden person. Av rättspraxis framgår att uppgifter kan sekretessbeläggas om ett röjande av dem skulle kränka den frid som bör tillkomma den avlidne. Så kan vara fallet om det är fråga om integritetskänsliga uppgifter som det med fog kan antas att den avlidne inte hade velat skulle komma till någon annans kännedom ens efter döden (se Högsta förvaltningsdomstolens, HFD, avgörande RÅ 2007 ref. 16). Även om uppgifter om att en person avlidit till följd av Covid-19 inte kan anses tillhöra den typ av uppgifter gör sig sekretessen dock fullt ut gällande för den avlidnes närstående som är i livet.

Vaxholms stad är en relativt liten kommun och har endast ett särskilt boende för boende för äldre. Genom jämförelser med exempelvis folkbokföringsregistret och annan tillgänglig information skulle uppgifter om antalet avlidna boende i covid-19 på kommunens särskilda boende kunna leda till att

enskilda personer och därav även närstående identifieras. Förvaltningens bedömning är att det inte står klart att uppgifterna kan röjas utan att en enskild eller någon närstående till den enskilde lider men.

Kammarrätterna i landet har under senaste tiden genomfört flera prövningar kopplat till sekretess rörande uppgifter om smittade och avlidna i Covid-19 men dragit olika slutsatser varför Vaxholm stad bedömer att rättsläget inte är klarlagt (jfr. t.ex. KmR Sundsvall mål nr: 1393-20 med KamR Stockholm mål nr:3791-20). Även i Vaxholms stad är nu frågan under prövning hos Kammarrätten i Stockholm. I avvaktan på dom i ärendet kvarstår förvaltningens bedömning att de uppgifter som kommunfullmäktige efterfrågat i beslutet 2020-06-15 § 45 omfattas av sekretess.

Till ovan kan tilläggas att socialnämnden, som är den nämnd som hanterar äldreomsorgen i Vaxholms stad, har fått utförlig information om Coronapandemins påverkan på omsorgsverksamheten med bibehållen sekretess.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Kristoffer Staaf, 2020-08-27

Kopia på beslutet till:

För kännedom: Kristoffer Staaf

§ 49 Utredning upphämningsplats vid skolskjuts

Barn- och utbildningsnämnden föreslår kommunstyrelsen besluta:

Nämnden för teknik, fritid och kultur får i uppdrag att utreda:

- valet av upphämningsplatser med hänsyn till belysning, uppmärkning och säkerhet.
- vägföreningarnas inställning till upphämningsplatser på enskilda vägar.

Ärendebeskrivning

Barn- och utbildningsnämnden har gett utbildningsförvaltningen i uppdrag att utreda upphämningsplatser i samband med den nya upphandlingen av skolskjuts. Detta i förhoppningen att få till en mer kostnadseffektiv upphandling eftersom eleverna med gemensamma tider och upphämningsplatser kan samplaneras i större utsträckning vilket gör att leverantören effektivare kan utnyttja sina resurser.

Yrkanden

Svante Nordell (M) yrkar att ärendet återremitteras med motiveringen att förvaltningen ska få i uppdrag att utreda vägföreningarnas inställning till upphämningsplatser på enskilda vägar.

Peter Lindqvist (-) yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag med tillägget att förvaltningen ska få i uppdrag att utreda valet av upphämningsplatser med hänsyn till belysning, uppmärkning och säkerhet.

Svante Nordell (M) tar tillbaka sitt yrkande om återremiss och yrkar bifall till Peter Lindqvists (-) yrkande med tillägget att förvaltningen även ska få i uppdrag att utreda vägföreningarnas inställning till upphämningsplatser på de enskilda vägarna.

Ordföranden konstaterar att föreslagna uppdrag ligger utanför barn- och utbildningsnämndens ansvarsområde om frågar nämnden om barn- och utbildningsnämnden kan besluta att föreslå kommunstyrelsen att ge nämnden för teknik, fritid och kultur i uppdrag att utreda valet av upphämningsplatser med hänsyn till belysning, uppmärkning och säkerhet samt att utreda vägföreningarnas inställning till upphämningsplatser på enskilda vägar.

Ordföranden finner bifall till beslutsförslaget.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, utredning upphämningsplatser vid skolskjuts



Utbildningsförvaltningen
Jenny Söderholm
Registrator

Tjänsteutlåtande - utredning upphämningsplatser vid skolskjuts

Förslag till beslut

Informationen noteras till protokollet om att upphämningsplatser kommer att tillämpas i enlighet med riktlinjerna.

Sammanfattning

Uppdrag

Barn- och utbildningsnämnden har gett utbildningsförvaltningen i uppdrag att utreda upphämningsplatser i samband med den nya upphandlingen av skolskjuts. Detta i förhoppningen att få till en mer kostnadseffektiv upphandling eftersom eleverna med gemensamma tider och upphämningsplatser kan samplaneras i större utsträckning.

Implementering

Upphämningsplatser kommer till en början införas vid Skarpö och Karlsudd. Detta eftersom flest skolskjutsberättigade elever bor i dessa områden samt att hastigheten är låg (30 km/h) med låg trafikintensitet.

En gemensam upphämningsplats kommer även att införas för Söderfjärdsskolan, Montessoriskolan och Kronängsskolan. Detta för att kunna hämta upp eleverna samma tider.

Utbildningsförvaltningen bedömer att elever i alla åldrar ska kunna ta sig till uppsamlingsplatserna. Vissa elever kan dock på grund av särskilda skäl som funktionsnedsättning i vissa fall hämtas upp vid hemmet.

Trafiksäkerhetsmatrisen

Utbildningsförvaltningen har i samverkan med stadsbyggnadskontorets tekniska enhet tagit fram en trafiksäkerhetsmatris över vissa områden. I detta tjänsteutlåtande redovisas trafiksäkerhetsmatris över Skarpö och Karlsudd.

Trafiksäkerhetsmatrisen visar att den låga hastigheten samt låga trafikintensiteten innebär en säkerhet i området. En otrygghetsfaktor är avsaknad av belysning. Sikten är dock mestadels god i de båda områdena.

Ansvar för resan enligt nuvarande skolskjutsriktlinjer

Försäkring

Vaxholms stad har en försäkring som gäller alla barn och ungdomar upp till 20 år. Försäkringen gäller dygnet runt.

Vårdnadshavares ansvar

Vårdnadshavare förutsätts ansvara för att barnet förbereds och tränas på att klara sin skolväg på ett så säkert sätt som möjligt. Det kan innebära att barnet måste följas till skola eller hållplats under så lång tid som behövs för att barnet ska klara att gå till skolan/hållplatsen själv.

Vårdnadshavare ansvarar för eleven på vägen mellan hemmet och anvisad skolskjutshållplats, samt under väntetider på skolskjutshållplatsen tills dess att eleven stiger på skolskjutsen. Samma ansvar gäller när eleven stigit av skolskjutsen vid hemfärd.

Vårdnadshavaren ansvarar för att eleven kommer i tid till skolskjutshållplatsen.

Vårdnadshavaren ansvarar för att meddela transportören om eleven inte ska åka med skolskjutsen vid sjukdom eller annan frånvaro.

Elevens ansvar

Följa föreskrivna regler, som t.ex. bältesanvändning, ordningsregler m.m.

Hemkommunens ansvar

Om vägen till skolan uppfyller kraven enligt skollagen vad gäller trafikförhållanden m.m. har hemkommunen skyldighet att anordna skolskjuts. Skolskjutsen kan anordnas från särskilda på- och avstignings uppsamlingsplatser. Enligt Förordning (1970:340) om skolskjutsning har hemkommunen ansvar för att se till att upphämtningsplatser utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Enligt praxis ska vägen till anvisad uppsamlingsplats vara så pass trygg att barn självständigt ska kunna ta sig dit efter trafikträning av vårdnadshavare. Om omständigheterna i trafiksituationen är så pass svåra att barnen ej kan ta sig självständigt till uppsamlingsplatsen ska annan uppsamlingsplats anordnas.

Transportörens ansvar

Under transporten är det transportören som ansvarar för eleven och att gällande trafikbestämmelser följs. Föraren ska även meddela skolan om ordnings- eller säkerhetsproblem uppstår under transporten.

Skolans ansvar

Skolan har ett tillsynsansvar en tid innan skolan börjar och efter det att den slutar om eleverna befinner sig i direkt anslutning till den byggnad där undervisningen äger rum. Hur lång den tiden kan vara varierar

med lokala förhållanden. Om eleverna har skolskjuts och brukar få vänta på den, innan första lektionen börjar och efter sista lektionen slutar, anses skolan ha tillsynsansvar under den tiden.

Bakgrund

Barn- och utbildningsnämnden har gett utbildningsförvaltningen i uppdrag att utreda upphämningsplatser i samband med den nya upphandlingen av skolskjuts. Detta i förhoppningen att få till en mer kostnadseffektiv upphandling eftersom eleverna med gemensamma tider och upphämningsplatser kan samplaneras i större utsträckning vilket gör att leverantören effektivare kan utnyttja sina resurser.

Ärendebeskrivning

Upphämningsplatser

Uppsamlingsplatser läggs där det är lämpligt och möjligt med hänsyn till avstånd, trafiksäkerhet, utrymme, markägare m.m.

Upphämningsplatser ska i största möjliga mån förläggas på närmsta "huvudväg" för att göra skolskjutsen mer resurseffektiv och tidseffektiv. Om upphämningsplatserna förläggs på en och samma "huvudväg" ändras inte sträckan så fort någon elev tillkommer på någon småväg, utan turen och upphämtningarna får kontinuerlighet. På så sätt skapar vi en stabilitet i skolskjutsen och trygghet för barnen för då vet de vart de ska gå. Det blir även en miljövinst att köra en sammanhållen rutt där fordonet inte behöver stanna vid respektive elevs hushåll.

Upphämningsplatsen kan vara förlagd där utrymme finns samt där skolskjuts kan genomföras säkert. Exempelvis ska sikten vara god på platsen och utrymme ska finnas för elev att stå på sidan av vägen.

Vid enskilda vägar med hastighet 30 km/h där god sikt finns, ska alla elever kunna att kors väg för att ta sig till upphämningsplats. Skolskjutsfordonet ska inte behöva köra upp vid respektive elevs uppfart.

Upphämningsplatsernas tillämpning

Upphämningsplatser kommer till en början införas på Skarpö och Karlsudd där de flesta skolskjutselever bor, samt på grund av att hastighetsgränsen är 30 km/h. Fungerar uppsamlingsplatserna bra i dessa områden kommer de att införas i fler områden.

De elever som har möjlighet att ta sig till uppsamlingsplats ska ta sig till uppsamlingsplats. Elever kan på grund av särskilda skäl ha svårt att ta sig till uppsamlingsplats och kan i dessa fallen beviljas upphämtning vid hemmet.

Utmarkering av uppsamlingsplats

Eftersom vägen inne på både Skarpö och Karlsudd ägs av privata vägföreningar och markägare, behöver överenskommelse ske om upphämningsplatser ska kunna markeras genom exempelvis uppförande av skylt eller belysning. Utbildningsförvaltningen kommer att undersöka möjligheten till detta genom att kontakta markägarna och vägföreningarna.

Om en skylt kan uppföras vore det tryggare för eleverna eftersom de då vet var de ska stå. Uppförs inte skylt får vårdnadshavare anvisad upphämtningsplats via kartbild och foto.

Belysning skulle kunna göra att upphämtningsplatsen upplevs tryggare att stå vid. Belysning gör inte nödvändigtvis en plats trafiksäkrare eftersom risk för bländning hos bilförarna ökar. Dessutom ska fordonsförare anpassa körningen efter omständigheterna i trafiken. Om belysning saknas kör bilar ofta mer försiktigt eftersom omständigheterna kräver det.

Trafiksäkerhetsmatris

Trafiksäkerhetsmatrisen är framtagen i samverkan med stadsbyggnadskontorets tekniska enhet.

Att ta hänsyn till vid inläsning av trafiksäkerhetsmatrisen under respektive område:

- **Belysning**

Belysning skapar trygghet men inte nödvändigtvis säkerhet. Ibland är det säkrare utan belysning för då minskar risken för bländning hos bilförarna.

Belysning kan även skapa en falsk trygghet. Exempelvis kan fläckvis belysning göra att fordonsförare upplever att de har god sikt och därmed kör snabbt, utan att reflektera över att de inte ser lika bra i de mörka fläckarna. I dessa fall kan det ibland vara tryggare att inte ha någon belysning eftersom fordonsförarna då anpassar hastigheten efter omständigheterna.

- **Skalor för hårdtrafikerad, medeltrafikerad och lågtrafikerad väg.**

Vi bedömer att under 600 fordon per dygn är en 1:a eftersom det då är ca. 1 fordon i minuten under maxtimmen.

600-1200 är en tvåa vilket innebär ca. 2 bilar i minuten i maxtimmen. 1200-1800 är en 3:a eftersom det blir ca. 3 bilar i minuten i maxtimmen.

1800-2400 är en 4:a eftersom det kommer en bil var 15:e sekund under maxtimmen, detta gör att det är problematiskt att korsa vägen.

2400 + är en 5:a.

- **Skalor för hastighet**

Gångfart och lägre är en 1:a.

30 km/h är en 2:a

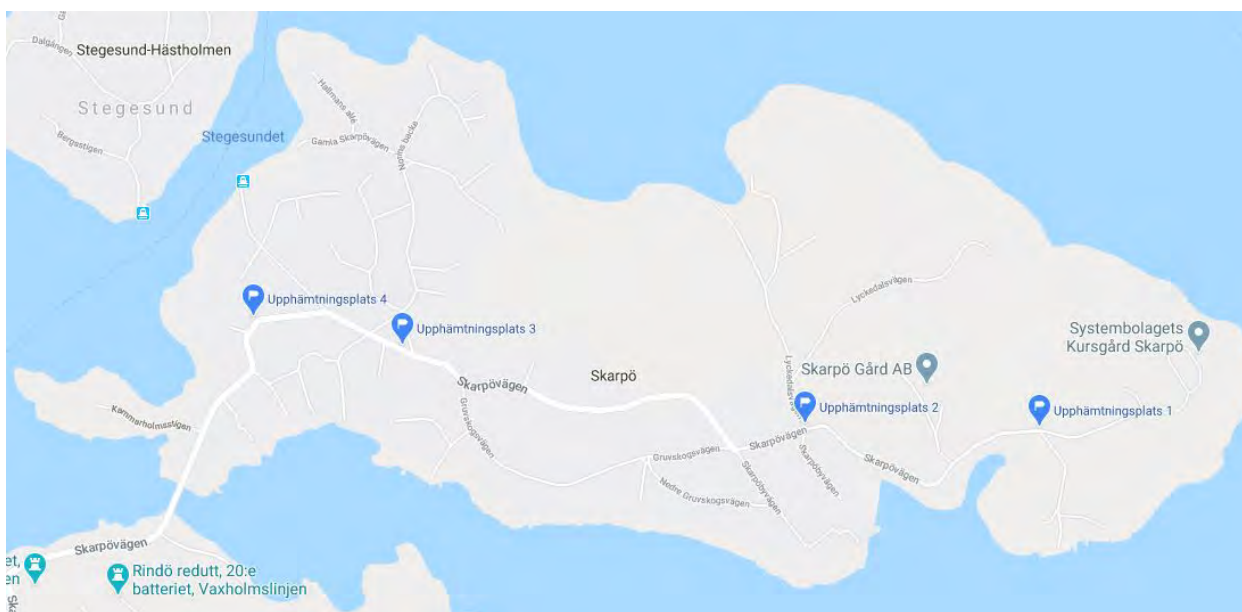
40 km/h är en 3:a

50 km/h är en 4:a

60 km/h och uppåt är en femma.

Föreslagen upphämningsplats vid Skarpö (se markeringar).

Längsta möjliga avstånd till upphämningsplats är ca 800 meter.



Trafiksäkerhet inne på Skarpö

Matrisen är framtagen i samverkan med stadsbyggnadskontorets tekniska enhet.

Vad	Bedömning 1-5 (1 = säker 5 = problematisk)	Kommentar
Belysning	4	På huvudvägen från Rindö Smedja fram till Norins backe finns belysning. Majoriteten av ön saknas vägbelysning.
Hastighetsgräns	2	30 km/h
Uppmätt hastighet	-	Data saknas.
Antal fordon per dygn	1	Enligt trafikverkets mätning är det ungefär ca. 500 fordon per dygn en vanlig skoldag vilket motsvarar ca. 1 bil i minuten under rusningstrafik.

Antal tunga fordon	4	50 per dag, d.v.s. ungefär ett fordon var tionde minut. Detta innebär att många tunga fordon kör på Skarpö.
Väggen (Ja/Nej)		Nej
Trottoar (Ja/Nej)		Nej
Möjlighet att lämna vägbanan		Ja
Sikt	2	Även i kurvorna med sämst sikt på Skarpövägen är det ca. 100 meters sikt.
Genomfartstrafik		Nej
Väghållare		Enskild
Krav på elevs uppmärksamhet	1	Fordonsförare har möjlighet att se elev ungefär 100 meter innan i de svåraste kurvorna på Skarpövägen. Elev förutsätts bära reflex under vintern. Hastigheten är låg och genomfartstrafik sker ej vilket gör situationen mindre riskfylld.
Finns farlig korsning?		Nej
Uppsamlingsplats		Uppsamlingsplatserna är förlagda där god sikt finns och där utrymme finns att stå.
Övrig risk		Roslagsvattens VA-utbyggnad (tungta fordon)
Sannolikhet att en olycka sker	1	Låg
Konsekvens vid en olycka	1	Låg
Lämplig ålder	1	Förskoleklass och uppåt.

Upphämtningsplats 1:

Vändplats vid vägkorsning med möjlighet att vända bilen. God sikt. Belysning saknas. Båda vägarna framåt är återvändsgränder så få fordon förutsätts köra i denna korsning.



Upphämtningsplats 2:

Här finns gott om utrymme samt god sikt. Belysning saknas. Upphämtningsplatsen ligger direkt efter brevlådor och strax innan en väggkorsning. Det finns inte så många hus efter denna korsningen så korsningen borde inte vara så tungt trafikerad.



Upphämningsplats 3:

Vid denna upphämningsplats är det god sikt och det finns gott om utrymme att stå och vänta på skolskjutsfordon. Belysning saknas.



Upphämningsplats 4:

Vid denna upphämningsplats är det god sikt och det finns gott om utrymme att stå och vänta på skolskjutsfordon. Vägbelysning finns.



Föreslagen upphämningsplats vid Karlsudd (se markeringar).

Längsta möjliga avståndet för elev att gå till upphämningsplats är ca. 700 meter.

Trafiksäkerhet inne på Karlsudd

Matrisen är framtagen i samverkan med stadsbyggnadskontorets tekniska enhet.

Vad	Bedömning 1-5 1 = Väldigt trygg 2 = Godkänd 3 = Tveksam men okej 4 = Riskfyllt 5 = Mycket riskfyllt	Kommentar
Belysning	3	Nej
Hastighetsgräns	1	30 km/h
Uppmätt hastighet	-	Ingen mätning genomförd, med väggupp finns kontinuerligt under hela sträckan på Karlsudd

Antal fordon per dygn	1	Ca. 142 per dygn
Antal tunga fordon	-	1,6 %
Vägren (bredd)	3	Nej
Trottoar (Ja/Nej)	0	Nej
Möjlighet att lämna vägbanan	2	Ja. Låga diken.
Sikt	2	Mestadels god
Genomfartstrafik	1	Nej
Väghållare	-	Enskild
Krav på elevs uppmärksamhet	1	Låg hastighet i kombination med att det är ett villaområde som slutar på en udde gör att vägen är trygg. Vägen har flertal hastighetssänkande väggupp hela sträckan.
Övrig risk	-	-
Risk att en olycka sker	1	Låg
Konsekvens vid en olycka	1	Låg
Lämplig ålder	1	Förskoleklass och uppåt



Upphämningsplats 1:

Sikten och god och det finns gott om utrymme att stå där.



Upphämningsplats 2:

Vid denna plats finns god sikt och gott om utrymme att stå och vända, samt för skolskjutsfordon att vända. Större skolskjutsfordon har även möjlighet att vända inne vid vändplatsen på Styrmansholmen.

Upphämningsplatsen ligger vid en 7-dagars-parkering. Det finns soptunnor bakom anvisad upphämningsplats. Sophämtning sker enligt Roslagsvatten mellan kl. 6-15 på onsdagar.

Sophämtningsfordon innebär en risk eftersom det är ett tungt fordon. Fordonet ska dock kunna se elev så längre reflex bärs eftersom sikten är god och hastigheten är låg.



Upphämtningsplats för Söderfjärdsskolan, Montessoriskolan och Kronängsskolan

För att kunna effektivisera skolskjutsen bör upphämtning samordnas mellan skolorna. Eftersom Söderfjärdsskolan, Montessoriskolan och Kronängsskolan ligger så nära varandra kan eleverna hämtas upp på samma adress vid Söderfjärdsskolan.

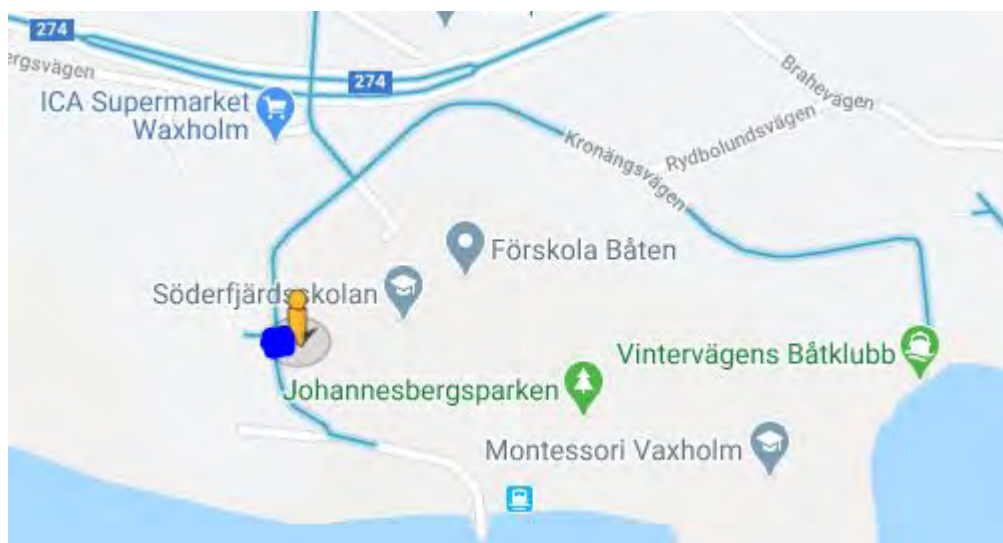
Ett förslag är att eleverna lämnas av vid grindarna in till Söderfjärdsskolan vid vändplanen på Fredriksstrandsvägen bakom skolan. Detta område är väldigt lågt trafikerat, till skillnad från där Söderfjärdsskolans elever släpps av idag (Johannesbergsvägen 2).

Eleverna i Montessoriskolan hämtades tidigare upp vid vändplanen vid vintervägen. Kronängsskolans elever brukar hämtas upp på andra sidan vägen vid Kronängsskolan.

Eftersom Kronängsskolan är en högstadieskola har de flesta elever inte så stort behov av tillsyn och kan därför ta sig självständigt till uppsamlingsplatsen.

Montessoriskolans elever lämnades tidigare av vid vändplanen vid Vintervägen. De gick då på en stig upp till skolan där skolans personal kunde se eleverna hela vägen. Med den nya upphämtningsplatsen kan eleverna antingen gå direkt från vändplatsen längre ner till en stig/lågt trafikerad väg som leder fram till Montessoriskolan. Det andra alternativet är att eleverna går in genom grindarna till Söderfjärdsskolan, korsar skolområdet och sedan går in på samma stig/lågt trafikerade väg fram till Montessoriskolan.

En nackdel med den avlämningsplatsen är att promenaden blir lite längre för Montessoriskolans elever. Tidigare behövde eleverna gå ca. 100 meter till skolan, och med denna avlämningsplatsen blir sträckan ca. 300 meter. Ytterligare en nackdel är att skolpersonalen inte kan se eleverna genom fönstren på skolan. Men för eleverna ska den vägen vara lika trafiksäker att gå som den vid vändplanen vid Vintervägen.



En kartbild där avlämningsplatsen är markerad.



Bilden ovan visar avlämningsplatsen.



Bilderna ovan visar Montessorielevernas promenad till skolan enligt alternativ 2.

Bedömning

Utbildningsförvaltningen bedömer att föreslagna upphämningsplatser är tillämpliga för elever i alla åldrar i enlighet med trafiksäkerhetsmatrisen.

Måluppfyllelse

Högre grad av samplanering i skolskjutsen bidrar till att Vaxholms stads skolskjuts hanteras kostnadseffektivt i framtida upphandlingar och bidrar därav till en långsiktigt hållbar ekonomi.

Finansiering

Finansiering sker inom ramen.

Förslagets konsekvenser

Utbildningsförvaltningen bedömer att upphämtningsplatser kommer att effektivisera skolskjutsen för upphandlad entreprenör vilket kan leda till bättre priser vid en upphandling. Eleverna kommer veta var de ska gå för att åka med skolskjutsen och slingorna kommer därmed inte att läggas om så ofta. Detta gör att planering skolskjutsen får en kontinuerlighet och tydlighet.

En risk som finns är att elever upplever det otryggt att ta sig till upphämtningsplats om de är vana vid att hämtas vid hemmet.

Uppföljning och utvärdering

Uppsamlingsplatserna utvärderas efter en termin. Fler kan tillkomma inför vårterminen om uppsamlingsplatserna fungerar bra.

Utbildningsförvaltningen kommer att undersöka möjligheten att införa belysning och skyltar som markerar uppsamlingsplatsen. Svårigheten med detta är att marken ägs av privata markägare. Utbildningsförvaltningen behöver kontakta den privata vägföreningen och markägarna och se om det finns möjlighet att sluta avtal om åtgärd.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, utredning upphämtningsplatser vid skolskjuts

§ 63 Uppräkning av programpriser och strukturtillägg inom gymnasieskola samt förslag till prislista 2021

Barn- och utbildningsnämndens beslut

Barn- och utbildningsnämnden föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Att fastslå bifogad prislista för gymnasieskolan 2021 baserad på genomsnittlig uppräkning om noll procent,
2. Att fastslå bifogat förslag till uppräkning av strukturtillägget om noll procent,
3. Att fastslå föreslagen uppräkning av priser för klasser med hörselanpassning.
4. Rättelse avseende beloppet för studievägsvariant mindre undervisningsgrupp för 2020 godkänns.

Ärendebeskrivning

I enlighet med nuvarande samverkansavtal ska avtalsparterna årligen besluta om eventuell justering av programpriserna. Storsthlm tar fram underlag enligt fastställd beräkningsmodell och därtill görs en politisk bedömning. Storsthlms styrelse föreslår att både programpriserna för nationella program och strukturtillägget räknas upp med noll procent inför 2021.

Storsthlms styrelse beslutade den 4 juni 2020 att rekommendera samverkansområdets kommuner följande:

1. Att fastslå bifogad prislista för gymnasieskolan 2021 baserad på genomsnittlig uppräkning om noll procent.
2. Att fastslå bifogat förslag till uppräkning av strukturtillägget om noll procent.
3. Att fastslå föreslagen uppräkning av priser för klasser med hörselanpassning.

Den samlade bedömningen gör att Barn- och utbildningsnämnden står bakom Storsthlms rekommendationer.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, 2020-08-05, Monica Lalander.

Förslag till uppräkning av programpriser och strukturtillägg inom gymnasieskolan för 2021.

Prislista för gymnasieskolan i Storstockholm 2021.

Kopia på beslutet till

För kännedom: Ekonomiavdelningen, Vaxholm stad,
kommunförbundet Stockholms län (Storsthlm), registrator@storsthlm.se
Monica Lalander, monica.lalander@vaxholm.se



Utbildningsförvaltningen
Monica Lalander
Studie- och yrkesvägledare

Uppräkning av programpriser och strukturtillägg 2021

Förslag till beslut

Barn-och utbildningsnämnden föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Att fastslå bifogad prislista för gymnasieskolan 2021 baserad på genomsnittlig uppräkning om noll procent,
2. Att fastslå bifogat förslag till uppräkning av strukturtillägget om noll procent,
3. Att fastslå föreslagen uppräkning av priser för klasser med hörselanpassning.

Sammanfattning

I enlighet med nuvarande samverkansavtal ska avtalsparterna årligen besluta om eventuell justering av programpriserna. Storsthlm tar fram underlag enligt fastställd beräkningsmodell och därtill görs en politisk bedömning. Storsthlm styrelse föreslår att både programpriserna för nationella program och strukturtillägget räknas upp med noll procent inför 2021.

Storsthlm styrelse beslutade den 4 juni 2020 att rekommendera samverkansområdets kommuner följande:

1. Att fastslå bifogad prislista för gymnasieskolan 2021 baserad på genomsnittlig uppräkning om noll procent.
2. Att fastslå bifogat förslag till uppräkning av strukturtillägget om noll procent.
3. Att fastslå föreslagen uppräkning av priser för klasser med hörselanpassning.

Den samlade bedömningen gör att Barn- och utbildningsnämnden står bakom Storsthlm rekommendationer.

Bakgrund

Barn- och utbildningsnämnden antog den 7 mars 2011 ett samverkansavtal om gemensam gymnasierregion. Syftet med avtalet är att Vaxholms stads gymnasieelever fritt ska kunna välja

gymnasieskola i regionen samt öka likvärdighet och måloppfyllelse. Nämnden beslutade även att tillämpa länsprislistan för program i gymnasieskolan. Denna länsprislista räknas upp varje år.

Ärendebeskrivning

I enlighet med nuvarande samverkansavtal ska avtalsparterna årligen besluta om eventuell justering av programpriserna. Storsthlm tar fram underlag enligt fastställd beräkningsmodell och därtill görs en politisk bedömning. Storsthlms styrelse föreslår att både programpriserna för nationella program och strukturtillägget räknas upp med noll procent inför 2021.

Storsthlms styrelse föreslår att priserna för klasser med hörselanpassning räknas upp i enlighet med Stockholms stads begäran (se bilaga s 11).

Storsthlm rekommenderar en ny uppföljningsmetod i form av insamling av kostnadsunderlag för gymnasieprogrammen i kombination med en expertgrupp för analys av kostnaderna. Insamling avses ske med tvåårsintervall med start hösten 2020.

Uppräkning programpriser 2021

Samtliga index från SCB som ingår i beräkningsmodellen: lärarlöner, övriga kommunala löner inom gymnasieskolan, lokaler, KPIF och livsmedel ger en vägd kostnadsökning på gymnasieskolan mellan 2019 och 2020 på 2,98 procent. Kostnadsutvecklingen för strukturtillägget beaktas också i samband med uppräkningsprogrampriserna. Efter samråd med kommunledningarna har Storsthlms styrelse beslutat att rekommendera samverkansrådets kommuner att anta föreslagen prislista som baseras på en genomsnittlig ökning om noll procent med hänsyn taget till kommunernas ekonomiska förutsättningar (se bilaga s 7-12).

Uppräkning strukturtillägg 2021

Även strukturtillägget ingår i uppräkningsprogrampriserna för 2021. Här tas hänsyn till index från SCB:s lärarlöner och KPIF och ger en vägd kostnadsökning med 2,98 procent. Strukturtillägget följer uppräkningsprogrampriserna och har också räknats upp med noll procent (se bilaga s 4).

Studievägsvariant - mindre undervisningsgrupper

Rättelse från ärende BUN 2019/129.616. I utlåtande från Storsthlm inkom ett tryckfel på beloppet för studievägsvariant mindre undervisningsgrupp (programpris + mellanskillnaden med en totalsumma på 154 749 kronor) vilket korrigerades innan beslut togs men tyvärr inte uppdaterades i dokumentet som beslutet grundades på. Rätt ersättning för elever som antas till mindre undervisningsgrupper beräknas med programpris + 154 749 kr. Antal elever som söker mindre undervisningsgrupp är ett fåtal och var tre till antal föregående läsår. Ersättning har tidigare utgått i form av programpris + tilläggsbelopp med motsvarande kostnad. Ersättningen har föregående år belastat annan budget, en korrigerings bör därmed göras mellan de olika kostnadsslagen då kostnaden nu går på gymnasiebudgeten och programpengen istället för budget för tilläggsbelopp. Antal elever som är mottagna till mindre undervisningsgrupp är även i år ett fåtal till antalet.

Finansiering

Finansiering bedöms rymma inom ramen för 2020.

Förslagets konsekvenser

Storsthlm's uppräknig av programpriser med 0 procent samt den utökade kostnaden för studievägsvariant mindre undervisningsgrupp bedöms rymma inom budgetram 2020.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, 2020-08-05, Monica Lalander.

Förslag till uppräknig av programpriser och strukturtillägg inom gymnasieskolan för 2021.

Prislista för gymnasieskolan i Storstockholm 2021.

Kopia på beslutet till:

För kännedom: Ekonomiavdelningen, Vaxholm stad, kommunförbundet Stockholms län
(Storsthlm) Monica Lalander, monica.lalander@vaxholm.se

Kommunstyrelser i Stockholms län
samt Häbo kommun, Uppsala län

För kännedom

Nämnder med ansvar för gymnasieskolan
Storsthlm's strategiska nätverk Kommunal ekonomi

Förslag till uppräknings av programpriser och strukturtillägg inom gymnasieskolan för 2021

Rekommendation

Storsthlm's styrelse beslutade den 4 juni 2020 att rekommendera samverkansområdets kommuner följande:

- Att fastslå bifogad prislista för gymnasieskolan 2021 baserad på genomsnittlig uppräknings om noll procent.
- Att fastslå bifogad förslag till uppräknings av strukturtillägget om noll procent.
- Att fastslå föreslagen uppräknings av priser för klasser med hörselanpassning.

Sammanfattning

I enlighet med nuvarande samverkansavtal ska avtalsparterna årligen besluta om eventuell justering av programpriserna. Storsthlm tar fram underlag enligt fastställd beräkningsmodell och därtill görs en politisk bedömning. Storsthlm's styrelse föreslår att både programpriserna för nationella program och strukturtillägget räknas upp med noll procent inför 2021.

Storsthlm's styrelse föreslår att priserna för klasser med hörselanpassning räknas upp i enlighet Stockholms stads begäran (se bilaga s 11).

Storsthlm rekommenderar en ny uppföljningsmetod i form av insamling av kostnadsunderlag för gymnasieprogrammen i kombination med en expertgrupp för analys av kostnaderna. Insamling avses ske med tvåårsintervall med start hösten 2020.

Uppräknings programpriser 2021

Samtliga index från SCB som ingår i beräkningsmodellen: lärarlöner, övriga kommunala löner inom gymnasieskolan, lokaler, KPIF och livsmedel ger en vägd kostnadsökning på gymnasieskolan mellan 2019 och 2020 på 2,98 procent. Kostnadsutvecklingen för strukturtillägget beaktas också i samband med uppräknings av programpriserna. Efter samråd med kommunledningarna har Storsthlm's styrelse beslutat att rekommendera samverkansområdets kommuner att anta föreslagen prislista som baseras på en genomsnittlig ökning om noll procent med hänsyn taget till kommunernas ekonomiska förutsättningar (se bilaga s 7-12).

Uppräknings strukturtillägg 2021

Även strukturtillägget ingår i uppräknings för 2021. Här tas hänsyn till index från SCB:s lärarlöner och KPIF och ger en vägd kostnadsökning med 2,98 procent. Strukturtillägget följer uppräknings för prislistan och har också räknats upp med noll procent (se bilaga s 4).

Årlig beslutsprocess

Kommunerna ska årligen besluta om en eventuell justering av programpengen för respektive utbildning på nationellt program samt strukturtillägg inför nästa

budgetår. För att beslutsprocessen ska hinna ha sin gång fattar därför styrelsen innan sommaren beslut om rekommendation till kommunerna att anta prislistan.

Kommunernas beslut att anta uppräknigen av prislistan samt strukturtillägg ska vara fattade före 15 december 2020.

Ärendegång

Rekommendationen adresseras till kommunstyrelserna enligt den rutin som gäller vid beslut i Storsthlm's styrelse. Kommunerna fattar beslut enligt gällande delegationsordning.

Kommunerna ombeds meddela sina ställningstaganden genom att sända in protokollsutdrag eller annan beslutshandling till Storsthlm.

Beslut om antagande av överenskommelse är att likställas med undertecknande.

Överenskommelsen börjar gälla 1 januari 2021

Svarsperiod

Storsthlm önskar få kommunernas ställningstaganden senast den 15 december 2020 med e-post till registrator@storsthlm.se

Frågor och information

Frågor med anledning av detta besvaras av Jonas Hagetoft, jonas.hagetoft@storsthlm.se

Med vänlig hälsning

Mats Gerdau
Ordförande Storsthlm

Madeleine Sjöstrand
Förbundsdirektör Storsthlm

Bilaga Rekommendation Prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2021

Rekommendation

Prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2021

Innehåll

Samverkansavtalet utgör grunden.....	3
Prislistans uppbyggnad	3
Struktur tillägg infördes VT 2015.....	3
Belopp för struktur tillägget under 2021	4
Vilka omfattas inte av prislistan och struktur tillägg?	4
Ersättning till fristående huvudmän.....	4
Elev folkbokförd i samverkansområdet som går i fristående skola	4
Elev folkbokförd i vårt samverkansområde som går i kommunal skola (eller regiondriven skola) utanför samverkansområdet.....	5
Elev folkbokförd utanför samverkansområdet som går i kommunal skola i vårt samverkansområde.....	5
Elev folkbokförd utanför samverkansområdet som går i fristående skola inom vårt samverkansområde.....	6
Priser beslutade av Skolverket m.fl.....	6
Prislista för Introduktionsprogram – Programinriktat val (IMV)	6
Prislista – nationella program inom samverkansområdet	7
Studievägsvariant - mindre undervisningsgrupper	10
Interkommunal ersättning/tilläggsbelopp avseende Nationellt godkända idrottsutbildningar, modersmålsundervisning samt för elever i klass med hörselanpassning	10
Prislista för Introduktionsprogrammet – Programinriktat val.....	11
Priser 2020 bestämda av Skolverket samt Stockholms stad (yrkesdansare).....	12

Samverkansavtalet utgör grunden

Från och med den 1 januari 2015 gäller ett nytt samverkansavtal som samtliga kommuner i Stockholms län samt Håbo kommun har antagit. Stockholms läns landsting har också anslutit sig till avtalet i berörda delar gällande Berga Naturbruksgymnasium.

I arbetet med att ta fram ett nytt samverkansavtal gjordes en översyn av prislistan och en ny modell för uppräknings togs fram. Från och med 2015 infördes också ett strukturtillägg. Bärande princip i arbetet har varit att skapa mer likvärdiga villkor för elevens utbildning.

Prislistans uppbyggnad

Programpengen delas upp i sju kostnadsslag (med hänvisning till SL kap 16, 53 §), vilka är undervisning, lokaler, lärverktyg, skolmåltider, elevhälsa, resor samt administration/övrigt. Kostnader för SL-kort ingår inte i skolpengen utan faktureras separat. Programpengen har räknats fram utifrån kostnadsslagen.

Årlig uppräknings görs också på sju olika kostnadsslag. Kostnadsutvecklingen hämtas från SCB. Dessa kostnadsökningar appliceras sedan på respektive kostnadsslag utifrån hur stor andel som är lärarlöner, övriga löner, lokaler, matinköp samt övriga kostnader. Därefter görs en politisk bedömning med hänsyn till kommunernas ekonomiska läge och gemensamma politiska prioriteringar.

Samverkansområdets kommuner beslutar årligen om eventuell justering av programpeng för respektive utbildning, efter förslag från Storsthlm styrelse.

Uppräkningen av programpeng skiljer sig åt mellan olika program, beroende på att kostnadsslag har olika andel inom respektive program. Det innebär att pengarna för vissa program ökar mer och andra mindre.

Strukturtillägg infördes VT 2015

Den 1 juli 2014 skedde ett förtydligande i skollagen att kommuner och rektorer ska fördela resurser till utbildningen inom skolväsendet efter barnens och eleverna olika förutsättningar och behov.

Med det som utgångspunkt har en modell för resursfördelning tagits fram, ett strukturtillägg. Syftet med strukturtillägget är att ge extra ekonomiskt stöd till skolor som har elever med lägre måluppfyllelse. Strukturtillägget beräknas per elev och nationellt program, men betalas ut till skolorna utan specifikation om vilka elever det avser. De totala beloppen specificeras endast per skola och per nationellt program. Sedan är det rektorn som beslutar om vilka åtgärder eller satsningar som bör göras.

För att finansiera införandet av strukturtillägg drogs, motsvarar ca 1,5 % av den samlade kostnaden för programpengen, av programpriserna inför 2015 som sedan omfördelas till gymnasieskolorna enligt framtagen modell. Från och med år 2016 finns det ingen finansiell koppling mellan programpriset och strukturtillägget.

Inför läsåret 2015/2016 reviderades modellen och ett tak för strukturtillägg infördes vid 200 meritpoäng och intervallerna justerades för att stämma överens med

antagningsgränserna till gymnasieskolan. Läs mer om strukturtillägget på Storsthlm hemsida.

Belopp för strukturtillägget under 2021

Meritvärdesintervall	Belopp kalenderår 2021 (kr)	Belopp per termin 2021 (kr)
0 – saknar meritvärde	7 346	3 673
1 – 79	10 370	5 185
80 – 119	10 370	5 185
120 – 159	9 076	4 538
160 – 199	5 834	2 917

Vilka omfattas inte av prislistan och strukturtillägg?

Elever som går introduktionsprogram, gymnasiesärskola samt på program där priser inte har fastställts av samverkansavtalet omfattas inte av beslutad prislista och därmed inte heller av strukturtillägg.

Ersättning till fristående huvudmän

Programpriserna är exklusive momskompensation. Vid ersättning till fristående huvudmän tillkommer momsersättning med 6 procent. Programpriser beslutade av Skolverket i riksprislistan är inklusive moms.

Elev folkbokförd i samverkansområdet som går i fristående skola

För elev folkbokförd inom samverkansområdet ska ersättning enligt den gemensamma prislistan utgå till fristående skolor oavsett var de geografiskt är belägna.

Exempel: Elev folkbokförd i Botkyrka som går i fristående skola belägen inom (ex Tyresö) eller utanför samverkansområdet (ex Örebro kommun)

Sär här går det till: Dessa elever är registrerade i Ungdoms- och elevdatabasen (UEDB) och betalning sker automatiskt via systemet. Strukturtillägg beräknas i UEDB, underlag ges till folkbokföringskommunen och strukturtillägg betalas ut till skolan där eleven går.

Elev folkbokförd i vårt samverkansområde som går i kommunal skola (eller regiondriven skola) utanför samverkansområdet

Då alla program erbjuds inom vårt samverkansområde blir eleven normalt andrahandsmottagen vid en kommunal skola (eller regiondriven) utanför samverkansområdet. Ersättningen ska högst uppgå till den kostnad som hemkommunen själv har för motsvarande utbildning. Är anordnarens kostnad lägre, ska hemkommunen i stället ersätta den lägre kostnaden.

Den juridiska bedömningen är att strukturtillägg bör utgå till alla elever som är folkbokförda inom samverkansområdet även om de går i en kommunal skola (eller landstingsdriven) utanför vårt samverkansområde. Exempel: Elev folkbokförd i Botkyrka som går i kommunal skola belägen i Åre kommun.

Så här går det till: Dessa elever är oftast registrerade i UEDB. Betalning kan ske via UEDB om kommunerna kommit överens om detta. Om eleven är registrerad ges ett underlag till folkbokföringskommunen om placeringen. Däremot lägger kommunen själv in överenskommet pris. Här är det upp till respektive kommun att lägga in ersättning för strukturtillägg för respektive elev. Den kommun där eleven är folkbokförd bör kunna hämta elevs meritvärde i IST analys.

Elev folkbokförd utanför samverkansområdet som går i kommunal skola i vårt samverkansområde

Erbjuder hemkommunen det nationella programmet och inriktningen så blir eleven normalt andrahandsmottagen vid en kommunal skola (eller landstingsdriven) i vårt samverkansområde.

Ersättningen ska högst uppgå till den kostnad som hemkommunen själv har för motsvarande utbildning. Är anordnarens kostnad lägre, ska hemkommunen i stället ersätta den lägre kostnaden.

De nya reglerna om resursfördelning avser den resursfördelning som varje kommun är ansvarig för, det vill säga till elever i egna skolor, till fristående skolor samt vid interkommunal ersättning. Det innebär att hemkommunens regelverk bör avgöra om ersättning motsvarande vårt strukturtillägg skall följa med eleven.

Exempel: Elev folkbokförd i Falun som går i kommunal skola i Södertälje kommun.

Så här går det till: Dessa elever är oftast registrerade i UEDB. Om eleven är registrerad i UEDB skapas ett underlag för fakturering till folkbokföringskommunen om vilka elever som går i skola i vårt samverkansområde. Det är upp till respektive kommun att föra en dialog med hemkommunen om eventuellt strukturtillägg ska ingå och ersättning för detta.

Elev folkbokförd utanför samverkansområdet som går i fristående skola inom vårt samverkansområde

Erbjuder hemkommunen det nationella programmet och inriktningen så är det hemkommunens pris som gäller, om inte är det riksprislistan.

Exempel: Elev folkbokförd i Falun som går i fristående skola belägen i Stockholms stad.

Så här går det till: Dessa elever kan vara registrerade i UEDB. Om eleven är registrerad skapas ett underlag för fakturering till folkbokföringskommunen om vilka elever som går i skola i vårt samverkansområde.

Priser beslutade av Skolverket m.fl.

Priser fastställda av Skolverket och Skolinspektionen räknas upp med skolindex. Skolindex för 2021 kommer att fastställas av regeringen i slutet på 2020. För spetsutbildningar och internationella skolor räknas priset upp enligt riksprislistan. Priset som uppdateras med skolindex uppdateras i UEDB i december 2020 och rikspris i slutet av januari 2021. Riksprislistan avser priser inklusive moms.

Prislista för Introduktionsprogram – Programinriktat val (IMV)

Ersättningen för IMV utgår ifrån det programpris som finns för det nationella program som det programinriktade valet är inriktat mot (skollag 17 kap 23-25 §§ för kommunala skolor samt 17 kap 35-36 §§ för fristående anordnare).

Skolverket har beslutat att det belopp som en kommunal huvudman eller en huvudman för en fristående gymnasieskola har rätt att få i ersättning för den del av programmet som avser visst stöd för att uppnå behörighet är 4 000 kronor per elev och ämne 17 kap. 16 § skollagen.

Däremot utgår inget strukturtillägg för elever som går introduktionsprogrammet. Prislista för IMV är av den anledningen exklusive avdrag för strukturtillägg gällande de nationella program som IMV riktar sig till.

Denna prislista ska alltid användas för elever folkbokförda i vårt samverkansområde som går i skola inom vårt samverkansområde samt vid fristående gymnasieskolor.

För elever som är andrahandsmottagna, folkbokförda utanför samverkansområdet, så ska denna prislista användas vid jämförelse med hemkommunens pris (eget pris eller i samverkan).

För elever, folkbokförda i vårt samverkansområde, som är andrahandsmottagna i kommunal skola utanför vårt samverkansområde ska denna prislista användas vid jämförelse med anordnarens pris.

Prislista – nationella program inom samverkansområdet

Program och inriktning	Pris 2021
Barn- och fritidsprogrammet (BF)	83 334
Fritid- och hälsa (BFFRI)	83 334
Pedagogiskt arbetet (BFPED)	83 334
Socialt arbetet (BFSOC)	83 334
Bygg- och anläggningsprogrammet (BA) - samtliga inriktningar årskurs 1	115 874
Husbyggnad (BAHUS)	115 874
Mark och anläggning (BAMAR)	115 874
Måleri (BAMAL)	115 874
Plåtslageri (BAPLA)	115 874
Anläggningsfordon (BAANL) – åk 2 och 3 – eget pris	217 675
Ekonomiprogrammet (EK)	79 099
Ekonomi (EKEKO)	79 099
Juridik (EKJUR)	79 099
El- och energiprogrammet (EE)	110 823
Automation (EEAUT)	110 823
Dator- och kommunikationsteknik (EEDAT)	110 823
Elteknik (EEELT)	110 823
Energiteknik (EEENE) – eget pris	117 683
Estetiska programmet (ES)	107 789
Bild och formgivning (ESBIL)	107 789
Dans (ESDAN)	107 789
Teater (ESTEAT)	107 789

Estetik och media (ESEST) – eget pris	112 066
Musik (ESMUS) – eget pris	125 573
Fordons- och transportprogrammet (FT) - samtliga inriktningar årskurs 1	136 702
Godshantering (FTGOD)	136 702
Karosseri och lackering (FTKAR)	136 702
Lastbil och mobila maskiner (FTLAS)	136 702
Personbil (FTPER)	136 702
Transport (FTTRA) – åk 2 och 3 – eget pris	207 231
Handels- och administrationsprogrammet (HA)	87 182
Administrativ service (HAADM)	87 182
Handel och service (HAHAN)	87 182
Hantverksprogrammet (HV)	108 349
Finsnickeri (HVFIN)	108 349
Florist (HVFLO)	108 349
Frisör (HVFRI)	108 349
Textil design (HVTEX)	108 349
Övriga hantverk (Skolverket har koder)	108 349
Hotell- och turismprogrammet (HT)	87 451
Hotell och konferens (HTHOT)	87 451
Turism och resor (HTTUR)	87 451
Humanistiska programmet (HU)	79 395
Kultur (HUKUL)	79 395
Språk (HUSPR)	79 395
Industri tekniska programmet (IN)	142 984

Driftsäkerhet och underhållsteknik (INDRI)	142 984
Processteknik (INPRO)	142 984
Produkt och maskinteknik (INPRK)	142 984
Svetsteknik (INSVE)	142 984
Naturbruksprogrammet (NB)	166 718
Djur (NBDJU)	166 718
Lantbruk (NBLAN) Berga – Region Stockholm – eget pris	206 632
Skog (NBSKO) - erbjuds inte av kommunal skola inom samverkansområdet, riksprislistan gäller	-
Trädgård (NBTRA) - erbjuds inte av kommunal skola inom samverkansområdet, riksprislistan gäller	-
Naturvetenskapliga programmet (NA)	87 510
Naturvetenskap (NANAT)	87 510
Naturvetenskap och samhälle (NANAS)	87 510
Restaurang och livsmedelsprogrammet (RL)	128 490
Bageri och konditor (RLBAG)	128 490
Färskravor, delikatess och catering (RLFAR)	128 490
Kök och servering (RLKOK)	128 490
Samhällsvetenskapliga programmet (SA) - samtliga inriktningar årskurs 1	78 924
Beteendevetenskap (SABET)	78 924
Samhällsvetenskap (SASAM)	78 924
Medier, info och kommunikation (SAMED) – åk 2 och 3 – eget pris	94 041
Teknikprogrammet (TE)	91 556
Design och produktutveckling (TEDES)	91 556
Informations- och medieteknik	91 556
Produktionsteknik (TEPRO)	91 556

Samhällsbyggande och miljö (TESAM)	91 556
Teknikvetenskap (TETEK)	91 556
VVS- och fastighetsprogrammet (VF)	112 141
Fastighet (VFFAS)	112 141
Kyl- och värmepumpsteknik (VFKYL)	112 141
Ventilationsteknik (VFVEN)	112 141
VVS (VFFVVS)	112 141
Vård- och omsorgsprogrammet (VO)	87 519
Inga nationella inriktningar	-

Studievägsvariant - mindre undervisningsgrupper

Från och med prislistan 2020 finns ett fastställt pris för elever som är behöriga till ett nationellt program inom samverkansområdet och har behov av att gå studievägsvarianten "mindre undervisningsgrupper". Elever som har antagits till dessa grupper har tidigare ersatts med interkommunal ersättning.

En arbetsgrupp har haft uppdraget att hitta en lösning på att ersätta IKE med en fastställd ersättning för denna studievägsvariant. För att skapa tydlighet kring villkoren för ersättningen, gäller följande kriterier för vad som definierar de ekonomiska förutsättningarna för en mindre undervisningsgrupp:

- Gruppstorlek: 8-10 elever
- 1 lärare per grupp utan elevassistent
- Lokalkostnaden innefattar all hyra, städ och vaktmästare
- Elevgruppen har ökat behov av skolhälsovård
- Elevgruppen har ökat behov av administration/övrigt (har många kringkontakter, mm).

Ersättningen för elever som antas till mindre undervisningsgrupper beräknas med programpris + 154 749 kr. Detta tillägg ersätter inte individuellt sökbart tilläggsbelopp från hemkommunen.

Interkommunal ersättning/tilläggsbelopp avseende Nationellt godkända idrottsutbildningar, modersmålsundervisning samt för elever i klass med hörselanpassning

Inför 2017 års prislista beslutades om att införa interkommunal ersättning/tilläggsbelopp för modersmålsundervisning. Detta ersätter överenskommelsen om tilläggsbelopp daterad 2013-03-21.

Samtidigt beslutades om att inför interkommunal ersättning för elever som går i klass med hörselanpassning (för närvarande i Stockholms stad). Ersättningen för klasser med hörselanpassning har justerats upp i förslaget om 2021-års priser för att motsvara Stockholms stads kostnader.

Nationellt godkända idrottsutbildningar (NIU)	2021
<i>Rör ett stort antal godkända utbildningar</i>	
Tilläggsersättning Lagidrott	17 608
Tilläggsersättning Individuell idrott	21 130
Interkommunal ersättning/tilläggsbelopp för modersmålsundervisning	2021
Ersättning kr/elev/läsår	8 711
Interkommunal ersättning för elever som går i klass med hörselanpassning Ersättning utöver programpris (kr/elev/läsår)	2021
Vård- och omsorgsprogrammet – Kungsholmens västra gymnasium	345 883
Naturvetenskapliga programmet – Kungsholmens västra gymnasium	345 519
Samhällsvetenskapliga programmet, beteende – Kungsholmens västra gymnasium	308 858
Samhällsvetenskapliga programmet, samhälle – Kungsholmens västra gymnasium	308 858
Ekonomiprogrammet – Thorildsplans gymnasium	309 607
Teknikprogrammet – Thorildsplans gymnasium	363 560
El- och energiprogrammet – Thorildsplans gymnasium	445 525

Prislista för Introduktionsprogrammet – Programinriktat val

Ersättningen för IMV ska utgå ifrån de programpris för det nationella program som det programinriktade valet är inriktat mot (skollag 17 kap 23-25§§ för kommunala skolor samt 17 kap 35-36§§ för fristående anordnare). Däremot utgår inget strukturtillägg för elever som går introduktionsprogram. Prislista för IMV är av den anledningen exklusive avdrag för strukturtillägg gällande de nationella program som IMV riktar sig till.

Program	Pris 2021
Samhällsvetenskapsprogrammet	80 556
Ekonomiprogrammet	80 556
Humanistiska programmet	80 556
Handels- och administrationsprogrammet	90 667
Hotell- och turistprogrammet	90 667
Naturvetenskapliga programmet	88 403
Barn- och fritidsprogrammet	86 486
Teknikprogrammet	93 385
Vård -och omsorgsprogrammet	90 667
Estetiska programmet	109 654
Restaurang - och livsmedelsprogrammet	131 392
Bygg-och anläggningsprogrammet	119 517
VVS- och fastighetsprogrammet	115 683
Hantverksprogrammet	111 466
El- och energiprogrammet	113 871
Fordons- och transportprogrammet	140 287
Naturbruksprogrammet	169 592
Industriprogrammet	145 723

Priser 2020 bestämda av Skolverket samt Stockholms stad (yrkesdansare).

Priser som följer skolindex är uppdaterad med 2020 års skolindex. Skolindex för 2020 är 1,0306. Studievägar som följer riksprislistan är uppdaterad med 2020 års pris (inkl moms). Även Stockholm Stads pris för yrkesdansare är uppdaterad för 2020.

Program och inriktning	Pris 2020
------------------------	-----------

Estetiska programmet (ES)	
Botkyrka – Nycirkus (ESCIRVS) ÅK1 och ÅK2	164 790
Botkyrka – Nycirkus (ESCIRVS) ÅK3	161 273
Botkyrka – (ESEST0S/ESBIL0S) ÅK1 och ÅK2	164 770
Botkyrka – (ESEST0S/ESBIL0S) ÅK3	164 336
Stockholm – Yrkesmusiker - Södra Latin (ESMUS0S) ÅK1	175 202
Stockholm – Yrkesmusiker - Södra Latin (ESMUS0S) ÅK2 och ÅK3	176 600
Stockholm – Yrkesdansare (RXYRK, YXKLA, YXMOD) Stockholmspris	333 234
Stockholm – S:t Eriks gymnasium (ESEST0S)	114 605
Kristofferskolan Stockholm (ESWALVE)	101 995
Lilla Akademin – Musikgymnasium (ESMUS0S) ÅK1 och ÅK2	174 004
Lilla Akademin – Musikgymnasium (ESMUS0S) ÅK3	173 546
Nordiska musikgymnasiet (ESMUS0S)	173 500
Örjanskolan (ESWALVE) ÅK1 och ÅK2	104 563
Örjanskolan (ESWALVE) ÅK3	99 824
Carlgrenska Waldorfgymnasiet (ESWALVE)	104 563
Stockholms Estetiska Gymnasium (ESDAN0S)	117 141
Järfälla – Järfälla gymnasium (ESBIL0S)	117 455
Fordons- och transportprogrammet (FT)	
Sjömansskolan Långholmen (SX)	161 241
Marina läroverket Danderyd (marinteknik)(MXSER) ÅK1 och ÅK2	145 940
Marina läroverket Danderyd (marinteknik)(MXSER) ÅK3	135 553
Industri tekniska programmet (IN)	
Teknik och servicegymnasiet (INDRI00R) ÅK1 och ÅK2	163 629

Teknik och servicegymnaset (INDRI00R) ÅK3	167 098
Naturbruksprogrammet (NB)	
Marina läroverket Danderyd (marinbiolog) (NBVAMV)	189 125
Naturvetenskapliga programmet (NA)	
Kristofferskolan Stockholm (NAWALVE)	98 407
Örjanskolan i Järna (NAWALVE)	98 407
Carlgrenska Waldorfgymnasiet (NAWALVE)	98 078
Danderyd – Danderyds gymnasium (NAMATVS) (Riksprislistan)	93 500
Danderyd – Danderyds gymnasium (NABILVE/NAMUSVE) ÅK1	91 850
Danderyd – Danderyds gymnasium (NABILVE/NAMUSVE) ÅK2 och ÅK3	94 257
Danderyd – Danderyds gymnasium (NATEAVE) ÅK1	91 850
Danderyd – Danderyds gymnasium (NATEAVE) ÅK2 och ÅK3	91 250
Stockholm – Blackebergs gymnasium (NABILVE) ÅK1	92 445
Stockholm – Blackebergs gymnasium (NABILVE) ÅK2 och ÅK3	96 392
Stockholm – Blackebergs gymnasium (NAMUSVE) ÅK1	100 793
Stockholm – Blackebergs gymnasium (NAMUSVE) ÅK2 och ÅK3	99 665
Stockholm – Östra real (NAESEVE) ÅK1	65 662
Stockholm – Östra real (NAESEVE) ÅK2 och ÅK3	97 408
Stockholm – Kungsholmens gymnasium (NAMUSVE) ÅK1 och ÅK2	97 299
Stockholm – Kungsholmens gymnasium (NAMUSVE) ÅK3	97 408
Stockholm – Anna Whitlocks gymnasium (NABILVE)	92 995
Stockholm – Anna Whitlock gymnasium (NADESVE)	97 907
Täby - Åva Gymnasium (NAMUSVE)	96 169
Täby – Åva Gymnasium (NANASVE)	98 357

Lycée Français (Riksprislistan)	88 208
Tyska skolan (Riksprislistan)	88 208
Viktor Rydberg, Odenplan (NABILVE) ÅK1	76 451
Viktor Rydberg, Odenplan/ Djursholm (NABILVE) ÅK2 och ÅK3	92 963
Viktor Rydberg, Odenplan (NAMUSVE) ÅK1	77 267
Viktor Rydberg, Odenplan / Djursholm (NAMUSVE) ÅK2 och ÅK3	93 174
Kulturama (NANASVE) ÅK1	88 962
Kulturama (NANASVE ÅK2 och ÅK3	90 722
Huddinge – Östra gymnasium (NAMUSVE) ÅK1 och ÅK2	93 069
Huddinge – Östra gymnasium (NAMUSVE) ÅK3	92 983
Lidingö-Hersby gymnasium (NAMUSVE) ÅK1	93 069
Lidingö-Hersby gymnasium (NAMUSVE) ÅK2 och ÅK3	96 183
Sollentuna – Rudbeck (NANASVE / NAMUSVE) ÅK1	96 334
Sollentuna – Rudbeck (NANASVE / NAMUSVE) ÅK2 och ÅK3	96 383
Teknikprogrammet (TE)	
Huddinge – Östra gymnasium (TETEKVE) ÅK1 och ÅK2	105 760
Huddinge – Östra gymnasium (TETEKVE) ÅK3	105 772
Nacka gymnasium (TEINFVE)	119 260
Samhällsvetenskapliga programmet (SA)	
Stockholm – Globala gymnasiet (SASAM0S) (Riksprislistan)	87 200
Stockholm – Kungsholmens gymnasium (SASAMVE) ÅK1 och ÅK2	88 839
Stockholm – Kungsholmens gymnasium (SASAMVE) ÅK3	89 733
Stockholm –Anna Whitlocks gymnasium (SABILVE)	88 488
Stockholm – Anna Whitlock gymnasium (SADESVE)	92 754

Huddinge – Östra gymnasium (SAMUSVE) ÅK1 och ÅK2	88 839
Huddinge – Östra gymnasium (SAMUSVE) ÅK3	88 865
Danderyd - Danderyds gymnasium (SASAMVE)	84 056
Sollentuna – Rudbeck (SABETVE) ÅK1	96 334
Sollentuna – Rudbeck (SABETVE) ÅK2 och ÅK3	96 383
Nacka - Nacka gymnasium (SABILVE)	94 237
Nacka - Nacka gymnasium (SAMUSVE)	99 881
Botkyrka – Tumba gymnasium (EKFINVS) (Riksprislistan)	85 800
Psykologigymnasiet (SABETVE)	94 048
Lycée Français (Riksprislistan)	82 264
Tyska skolan (Riksprislistan)	82 264
Kristofferskolan (SAWALVE)	93 918
Viktor Rydberg, Djursholm (SABET0S) (Riksprislistan)	82 264
Ekonomiprogrammet (EK)	
Viktor Rydberg, Djursholm (EKEK0VE)	84 944
Huddinge – Östra gymnasium (EKMUSVE) ÅK1 och ÅK2	88 839
Huddinge – Östra gymnasium (EKMUSVE) ÅK3	65 559
Flygteknikutbildningen (FX)	
Sigtuna kommun Arlanda gymnasiet (FXFLY FXHEL)	231 279



Kommunledningskontoret
Kristoffer Staaf
Kanslichef

Revidering av barn- och utbildningsnämndens reglemente

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

Revidering av barn- och utbildningsnämndens reglemente antas.

Ärendebeskrivning

Under 2019 genomfördes en organisatorisk förändring i Vaxholms stad där det operativa ansvaret för ungdomsmottagningen i Mörby (samverkansavtal med Danderyd) flyttades från socialförvaltningen till enheten för samverkan och stöd under utbildningsförvaltningen. Med anledning av detta bör ansvaret för ungdomsmottagningen också förtydligas i barn- och utbildningsnämndens reglemente. Ansvaret för ungdomsmottagningen har inte direkt framgått i socialnämndens reglemente tidigare och därför är ingen revidering av nämndens reglemente nödvändig.

Meningen "Ansvara för ungdomsmottagningen" föreslås läggas till i barn- och utbildningsnämndens reglemente.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Kristoffer Staaf, 2020-08-27

Barn- och utbildningsnämndens reglemente - revidering

Kopia på beslutet till:

För åtgärd: Kristoffer Staaf

För kännedom: Anders Roxström

Reglemente för barn- och utbildningsnämnden

Beslutat av kommunfullmäktige i
Vaxholms stad 2020-08-21, § xx



VAXHOLMS
STAD

1 § Kompletterande bestämmelser

För nämnden gäller utöver vad som föreskrivs i detta reglemente även reglementet med gemensamma bestämmelser för nämnder i Vaxholms stad.

2 § Nämndens uppgifter

Nämnden ska inom ramen för anvisade medel och under förutsättning av att kommunfullmäktige inte för särskilt fall beslutar annat ansvara för:

- uppgifter enligt skollagen beträffande det offentliga skolväsendet för barn, ungdom och vuxna; dvs. förskola, förskoleklass, grundskola, grundsärskola, gymnasieskola, gymnasiesärskola, kommunal vuxenutbildning, särskild utbildning för vuxna, utbildning i svenska för invandrare samt fritidshem
- annan pedagogisk verksamhet i form av pedagogisk omsorg, öppen förskola och öppen fritidsverksamhet
- yttranden till Statens skolinspektion i ärenden om godkännande av enskild som huvudman för skolor och fritidshem
- godkännande av enskild som huvudman för förskola
- beslut att enskild huvudman för sådan pedagogisk omsorg som erbjuds i stället för förskola eller fritidshem ska ha rätt till bidrag
- tillsyn över förskolor och fritidshem vars huvudman kommunen har godkänt samt av sådan pedagogisk omsorg vars huvudman kommunen har förklarat ha rätt till bidrag
- elevhälsa
- studie- och yrkesvägledning
- aktivitetsansvar
- uppgifter som utbildningsanordnare enligt diskrimineringslagen
- skolbibliotek
- anordnande av skolskjuts
- interkommunala ersättningar
- kulturskola
- verksamhetsförlagd undervisning (VFU)
- ungdomsmottagningen

3 § Sammansättning

Nämnden består av det antal ledamöter och ersättare som fullmäktige beslutat.

§ 55 Omsorgsplan, äldre och funktionshindrade

Socialnämndens beslut

Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Omsorgsplanen för äldre och funktionshindrade 2020-2025 godkänns.

Ärendebeskrivning

Socialnämnden och socialförvaltningen har reviderat Äldre- och funktionshinderomsorgsplanen för 2016-2020 och har nu ett förslag på plan för perioden 2020-2025. Äldre- och funktionshinderomsorgsplanen ska ange en inriktning för den framtida planeringen av äldre- och funktionshinderomsorgen i kommunen.

Planen har förenklats och målen har tydligare koppling till kommunens och nämndens nya målområden med fokus på digitalisering, personalens kompetens samt förebyggande arbete.

Kommunfullmäktige beslutade 2019-11-11 § 61 om återremiss av omsorgsplanen till socialnämnden med motivering att pensionärsorganisationerna ska beredas möjlighet att vara remissinstans innan beslut om Omsorgsplanen fattas.

Omsorgsplanen för äldre och funktionshindrade 2020-2025 har skickats på remiss och granskats av KPR och KFR. Det inkom endast synpunkter av redaktionell karaktär vilka nu har åtgärdats i Omsorgsplanen.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

- Tjänsteutlåtande, Camilla Lundholm, utförarchef
- Omsorgsplanen för äldre och funktionshindrade 2020-2025

Kopia på beslutet till

För åtgärd: Camilla Lundholm

För kännedom: Socialnämnden

Socialförvaltningen
Camilla Lundholm
Utförarchef

Återkoppling

Förslag till beslut

Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta
Omsorgsplanen för äldre och funktionshindrade 2020-2025 godkänns.

Ärendebeskrivning

Socialnämnden och socialförvaltningen har reviderat Äldre- och funktionshinderomsorgsplanen för 2016-2020 och har nu ett förslag på plan för perioden 2020-2025. Äldre- och funktionshinderomsorgsplanen ska ange en inriktning för den framtida planeringen av äldre- och funktionshinderomsorgen i kommunen.

Planen har förenklats och målen har tydligare koppling till kommunens och nämndens nya målområden med fokus på digitalisering, personalens kompetens samt förebyggande arbete.

Kommunfullmäktige beslutade 2019-11-11 § 61 om återremiss av omsorgsplanen till socialnämnden med motivering att pensionärsorganisationerna ska beredas möjlighet att vara remissinstans innan beslut om Omsorgsplanen fattas.

Omsorgsplanen för äldre och funktionshindrade 2020-2025 har skickats på remiss och granskats av KPR och KFR. Det inkom endast synpunkter av redaktionell karaktär vilka nu har åtgärdats i Omsorgsplanen.

Handlingar i ärendet

- Tjänsteutlåtande, Camilla Lundholm, utförarchef
- Omsorgsplanen för äldre och funktionshindrade 2020-2025

För åtgärd: Camilla Lundholm

För kännedom: Socialnämnden

Omsorgsplan för äldre och funktionshindrade 2020-2025

Äldreomsorg
2019



Innehållsförteckning

1	Målsättningar för omsorg om äldre och personer med funktionsnedsättning i Vaxholms stad.....	3
1.1	Nationella mål för omsorg av äldre- och personer med funktionsnedsättning .	3
2	Övergripande mål för omsorg om äldre och personer med funktionsnedsättning i Vaxholms stad.....	3
3	Demografi i Vaxholms stad	3
4	Prioriterade områden	4
4.1	Äldreomsorgen i Vaxholms stad.....	4
4.2	Stöd till personer med funktionsnedsättning i Vaxholms stad	4
4.3	Kommunal hälso- och sjukvård	5
4.4	Boendeformer- samhällsplanering.....	5
4.4.1	<i>Särskilda boendeformer</i>	<i>5</i>
4.4.2	<i>Tillfälligt boende /växelboende inom äldreomsorgen.....</i>	<i>5</i>
4.4.3	<i>Boendeformer för personer med funktionsnedsättning.....</i>	<i>5</i>
4.4.4	<i>Övriga boendeformer för äldre</i>	<i>6</i>
5	Nämndens mål och aktiviteter	6
5.1	Nöjda brukare: Invånare och närstående är nöjda med socialnämndens verksamheter.	6
5.2	Socialnämnden tillvaratar digitaliseringens möjligheter för att öka självständighet, delaktighet och verksamheternas kvalitet.	6
5.3	Arbetet inom socialnämndens verksamhetsområde utgår från vetenskap och beprövad erfarenhet.	6
5.4	God hälsa främjas hos stadens invånare och deras närstående.	7



1 Målsättningar för omsorg om äldre och personer med funktionsnedsättning i Vaxholms stad

Utgångspunkterna i arbetet med frågor som rör omsorg om äldre och personer med funktionsnedsättning i Vaxholms stad är de nationella målen som antagits av riksdagen, och kommunens egna mål och socialnämndens vision som anges nedan:

”Socialnämnden verkar för att skapa goda levnadsvillkor och trygghet för stadens invånare. Verksamheterna kännetecknas av god framförhållning, aktivt förebyggande arbete samt professionalitet vilket innebär respekt, förtroende och tillgänglighet för stadens innevånare.”

1.1 Nationella mål för omsorg av äldre- och personer med funktionsnedsättning

Enligt de nationella mål som antagits av riksdagen ska ”äldre kunna leva ett aktivt liv och ha inflytande i samhället och över sin vardag, kunna åldras i trygghet och med bibehållet oberoende, bemötas med respekt och ha tillgång till god vård och omsorg.”

De nationella målen för området som omfattar personer med funktionsnedsättning är en samhällsgemenskap med mångfald som grund, att samhället utformas så att människor med funktionsnedsättning i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, kvinnor och män med funktionsnedsättning.

2 Övergripande mål för omsorg om äldre och personer med funktionsnedsättning i Vaxholms stad

Socialnämndens specifika mål har formulerats med utgångspunkt från Vaxholms stads tre kommunövergripande målområden: kvalitet, livsmiljö och ekonomi.

Målområden	Beskrivning	Nämndens mål
Kvalitet	Vaxholms stads verksamheter har god kvalitet i enlighet med nationella styrdokument och invånarnas upplevelse. Kommunen ger god service som kännetecknas av god tillgänglighet och positivt bemötande.	Nöjda brukare: Invånare och närstående är nöjda med socialnämndens verksamheter.
		Socialnämnden tillvaratar digitaliseringens möjligheter för att öka självständighet, delaktighet och verksamheternas kvalitet.
		Arbetet inom socialnämndens verksamhetsområde utgår från vetenskap och beprövad erfarenhet.
Livsmiljö	Vaxholms stad erbjuder en attraktiv livsmiljö där kommunen tillgodoser mänskliga behov inom ramen för jordens resurser. Livsmiljö omfattar både social- och ekologisk hållbarhet.	God hälsa främjas hos stadens invånare och deras närstående.
Ekonomi	Den kommunala servicen är kostnadseffektiv så att skattepengarna ger så stort värde som möjligt.	Ekonomi är långsiktigt hållbar

3 Demografi i Vaxholms stad

En del i planering av verksamheternas utveckling bygger på antaganden om framtida befolkningsutveckling.

Demografisk utveckling

Befolkningsprognosen för Vaxholms stad 2020-2030 visar att invånarantalet förväntas öka från 12 337 till 14 757 personer, vilket motsvarar en ökning med 21 %. Personer i åldern 65 år och äldre



förväntas öka från 2 116 till 2 989 personer. En ökning på ca 36 %.

2020 beräknas antalet personer i åldersgruppen 65 år och äldre till ca 21 % av den totala folkmängden i Vaxholms stad. För 2030 är gruppen ca 25 % av befolkningen.

Samtidigt ändras sammansättningen hos gruppen äldre, 80 år och äldre. Till 2035 ökar antalet med ca 2,7 gånger till ca 1226 personer från dagens ca 500 personer. Den stora ökningen förväntas ske efter år 2020.

Ålder / År	2020	2025	2030	2035	Ökning i procent från 2020
0-18	3 070	3 181	3 299	3 502	14
19-64	6 649	7 600	7 764	8 043	21
65-79	2 096	2 251	2 469	2 841	35
80+	522	909	1 226	1 378	160
	12 337	13 941	14 757	15 764	28

4 Prioriterade områden

Nämnden har identifierat ett antal utvecklingsområden som beskrivs nedan.

4.1 Äldreomsorgen i Vaxholms stad

Hjälp i hemmet är den benämning som används för att beskriva det bistånd som omfattar service- och omvårdnadsinsatser som utförs av kommunens hemtjänstverksamhet. I hemmet ska man kunna få hjälp och stöd i den dagliga livsföringen. Insatser som kan beviljas:

- omvårdnad
- serviceinsatser
- ledsagning
- matdistribution
- trygghetslarm
- dagverksamhet
- avlösning i hemmet

Vaxholms stad tillämpar från 2012-05-01 Lagen om valfrihetssystem (LOV). Staden kommer att verka för att utveckla förutsättningarna för externa anordnare. Staden kommer även verka för att egen regi och externa utövare ges samma förutsättningar inom ramen för LOV.

4.2 Stöd till personer med funktionsnedsättning i Vaxholms stad

Människor som inte kan tillgodose sina egna behov ska erbjudas stöd för att möjliggöra ett självständigt liv. Personer med funktionsnedsättning boende i Vaxholm har rätt att bo och leva tryggt och självständigt och erbjudas möjligheter till aktiviteter och gemenskap. Insatser som kan beviljas är bland annat:

- Boendestöd
- Korttidsvistelse enligt LSS
- Kontaktperson
- Personlig assistans
- Daglig verksamhet, daglig sysselsättning



4.3 Kommunal hälso- och sjukvård

Staden ansvarar för hälso- och sjukvård i särskilt boende och dagverksamhet för äldre samt verksamheter enligt LSS. Ansvaret omfattar insatser från sjuksköterska, fysioterapeut och arbetsterapeut. All hälso- och sjukvård ska leva upp till de krav som lagar och föreskrifter anger.

Stockholms läns landsting ansvarar för hemsjukvården, dvs övrig hälso- och sjukvård som utförs i den enskildes hem.

4.4 Boendeformer- samhällsplanering

Närmiljö, trygghet i vardagslivet samt tillgång till service och kommunikationer är områden som måste beaktas när framtidens boende för målgruppen planeras. Kunskapen om förutsättningar för äldre och personer med funktionsnedsättning och den demografiska utvecklingen bör spridas till en vidare krets av intressenter för att möta dagens och framtidens behov. Det gäller till exempel bostadsbolag, affärer, restauranger och kultur.

4.4.1 Särskilda boendeformer

Särskilt boende är till för personer med stora omvårdnadsbehov dygnet runt. I särskilt boende har staden hälso- och sjukvårdsansvar till och med sjuksköterskenivå. För att få ett sådant boende krävs biståndsbeslut.

Vaxholms stad erbjuder platser i särskilt boende på Cyrillys, Framnåshagen och Borgmästargården. Inriktningen varierar mellan somatisk och platser med demensinriktning. De särskilda boendena i Vaxholms stad drivs i egen regi.

Under de närmaste åren kommer behovet av platser i särskilt boende öka till följd av att antalet äldre ökar. Planering för byggnation av nya boenden pågår och det finns en risk att dessa inte står färdiga utan att behov av att köpa platser utanför kommunen kommer att uppstå under en period.

4.4.2 Tillfälligt boende /växelboende inom äldreomsorgen

Tillfälligt boende /växelboende innebär en kort tids boende utanför det egna hemmet, på ett boende som är avsett för tillfälligt boende. Tillfälligt boende är en insats som tillgodoser allmänna omvårdnadsbehov, det vill säga att med stöd av personal upprätthålla funktioner.

4.4.3 Boendeformer för personer med funktionsnedsättning

Vaxholms stad erbjuder idag platser i gruppboende och serviceboende enligt LSS på Ullbergsväg och i Fredriksstrands boendeservice. Dessa verksamheter bedrivs på entreprenad av Oliva omsorg. Under 2015 tog kommunerna i Stockholms län överansvaret för utförandet av hälso- och sjukvårdsinsatser inom LSS-verksamheterna.

Syftet med insatsen bostad med särskild service är att den enskilde ska kunna leva ett så självständigt liv som möjligt. En bostad kan vara utformad på olika sätt, men dessa tre huvudformer kan urskiljas:

- **Gruppboende:** beviljas för den som har ett stödbehov dygnet runt.
- **Serviceboende:** är en boendeform för personer med behov av viss tillsyn och omvårdnad, men som ändå klarar mycket själ
- **Annan särskilt anpassad bostad:** är en boendeform för personer som behöver en bostad med viss grundanpassning utifrån sin funktionsnedsättning. Omvårdnad, stöd och service eller fritidsverksamhet ingår inte i denna boendeform.

Inom ramen för Socialtjänstlagen kan andra stödboende beviljas:

- **Stödboende:** är en temporär boendeform för den som på grund av psykisk



funktionsnedsättning behöver stöd för att klara av sin boendesituation.

- **Hem för vård eller boende (HVB)**

4.4.4 Övriga boendeformer för äldre

Vaxholms stad har två hyresfastigheter med sammanlagt 56 seniorlägenheter. De två fastigheterna har adress Torggatan 19, 21, 32 och 34 samt V :a Ekuddsgatan 17. Sökande till seniorlägenheter ska vara minst 65 år och folkbokförd på en adress i Vaxholm.

Boendeformen är inte behovsprövad. Fastighetsenheten hyr ut lägenheterna där den som stått längst i kön får erbjudande om lägenhet.

I enlighet med vad som anges i stadens översiktsplan (sid 27) har seniorboenden stor efterfrågan och ska beaktas i kommande planering av nya områden för bebyggelse.

I dagsläget finns inga politiska beslut om utökning under planperioden av antal platser på kommunens seniorlägenheter.

5 Nämndens mål och aktiviteter

5.1 Nöjda brukare: Invånare och närstående är nöjda med socialnämndens verksamheter.

Aktiviteter	Beskrivning
Nå ut med information till stadens medborgare och deras närstående som kan vara i behov av stöd från kommunen.	Stadens hemsida och andra informationskanaler som exempelvis broschyrer, information i lokalpress, kommunens egen tidning. Utbyte av information sker även i samband med regelbundna möten med KPR (Kommunala pensionärsrådet) och KFR (kommunala funktionsnedsattas råd).
All personal ska ha grundläggande yrkeskompetens för sina uppgifter. Utbilda personal med spetskompetens inom demens, psykiatri och vård i livets slut.	Den generella kompetens- och kunskapsnivån och den mer specialinriktade behöver hela tiden utvecklas. Målet är att all personal ska ha grundläggande yrkeskompetens för sina uppgifter.

5.2 Socialnämnden tillvaratar digitaliseringens möjligheter för att öka självständighet, delaktighet och verksamheternas kvalitet.

Aktiviteter	Beskrivning
Nämnden ska prioritera utvecklingen av alla typer av tekniska lösningar som kan bidra till en mindre resurskrävande och bättre vård- och omsorg.	Personlig integritet är viktigt vid införandet av olika tekniska hjälpmedel och krävs vid upphandling för att säkerställa att den nya dataskyddsförordningen efterföljs.
Omsorg av personer inom målgruppen som helhet ska fungera och förbättras med hjälp av e-tjänster. Staden arbetar för att succesivt utveckla e-hälsa genom att införa e-tjänster riktat mot medborgarna.	Under året kommer ett e-hälsoprojekt att genomföras i samarbete med Teknikmarknad.

5.3 Arbetet inom socialnämndens verksamhetsområde utgår från vetenskap och beprövad erfarenhet.

Aktiviteter	Beskrivning
Staden ska arbeta kontinuerligt med förbättrings- och utvecklingsarbete i syfte att tydliggöra hur	Synpunkter på omsorgen av målgruppen är värdefulla och ger kunskap om vad som bör förbättras i verksamheterna. Det ska vara enkelt att framföra



Aktiviteter	Beskrivning
verksamheten ska organisera sitt uppföljnings- och kvalitetsarbete	synpunkter och klagomål och den som för fram synpunkter ska bli bemött med respekt och få kunskap om vilka eventuella åtgärder som vidtagits.

5.4 God hälsa främjas hos stadens invånare och deras närstående.

Aktiviteter	Beskrivning
Genom förebyggande arbete motverka uppkomsten av skador och ohälsa insatser.	Genom att stärka samarbete och ha kontinuerlig kontakt med intresseorganisationer och frivilligorganisationer ska staden inspirera och uppmuntra till aktiviteter och nyttja kommunens utbud av tjänster.
Genomföra uppsökande verksamhet och inbjuda till samverkan med Landstinget avseende uppsökande hälso- och sjukvård.	Aktivitetserna kan utföras av både stadens verksamhet som frivilliga krafter och omfattar tjänster som inte kan köpas på öppna marknaden och tjänster som inte är beviljade som bistånd. Funktioner som bedriver uppsökande verksamhet i dagsläget är: <ul style="list-style-type: none">•Silviasyster•Boendestöd•Anhörigkonsulent•Avdelningen för myndighetsutövning

§ 57 Rapportering av ej verkställda beslut kvartal 2 2020

Socialnämndens beslut

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Enligt gällande rutiner rapporteras till socialnämnden, kommunfullmäktige och stadens revisorer vad förvaltningen har rapporterat till IVO (Inspektionen för vård och omsorg) i fråga om beslut om insatser enligt SoL (Socialtjänstlagen) och LSS (Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade) för kvartal 2 2020, som ej har verkställts inom tre månader efter beslut.

Inom lagrummet för SoL är alla beslut verkställda.

Inom lagrummet för LSS är alla beslut verkställda.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande 2020-07-22, Rebecca Borg.

Kopia på beslutet till

För kännedom: Kommunstyrelsen.



Socialförvaltningen
Rebecca Borg
Enhetschef

Rapportering av ej verkställda beslut kvartal 2 2020

Förslag till beslut

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Enligt gällande rutiner rapporteras till socialnämnden, kommunfullmäktige och stadens revisorer vad förvaltningen har rapporterat till IVO (Inspektionen för vård och omsorg) i fråga om beslut om insatser enligt SoL (Socialtjänstlagen) och LSS (Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade) för kvartal 2 2020, som ej har verkställts inom tre månader efter beslut.

Inom lagrummet för SoL är alla beslut verkställda.

Inom lagrummet för LSS är alla beslut verkställda.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande 2020-07-22, Rebecca Borg.

Kopia på beslutet till:

För kännedom: Kommunstyrelsen.

§ 31 Svar på revisionens önskemål om förtydligande

Nämnden för teknik, fritid och kulturs beslut

Förvaltningens svar på revisionens önskemål om förtydligande godkänns.

Nämnden för teknik, fritid och kultur föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta
Informationen noteras till protokollet.

Protokollsanteckning

Tina Runhem (M) anmäler protokollsanteckning till protokollet.

Lista över prioriteringar över kommunens fastigheter för våra kärnverksamheter, där kostnader och risk framgår, ska redovisas för nämnd.

Ärendebeskrivning

I sitt önskemål om förtydligande efterfrågar revisorerna följande:

- Tidsplan för åtgärder som pekas ut i nämndens svar
- När kan en inventering och dokumentering av stadens kajer, strandskoningar, bryggor m.m. vara klar och när kan en bedömning av underhållsskulden presenteras?
- Går det att precisera underhållsskulden på gator och vägar ytterligare i syfte att minska osäkerhet.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Svar på förtydligande från revisionen 2020-05-14

Önskemål om förtydligande, 2020-04-06

Kopia på beslutet till

För åtgärd: Alexander Wahlstedt, sbf
André Hagberg, sbf

För kännedom: Susanne Edén, sbf
Anders Haglund, revisionen



Stadsbyggnadsförvaltningen
Alexander Wahlstedt
Fastighetschef

Robert Klingvall
Projektledare

Svar på förtydligande från revisionen

Förslag till beslut

Förvaltningens svar på revisions önskemål om förtydligande godkänns.

Nämnden för teknik, fritid och kultur föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta att informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

I sitt önskemål om förtydligande efterfrågar revisorerna följande:

- Tidsplan för åtgärder som pekas ut i nämndens svar
- När kan en inventering och dokumentering av stadens kajer, strandskoningar, bryggor m.m. vara klar och när kan en bedömning av underhållsskulden presenteras?
- Går det att precisera underhållsskulden på gator och vägar ytterligare i syfte att minska osäkerhet.

Nedan beskrivs svaren i relation till de ursprungliga frågorna märkta med fet text.

Bedömning

Fråga: Upprättar rutiner och processer som beskriver hur underhållsarbetet ska prioriteras vad gäller fastigheter och kajer.

Svar: Fastighetsenheten har tagit fram förslag på rutiner för planering och prioritering av underhållsåtgärder som förväntas antas på nämndmöte 2020-04-23.

Planering för renovering av de centrala kajerna på Vaxön pågår och redovisas löpande inom projektet för Vaxholms kajer. Enligt tekniska enhetens bedömning är utöver de centrala kajerna endast Estlandskajen att räkna som en kajanläggning. Övriga anläggningar som omnämns i revisorernas skrivelse avser strandskoningar, bryggor med mera, vilka ännu inte finns inventerade.

Fråga: Upprättar en förteckning över de kajer som staden ansvarar för, utöver de centrala kajerna som nu är föremål för en översyn och inventerar underhållsbehovet för dessa.

Svar: Tekniska enheten ska under 2020 föreslå en inventering av anläggningar längs Vaxöns strandlinje som Nämnden för Teknik, Fritid och Kultur får ta ställning till. Detta är ett komplext arbete då det kan finnas olika typer av anläggningar. Bland annat kan tredje part ha byggt på kommunalägd mark med eller utan tillstånd, det kan finnas anläggningar i naturmark av oklar karaktär och det kan eventuellt finnas kommunala anläggningar på privat mark. Övriga öar har ett fåtal kända anläggningar varför fokus ligger på att inventera Vaxön, exempelvis har Waxholmsbolaget angöring vid bryggor på både Rindö och Resarö.

Tekniska enheten ska under 2020 även ta fram alla gällande arrenden avseende anläggningar längs Vaxöns strandlinje. Dessa ska följas upp för att säkerställa att arrendet efterlevs gällande underhåll, säkerhet och ekonomi. Detta arbete ska utgöra en bas för en handlingsplan för fortsatt inventering som fastställs 2021.

Fråga: Intensifierar arbetet med att upprätta rutiner för att planera och prioritera underhåll avseende fastigheter.

Svar: Rutiner beslutades på TFK:s sammanträde 23/4, rutinbeskrivningen används redan i verksamheten för att ta fram underhållsplaner.

Fråga: Preciserar befintlig underhållsskuld avseende gator/vägar i ett mindre intervall för att möjliggöra ett ytterligare mer ändamålsenligt underhållsarbete.

Svar: Arbetet pågår sedan 2019 då Vaxholm stad vid ingången av året inte hade någon bedömning av befintlig underhållsskuld. Under 2020 kommer tekniska enheten att ta fram ett förslag för hur Vaxholm stad ska hantera underhållsskulden både administrativt och praktiskt. Att minska intervallerna innebär kostnader och enheten håller på att utreda vilka resurser som kan krävas för att minska intervallerna för att därifrån kunna ta ställning till det fortsatta arbetet.

Fråga: Ser över vilka systemstöd som är lämpliga för gator/vägar, kajer och fastigheter.

Svar: Översyn av behov av systemstöd pågår, fokus är att i första hand införskaffa en förvaltningsgemensam fastighetdatabas för att säkerställa huvudmannaskap och annan basfakta. Viktigt att se arbetet ur ett helhetsperspektiv då systemstöd är beroende av varandra och förvaltningen i stort är beroende av att ha samma uppgifter och att kunna se vad som händer i andra delar av verksamheten. Projektledare är tillsatt. En genomlysning av förvaltningens digitaliseringsbehov samt en sammanställning av möjliga systemstöd beräknas vara klar HT20. Därefter beror tidsplanen av budgetmedel och LOU.

Fråga: Upprättar rutinbeskrivningar för hur genomförda underhållsprojekt ska följas upp och analyseras.

Svar: Bedöms vara klart HT20 och kan således nyttjas för att följa upp årets investeringsprojekt.

Fråga: Efter inventering av fastigheter jämför dessa uppgifter mot de uppgifter som finns hos Lantmäteriet och Skatteverket.

Svar: En jämförelse mellan lantmäteriet och anläggningsregistret pågår och bedöms vara färdig HT20. Fastighetsenheten har nyligen fått tillåtelse att agera ombud för Vaxholms stad på skatteverkets hemsida vilket underlättar inventeringsarbetet.

Måluppfyllelse

Genomförda åtgärder enligt ovan kommer att bidra till att kvaliteten i verksamheten förbättras. Förbättrad bedömning av underhållsbehov/underhållsskuld ger bättre förutsättningar för ekonomisk hållbarhet.

Finansiering

I huvudsak kommer inventeringsarbete att ske inom ram. Eventuellt kan kostnader uppkomma för besiktningar av anläggningar samt för att minska intervallen avseende underhållsskulden för gator och vägar. I sådana fall återkommer enheten med närmare uppgifter om detta.

Förslagets konsekvenser

Ovanstående åtgärder innebär ett större arbete på tekniska enheten som behöver prioriteras i relation till andra arbetsuppgifter.

Uppföljning och utvärdering

Arbetet kommer att återrapporteras till nämnden för teknik, fritid och kultur.

Handlingar i ärendet

Svar på förtydligande från revisionen 2020-05-14

Önskemål om förtydligande, 2020-04-06

Kopia på beslutet till:

För åtgärd: Alexander Wahlstedt, sbf
André Hagberg, sbf

För kännedom: Susanne Edén, sbf
Anders Haglund, revision



Revisorerna

2020-04-03

Till

Nämnden för teknik, fritid och kultur

För kännedom

Kommunstyrelsen

Önskemål om förtydligande av nämndens svar på revisorernas granskning av underhåll av gator och vägar, fastigheter och kajer.

Vaxholms stads revisorer genomförde under hösten 2019 en granskning av stadens underhåll av gator och vägar, fastigheter samt kajer. Nämnden för teknik, fritid och kultur beslutade om ett svar till revisorerna rörande granskningen, 2020-02-20 § 5, Änr TFK 2019/151.007. Av svaret framgår att nämnden har eller planerar att vidta ett antal åtgärder i syfte att komma till rätta med de brister som framkom i granskningen. Med anledning av nämndens svar vill vi dock ställa några frågor i syfte att få några förtydliganden, enligt följande:

1. Hur ser tidplanen ut för det olika åtgärder som nu görs, enligt nämndens svar, i syfte att komma till rätta med de i granskningen noterade bristerna?
2. I nämndens svar på granskningen framgick att staden endast ansvarar för underhållet av de centralt belägna kajerna samt Estlandskajen. Vi har vid en träff med nämndens presidium, 2020-04-03, fått information om att staden ansvarar för fler kajläggningar än vad som angavs i svaret till revisorerna. Vi förutsätter att nämnden inventerar och dokumenterar vilka kajer, strandskoningar och bryggor staden ansvarar för. När bedömer nämnden att en sådan inventering är genomförd och en bedömning av underhållsbehovet kan göras?
3. Kan nämnden precisera storleken på den uppskattade underhållsskulden avseende gator och vägar i syfte att reducera osäkerheten och därmed erhålla ett bättre beslutsunderlag?

Revisorerna vill ha nämndens svar på frågorna ovan senast den 30 april 2020

För Vaxholms stads förtroendevalda revisorer

Anders Haglund

Ordförande

§ 23 Yttrande över remissutgåva Sjötrafikutredning del 1

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

Yttrande över remiss Sjötrafikutredning del 1 godkänns.

Ärendebeskrivning

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 (LS 2017-1455) att trafiknämnden ska utreda och arbeta med att forma framtidens sjötrafik, under mandatperioden. Sjötrafikutredning del 1 omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formars i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål.

Syftet med sjötrafikutredningen del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsår 2025 och med en framåtblick på 10 år. Sjötrafikutredning del 2 kommer sedan att undersöka vilket tonnage som krävs för att utföra de uppgifter och uppnå de egenskaper som del 1 identifierat.

Trafikförvaltningen har arbetat fram och utrett två utvecklingsalternativ för sjötrafiken, UA1 och UA2. UA1 föreslår att sjötrafiken inte förändras avsevärt och att trafikupplägget ska likna det som finns idag. UA2 föreslår däremot större förändringar. Direktlinjer från Stockholm ska begränsas, och resenärer som ska resa längre ut i skärgården behöver resa med kollektivtrafiken på land till replipunkter och andra bytespunkter för att där byta till sjötrafiken för vidare resa. Båda förslagen föreslår att pendelbåtsförsökslinjen mellan Vaxholm och Stockholm blir permanent.

Sjötrafikutredning del 1 ska resultera i att ett ändamålsenligt tonnage kan utredas vidare i sjötrafikutredning del 2.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Remissutgåva Sjötrafikutredningen del 1, 2020-05-04

Tjänsteutlåtande 2020-08-10, Yttrande över remissutgåva Sjötrafikutredningen del 1.

Kopia på beslutet till

För kännedom: (Tjänsteutlåtande 2020-08-10, Yttrande över remissutgåva Sjötrafikutredning del 1, ska expedieras tillsammans med beslutet till remissinstansen)

Trafikförvaltningen, registrator.tf@sll.se, uppge diarienumret TN 2019-0440 samt Vaxholms stad i ärendemeningen

Stadsbyggnadsförvaltningen
Adam Hjort
Trafikplanerare

Yttrande över remissutgåva Sjötrafikutredning del 1

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta:

Yttrande över remiss Sjötrafikutredning del 1 godkänns.

Sammanfattning

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 (LS 2017-1455) att trafiknämnden ska utreda och arbeta med att forma framtidens sjötrafik, under mandatperioden. Sjötrafikutredning del 1 omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål.

Syftet med sjötrafikutredningen del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsår 2025 och med en framåtblick på 10 år. Sjötrafikutredning del 2 kommer sedan att undersöka vilket tonnage som krävs för att utföra de uppgifter och uppnå de egenskaper som del 1 identifierat.

Trafikförvaltningen har arbetat fram och utrett två utvecklingsalternativ för sjötrafiken, UA1 och UA2. UA1 föreslår att sjötrafiken inte förändras avsevärt och att trafikupplägget ska likna det som finns idag. UA2 föreslår däremot större förändringar. Direktlinjer från Stockholm ska begränsas, och resenärer som ska resa längre ut i skärgården behöver resa med kollektivtrafiken på land till replipunkter och andra bytespunkter för att där byta till sjötrafiken för vidare resa. Båda förslagen föreslår att pendelbåtsförsökslinjen mellan Vaxholm och Stockholm blir permanent.

Sjötrafikutredning del 1 ska resultera i att ett ändamålsenligt tonnage kan utredas vidare i sjötrafikutredning del 2.

Ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen har i en remiss, ärendenummer TN 2019-0440, översänt sjötrafikutredningen del 1. Syftet är att utreda behovet för sjötrafiken med en framåtblick på 10 år, utifrån planeringsåret 2025, samt hur sjötrafiken ska utformas i regionen och bättre kunna kopplas till kollektivtrafiken på land. Sjötrafikutredningen ska bidra med att öka den regionala tillgängligheten, för såväl stadsnära trafik som till skärgården, skapa en mer resurseffektiv kollektivtrafik och kortare restider. Därtill ska del 1 tydliggöra vilket tonnage som krävs för att utföra trafiken, detta kommer sedan vidare utredas i del 2.

Bedömning

Vaxholms stad är positiv till att Trafikförvaltning föreslår att pendelbåtsförsöket mellan Vaxholm och Stockholm permanentas, i både UA1(utredningsalternativ) och UA2. Kollektivtrafiken på vatten har en central roll i Vaxholms utveckling och bidrar till att främja en hållbar utveckling i skärgården. En utvecklad skärgårds- och pendelbåttrafik bidrar det till ett ökat kollektivt resande i kommunen, minskad trängsel i vägnätet och miljöbelastning, ökad regional tillgänglighet, stärkt lokalt näringsliv och förbättrad tillgång till service, skola, idrott och kulturliv. Vaxholm anser att utvecklingsmålet för en permanent pendelbåtlinje, mellan Vaxholm och Stockholm, är att möjliggöra en restid under 40 min.

Pendelbåttrafiken kommer att ha en viktig roll för pendlare i Vaxholm, och även för turister och besöksnäringen i kommunen. Vaxholm är bland de mest populära besöksmålen i skärgården och under framför allt sommaren är stadskärnan full av turister.

Restid

Potentialen för pendelbåttrafik är stor i Vaxholm och framför allt är minskad restid, mellan Stockholm och Vaxholm, det som behöver prioriteras. Restiden har störst påverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen, och dess attraktivitet för resenärerna. Vaxholm har i jämförelse med andra ytterkommuner längre restid, i relation till avståndet, till regionkärnan. Här kan pendelbåttrafiken bidra till att skapa en pålitlig, radiell, stomlinje på vattnet för att möjliggöra snabbare resor. Vaxholm instämmer i att tonnaget har en viktig roll för att förbättra restiderna, vilket del 2 ska utreda, i kombination med hastighetslättnader för kollektivtrafiken på farleder. Därtill påverkar antalet stopp restiden avsevärt. Vaxholm anser att de bryggor som är viktiga att angöra mellan Vaxholms replipunkt och Stockholm är; Vaxholms replipunkt, Gåshaga, Nacka strand, Slussen och Strömkajen.

Lokala bussförbindelser

En prioritet för att öka pendelbåttrafikens attraktivitet och beläggning är att säkerställa en god tillgänglighet till bryggor och kajer med korta bytestider. En lokal bussförbindelse mellan Resarö och Vaxön behöver utvecklas för att möjliggöra detta. Resarö är den nästa största ön i Vaxholm, sett till antalet invånare, med strax över 3000 fastboende. En lokal busslinje kommer även skapa nyttor för elever och äldre inom kommunen vilka behöver nå skolor och samhällsservice på Vaxön.

Bryggor

I Trafikförvaltningens tidigare pendelbåtsutredning lyftes konceptet med sidotillägg, vilket kan bidra till minskad restid genom snabbare angöring vid bryggor. Det är viktigt för sjötrafikens utveckling att Trafikförvaltningen fortsätter arbeta vidare på det i arbetet med riktlinjer för bryggor, i nästa fas. Det är även angeläget att kommuner och berörda aktörer deltar i processen, då regionen inte äger eller ansvarar för den infrastrukturen i skärgården. Därtill vill Vaxholm lyfta att det finns ett intresse för att utveckla sjötrafiken till att bli mer hållbar, se över möjligheten att utveckla eldrivna båtar, vilket kräver att man i tidigt skede undersöker strategiska lägen för bland annat laddinfrastruktur. Vaxholm anser att Slussen kan bli en allt viktigare brygga för pendlare, förutsatt att tillgänglighet till tunnelbana säkerställs i projektet Slussen.

Komfort

Förvaltningens erfarenhet, utifrån inkomna synpunkter, är att pendlare värderar komfort högt, förutom restiden. Arbetspendlare vill utnyttja restiden när de pendlar till att arbeta. Det är viktigt att pendelbåtar erbjuder en bra sittplats, nedfällbart bord och wifi. Därtill har utsikten en stark bidragande faktor, vilket många uppskattar. Samhällsekonomiska analyser uppfattas ha svårt att värdera komfort och dess potential, i synnerhet när det gäller sjötrafik. De samhällsekonomiska vinsterna kan bli stora, men det förutsätter att rätt prioriteringar görs. Det uppfattas att man underskattar hur resenär, vilka pendlar längre sträckor, värderar komfort högt.

Resmönster

Vaxholm är positiv till utredningsalternativ två och omfördelning av trafiktimmar från direkttrafik till att förstärka bastrafiken med bättre turtäthet och längre trafikdygn, mellan öar i skärgården och replipunkter. Vaxholm har tidigare betonat behovet av längre trafikdygn för boende på öar, på årsbasis, för att möjliggöra att invånare bland annat ska kunna delta i kvällsaktiviteter. Sjötrafikutredningen inriktar sig dock framför allt mot bastrafiken mellan kärnöarna och replipunkter, vilket är problematiskt då resandet till och från övriga öar blir utelämnade. I Vaxholm är sjötrafiken viktig för fler öbor än de på kärnön i kommunen, och ett bra exempel är Tynningö där sjötrafiken är det alternativt invånarna kan nyttja för att nå kommunal service och skolor i sin kommun. Därtill har varken deltidboendes eller sommargästers, vilka är relativt många och spenderar delar av året i kommunen, resmönster undersökts. Minskad restid till Stockholm med pendelbåttrafik kan tänkas förändra deltidboendes vanor och resmönster, och till följd därav behovet av kollektivtrafik på vatten.

Taxa

Vaxholm är positiv till att skärgårdstrafiken integreras i SL-taxan, Vaxholm har länge påpekat att taxan bör förändras för att öka kollektivtrafikresandet och skapa en mer enhetlig taxa. En och samma taxa kommer gynna näringslivet i skärgården, möjliggöra att boende i skärgården inte behöver betala dubbla taxor samt göra det enklare för turister och besökare. Utöver enhetlig taxa behöver det behov som dagens ö-kort tillgodoser beaktas.

Besökare och turister

Sjötrafiken har historiskt varit en viktig del av Vaxholms identitet som skärgårdstad. Det är många besökare som söker sig till Vaxholm för att uppleva det militärhistoriska arvet, den kulturrika stadskärnan, naturen och skärgårdsmiljön. Majoriteten av de som reser från Strömkajen har Vaxholm som destination, besökare och turister är en viktig del för ett livskraftigt lokalt näringsliv. Det måste vara enkelt för sällanresenären att resa med sjötrafiken – var och hur byte ska ske måste vara enkelt och tidtabeller lättförståeliga så resenären känner sig trygg. Vaxholm är positiv till att de kulturhistoriska fartygen ska fortsätta att trafikera skärgården, fartygen är väldigt uppskattade bland invånare och besökare.

Vaxholm - Grinda

Det anses vara både ett kostnadseffektivt och miljömässigt bra alternativ att etablera en linje mellan Vaxholm och Grinda i och med en permanent pendelbåttrafik mellan Vaxholm - Stockholm.

Replipunkt Vaxholm

Vaxholm arbetar med att ta fram en plan för hur Vaxholms kajer ska restaureras efter det att man upptäckt att kajens konstruktion är i dåligt skick. Skärgård- och pendelbåtstrafikens behov hanteras inom projektet och kommunen är positiva till att Trafikförvaltningen deltar i arbetet. Möjligheten att drivmedelsförsörja sjötrafiken i Vaxholm, genom en fast anläggning, undersöks då det kan skapa nytta för sjötrafiken i och med det strategiska läget Vaxholms replipunkt har i mellersta skärgården. Projektet ska även planera för hur kajområdet kan förbättras och resenärsmiljön är en viktig del av det, därtill ska landanslutningar, avfallshantering och färskvatten hanteras inom projektet.

Depåplan

Det är viktigt att arbetet med att ta fram en depåplan sker i samverkan med kommunerna.

Handlingar i ärendet

Remissutgåva Sjötrafikutredningen del 1, 2020-05-04

Tjänsteutlåtande 2020-08-10, Yttrande över remissutgåva Sjötrafikutredningen del 1.

Kopia på beslutet till:

För kännedom: Trafikförvaltningen, registrator.tf@sll.se, uppge diarienumret TN 2019-0440 samt Vaxholms stad i ärendemeningen. (Tjänsteutlåtande 2020-08-10, Yttrande över remissutgåva Sjötrafikutredning del 1, ska expedieras tillsammans med beslutet till remissinstansen).

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Sonny Österman
08-686 18 02
sonny.osterman@sll.se

Sjötrafikutredning del 1



Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
Sammanfattning	4
Läsanvisning	5
Terminologi	6
1 Inledning.....	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Syfte och mål.....	9
1.3 Omfattning och avgränsning	9
1.4 Arbetsprocess.....	10
2 Styrande dokument	12
3 Övergripande mål och effektmål för sjötrafiken.....	14
3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län	20
3.2 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050.....	24
3.3 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen.....	25
3.4 Miljöprogram 2017 - 2021	26
3.5 Budget region Stockholm år 2020	27
3.6 Ägardirektiv Waxholmsbolaget	28
3.7 Trafikförvaltningens strategier	29
3.8 Målkonflikter och hantering	34
4 Nuläge och förutsättningar	35
4.1 Stockholms skärgård	35
4.2 RUFS 2050.....	36
4.3 Sjötrafiken som system.....	37
4.4 Trafiken i skärgården.....	38
4.5 Pendelbåtstrafik.....	50
4.6 Tonnage	56
4.7 Biljett/taxa/zoner	58
4.8 Sjötrafikens miljöpåverkan.....	59
4.9 Kommersiella aktörer	61

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4.10	Centrala intressenter	61
5	Åtgärder och utredningsalternativ	63
5.1	Utredningsalternativ.....	63
5.2	Strategisk utredning om pendelbåtstrafik, nya linjer.....	66
5.3	Taxor och zoner	67
5.4	Ytterligare linjer inom sjötrafiken	68
5.5	Avfärdad sjötrafik	69
6	Effektbedömning	70
6.1	Uppfyllelse av effektmål.....	70
6.2	Samhällsekonomiska effekter	77
6.3	Miljömässiga effekter.....	78
6.4	Sociala effekter.....	80
6.5	Risakanalys.....	81
6.6	Möjligheter till medfinansiering.....	83
6.7	Samrådsredogörelse	84
7	Samlad bedömning och rekommendation	89
7.1	Sammanvägd bedömning av effekter och risker	89
7.2	Rekommendation och förslag till fortsatt arbete.....	94

Bilagor:

Bilaga 1: Enkät­sammanställning

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik. Ett första steg är att grundligt och strategiskt utreda hur framtidens sjötrafik ska se ut. Denna utredning omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål. Utredningsarbetet har skett i nära dialog med intressenter.

Förordad inriktning, med planeringsår 2025, är att sjötrafiken ska kopplas samman mer med landkollektivtrafiksystemet som medför att det blir enklare att resa med sjötrafiken som en naturlig del av kollektivtrafiksystemet. För skärgårdstrafikens del innebär det en omfördelning av trafiktimmar från dagens så kallade direkttrafik mellan Stockholm till skärgårdens mellersta och yttre delar till att stärka upp grundtrafiken mellan skärgård och bytespunkter i land med bättre turtäthet och längre trafikdygn på årsbasis. Ett bättre turutbud och längre trafikdygn gagnar såväl fastboende som fritidsboende och besökare så länge resan upplevs som tillgänglig och är attraktiv. Restid, taxor och bytespunkter med dess funktionalitet bedöms ha stor påverkan på sjötrafikens attraktivitet. Utredningen ser ett fortsatt behov av sjötrafik mellan Stockholm och Vaxholm på årsbasis samt säsongstrafik mellan Stockholm och Grinda. Omfördelning av sjötrafikens trafikutbud till längre ut i trafiksystemet medför behov av åtgärder i befintliga bytespunkter samt medför även behov av nya bytespunkter mellan land- och sjötrafik i Norrtälje och Österskär i Österåker.

Tidigare utredningars pendelbåtlinjer finns med i planering för ny sjötrafik, detta innebär nya kopplingar med sjötrafik på sträckorna Norra Ulvsunda–Gamla Stan och Norra Ulvsunda–Hägersten. Likaså förutsätts kommande försök med nya pendelbåtlinjer till Vaxholm och Värmdö fortgå.

Läsanvisning

Del 1 – Bakgrund och utgångspunkter

Kapitel 1 – Inledning, behandlar bakgrunden till att beslut om utredningsstudien togs samt syfte och avgränsningar. Här beskrivs också hur arbetet har bedrivits.

Kapitel 2 – Styrande dokument, presenterar de dokument som har varit centrala för arbetet med sjötrafikutredningen.

Kapitel 3 – Mål, presenterar de mål som har varit centrala för arbetet med att identifiera åtgärder och utredningsalternativ.

Kapitel 4 – Nuläge och förutsättningar, beskriver de förutsättningar som studien har utgått från.

Del 2 – Åtgärder och utredningsalternativ

Kapitel 5 – Studerade åtgärder och utredningsalternativ, presenterar de åtgärder och utredningsalternativ som studerats, hur de har tagits fram och vad de innehåller, hur de har prioriterats för fortsatt analys, alternativt valts bort tidigt i studien.

Kapitel 6 – Effektbedömning, belyser effekter utifrån studiens effektmål, samhällsekonomi och hållbarhetsaspekter, beskriver bedömningsprocessen och vilka bedömningsparametrar som har använts.

Kapitel 7 – Samlad bedömning och rekommendation, redogör för studiens slutsatser och identifierar frågor att hantera i det fortsatta arbetet.

Terminologi

Bytespunkt – Större kajer/bryggor där byten till landbaserad kollektivtrafik kan genomföras. Består ofta av replipunkter (se nedan) och/eller sjötrafikhållplatser i de centrala delarna av regionen med omfattande sjötrafik.

Kärnö – En *kärnö* är en ö som saknar vägförbindelse, via bro, tunnel eller färja, till fastlandet och som har olika typer av bostäder och erbjuder boende för både permanentboende och säsongsboende. Kärnöar är utpekade i RUFSS 2050 och bedöms ha förutsättningar för samhällsservice och infrastruktur och fungerar därför som en servicepunkt för omkringliggande öar samt friluftsliv och turism. Mellan fastlandet och kärnöar ska det gå kollektivtrafik varje dag året runt, detta kallas *bastrafik* (i rapporten nedan används begreppet grundtrafik med samma betydelse).

Pendelbåttrafik – Sjötrafik med trafikuppgifter företrädesvis inom Mälaren och Saltsjön motsvarande kommuntrafik inom busstrafiken. Trafikförsörjer vattennära bebyggelse och avlastar landtrafiken på strategiska linjesträckningar.

Replipunkt – Är kollektivtrafiknoder utpekade i RUFSS 2050. En replipunkt kopplar samman kärnöar, kommuncentrum och den centrala regionkärnan och fungerar därav som strategiska bytespunkter för såväl persontransporter som godstrafik.

Sjötrafik – Samlingsbegrepp för den kollektivtrafik på vatten som organiseras av trafikförvaltningen. Inkluderar därmed både pendelbåts- och skärgårdstrafiken.

Skärgårdstrafik – Sjötrafik som företrädesvis trafikerar skärgården. Viss skärgårdstrafik utgår från centrala delar av regionen.

Tonnage – Ett begrepp för fartyg som, i detta avseende, utför trafikförvaltningens kollektivtrafik på vatten. Kan indelas i de fartyg som trafikförvaltningen äger som benämns det strategiska tonnaget, samt de fartyg som är operatörsägt.

Brygga (stoppställe) – Samlingsbegrepp för de bryggor och kajer som trafikförvaltningens kollektivtrafik på vatten använder för att plocka upp och släppa av resenärer.

Depå – Infrastruktur där fartyg kan el-anslutas och bunkras med drivmedel samt har tillgång till färskvatten och kan frånlämna avfall. Fungerar även som kaj att förtöja i när fartyg ej är i trafik.

Nattkaj – Kaj eller brygga där fartyg kan el-anslutas och förtöjas efter trafikdygn

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bastrafik/Grundtrafik – Ett miniutbud av kollektivtrafik som bör finnas mellan kärnö och respektive replipunkt. Denna bastrafik är satt till två turer på morgon/förmiddag och omvänt tillbaka under eftermiddag/kväll, dessutom ska varje kärnö en vardag per vecka även ha en senare kvällstur.

1 Inledning

Region Stockholm bedriver en omfattande kollektiv sjötrafik i Stockholms skärgård samt pendelbåttrafik på ett antal linjer i Mälaren och Saltsjön i egenskap av att vara regional kollektivtrafikmyndighet. Sjötrafiken är upphandlad och utförs av trafikoperatörer inom en handfull trafikområden samt ett antal linjer. Trafiken bedrivs med egenägda samt med operatörsägda fartyg. Skärgårdstrafiken har gamla anor och har bedrivits på ungefär samma vis under en längre tid. Pendelbåttrafiken är i delar en nyare företeelse med tillkommande linjer under 2000-talet som kompletterar linjer som funnits en längre tid.

Detta kapitel presenterar bakgrund till varför utredningen genomförs samt beskriver syfte samt avgränsningar för Sjötrafikutredning del 1. Kortfattat utgör denna utredning ett samlat grepp över den kollektiva sjötrafik som bedrivs av Region Stockholm, hur denna kan utvecklas samt integreras med den landbaserade kollektivtrafiken.

1.1 Bakgrund

Landstingsfullmäktige beslöt i "Budget 2019 för Region Stockholm", LS 2017-1455, att trafiknämnden under mandatperioden ska påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik. Ett första steg är att grundligt och strategiskt utreda hur framtidens sjötrafik ska se ut. Utredningen ska omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens tonnage. Framtidens tonnage omfattar både pendelbåt- och skärgårdstrafiken. Utredningsarbetet ska ske i nära dialog och tillsammans med boende och näringsidkare i skärgården. Besluten återfinns även i Budget för 2020 för region Stockholm, RS 2019-0829.

I genomförd **"Strategisk pendelbåtsutredning", TN 2017-1363**, identifierades behov av att planera sjötrafiken (pendelbåttrafik och skärgårdstrafik) utefter ett systemtänk samt att sjötrafiken planeras ihop med kollektivtrafiken på land på ett mer effektivt sätt. Likaså belystes behovet av nya fartyg och hållplatser (bryggor och/eller pontoner) dels för att det saknas fartyg och hållplatser och dels för att befintligt tonnage är ålderstiget och i flera fall har passerat dess tekniska livslängd.

Föreliggande rapport utgör Sjötrafikutredning del 1 som har fokus på sjötrafikens trafikala uppbyggnad, behov av resor med sjötrafik i regionen samt mål för sjötrafiken. Sjötrafikutredning del 2 kommer att fokusera på det tonnage som är nödvändigt för att utföra de uppgifter och uppnå de förmågor som identifieras i del 1.

1.2 Syfte och mål

Syftet med sjötrafikutredning del 1 är att utreda behovet av sjötrafik med planeringsår 2025 med en framåtblick på c 10 år. Ett viktigt mål för utredningen är att genomföra arbetet i samverkan med relevanta aktörer i regionen. Utredningen ska visa på sjötrafikens samlade utformning i Mälaren, Saltsjön och i Stockholms skärgård. Även andra delar av sjötrafiksystemet utreds översiktligt. Det handlar exempelvis om kopplingar till andra trafikslag, tillgänglighet (fysisk samt upplevd), resenärsmiljöer, depåfunktioner samt utformning av trafikbryggor.

Effekter som sjötrafikutredning del 1 ska uppnå är att tillsammans med övrig allmän kollektivtrafik öka den regionala tillgängligheten – för såväl stadsnära trafik som till skärgården, korta av restider och planera kollektivtrafiken resurseffektivt. Vidare ska sjötrafikutredning del 1 medföra att ett ändamålsenligt tonnage kan utredas vidare i sjötrafikutredning del 2.

I framtagandet av nytt tonnage och bryggor är det viktigt att en standardisering av fartyg och bryggor utreds för att nå ekonomisk effektivitet, hög säkerhet och hög tillgänglighet.

1.3 Omfattning och avgränsning

Föreliggande trafikutredning presenterar hur sjötrafiken ska utformas med planeringsår 2025 och framåt. I detta ingår kopplingen till övrig kollektivtrafik. Perspektivet **”hela resan”** för kollektivtrafikresenärerna är en bärande del i de förslag som presenteras nedan.

Inom sjötrafikutredning del 1 ingår utredningsdelar som är behövliga för att besvara ekonomiska, miljömässiga samt sociala konsekvenser att genomföras i en för utredningen passande detaljeringsgrad.

I planering av stadsnära sjötrafik eftersträvas effekter såsom restidsvinster och avlastning på gatu- och vägnät samt bytespunkter. Här kan nya reserelationer uppstå med sjötrafik, i synnerhet med beaktande av kombinationsresor cykel–sjötrafik–cykel.

I planering av skärgårdstrafik beaktas **restiden för ”hela resan” i syfte att hålla den så kort som möjligt**, i detta ingår koppling till övrig kollektivtrafik. Överströmning mellan trafikslagen kan ske och bör planeras för.

Skärgårdstrafiken har i regel inte avlastande effekter på vägnät då det ofta fordras fartyg för att nå ut till öar. Till öar där det finns vägförbindelse kan dock sjötrafik ha avlastande effekt på vägnät. Det är viktigt att beakta RUFSS 2050 samt Landsbygds- och skärgårdsstrategin i planeringen av sjötrafik i skärgården.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Eftersom behovet av sjötrafik belyses görs detsamma för behov av investeringar av fartyg samt bryggor. Likaså behöver behovet av nattkajer, kajer där fartyg kan bunkra drivmedel och ta emot färskvatten samt lämna avfall belysas.

Utredningen har omfattat samråd genom webenkät med fastboende och näringsidkare i skärgården. Webenkäten är en delmängd i det underlag som behövs för att upprätta utredningen. Vidare har samråd genomförts med intresseorganisationer i skärgården.

Dialog och samverkan med offentliga aktörer såsom kommuner, trafik- och regionplaneförvaltningen och Trafikverket har genomförts, framförallt kring behov av resor, lokalisering av nattkaj/depå/bunkringskajer samt investeringar i hållplatser.

Inom utredningen har effektbedömningar genomförts på två sjötrafiklinjer som tidigare analyserats; Ulvsunda – Gamla Stan och Ulvsunda - Hägersten. Bedömningarna görs inom ramen för de samlade effektbedömningar som genomförts för förslag som presenteras nedan.

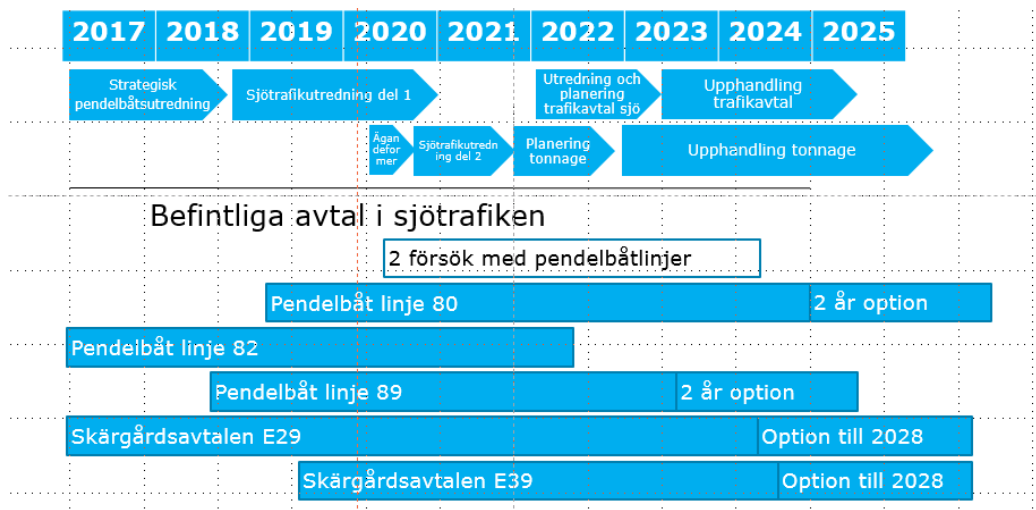
1.3.1 Avgränsningar

Utredningen har planeringsår 2025. Därför ingår ej tillkommande försök eller liknande som syftar till att genomföras på kortare sikt. Avgränsningen avser försök och liknande som inte har beslutats inom den utredningstid som gäller för denna utredning.

Eftersom sjötrafikutredning del 1 fokuserar på förslag för sjötrafiken i sig berörs andra delar av sjötrafiksystemet mer översiktligt. Behov pekas på vad gäller information, bryggor, replipunkter, depåer och annan infrastruktur, men förslag lämnas inte alltid. Tonnage utreds endast mycket översiktligt som en möjliggörare för olika trafikupplägg. Fartygen i sig utreds i sjötrafikutredning del 2.

1.4 Arbetsprocess

I ett större perspektiv ingår sjötrafikutredning del 1 som ett förberedande arbete inför utredningar och beslut om nytt tonnage. Parallellt med sjötrafikutredning del 1 genomförs en utredning kring ägandeformer för pendelbåtstonnage. Sjötrafikutredningen del 1 är även en inledande utredning för planering av trafik inför nya trafikavtal för sjötrafiken. De parallella processerna redovisas i figur 1.



Figur 1. Övergripande processer som berör sjötrafiken inom region Stockholm

Arbetet med sjötrafikutredning del 1 har haft ett stort inslag av samråd samt dialog med berörda.

- Samråd har genomförts med berörda kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen samt intresseorganisationer. Samråden har syftat till information, delaktighet och dialog.
- En enkätundersökning med fastboende på kärnöar i skärgården har genomförts. Enkäten är en central delmängd i det underlag som använts för att utarbeta sjötrafikutredningen.
- Samråd har genomförts med näringsliv och intresseorganisationer i skärgården.
- Sjötrafikutredning har varit föremål för en remiss hos berörda aktörer och inkomna synpunkter har beaktats vid sammanställningen av slutresultatet.

Projektet sjötrafikutredningen har haft löpande avstämningar med de pågående projekten för framtagande av ny kollektivtrafikplan och trafikkoncept i syfte att sjötrafiken ska bli en mer integrerad del av kollektivtrafiksystemet.

2 Styrande dokument

För sjötrafikutredning del 1 har regionala visions- och strategidokument som det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) 2050 identifierats som centrala att beakta som utgångspunkt.

Nedan ges en översikt över vilka mål-, strategi- och styrdokument, samt riktlinjer som är ledande för sjötrafikutredningen. Ett antal tidigare utredningar kring sjötrafik listas. De har använts som stöd i denna utredning.

Övergripande mål- och strategidokument:

- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
- Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050
- Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen
- Miljöprogram för region Stockholm 2017-2021
- Budget region Stockholm 2019
- Budget region Stockholm 2020
- Ägardirektiv Waxholmsbolaget

Trafikförvaltningens strategier¹

- Trafikstrategin
- Infrastrukturstrategin
- Strategi för hållbar utveckling
- Affärsstrategi

Strategiska planer och samt vägledande utredningar:

- Befintliga pendelbåtsutredningar och utvärderingar av pendelbåtlinjer
- Utredning om båtpendling i Stockholm (TN2-2013-00848)
- Utredning inför försöksperiod med tre olika typer av pendelbåtlinjer i Mälaren (TN 2014-0196)
- Förslag på försök med nya pendelbåtlinjer på Stockholms inre vatten (SL-2011-05172)
- Strategisk utredning om pendelbåtstrafik (TN 2017-1363)
- I närtid kommande försökslinjer i Saltsjön (TN 2019-0680)
- Behovsanalys och utredning för kommande avtal för godstrafik i Stockholms skärgård (TN 2017-1184)
- Förstudie inför nya trafikaffärer för Stockholms skärgård (TN-2014-0087)

¹ Trafikförvaltningen har även strategier för kundservice samt kommunikation. Strategierna är viktiga vägledande dokument, dock inte i detta arbete.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Bilaga 1 – Utredning om ett modernt pendelbåtstonnage samt strategiskt skärgårdstonnage (SL 2014-2746)
- Information – Upphandling av kollektiv sjötrafik i Stockholms mellanskärgård (TN 2017-1463)

Riktlinjer:

Trafikförvaltningen har en rad riktlinjer som syftar till att formulera krav inom områden som är viktiga för kollektivtrafiken. Riktlinjer kommer bli aktuella att hantera först i sjötrafikutredning del 2, då i syfte att kravställa prestanda inom en rad områden för nytt tonnage. Även andra kommande utredningar kommer att behöva hantera riktlinjernas kravbilder.

- Riktlinjer Brandskydd i byggnad, anläggning och fordon
- Riktlinjer Buller och vibrationer
- Riktlinjer Fastigheter
- Riktlinjer Miljö
- Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län
- Riktlinjer Social hållbarhet
- Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- Riktlinjer Trafikaffärer
- Riktlinjer Trafikinformation
- Riktlinjer resenärsmiljö - utformning av fasta resenärsmiljöer
- Riktlinjer Varumärke

Övriga underlag:

För denna utredning är samråd med regionens berörda kommuner, skärgårdsorganisationer, myndigheter samt kärnöarnas fastboende befolkning av stor vikt.

3 Övergripande mål och effektmål för sjötrafiken

För att kunna utforma en framtida sjötrafik, utreda nytt tonnage samt se över systembehov för sjötrafiken behöver systemet ha en samlad förmåga att omhänderta relevanta mål. Övergripande mål hämtas framförallt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Waxholmsbolagets ägardirektiv, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 samt Landsbygds och skärgårdstrategin, Region Stockholms budget och miljöprogram samt de av trafikförvaltningens framtagna strategier som bedöms vara av relevans i detta utredningsskede.

I tabell 1 och 2 presenteras de effektmål som sjötrafiken ska sträva efter att uppnå. Effektmålen är kopplade till övergripande styrning vilket presenteras i tabellerna. Övergripande effekter som Sjötrafikutredningen ska uppnå är att tillsammans med övrig allmän kollektivtrafik öka den regionala tillgängligheten – för såväl stadsnära trafik som till skärgården, korta av restider och en resurseffektiv kollektivtrafik. Kapitlet presenterar övergripande mål samt vilka effektmål som kopplas till respektive mål och/eller styrning.

Effektmålen är uppdelade i två delmängder, där den första mer tydligt är kopplad till sjötrafiken i sig och den andra mer adresserar nytt tonnage. Utöver delmängderna finns effektmål som pekar på ambition för replipunkter, information och andra relevanta delar av sjötrafiksystemet, vid sidan om trafik och fartyg.

Effektmål för sjötrafikutredning del 1				
Nr	Övergripande mål/styrning	Effektmål	Systemmål	Hänvisning styrande dokument
1	TFP - Ökat kollektivt resande Trafikstrategins princip 1	Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar		Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Trafikstrategin
2	TFP - Ökat kollektivt resande Trafikstrategins princip 1	Andel nöjda resenärer i sjötrafiken ska bibehållas		Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Trafikstrategin Ågardirektiv Waxholmsbolaget
3	TFP - Ökat kollektivt resande	Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas	Resan ombord på fartygen ska upplevas trygg och säker	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
	TFP - Ökat kollektivt resande TFP - Attraktiv region RUFSS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten		Bytespunkter ska utformas till en trygg miljö för resenärer under hela trafikdygnet året runt	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen
4	TFP - Ökat kollektivt resande TFP - Attraktiv region Trafikstrategins principer 2, 3, 6 Strategi för hållbar utvecklings princip 8 RUFSS 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik	Säkerställ fysisk/faktisk tillgänglighet på fartyg samt vid bytespunkt Säkerställ upplevd tillgänglighet genom trafikinformation till resenärer som främjar hela resan perspektivet Samverka med berörda aktörer för att säkerställa trafiksäkra bytespunkter	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen Trafikstrategin Strategi för hållbar utveckling
5	TFP - Smart kollektivtrafiksystem	Sjötrafikens belägningsgrad ska öka	Pendelbåttrafikens belägningsgrad bör inte understiga 30 % sett över trafikdygn. Skärgårdstrafikens belägningsgrad ska öka genom ändamålsenliga fartyg	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

6	TFP - Attraktiv region Trafikstrategins principer 2, 3, 6 RUF 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om	Strukturera bastrafiken i skärgården efter replipunkter och kärnöar	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Ägardirektiv Waxholmsbolaget Trafikstrategin Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen
7	TFP - Attraktiv region Trafikstrategins princip 2, 3, 6 RUF 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten,	Behovsanpassad trafik för besöksnäring	Utöver bastrafiken anpassas reseutbud efter behov med anledning av resandeströmmar	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Ägardirektiv Waxholmsbolaget Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 205 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen Trafikstrategin
8	TFP - Attraktiv region, Infrastrukturstrategins princip 5 Trafikstrategins princip 1	Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken		Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Trafikstrategin Infrastrukturstrategin
9	TFP- Attraktiv region Trafikstrategins principer 2, 8, 9 RUF 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan	Utveckla bytespunkterna för förbättrad tillgänglighet Se över möjlighet att minska restid genom färre antal stopp för hela resan sjö och buss Säkerställ fysisk/faktisk tillgänglighet vid bytespunkter Säkerställ samordning mellan land- och sjötrafikens avgångar Säkerställ upplevd tillgänglighet genom trafikinformation till resenärer och därigenom främja hela resan perspektivet	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Budget 2020 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen Trafikstrategin
10	Budget 2020 Trafikstrategins princip 7	Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet		Budget 2020 Trafikstrategin

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

11	Ägardirektiv	Det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl		Ägardirektiv Waxholmsbolaget
20	Strategi för hållbar utvecklings principer 1, 7	Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådgivning bidra till att uppfylla sitt sociala ansvarstagande inom kollektivtrafiksystemet, vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.	Inom utredning, upphandling, investering och uppföljning ska social hållbarhet genomsyra verksamheten Social hållbarhet ska främjas genom att all verksamhet aktivt arbetar med social hållbarhet	Strategi för hållbar utveckling
21	Trafikstrategins princip 5	Pendelbåttrafiken ska utvecklas efter tydligt resandebestånd samt där pendelbåttrafiken kan bidra till att avlastningseffekter från övriga kollektivtrafikslag.		Trafikstrategi

Tabell 1. Effektmål sjötrafik

Effektmål för sjötrafikutredning del 2				
Nr	Övergripande mål/styrning	Effektmål	Systemmål	Hänvisning styrande dokument
3	TFP - Ökat kollektivt resande	Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas	Resan ombord på fartygen ska upplevas trygg och säker	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
	TFP - Ökat kollektivt resande TFP - Attraktiv region RUF 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten		Bytespunkter ska utformas till en trygg miljö för resenärer under hela trafikdygnet året runt	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen
4	TFP - Ökat kollektivt resande TFP -Attraktiv region TFP Trafikstrategins principer 2, 3, 6 Strategi för hållbar utvecklings princip 8 RUF 2050 - en tillgänglig region med god livsmiljö Landsbygds- och skärgårdsstrategin - förbättra tillgängligheten	Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik	Säkerställ fysisk/faktisk tillgänglighet på fartyg samt vid bytespunkt Säkerställ upplevd tillgänglighet genom trafikinformation till resenärer som främjar hela resan perspektivet Samverka med berörda aktörer för att säkerställa trafiksäkra bytespunkter	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen Trafikstrategin Strategi för hållbar utveckling
11	Ägardirektiv Waxholmsbolaget	Det kulturhistoriska tonnage (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl		Ägardirektiv Waxholmsbolaget
12	TFP - Smart kollektivtrafiksystem Affärsstrategins principer 7, 9 Infrastrukturstrategins principer 1, 2, 8	Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken	Den årliga kostnaden för den allmänna sjötrafiken ska ej överstiga index och resandeutveckling Säkerställa att strategiskt tonnage upphandlas på ett sådant sätt som möjliggör långa avskrivningsperioder Vid upphandling av tonnage säkerställ att risker fördelas på ett sätt som medför en resurseffektiv drift Eftersträva avtalsområden för inre flexibilitet vad gäller nyttjande av tonnage	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Budget 2020 Ägardirektiv Waxholmsbolaget Affärsstrategi Infrastrukturstrategi

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

			Konsekvensbeskriva investeringar ur ett LCC perspektiv för att säkerställa en resurseffektiv drift	
13	TFP - Smart kollektivtrafiksystem	Säker miljö för resenärerna		Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
14	TFP - Smart kollektivtrafiksystem	Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka.	Andel förnybar energi i sjötrafikens fastigheter ska öka. Sjötrafikens fartyg ska nyttja 100% förnybar energi år 2030 Bryggor/kajer bör underlätta och möjliggöra för eventuell framtida eldrift	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Ägardirektiv Waxholmsbolaget Miljöprogram 2017 - 2021
15	TFP - Smart kollektivtrafiksystem Strategi för hållbar utvecklings principer 3, 6	Sjötrafiken ska energieffektiviseras	Fartyg ska vara energieffektiva vid framförel Sjötrafikens fastigheter ska energieffektiviseras	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Miljöprogram 2017 - 2021 Trafikstrategi Strategi för hållbar utveckling
16	TFP - Smart kollektivtrafiksystem	Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska	Fartygens maskineri ska vara modernt	Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Miljöprogram 2017 - 2021 Ägardirektiv Waxholmsbolaget
17	TFP - Smart kollektivtrafiksystem Strategi för hållbar utvecklings princip 2	Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.		Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län Miljöprogram 2017 - 2021 Ägardirektiv Waxholmsbolaget Strategi för hållbar utveckling
18	Budget 2020 Affärsstrategins princip 6 Infrastrukturstrategins principer 3, 5	Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.	Säkerställa fortsatt rådighet över det strategiska tonnaget. Säkerställa systemkänsliga anläggningar på strategiskt lämpliga platser.	Budget 2020 Affärsstrategi Infrastrukturstrategi
19	Affärsstrategins princip 8 Infrastrukturstrategins princip 2	Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad	Funktionsupphandla en serie fartyg för att främja kostnadseffektivitet	Budget 2020 Ägardirektiv Waxholmsbolaget Affärsstrategi Infrastrukturstrategi

20	Strategi för hållbar utvecklings principer 1, 7	Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla sitt sociala ansvarstagande inom kollektivtrafiksystemet, vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.	Inom utredning, upphandling, investering och uppföljning ska social hållbarhet genomsyra verksamheten Social hållbarhet ska främjas genom att all verksamhet aktivt arbetar med social hållbarhet	Strategi för hållbar utveckling
21	Trafikstrategins princip 5	Pendelbåttrafiken ska utvecklas efter tydligt resandebehov samt där pendelbåttrafiken kan bidra till att avlastningseffekter från övriga kollektivtrafikslag.		Trafikstrategi

Tabell 2. Effektmål tonnage

3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
 I trafikförsörjningsprogrammet anges tre mål, *ökat kollektivt resande*, *smart kollektivtrafik* och *attraktiv region*. Till varje mål hör tre fokusområden, se figur 2. Målen, med tillhörande fokusområden, anger på övergripande kollektivtrafikens inriktning mot år 2030.

Sjötrafiken har bäring på de flesta av målen och dess fokusområden. Verkan mot måluppfyllnad uppnås genom en välplanerad sjötrafik som på ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt effektivt vis tillgodoser resenärernas behov av resor.



Figur 2. Målstruktur i trafikförsörjningsprogrammet

Utifrån målen och tillhörande fokusområden har projektspecifika effektmål för sjötrafiken utarbetats. Nedan presenteras de tre målområdena var för sig med tillhörande projektspecifika effektmål.

3.1.1 *Ökat kollektivt resande*

Målet *ökat kollektivt resande* har som övergripande målsättning att det kollektiva resandet i Stockholmsregionen ska öka, åtminstone i samma takt som befolkningsutvecklingen. Hela transportsystemet ska planeras för att öka kollektivtrafikandelen inom de motoriserade resorna. Till målet hör tre fokusområden; *tillgängligt*, *tryggt* och *konkurrenskraftigt*.

Fokusområdena *tillgängligt* och *tryggt* har fokus på resenärens tillgänglighet och upplevelse av kollektivtrafiken. Trygghet är en viktig komponent av hela resan och en trygg kollektivtrafik ses som avgörande för att bibehålla och öka det kollektiva resandet. En tillgänglig kollektivtrafik för alla resenärer är centralt för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som lockar nya resenärer och behåller de nuvarande. För sjötrafiken innebär detta att bytespunkter, hållplatser, bryggor och inte minst fartyg, är fysiskt tillgängliga för samtliga resenärer. Inom sjötrafiken finns även en utmaning gällande att förenkla för resenärer att hitta hela resan.

Fokusområde *konkurrenskraftigt* handlar om att kollektivtrafiken ska ta marknadsandelar av de motoriserade resorna i länet, samt bibehålla och öka andelen nöjda resenärer. Inom fokusområdet innehar sjötrafiken två huvudsakliga uppgifter. Det första är att vara en del i en effektiv kommuntrafik som möjliggör resor, eller del av resor, i relationer där sjötrafiken är konkurrenskraftig. Den andra aspekten är att erbjuda en landsbygdstrafik som förbinder skärgården med kommun- och regioncentrum. Det är antagligen inom den första kategorin som marknadsandelar kan vinnas.

Utifrån övergripande mål och tillhörande fokusområden har ett antal projektspecifika effektmål arbetats fram:

- Effektmål 1 - Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar
- Effektmål 2 - Andel nöjda resenärer i sjötrafiken ska bibehållas
- Effektmål 3 - Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas
- Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.

3.1.2 Smart kollektivtrafiksystem

Målet ett *smart kollektivtrafiksystem* handlar om att nyttor för resenären och regionen ska skapas på ett samhällsekonomiskt effektivt vis. Kollektivtrafiken ska bidra med nyttor och samtidigt hushålla med naturens och samhällets resurser. Till målet hör tre fokusområden vilka är; *miljöanpassat*, *säkert* och *resurseffektivt*.

Fokusområdet *miljöanpassat* innebär att kollektivtrafiken ska minska sina negativa externa effekter vad gäller miljön. För sjötrafiken innebär detta energieffektivisering av tonnage samt att tonnaget ska drivas av förnybara bränslen. Vidare frågeställningar att beakta inom detta fokusområde i förhållande till sjötrafiken är fartygens lokala miljöpåverkan i förhållande till deras påverkan för uppkomst av vågor, svall och stranderosion vilket kan ha negativa effekter för flora och fauna.

Fokusområde *säkert* syftar till att kollektivtrafiken ska minska sina negativa externa effekter vad gäller omkomna och allvarligt skadade i kollektivtrafiken. Inom sjötrafiken finns det tydliga lagkrav, regler och riktlinjer som reglerar passagerares säkerhet till sjöss.

Fokusområde *resurseffektivt* handlar om att kollektivtrafiken ska bedrivas på ett resurseffektivt sätt, där trafikutbudet kontinuerligt behöver balanseras mot tillgängliga resurser. För pendelbåttrafiken är det av vikt att väga trafiken mot andra åtgärder, på samma sätt som för övrig kollektivtrafik. Skärgårdstrafiken, framförallt bastrafiken, har till stor del andra motiv än samhällsekonomisk effektivitet, här spelar grundläggande fördelningsprinciper en större roll.

Utifrån övergripande mål och tillhörande fokusområden har ett antal projektspecifika effektmål arbetats fram:

- Effektmål 5 - Sjötrafikens belägningsgrad ska öka
- Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken
- Effektmål 13 - Säker miljö för resenärerna
- Effektmål 14 - Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka
- Effektmål 15 - Sjötrafiken ska energieffektiviseras
- Effektmål 16 - Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska
- Effektmål 17 - Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.

3.1.3 Attraktiv region

Målet *attraktiv region* har som övergripande målsättning att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet genom att erbjuda tillgänglighet till arbete, bostad, service, utbildning och rekreation. Därigenom spelar kollektivtrafiken en avgörande roll för en hållbar samhällsutveckling, inte minst skärgårdstrafiken som bidrar till att möjliggöra en levande skärgård. Målet är tätt sammankopplad med de delar av RUFSS 2050 som utgör underlag för effektmål i sjötrafikutredning del 1, vilket beskrivs under rubrik 3.2.

Målet har tre fokusområden; *pålitligt*, *sammanhållet* och *tillväxtskapande*. Fokusområdet *pålitligt* syftar till att tillskapa transparens, förutsägbarhet och samsyn i planering och drift av kollektivtrafik, samt samverkan mellan länets aktörer. Här är samverkan med länets berörda aktörer av stor vikt.

Fokusområdet *sammanhållet* har fokus på att länets kollektivtrafiksystem ska vara sammanhållet och bidra till integration genom att knyta samman länets olika delar. Sjötrafiken bidrar i allra högsta grad till en sammanhållen region. Både genom att erbjuda en tillgänglighet till skärgården och genom att i särskilda relationer erbjuda effektiva transporter som kortar av restider.

Ett tillväxtskapande kollektivtrafiksystem ska möjliggöra för exploatering i kollektivtrafiknära lägen, för sjötrafiken och framförallt skärgårdstrafiken innebär detta samordning med kommuner samt att följa utvecklingsprinciper framtagna i RUFSS 2050, se rubrik 3.2.1.

Utifrån den övergripande målsättningen samt fokusområdena har ett antal projektspecifika effektmål arbetats fram:

- Effektmål 3 – Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas
- Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.
- Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om
- Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring
- Effektmål 8 - Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken
- Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.

3.2 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 (RUFSS 2050) pekar ut riktningen för regionen och är en sammanvägning av rumsliga och icke-rumsliga utvecklingsfrågor på regional nivå. RUFSS 2050 presenterar regionens övergripande vision och mål samt sätter riktlinjer för regionens rumsliga utveckling genom rumsliga principer. RUFSS 2050 har tagits fram i dialog med regionens aktörer.

Den övergripande visionen som presenteras i RUFSS 2050 är att vara *Europas mest attraktiva storstadsregion*. Till visionen finns fyra långsiktiga mål med tidshorisont 2050. De fyra målen är; *En tillgänglig region med god livsmiljö*, *En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region*, *En ledande tillväxt- och kunskapsregion* och *En resurseffektiv och resiliert region utan klimatpåverkande utsläpp*.

För att bidra till måluppfyllelse har den här sjötrafikutredningen tagit fasta på regionens rumsliga viljeriktning genom att arbeta fram effektmål från relevanta rumsliga principer, vilka redovisas för nedan.

3.2.1 Rumslig struktur och rumsliga principer

RUFSS 2050 presenterar den rumsliga inriktningen för utveckling av Stockholms län. Genom att utveckling i regionen sker enligt de principer som beskrivs i RUFSS 2050, möjliggörs förutsättningar för måluppfyllelse, tillväxt och utveckling. Ur ett sjötrafikperspektiv utgör kärnö, bastrafik och replipunkt centrala element i den regionala landsbygds- och skärgårdsstrukturen.

Rumsliga principer och förhållningssätt för kärnö, bastrafik och replipunkt är av relevans för arbetet med framtidens allmänna sjötrafik. Utifrån dessa principer, vilka presenteras nedan, har sjötrafikutredningen formulerat ett antal projektspecifika effektmål:

- Effektmål 3 - Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas
- Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.
- Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om
- Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring
- Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.

Principer för regional utveckling

I effektmålen ovan har nedanstående tre principer varit vägledande.

Kärnö

En kärnö är en större ö som saknar vägförbindelse till fastlandet via bro, tunnel eller färja. En kärnö har olika typer av bostäder och erbjuder boende för både permanentboende och säsongsarbetare, eller semesterboende. Kärnöar har förutsättningar för samhällsservice och infrastruktur och fungerar därför som en servicepunkt för omkringliggande öar samt för friluftsliv och turism. För ytterligare beskrivning av kärnöar se kap 4.1 och 4.2.

Bastrafik

Mellan fastlandet och kärnöar ska det enligt principer i RUF 2050 säkerställas kollektivtrafik året runt. Denna kollektivtrafik benämns bastrafik. På fastlandet ansluter bastrafiken till kollektivtrafknoder som benämns replipunkter. Bastrafiken bör enligt RUF 2050 utvecklas med hänsyn till både boende och besökare. Bastrafiken utgörs i grunden av två turer för- och eftermiddag samt viss förstärkning.

Replipunkt

En replipunkt är en strategisk bytespunkt vilken kopplar samman kärnöar med kommuncentrum och den centrala regionkärnan. Replipunkt har funktion av strategisk bytespunkt för såväl persontransporter som godstrafik. För att säkerställa goda och attraktiva bytesmöjligheter inom kollektivtrafiken, enligt förhållningsätt presenterat i RUF 2050, ska kollektivtrafiken på land samordnas med sjötrafiken via replipunkterna.

3.3 Landsbygds- och skärgårdsstrategi för Stockholmsregionen

Landsbygds- och skärgårdsstrategin grundar sig i RUF 2050 och fungerar som en fördjupning av länets landsbygds- och skärgårdsfrågor. Strategin hanterar både rumsliga och icke-rumsliga utvecklingsfrågor på regional nivå.

I strategin finns fyra insatsområden identifierade för att utveckla möjligheterna att bo och verka på landsbygden och i skärgården. De fyra insatsområdena i strategin grundar sig i de fyra långsiktiga målen i RUF 2050, se tabell 3.

Sjötrafikutredningens arbete med att utveckla kollektivtrafiken i Stockholms skärgård bidrar positivt till samtliga av strategins insatsområden, då en tillgänglig kollektivtrafik i skärgården nämns som en förutsättning i de flesta insatsområdena. Av särskild relevans är insatsområde *Förbättra tillgängligheten*.

RUFS 2050 långsiktiga mål	landsbygds- och skärgårdsstrategins fyra insatsområden
1. En tillgänglig region med god livsmiljö	1. Förbättra tillgängligheten
2. En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region	2. Utveckla attraktiva och livskraftiga lokalsamhällen
3. En ledande tillväxt- och kunskapsregion	3. Stärk det lokala näringslivet
4. En resurseffektiv och resiliert region utan klimatpåverkande utsläpp	4. Utveckla natur-, kultur- och rekreationsvärden

Tabell 3. Landsbygds- och skärgårdsstrategins insatsområden koordinerade med långsiktiga mål i RUFS 2050 (källa: Landsbygds- och skärgårdsstrategin)

3.3.1 Förbättra tillgängligheten

Gällande insatsområde Förbättra tillgängligheten beskriver Landsbygds och skärgårdsstrategin att det är viktigt att öka möjligheterna för landsbygds och skärgårdens befolkning och företag att nå ut samt ta del av utbudet i övriga delar av regionen. Dessutom är det viktigt att övriga delar av regionen kan ta del av det som landsbygden och skärgården erbjuder. Strategin beskriver att en viktig förutsättning för att möjliggöra ett snabbt, smidigt och hållbart resande, är att underhålla och komplettera den befintliga infrastrukturen, samt öka tillgängligheten med kollektivtrafik och möjligheten att kombinera olika transportslag.

Sjötrafikutredningen antar samma effektmål för landsbygds- och skärgårdsstrategin som för RUFS 2050. För beskrivning av effektmål se rubrik 3.2.1 *Rumslig struktur och rumsliga principer*.

3.4 Miljöprogram 2017 - 2021

Miljöprogram 2017 - 2021 är Region Stockholms sjunde miljöprogram. Målen i programmet syftar till en minskad miljöpåverkan samt har ambitionen att driva utvecklingen framåt i Stockholmsregionen, i Sverige och globalt.

Miljöprogrammet innehåller totalt sett 15 miljömål som följs upp med 24 indikatorer. Miljöprogrammet är indelat i fem målområden:

- Stockholms läns landstings plan för hållbar upphandling²
- Stockholms läns landstings klimatåtagande
- Miljömål för hälso- och sjukvården
- Miljömål för kollektivtrafiken och övriga transporter
- Miljömål för landstingets fastigheter och anläggningar.

² Miljöprogrammet togs fram innan det att Stockholms läns landsting ersattes av region Stockholm

Miljöprogrammet är ett relevant underlag för sjötrafikutredningen, där det andra och fjäre målområdet är de som främst är applicerbara för sjötrafikutredningen. De delar av miljöprogrammet som främst är applicerbara för sjötrafikutredningen hanteras även av trafikförsörjningsprogrammet. De projektspecifika effektmål som har bäring från miljöprogrammet hanteras även via trafikförsörjningsprogrammet.

- Effektmål 14 - Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka.
- Effektmål 15 - Sjötrafiken ska energieffektiviseras.
- Effektmål 16 - Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska.
- Effektmål 17 - Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.

3.5 Budget region Stockholm år 2020

Nedan återges de delar ur Region Stockholms budget år 2020 som har relevans för sjötrafiken. Budgettexter och tillhörande projektspecifika effektmål presenteras löpande. Motsvarande budgettexter återfinnes i budget för 2019.

Budget 2020 pekar på att satsningar på utbyggd kollektivtrafik till sjöss kan bidra till att skapa smarta resvägar som kortar restider och avstånd i Stockholmsregionen samtidigt som det möjliggör för avlastning av vägnätet på land. Effektmål nedan bidrar till intentionerna i budget 2020.

- Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.
- Effektmål 10 - Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet

Intentionen i budget 2020 är att sjötrafiken om möjligt, ska utvecklas i samverkan med externa aktörer som kommuner.

Budget 2020 beskriver att det finns en potential i att öka kapacitet och sänka kostnader genom effektivare upphandling av trafiken tillsammans med att sjötrafiken utförs med ett mer ändamålsenligt och standardiserat tonnage.

- Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken.
- Effektmål 18 - Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.
- Effektmål 19 - Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad

3.6 Ägardirektiv Waxholmsbolaget

Nedan återges delar av Waxholmsbolagets ägardirektiv som har bäring på sjötrafikutredningen. Återgiven text från ägardirektivet presenteras löpande med tillhörande projektspecifika effektmål.

Waxholmsbolaget ska enligt sitt ägardirektiv kontinuerligt genomföra åtgärder som beslutats av trafiknämnden vad avser utveckling av passagerar- och godstrafiken i skärgården för fast- och fritidsboende samt andra besökare. Det gäller både utveckling av arbetsresor samt resor för besökare i hamntrafiken.

- Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om.
- Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäringen.

Enligt ägardirektivet ska Waxholmsbolaget aktivt verka för att utveckla eget och entreprenörers tonnage vad beträffar tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort.

- Effektmål 2 - Andel nöjda resenärer i skärgårdstrafiken ska bibehållas (effektmålet kopplar an till komfort)
- Effektmål 13 - Säker miljö för resenärerna
- Effektmål 14 - Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka. (effektmål kopplar an till miljö)
- Effektmål 16 - Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska (effektmål kopplar an till miljö)
- Effektmål 17 - Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion. (effektmål kopplar an till miljö)
- Effektmål 19 - Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad

Ägardirektivet gör tydligt att det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl enligt Region Stockholms särskilda ansvar.

- Effektmål 11 - Det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl.

Waxholmsbolagets ska i enlighet med ägardirektiv eftersträva hög kostnadseffektivitet i sin verksamhet, samt bedriva sin verksamhet med beaktande av samhällsekonomiska bedömningar.

- Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken

3.7 Trafikförvaltningens strategier

Nedan anges de av trafikförvaltningens strategiska principer som bedöms vara relevanta för sjötrafikutredning del 1 och del 2. Principerna presenteras i tabeller med tillhörande kommentar som beskriver principens relevans i förhållande till framtidens sjötrafik samt i de fall där det är tillämpligt presenteras även tillhörande effektmål. Effektmål presenteras som punkter i tabellen.

Affärsstrategins principer	Kommentar och effektmål
6. Trafikförvaltningen ska eftersträva rådighet över strategiskt viktiga tillgångar.	<p>För sjötrafiken innebär detta minskad sårbarhet vad gäller tillgångar som är viktiga gentemot marknaden. Strategiskt viktiga tillgångar ska säkerställas som ex. isbrytande tonnage och depåer. Vidare kan rådigheten bidra till god konkurrens på leverantörsmarknaden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 18 - trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar
7. Trafikförvaltningen ska fördela risker i varje specifik affär på den part som bäst kan förutse, förebygga och hantera risken, i syfte att minska kostnader.	<p>En central princip för investering i nya fartyg och vägledande för hur ägandeformer bör se ut.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken
8. Trafikförvaltningen ska eftersträva en ökad grad av funktionsinriktad kravställning, utifrån Trafikförvaltningens behov och leverantörsmarknadens kapacitet och förmåga.	<p>För sjötrafiken är denna princip främst av relevans vid investering i nya fartyg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 19 - Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad
9. Trafikförvaltningen ska arbeta för en ökad samverkan kring affärerna i syfte att nå stordriftsfördelar.	<p>För sjötrafiken bör större avtalsområden eftersträvas för att stärka inre flexibilitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 4. Affärsstrategiska principer

Infrastrukturstrategins principer	Kommentar och effektmål
1. Trafikförvaltningen ska välja de infrastrukturlösningar som mest kostnadseffektivt bidrar till att nå uppsatta mål för trafikförsörjningen.	<p>Sjötrafiken ska ha de infrastrukturlösningar som mest kostnadseffektivt bidrar till att nå uppsatta mål för trafikförsörjningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken
2. Trafikförvaltningens infrastrukturlösningar ska i första hand utgå från standardiserade lösningar som uppfyller ställda funktionella och tekniska krav.	<p>Kommande investeringar inom sjötrafiken ska utgå ifrån standardiserade lösningar som uppfyller ställda funktionella och tekniska krav. Sjötrafiken bör sträva efter att funktionsupphandla en serie fartyg för att främja kostnadseffektiviteten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken • Effektmål 19 - Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad
3. Trafikförvaltningen ska säkerställa lokalisering för verksamheten på strategiskt lämpliga platser.	<p>För sjötrafiken innebär principen att säkerställa systemkänsliga anläggningar på strategiskt lämpliga platser.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 18 - Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.
5. Trafikförvaltningen ska minimera sårbarheten i kollektivtrafiken genom en robust och tillförlitlig infrastruktur.	<p>Inom sjötrafiken är det av vikt att nya fartyg klarar året runt trafik, för att säkerställa sjötrafik hela året.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 8 - Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken • Effektmål 18 - Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Infrastrukturstrategins principer	Kommentar och effektmål
6. Trafikförvaltningens anskaffning, nybyggnad och underhåll av infrastrukturen ska ske ur ett livscykelperspektiv.	För sjötrafiken handlar det om att investeringar ska konsekvensbeskrivas ur ett LCC perspektiv. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 13 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken
8. Trafikförvaltningen ska begränsa antalet tekniska lösningar och system genom standardisering och samordning.	Kommande investeringar ska utgå ifrån standardiserade lösningar som uppfyller ställda funktionella och tekniska krav. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 12 - Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken

Tabell 5. Infrastrukturstrategins principer

Strategi för hållbar utvecklings principer	Kommentar och effektmål
1. Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.	I arbete med sjötrafik ska miljö, hälsa och socialt ansvar beaktas i affärsprocessens alla steg. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 20 - Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla kollektivtrafiksystemets sociala ansvarstagande vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.
2. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.	Sjötrafiken ska sträva efter att minimera negativ påverkan på människors hälsa och miljö. Principen är tydligast applicerbar vid investering av nya fartyg. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 17 - Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.
3. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning.	Sjötrafiken ska planeras resurseffektivt. Denna princip är av relevans både för trafikupplägg och vid investering i nya fartyg. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 15 - Sjötrafiken ska energieffektiviseras

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Strategi för hållbar utvecklings principer	Kommentar och effektmål
6. Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.	Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 15 - Sjötrafiken ska energieffektiviseras
7. Trafikförvaltningen ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande i enlighet med internationellt vedertagna konventioner.	Trafikförvaltningens riktlinjer för social hållbarhet ska följas. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 20 - Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla kollektivtrafiksystemets sociala ansvarstagande vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.
8. Trafikförvaltningen ska beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken för att bidra till en ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.	Trafikförvaltningens riktlinjer för socialhållbarhet ska följas. Trafikförvaltningens riktlinje gällande tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ska följas. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.

Tabell 6. Strategi för hållbar utvecklings principer

Trafikstrategins principer	Kommentar och effektmål
1. Trafikförvaltningen ska utforma den regionala kollektivtrafiken utifrån resenärernas behov och med fokus på att öka andelen som reser kollektivt i regionen.	För sjötrafiken är principen relevant både för utformning av pendelbåttrafiken och skärgårdstrafiken. För skärgårdstrafiken handlar det i första hand om att säkerställa en robust grundtrafik mellan kärnö – replipunkt – kommuncentrum. <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 1 - Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar • Effektmål 2 - Andel nöjda resenärer i sjötrafiken ska bibehållas

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

	<ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 8 - Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken
2. Trafikförvaltningen ska verka för kollektivtrafiken som stomme i transportsystemet genom samordning med den övriga trafik- och bebyggelseplaneringen.	<p>Sjötrafiken ska utvecklas i enlighet med principer i RUFSS 2050 samt kommunal planering. Det är också av vikt att se över byten mellan trafikslag, och se till hela resan perspektivet för att sjötrafiken ska vara en effektiv och attraktiv del av regionens kollektivtrafik.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik. • Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om • Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring • Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.
3. Trafikförvaltningen ska dimensionera den regionala kollektivtrafiken utifrån såväl framtida resbehov som uppsatta mål för resandet.	<p>Sjötrafiken ska dimensioneras och planeras utifrån befintligt och framtida resebehov.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik. • Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om • Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring
5. Trafikförvaltningen ska verka för att skapa tydliga kollektivtrafikstråk på sträckor med många resande.	<p>För sjötrafiken är denna princip mest applicerbar för pendelbåttrafiken som året runt trafikerar sträckor med ett högt resande. Den är även applicerbar för det säsongsbaserade resandet i skärgårdstrafiken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om • Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

	<ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 10 - Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet • Effektmål 21 - Pendelbåttrafiken ska utvecklas efter tydliga resandebestånd samt där pendelbåttrafiken kan avlasta övriga kollektivtrafikslag.
6. Trafikförvaltningen ska utveckla tillgängligheten så att fler resenärer har möjlighet att resa med den allmänna kollektivtrafiken.	<p>För sjötrafiken har principen relevans vid utveckling av trafikupplägg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 4 - Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik. • Effektmål 6 - En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om • Effektmål 7 - Behovsanpassad trafik för besöksnäring
7. Trafikförvaltningen ska verka för god framkomlighet för kollektivtrafiken i gatu- och vägnätet genom samverkan med trafikleverantörer, väghållare och ägare av infrastruktur.	<p>Sjötrafiken kan bidra till att avlasta gatu- och vägnätet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 10 - Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet
8. Trafikförvaltningen ska utforma attraktiva kundmiljöer så att resenärerna uppfattar dessa som tydliga, tillgängliga och trygga.	<p>För sjötrafiken gäller det att öka tydligheten för resenären och förenkla för resenären att hitta hela resan, framförallt gällande skärgårdstrafiken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.
9. Trafikförvaltningen ska säkerställa att trafikinformationen är lättillgänglig och pålitlig.	<p>För sjötrafiken gäller det att öka tydligheten för resenären och förenkla för resenären att hitta hela resan, framförallt gällande skärgårdstrafiken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effektmål 9 - Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.

Tabell 7. Trafikstrategins principer

3.8 Målkonflikter och hantering

Generellt har få målkonflikter identifierats inom sjötrafikutredning del 1.

En målkonflikt som identifierats är målet om att det kulturhistoriska tonnaget fortsatt ska vara i drift, vilket kommer från Waxholmsbolagets ägardirektiv, samtidigt som sjötrafiken ska bedrivas på ett resurseffektivt sätt, hämtat från det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Dessa två mål, har olika styrning och står i konflikt mot varandra. Sett till styrning står målet från ägardirektivet om att det kulturhistoriska tonnaget ska fortsätta vara i drift över det om resurseffektivitet.

En potentiell målkonflikt kopplat till trafikupplägg är avvägningar mellan att stärka grundtrafiken i skärgården och trafiken som riktar sig mot sällanresenärer. Bedömning och diskussion gällande denna potentiella målkonflikt hanteras vidare i kapitel 6.

I sjötrafikutredning del 2 kommer eventuella målkonflikter vad gäller tonnage att utredas och bedömas.

4 Nuläge och förutsättningar

Region Stockholm bedriver sjötrafik inom ramen för varumärkena Waxholmsbolaget och SL. Waxholmsbolaget har funnits inom regionens ägo sedan 1967 och bedrevs som ett eget bolag fram till 2011. Därefter har sjötrafiken ingått som en del i trafikförvaltningens verksamhet.

Sjötrafiken och Stockholms skärgård beskrivs i detta kapitel utifrån hur dagsläget och vilka förutsättningar det för med sig. Dagens kollektivtrafiksystem presenteras och vissa förutsättningar kring detta presenteras översiktligt.

4.1 Stockholms skärgård

Av Stockholms läns drygt 2,3 miljoner invånare bor cirka 160 000 invånare på landsbygden varav 3 000 personer på öar i skärgården, utan fast landförbindelse (RUF 2050). Skärgården i Stockholms län klassas som glesbefolkad landsbygd. Befolkningsutvecklingen i skärgården är betydligt svagare än övriga landsbygdsområden och regionen som stort. Befolkningsammansättningen av de bofasta i skärgården utgörs av en större andel äldre befolkning i jämförelse med Stockholms län som helhet. Könsfördelningen är relativt jämn mellan kvinnor och män med en lätt övervikt av antalet män.

Skärgården i Stockholms län bebos även av en stor andel deltidsboende som framförallt bor i skärgården under sommarhalvåret. Stockholms skärgård är även ett populärt besöksmål för turister under sommarhalvåret, vilket avspeglas

i antalet resenärer hos sjötrafiken under sommarmånaderna, se vidare avsnitt 4.4.2.

4.2 RUFSS 2050

RUFSS 2050 utgör en viktig planeringsförutsättning för arbete med sjötrafiken i skärgården. I RUFSS 2050 identifieras 14 kärnöar. En kärnö har av regionen bedömts inneha förutsättningar för en grundläggande samhällsservice- och infrastruktur som ska möjliggöra en långsiktig och robust samhällsstruktur för både fastboende och näringsliv, exempelvis skola och livsmedelsaffärer.

Kärnöar fungerar som servicepunkter för boende på kringliggande öar, turism och friluftsliv. Det som kännetecknar kärnöarna är framförallt att de saknar vägförbindelser till fastlandet och därför behöver trafikförsörjas med hjälp av kollektivtrafiken året om.

Kärnöarnas koppling till land sker genom elva replipunkter som identifieras i RUFSS 2050. Här finns kopplingar mellan sjötrafiken och landburen kollektivtrafik. Replipunkterna är Simpnäs, Räfsnäs, Furusund, Åsättra, Boda, Sollenkroka, Stavsnäs, Dalarö och Årsta Havsbad, se tabell 8.

Kärnöar	Replipunkter	Kommun
Arholma	Simpnäs	Norrtälje
Tjockö	Räfsnäs	Norrtälje
Gräskö	Furusund	Norrtälje
Ingmarsö	Åsättra	Österåker
Ramsö	Vaxholm	Vaxholm
Möja	Sollenkroka	Värmdö
Svartsö	Boda	Värmdö
Gällnö	Boda	Värmdö
Sandhamn (Sandön)	Stavsnäs	Värmdö
Runmarö	Stavsnäs	Värmdö
Nämdö	Stavsnäs	Värmdö
Ornö	Dalarö	Haninge
Utö	Årsta Brygga	Haninge
Landsort (Öja)	Ankarudden	Nynäshamn

Tabell 8 – Kärnöar, bryggor och replipunkter

Sammantaget utgör kärnöar och replipunkter strukturerade förutsättningar för sjötrafiken.

RUFSS 2050, anger ett miniutbud av kollektivtrafik som bör finnas mellan kärnö och respektive replipunkt. Denna, så kallad bastrafik, är satt till två turer på

morgon/förmiddag och omvänt tillbaka under eftermiddag/kväll, dessutom ska varje kärnö även ha en senare kvällstur en vardag per vecka.³

4.3 Sjötrafiken som system

Den kollektiva sjötrafiken kan delas upp i två delar. Den ena är att betrakta som kommuntrafik, framförallt i Mälaren och Saltsjön och den andra delen är skärgårdstrafiken som har fokus på att trafikförsörja skärgårdens öar. Detta inledande avsnitt redogör sammanfattande för sjötrafikens system som helhet.

Nedan presenteras skärgårdstrafiken i avsnitt 4.4 och därefter följer en beskrivning av pendelbåtstrafiken i avsnitt 4.5.

Kortfattat går det att beskriva skärgårdstrafiken ur två perspektiv. Ett perspektiv är att skärgårdstrafiken ska tillgodose en grundläggande kollektivtrafik där de fastboende och näringsidkarna i skärgården ska ha möjligheten att resa kollektivt mellan sina bostäder till kommun- och regioncentra. Kollektivtrafiken ska möjliggöra för tillgång till exempelvis sjukvård, kommunal service och tillgodose behoven av tillgång till mataffärer, skolor, med mera. Trafiken består i huvudsak av den så kallade bastrafiken som bedrivs året runt mellan kärnöar (även omkring- och mellanliggande öar) och replipunkter i land – där byte till landkollektivtrafik kan ske.

Det andra perspektivet fokuserar på att trafikförsörja de öar som är populära för besöksnäringen och för att möjliggöra att de som har fritidsboende i skärgården ska kunna resa. Det bor relativt få fastboende i skärgården vilket leder till att resandet under lågsäsongen (vinter) är litet och koncentrerat till ett par reserelationer. Under sommarhalvåret (maj–september) ökar resandet kraftigt kopplat till att fler resor utförs av fritidsboende och turister. Under sommarhalvåret ändras sjötrafiken till att fler avgångar utgår från Stockholm för resor mot skärgårdens mellersta och yttre delar genom en så kallad direkttrafik. Direkttrafiken under sommarhalvåret innebär långa restider (upp till 4,5 timmar) vilket medför låg turtäthet.

I kombination med stor efterfrågan på resor innebär det att dagens stomme i Waxholmsbolagets tonnage är dimensionerat för 300-500 resenärer per fartyg med hög komfort för längre resor. Utöver Waxholmsbolagets 21 skärgårdsfartyg hyrs ca 40 fartyg in från trafikleverantörer för att utföra trafiken.

Skärgårdstrafiken har en egen taxa och drivs genom varumärket Waxholmsbolaget. Under lågsäsong kan resenärer med vissa av SL:s periodkort resa med skärgårdstrafiken. Totalt sett sker ca 1,8 miljoner påstigningar i

³ RUF5 2050, Region Stockholm 2018

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

skärgårdstrafiken och kostnaden för den köpta trafiken uppgår till ca 355 miljoner kronor (budget 2020)

Pendelbåtstrafiken, som primärt knyter ihop olika delar av den centrala regionen, syftar främst till att komplettera och avlasta landkollektivtrafiken. Linjer finns **främst kring ”trånga snitt” i gatu-** och vägnätet och kollektivtrafiken på land samt där restiden med sjötrafik är bättre än med landkollektivtrafik. Till skillnad från skärgårdstrafiken ska pendelbåtstrafiken uppnå samhällsnytta i form av utvidgad utbildnings- och arbetsmarknadsregion, minskning av klimatpåverkan och tillgång till fritidsaktiviteter. Det tonnage som används i pendelbåtstrafiken är av mindre storlek än det som används i skärgårdstrafiken.

Precis som med skärgårdstrafiken är ägandeskapet av fartyg varierat med övervikt av att trafikleverantörerna äger flest fartyg. Pendelbåtstrafiken utförs i SL:s varumärke och har samma taxa som buss- och spårtrafiken i regionen. Antalet påstigningar i pendelbåtstrafiken ökar succesivt från år till år, 2019 skedde 4 miljoner påstigningar. Budget för köpt trafik ligger för år 2020 på 170 miljoner kronor.

Fartygen som utför den samlade sjötrafiken består av flertalet olika modeller, de flesta är fartyg med kapacitet att utföra trafik i öppet vatten medan ett mindre antal klarar att utföra trafik vid isläge. För sjötrafiken sker vinterhållning av farleder genom isbrytning vilket håller farleder öppna för trafik.

Kopplat till sjötrafiken finns anläggningar och komponenter vars funktioner är att försörja fartyg med drivmedel, färskvatten, elförsörjning, möjlighet att förtöja fartyg över natt samt möjlighet att framlämna avfall från fartyg. De större anläggningarna för detta finns vid Strömkajen, Stavsnäs och Årsta Havsbad.

Större underhållsarbeten sker på kommersiella varv, regionen har inga tvätthallar eller depåer kopplat till sjötrafiken.

Sjötrafiken har en generellt hög kundnöjdhet, under 2019 uppgick antalet nöjda resenärer i pendelbåtstrafiken till 97 % och i skärgårdstrafiken till 96 %. Det som resenärerna inte upplever är lika bra är framförallt turtäthet som har en 60 % nöjdhet bland skärgårdsresenärerna och trängsel i pendelbåtstrafiken som har en nöjdhet på 74 %.

4.4 Trafiken i skärgården

Kollektivtrafiken i skärgården består av reguljär pendlartrafik för fast- och deltidboende, där merparten av trafiken är dimensionerad utifrån de behov som finns för de som har fritidsbostäder och besöker skärgården i turistsyfte. För skärgårdstrafiken finns det fyra tidtabellperioder, beroende på år kan antalet dagar i varje tidtabellperiod variera.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Vinter (december–april) – cirka 110 dagar
- Vår (april–juni) – cirka 70 dagar
- Sommar (juni–augusti) - cirka 60 dagar
- Höst (augusti –december) – cirka 120 dagar

Skärgården i regionen täcker en geografiskt stor och utspridd yta, från Arholma i norr till Landsort i söder är det dryga 142 kilometer fågelvägen.

Skärgårdstrafiken indelas i tre olika områden och trafikeras av cirka 30 olika linjer.

Den Norra delen vilket innefattar trafiken till kärnöarna Arholma, Tjockö och Gräskö med omnejd. Den Mellersta delen innefattar primärt trafiken från Stockholm - Vaxholm till kärnöarna Ingmarsö, Svartsö, Ramsö, Gällnö, Möja med omnejd, viss trafik finns även till Sandhamn. I den Södra delen finns således trafiken till Runmarö, Sandhamn Nämdö, Ornö, Utö och Öja med omnejd.

4.4.1 Linjesystem

Trafiken är olika uppbyggd i de olika områdena. Norra och södra skärgården karaktäriseras av kortare linjesträckningar och har färre öar som trafikeras. Under sommartid trafikeras vissa öar från Stockholm. Mellersta skärgården trafikeras geografiskt över ett större område med fler olika linjesträckningar. Det är även till den mellersta skärgården som den så kallade direkttrafiken i huvudsak trafikerar från Stockholm, med vissa undantag. Direkttrafiken förbinder Strömkajen i Stockholm till öarna längst ut i systemet, vilket möjliggör att resenärerna i de flesta fall reser utan byte från Strömkajen till ö i skärgården. Det är framförallt under sommarhalvåret som direkttrafik bedrivs.

Linjer och områden presenteras i tabell 9 samt kartor 1, 2 och 3.

Huvudsakliga skärgårdslinjer		
<u>Linjesträckning</u>	<u>Skärgårdsområde</u>	<u>Tabellnummer</u>
Simpnäs - Arholma	Norra	30
Räfsnäs - Tjockö - Fejan	Norra	31
Solö - Furusund - Gräskö	Norra	28
Stockholm - Blidösund - Rödlöga	Norra	26 och 28
Stockholm - Blidösund - Arholma	Norra	27

Stockholm - Vaxholm - Ramsö - Norra Lagnö	Mellersta	3 och 4
Stockholm - Vaxholm - Saxaröarna - Grundvik	Mellersta	8
Stockholm - Vaxholm - Fåglarö - Väsbystrand	Mellersta	9
Stockholm - Lillsved - Grinda – (Åsättra) - Finnhamn - Husarö	Mellersta	12
Stockholm - Boda - Grinda - Södra Ingmarsö	Mellersta	13
Stockholm - Sollenkroka - Gällnö - Möja	Mellersta	11 och 14
Stavsnäs - Runmarö - Sandhamn - Harö	Södra	16
Stavsnäs - Nämö - Saltsjöbaden	Södra	17
Stockholm - Saltsjöbaden - Tyresö - Ornö - Utö	Södra	18
Dalarö - Ornö	Södra	19 och 20
Årsta havsbad - Utö	Södra	21
Nynäshamn - Nättarö - Ålö	Södra	22
Ankarudden - Landsort	Södra	29

Tabell 9 – Kärnöar, bryggor och replipunkter



Karta 1 – Linjekarta med linjenummer i norra skärgården

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

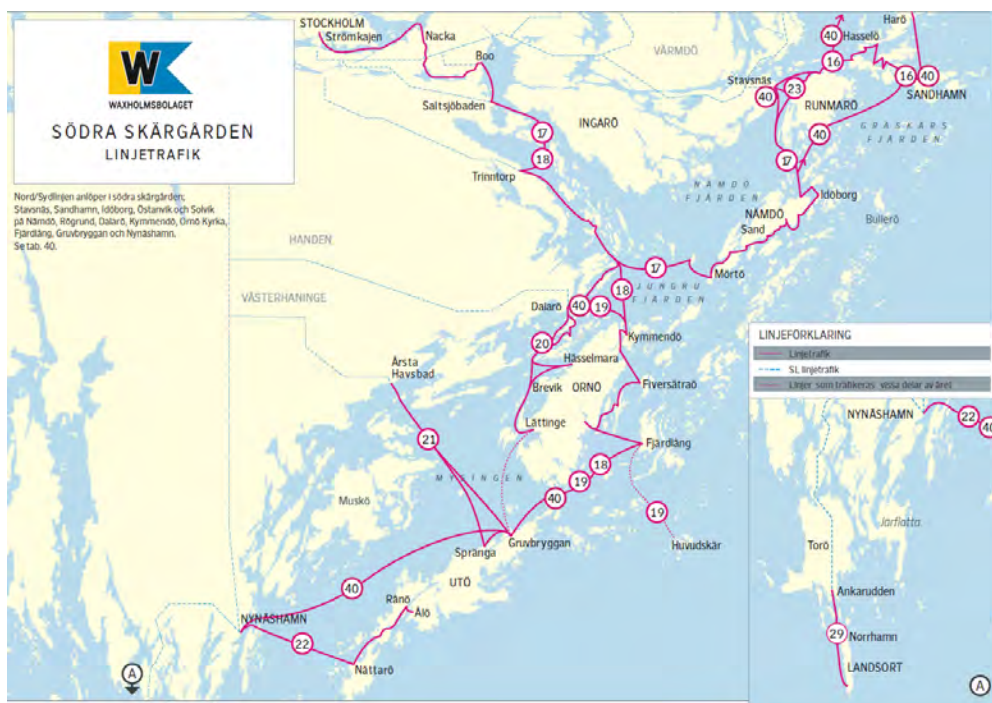
RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



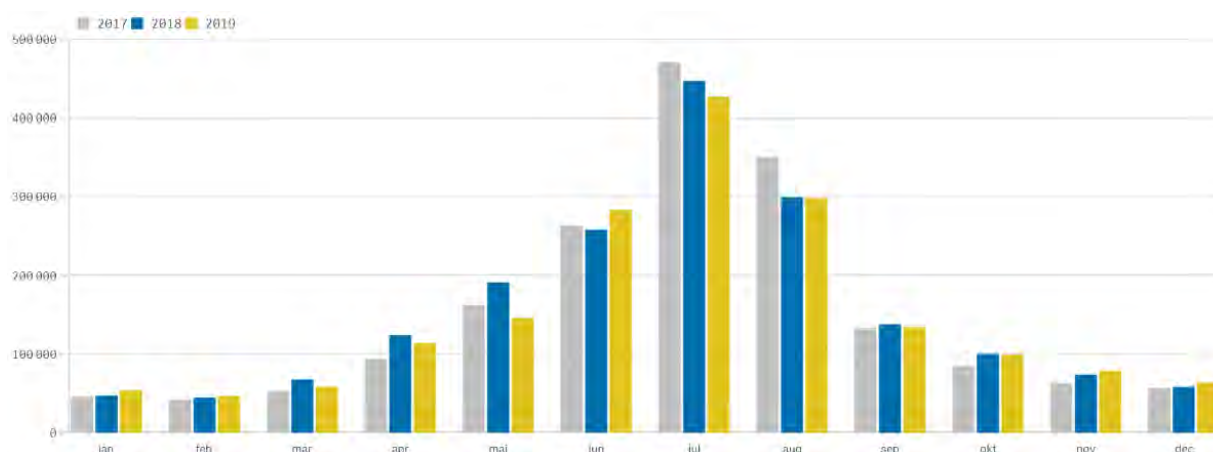
Karta 2 – Linjekarta med linjenummer i mellersta skårgården



Karta 3 – Linjekarta med linjenummer i södra skårgården

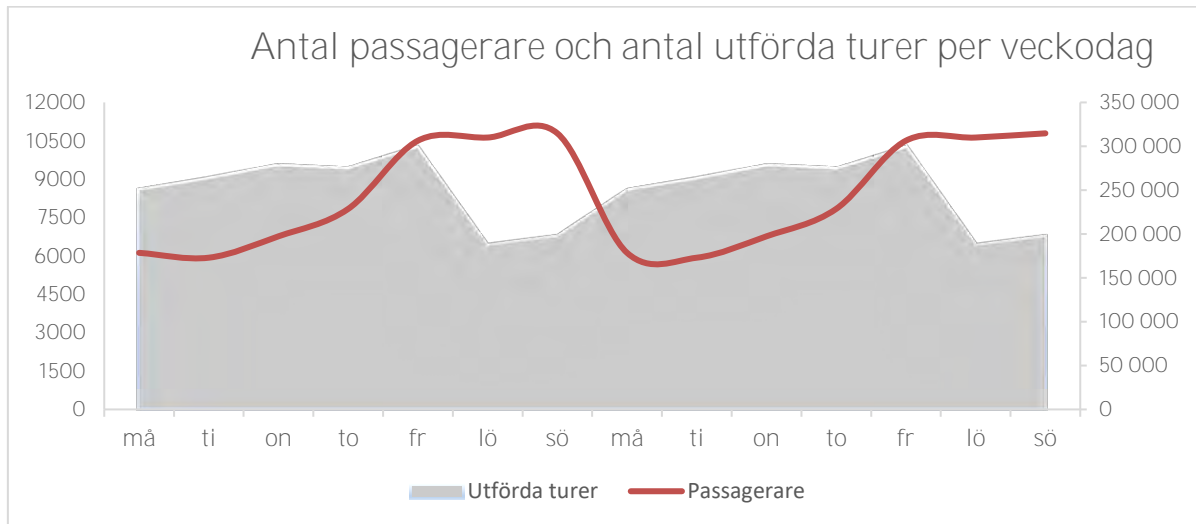
4.4.2 Resandet till skärgården

Trafiken och resandet i skärgården varierar stort under året. Merparten av resandet sker under sommarperioden maj till september som följd av resor av del- och fritidsboende samt utflyktsresenärer. I figur 3 nedan redovisas resandet utslaget över året och det framgår att cirka 75 % av den totala mängden resor utförs under sommarhalvåret.



Figur 3 – Resandet utslaget över året

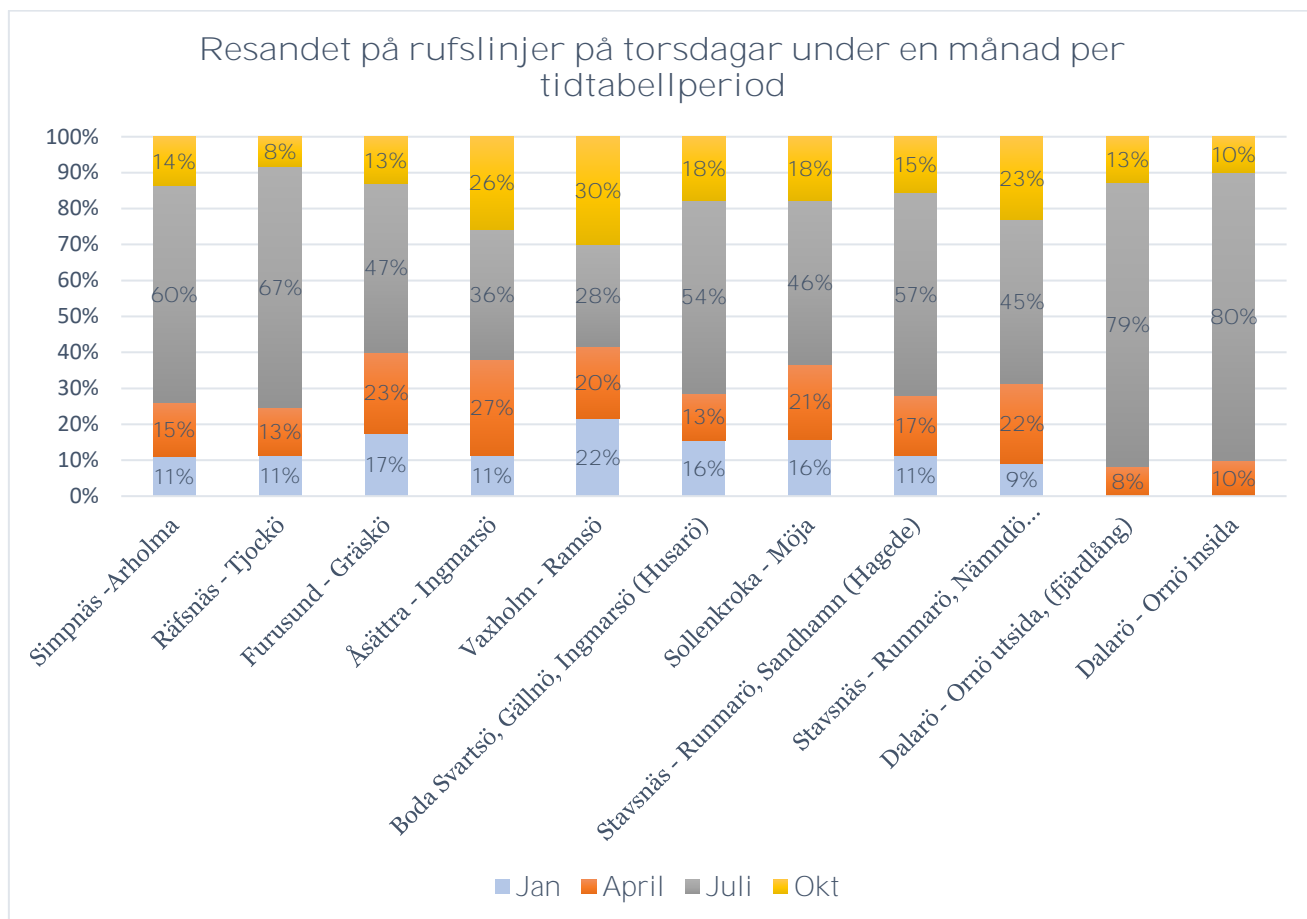
I figur 4 nedan redovisas antalet passagerare och antalet turer per veckodag under 2019. Tabellen redovisar en tvåveckorsperiod för att skillnaderna mellan vardags- och heltrafiken ska framgå tydligare. Generellt är trafikutbudet som mest under vardagarna med toppen på fredagar, då trafikdygnet är längre än övriga dagar. Under helgen är utbudet lite lägre. Resandet är i omvänd ordning, med fler resenärer under helgerna med start redan under torsdagen. Denna fördelning beror till stor del på de deltidsboende och turister som reser ut över helgerna medan det företrädesvis är fastboende och näringsidkare som reser i skärgårdstrafiken under vardagarna.



Figur 4 – Resande och antal turer per veckodag 2019.

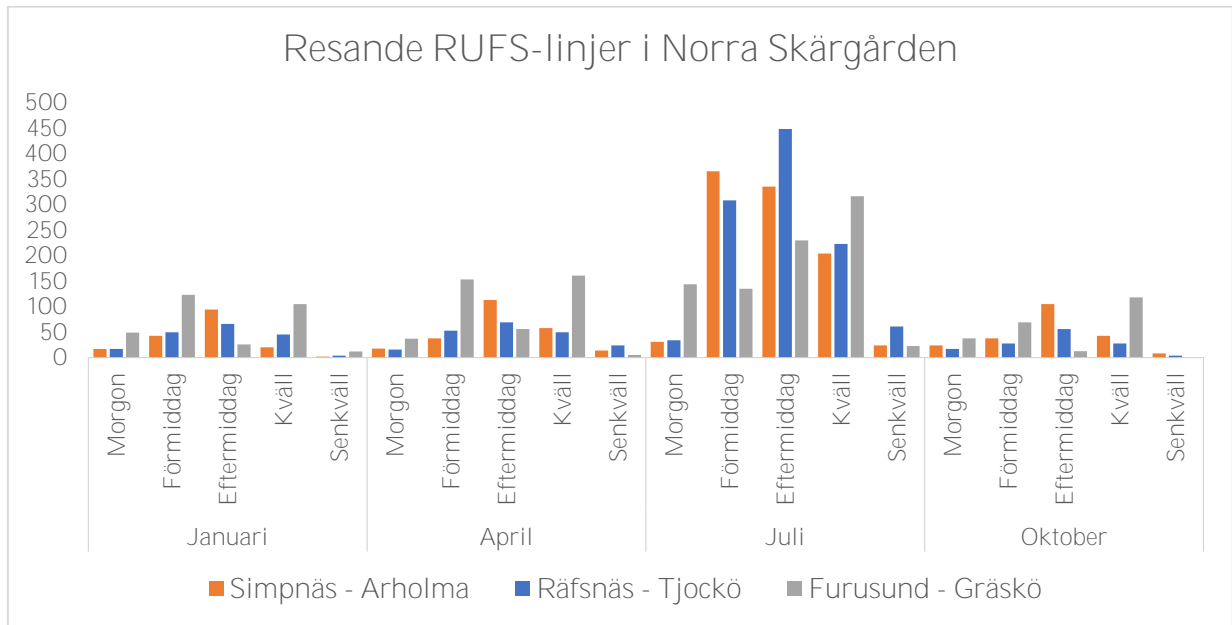
Resandet på ”RUFs-linjerna” som utgör bustrafiken i skärgården, presenteras i figur 5. För flertalet av linjerna sker flest resor under den relativt korta sommartidtabellen. Statistiken som presenteras i figur 5 redovisar enbart antal påstigande på linjerna mellan replipunkt och kärnö. Statistiken inkluderar inte antalet påstigande mellan Stockholm och Vaxholm, denna begränsning är gjord för att selektera bort de resor som enbart görs för själva resan i sig exempelvis mellan Stockholm – Vaxholm.

Utifrån figur 5 går det att konstatera att de stora resandeströmmarna ut i skärgården sker under en begränsad tidsperiod under sommaren. Resandet under vinter, vår och höst är begränsad i jämförelse.

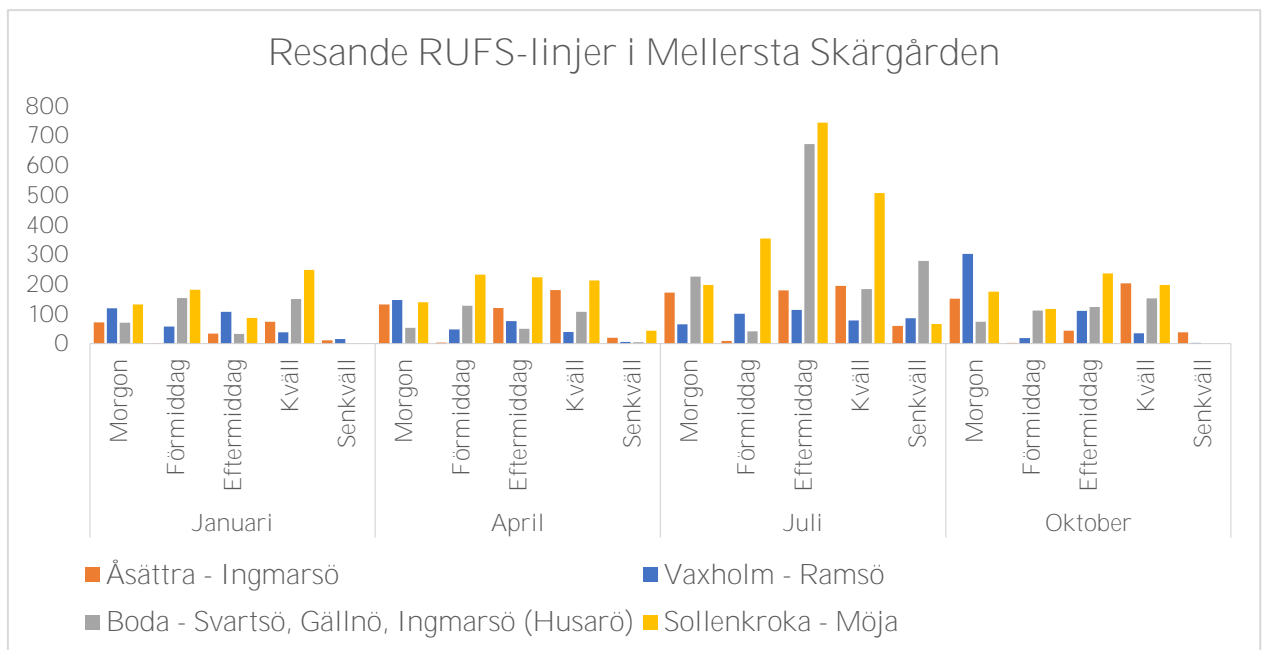


Figur 5 – Resandet på RUFSLinjer på torsdagar under en månad per tidtabellperiod

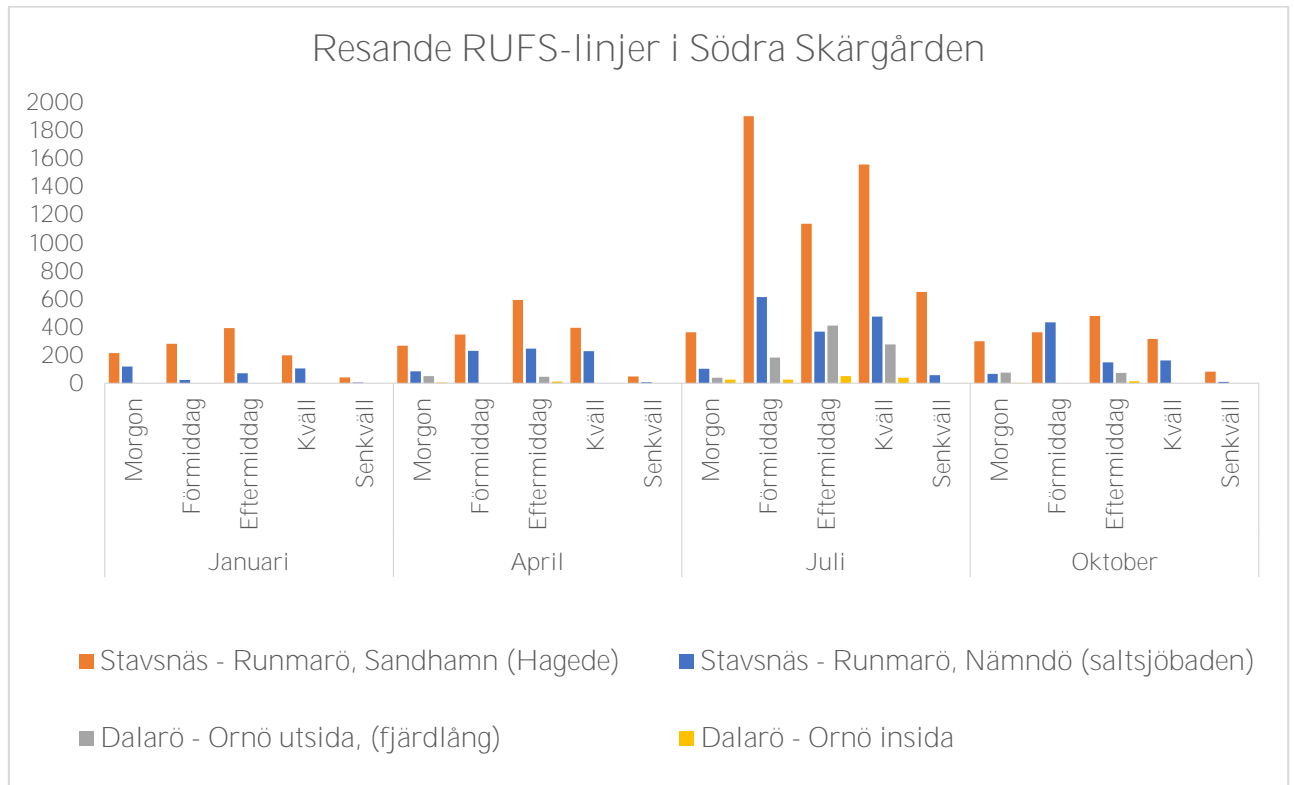
Nedan figurer redovisar antalet påstigande per RUFSLinje fördelat per område, norra, mellersta och södra skärgården. Statistiken är uttagen för en torsdag och redovisas för fyra månader som fångar upp alla tidtabellperioder under året. Genom denna indelning redovisas det med tydlighet att resandet är starkt fokuserat till sommarperioden.



Figur 6 – Resandet på RUFs-linjer i norra skärgården på torsdagar under en månad per tidtabellperiod



Figur 7 – Resandet på RUFs-linjer i mellersta skärgården på torsdagar under en månad per tidtabellperiod



Figur 8 – Resandet på RUFs-linjer i södra skärgården på torsdagar under en månad per tidtabellperiod

För vissa av linjerna är utbudet väldigt begränsat under vissa perioder, framförallt vintertid. Det beror dels på efterfrågan av resande men även på grund av begränsad framkomligheten till följd av is och att det inte finns tillräckligt många isgående fartyg för att trafikförsörja på samtliga linjer. Planeringen styrs i mångt och mycket av efterfrågan från resenärerna i kombination med avvägningar i relationer till ekonomiskt utrymme.

En tidigare uppskattning⁴ baserat på kundundersökningar är att fastboende och verksamma näringsidkare står för cirka 10–15 % av det totala resandet med skärgårdstrafiken. Resterande resor görs av fritidsboende och utflyktsresenärer.

Angiven fördelning mellan olika resenärsgupper och dess resbehov leder till en relativt ojämn fördelning för hur trafikutbudet fördelas över året. Trafikutbudet har varit tämligen oförändrat under de senaste åren och utbudet är primärt koncentrerat till sommarhalvåret för att kunna möta den ökade efterfrågan. Exempelvis via så kallad direkttrafik med fartyg från Strömkajen till de

⁴ Beslut om förstudie inför upphandling av nya trafikaffärer för Stockholms skärgård (E29). TN 2015-0087. Beslut i Trafiknämnd 2014-10-07

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

mellersta- och yttre öarna i skärgården. Dessa fartyg stannar även på mellanliggande bryggor på vägen ut.

Direkttrafiken mellan Stockholm och mellan- och ytterskärgården står för en stor andel av trafikutbudet under perioden april-september. Det huvudsakliga resandet sker mellan Stockholm, Vaxholm och Grinda och i Stockholm är antalet påstigande cirka 300 000. Ett statistikuttåg nedan på direkttrafikens beläggningsgrad under juli månad – som är dimensionerande, visar på hur fartygens kapacitet nyttjas, se tabell 10 och tabell 11.

	Till Vaxholm	Till Grinda	Efter Grinda
Beläggningsgrad	35 %	25 %	15 %

Tabell 10, Samlad statistik från juli 2019 för sjötrafik från Stockholm via Vaxholm och Grinda vidare ut med mellan- och ytterskärgård

	Till Saltsjöbaden	Till Tyresö Trinntorp	Till Utö
Beläggningsgrad	25 %	23 %	19 %

Tabell 11, Samlad statistik från juli 2019 för sjötrafik från Stockholm via Tyresö och vidare ut till Utö.

Fartygens kapacitet varierar mellan 150–500 resenärer. Juli månad är dimensionerande sett till påstigande och fartygens beläggningsgrad sett till ett helårsperspektiv är därför lägre än vad tabellerna ovan anger.

4.4.3 Restider

Tabell 12 redovisar restider med kollektivtrafik från kärnöar till replipunkter, kommuncentrum och regioncentrum.

Kärnö	Restid till replipunkt	Restid till kommuncentrum från replipunkt	Total restid kärnö till kommuncentrum inklusive bytestid	Total restid till regioncentrum (Stockholm C) inklusive bytestid	Restid med endast sjötrafik till Stockholm (Strömkajen)
Arholma	15 min (Simpnäs)	1 timme och 20 minuter (Simpnäs-Norrtälje)	1 timme och 40 minuter	3 timmar	4 timmar och 30 minuter
Tjockö	10 min (Räfsnäs)	45 minuter (Räfsnäs-Norrtälje)	1 timme	2 timmar	5 timmar
Gräskö	25 min (Furusund)	36 min (Furusund-Norrtälje)	1 timme och 15 min	2 timmar och 30 minuter	3 timmar och 25 minuter
Möja (Berg)	60 minuter (Sollenkroka)	60 minuter (Sollenkroka-Gustavsberg)	2 timmar och 10 minuter	2 timmar och 30 minuter	3 timmar och 30 minuter
Ingmarsö (Norra Ingmarsö)	30 minuter (Åsättra)	53 minuter (Åsättra-Åkersberga)	1 timme och 36 minuter	2 timmar och 25 minuter	2 timmar och 40 minuter

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Svartsö (Alsvik)	30 minuter (Boda)	50 minuter (Boda-Gustavsberg)	1 timme och 25 minuter	1 timme och 55 minuter	2 timmar och 15 minuter
Gällnö	10 minuter (Boda)	50 minuter (Boda-Gustavsberg)	1 timme och 9 minuter	1 timme och 40 minuter	2 timmar
Ramsö	17 minuter (Vaxholm)	-	17 minuter	1 timme och 30 minuter	1 timme och 25 minuter
Sandhamn	55 minuter (Stavsnäs)	46 minuter (Stavsnäs-Gustavsberg)	1 timme och 45 minuter	2 timmar 15 minuter	3 timmar och 45 minuter ⁵
Runmarö (Styrsvik)	10 minuter (Stavsnäs)	46 minuter (Stavsnäs-Gustavsberg)	1 timme och 5 minuter	1 timme och 36 minuter	Ingen trafik
Nämdö (Solvik)	50 minuter (Stavsnäs)	46 minuter (Stavsnäs-Gustavsberg)	1 timme och 35 minuter	2 timmar och 6 minuter	3 timmar och 10 minuter
Ornö (Söderviken) ⁶	30 minuter (Dalarö)	35 minuter (Dalarö-Handenterminalen)	1 timme och 20 minuter	2 timmar	2 timmar och 50 minuter ⁷
Utö (Gruvbryggan)	40 minuter (Årsta brygga)	29 minuter (Årsta brygga-Handenterminalen)	1 timme och 30 minuter	1 timme och 50 minuter	3 timmar och 50 minuter
Landsort	30 minuter (Ankarudden)	42 minuter (Ankarudden-Nynäshamn)	1 timme och 17 minuter	2 timmar och 10 minuter	Ingen trafik

Tabell 12, Restider med kollektivtrafik från kärnö till kommuncentrum och regioncentrum via replipunkt

4.4.4 Trafikbryggor

Sjötrafiken i region Stockholm trafikerar drygt 300 bryggor, vilka är fördelade på fastlandet och ute i skärgården på cirka 170 öar i varierande storlek. Bryggorna ägs i regel av Trafikverket, kommuner eller enskilda föreningar. För de flesta bryggorna finns inget avtal som stipulerar ansvar mellan trafikförvaltningen och bryggägare.

I vilken utsträckning som bryggorna anlöps varierar baserat på säsong. Under vinterhalvåret när resandet är lågt och det finns is-begränsningar i några av farlederna, används en del av bryggorna i liten utsträckning eller inte alls. Under andra delar av året anlöps vissa bryggor endast vid beställning.

I tabell 13 redogörs för de bryggor som har störst andel nyttjandegrad i procentuell fördelning. De bryggor som används i störst utsträckning för påstigningar är Strömkajen (16 %), Vaxholm (12 %), Stavsnäs (7 %) samt Årsta havsbad, Sandhamn och Styrsvik på Runmarö som vardera har 3 procent av det totala antalet påstigande. Nämnade bryggor tillsammans med bryggorna Gruvbryggan på Utö, Södra Grinda, Nynäshamn, Sollenkroka, Boda och Gåshaga står för 56 procent av alla påstigande. Resterande bryggor, vilka är

⁵ Trafikeras med ångfartyg 1 dagstur lördagar och söndagar under Waxholmsbolagets sommartidtabell

⁶ Söderviken på Ornö trafikeras ej året runt

⁷ Trafikeras söndagar under Waxholmsbolagets vår- och hösttidtabell

nära 300 stycken står för de övriga 44 procenten. Avstigandestatistiken följer ett liknade mönster som antalet påstigande per brygga, förutom att Vaxholm (13 %) är den största bryggan följt av Strömkajen (11 %). Att Strömkajen har något lägre antal avstigande än påstigande beror på att fler använder Slussen (4 %) vid avstigande i Stockholm. Sammantaget är de största bryggorna utanför Stockholm och Strömkajen samt Vaxholm, framförallt utpekade replipunkter och kärnöar.

Påstigande per brygga		% - Fördelning	Avstigande per brygga		% - Fördelning
Strömkajen	289 152	16 %	Vaxholm	237 460	13 %
Vaxholm	222 339	12 %	Strömkajen	198 418	11 %
Stavsnäs	127 298	7 %	Stavsnäs	129 619	7 %
Årsta	59 194	3 %	Slussen	77 170	4 %
Sandhamn	50 740	3 %	Årsta	59 194	3 %
Styrsvik	49 180	3 %	Sandhamn	51 030	3 %
Gruvbryggan	36 453	2 %	Styrsvik	47 273	3 %
Södra Grinda	36 004	2 %	Sollenkroka	35 964	2 %
Nynäshamn	34 086	2 %	Gruvbryggan	35 643	2 %
Sollenkroka	33 481	2 %	Boda	34 343	2 %
Boda	31 998	2 %	Södra Grinda	32 966	2 %
Gåshaga	31 378	2 %	Nynäshamn	32 792	2 %
Övriga	795 398	44 %	Övriga	825 978	46 %

Tabell 13 – påstigande och nyttjandegrad av de största bryggorna⁸

En brygga att nämna i sammanhanget är Södra Grinda som har förhållandevis hög nyttjandegrad trots att det ej finns fastboende året runt. Grinda är ett populärt utflyktsmål under sommarsäsongen.

4.4.4.1 Koppling mellan skärgårdstrafiken och den övriga kollektivtrafiken

En viktig förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och möjliggöra för invånarna i regionen att bo och arbeta där de vill, samt ha tillgång till samhällsviktiga funktioner, är att trafiksystemet är sammanhållet. Utöver själva sjötrafiken är replipunkter och övriga bytespunkter samt landkollektivtrafiken vitala delar i kollektivtrafiksystemet. Att skärgårdstrafiken planeras och samordnas med den landbaserade kollektivtrafiken är en central del för att skapa förutsättningar för regional tillgänglighet. Framförallt för de fastboende är det viktigt att kunna ha åtkomst till sina kommuncentra, och i förlängningen till regioncentra, där de finner sin samhällsservice i form av apotek, läkare,

⁸ Statistik från OAS.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

mataffärer, statliga samhällsfunktioner och mycket annat. Goda kopplingar som fungerar tillfredsställande möjliggör även större arbetspendling, vilket hela regionen drar nytta av.

Utöver replipunkter finns det ytterligare bryggor med förbindelser till den landbaserade kollektivtrafiken. Några exempel som kan nämnas är Nynäshamn och Lillsved. Fungerande anslutningar och utvecklade bytespunkter med hållplatser, spårperronger, kajplatser och bryggor är en viktig förutsättning för **”hela resan” så att resenärerna på** ett effektivt och bekvämt sätt kan röra sig i regionen. Samverkan mellan berörda aktörer är därför av vikt för att dessa bytespunkter ska hålla hög standard. Särskilt viktigt är det med samverkan under vintertid då det mer långsamtgående och isbrytande tonnage används, vilket medför längre restid och ett glesare turutbud för sjötrafiken.

Trafikförvaltningen via WÅAB vare sig äger eller ansvarar för några av de kajer eller bryggor som används i skärgårdstrafiken. Trafikförvaltningen via WÅAB kan dock äga komponenter och anläggningar som kopplas till kajer och bryggor – såsom semaforer och bunkeranläggningar. Kajer och bryggor ägs och förvaltas i huvudsak av Trafikverket, kommuner, Skärgårdsstiftelsen eller enskilda föreningar. Trafikförvaltningen fungerar som kravställare på hur bryggor och kajer ska utformas och utvecklas i samråd med förvaltaren. Detta görs för att behålla en viss standard så att de fartyg som trafikerar i skärgården kan anlöpa bryggor och kajer på ett säkert sätt. I kravställningen ingår bland annat standarder för vattendjup, höjd, avfending, förtöjningsmöjligheter och tillgänglighetsanpassningar.

Förutom ordinarie trafikbryggor finns det även tre platser som klassificeras som terminaler. Terminalerna är Strömkajen, Vaxholm och Stavsnäs. Terminaler kännetecknas genom att de har större ytor, fler förtöjningslägen för fartyg, samt mer servicefunktioner för resenärer. Vid Strömkajen och Stavsnäs finns även möjlighet att bunkra drivmedel.

4.4.4.2 *Helikopter- och svävartrafik*

Under vintertid utförs en del av kollektivtrafiken med sväware. Det är framförallt brist på isbrytande tonnage som föranleder behovet av svävartrafik. Waxholmsbolaget har under vintertid även helikoptertrafik till vissa öar som ej har kollektivtrafik.

4.5 Pendelbåtstrafik

Pendelbåtstrafiken bedrivs under SL:s varumärke och taxa, och trafikerar i mer stadsnära lägen i och omkring Stockholm. I nuläget finns det tre linjer. Ytterligare två linjer är på gång vilka ska trafikera på försök med start under

perioden 2020 – 2024. Pendelbåtstrafikens huvudsakliga syfte är att komplettera den befintliga väg och spårbundna trafiken på land. Pendelbåtstrafiken ska erbjuda resmöjligheter med restidsvinster och samtidigt bidra till en avlastning av gatu- och vägnätet.

4.5.1 Dagens pendelbåtlinjer

Linje 80 (Nybroplan–Djurgården–Västra Sicklaön–Nacka strand–Lidingö–Frihamnen–Ropsten–Tranholmen–Storholmen–Lidingö). Linje 80 började vid årsskiftet 2019/2020 trafikera sträckan Frihamnen – Ropsten – Tranholmen och Storholmen för bättre knyta an till tunnelbanan i Ropsten och nybyggnadsområdet i Norra Djurgårdsstaden.



Karta 4 – Linjekarta för linje 80

Linje 82 (Slussen–Skeppsholmen–Djurgården). Linje 82 syftar primärt till att skapa snabba och gena förbindelser mellan bytespunkt Slussen och närings- och besöksmålen på Djurgården.



Karta 5 – Linjekarta för linje 82

Linje 89 (Ekerö (Tappström)–Kungshättan–Ekensberg–Lilla Essingen–Klara Mälarstrand). Trafiken på linje 89 började som ett test under 2016 och under 2018 beslutades det om trafikutökningar under både vardagar och helger. Primärt avlastar linje 89 gatu- och vägnätet på den hårt belastade Ekerövägen.

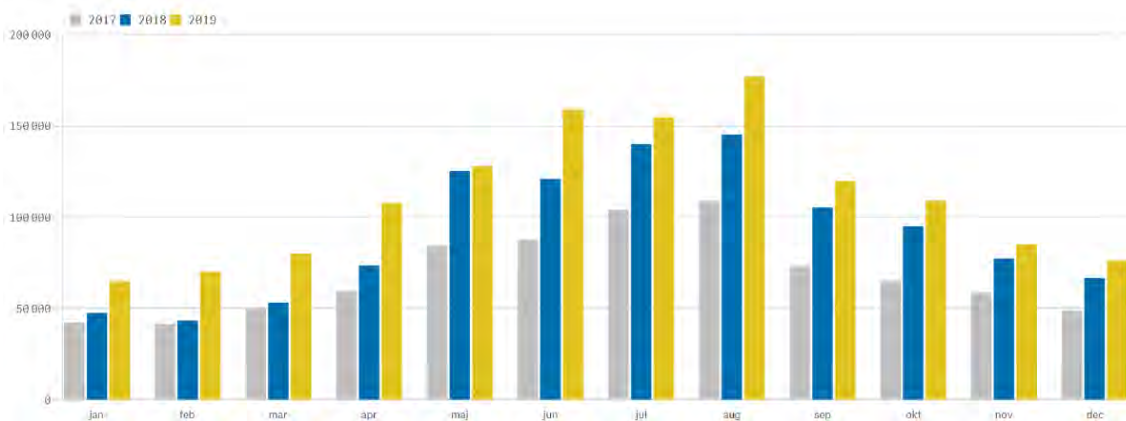


Karta 6 – Linjekarta för linje 89

4.5.2 Resande pendelbåtlinjer

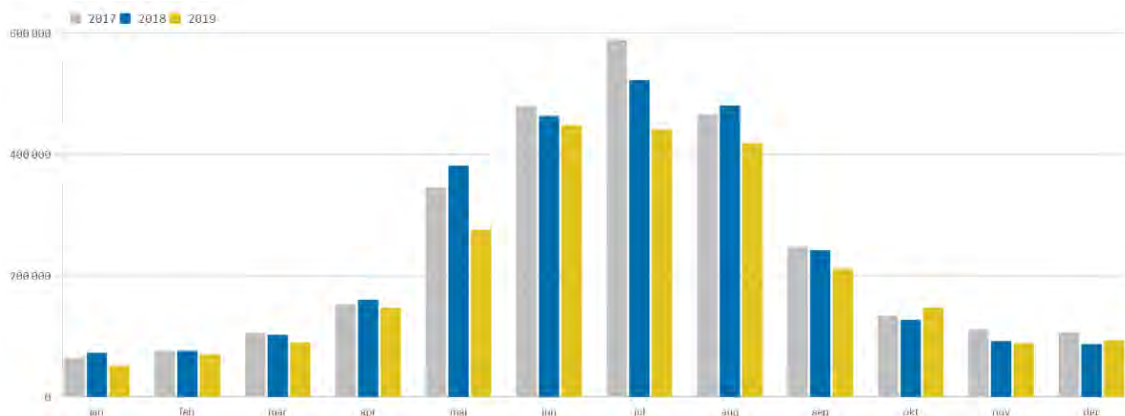
Antalet påstigningar i pendelbåtstrafiken ökar succesivt från år till år och 2019 skedde 4 miljoner påstigningar. Ökningarna går dels att härleda till att pendelbåtarna trafikförsörjer områden som på senare tid exploaterats med bostäder och till viss del arbetsplatser. Detta gäller framförallt vid Västra Sicklaön och Nacka Strand där resvägen på vatten erbjuder en smidig och gen resa mot Stockholms innerstad. Dessutom är det möjligt att ta med sig sin cykel ombord på fartygen vilket skapat en ny typ av resenär som gärna kombinerar cykeln och kollektivtrafiken i större utsträckning, något som kan härledas till att flest resor sker under sommarperioden då klimaten är mer cykelvänligt. På Linje 80 har antalet medtagna cyklar ökat⁹, vilket indikerar att kombinationsresor är ett växande alternativ i stråk som berörs av linjen.

Resandet inom pendelbåtstrafiken har sett en ökning under senare år, framförallt på linje 80 och 89, vilket presenteras nedan i figurer 9, 10 och 11. Det ska dock tilläggas att utbudet på båda dessa linjer har fått betydande förbättringar sedan de startade. I genomförda undersökningar har det konstaterats att utökningar av utbudet på Linje 89 har lockat tidigare bilister till kollektivtrafiken. För linje 82 är resandet mer stadigt med en liten minskning sedan 2017. Minskningen på linje 82 kan till viss del härledas till ombyggnationen av slussen, vilket påverkar tillgängligheten och bytesmöjligheterna mellan olika färdmedel inom kollektivtrafiken.

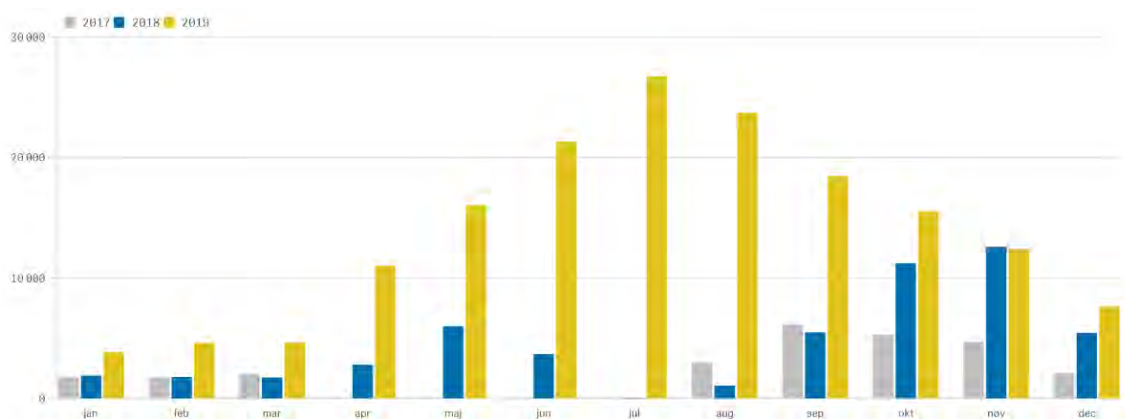


Figur 9 – påstigande per månad på linje 80

⁹ Ca 30 000 påstigningar med cykel under år 2019



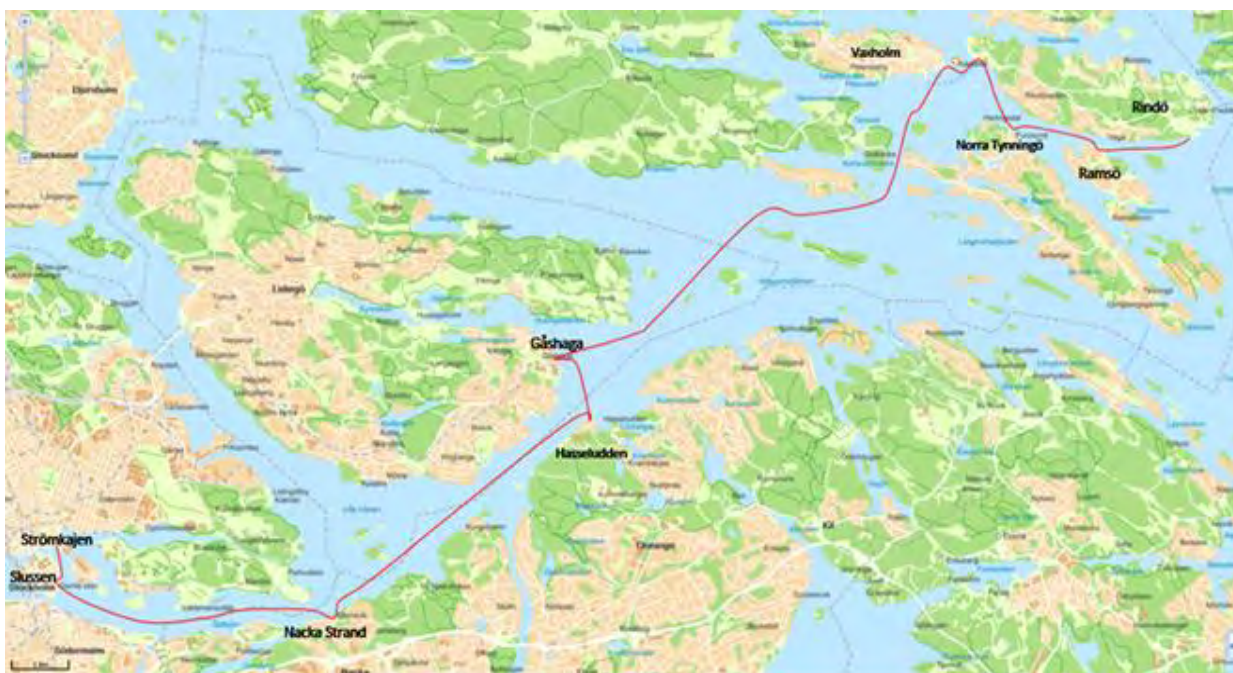
Figur 10 – påstigande per månad på linje 82



Figur 11 – påstigande per månad på linje 89

4.5.3 I närtid kommande försökslinjer i Saltsjön

Två nya pendelbåtlinjer har beslutats att börja trafikera på test under perioden 2020–2024. Båda linjerna utgår ifrån Strömkajen och trafikerar därefter mot Vaxholm respektive Värmdö.



Karta 7 - Linjekarta för försökslinje 1



Karta 8 - Linjekarta för försökslinje 2

Båda linjerna ingår som förutsättning i de utredningsalternativ som presenteras nedan i kapitel 5. Linjerna beskrivs mer utförligt i beslutat ärende TN 2019-0680.

4.6 Tonnage

Skärgårds- och pendelbåtstrafiken bedrivs med ett 70-tal fartyg, så kallat tonnage. Tonnaget indelas i det som trafikförvaltningen äger och det som är operatörsägt. Det förstnämnda benämns som det strategiska tonnaget.

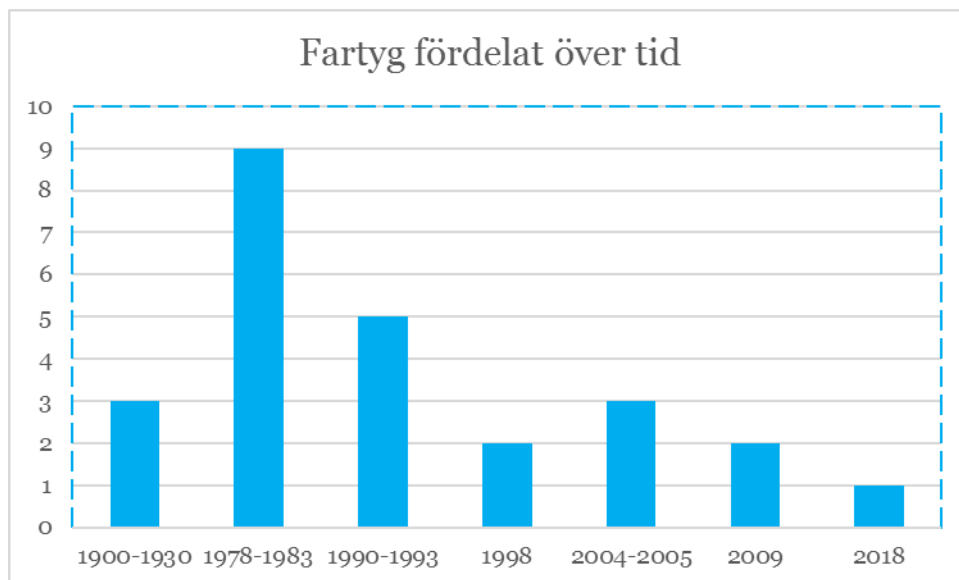
Sammantaget äger trafikförvaltningen 25 fartyg som används inom trafiken kopplat till de två varumärken Waxholmsbolaget och SL¹⁰. Av fartygen används fyra inom pendelbåtstrafiken och 21 inom skärgårdstrafiken.

De fartyg som används inom skärgårdstrafiken är uppdelade i kategorierna:

- Isgående fartyg (året runt fartyg)
- Snabbgående fartyg
- Kulturhistoriska fartyg

De fartyg som ägs av regionen inom pendelbåtstrafiken är fyra fartyg som trafikerar Linje 82.

Figuren nedan redovisar ålder på det strategiska tonnaget, genom att redogöra för när fartygen tillverkades/anskaffades.



Figur 12 – Anskaffningsår för det strategiska tonnaget

¹⁰ Ägandet är formellt inom Waxholmsbolaget AB.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4.6.1.1 Tonnage skärgård

Fartyg	Byggår	Typ av fartyg	Årtal då tekniks livslängd är uppnådd alt. behov av reinvestering
Vindöga	1978	Isgående	2034
Solöga	1978	Isgående	2033
Waxholm I	1983	Isgående	2030 (Livstidsförlängd 2015)
Waxholm II	1983	Isgående	2030 (Livstidsförlängd 2019)
Söderarm	2004	Isgående	2027-2030 Reinvestering
Sandhamn	2004	Isgående	2027-2030 Reinvestering
Dalarö	2005	Isgående	2027-2030 Reinvestering
Nämdö	2009	Isgående	2027-2030 Reinvestering
Gällnö	2010	Isgående	2027-2030 Reinvestering

Tabell 14 – Tonnage skärgård

Fartyg	Byggår	Typ av fartyg	Årtal då tekniks livslängd är uppnådd alt. behov av reinvestering
Skärgården	1978	Snabbgående Fartyg	2029 (motorbyte 2014 i samband med livstidsförlängning)
Roslagen	1979	Snabbgående Fartyg	2030 (motorbyte 2015 i samband med livstidsförlängning)
Värmdö	1990	Snabbgående Fartyg	2024-2027
Vånö	1991	Snabbgående Fartyg	2024-2027
Väddö	1992	Snabbgående Fartyg	2024-2028
Viberö	1993	Snabbgående Fartyg	2024-2029
Vaxö	1993	Snabbgående Fartyg	2024-2029
Saxaren	1999	Snabbgående Fartyg	2028-2030

Tabell 15 – Tonnage skärgård

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4.6.1.2 Tonnage pendelbåt

Fartyg	Byggår	Typ av fartyg	Förvaltningens bedömning av nytt tonnage eller större reinvestering
Djurgården 8	1977	Pendelbåt	2028
Djurgården 9	1981	Pendelbåt	2026
Djurgården 10	1982	Pendelbåt	2028
Djurgården 11	1998	Pendelbåt	2035

Tabell 15 – Tonnage Linje 82

Kulturhistoriska tonnaget

Fartyg	Byggår	Typ av fartyg	
Norrskär	1910	Klassiska Fartyg	-
Storskär	1908	Klassiska Fartyg	-
Västan	1900	Klassiska Fartyg	-

Tabell 16 – Kulturhistoriska tonnaget

4.7 Biljett/taxa/zoner

Sjötrafiken bedrivs i såväl SL som Waxholmsbolagets taxor. Den sjötrafik som tillkommit under benämningen pendelbåtstrafik går under SL-taxa medan den sjötrafik som benämns som skärgårdstrafik har Waxholmsbolagets taxa. Under skärgårdstrafikens lågsäsong har vissa SL-periodkort även giltighet för resa i skärgårdstrafiken.

SL-trafiken har enhetstaxa medan trafiken i Waxholmsbolaget har en zonindelning med sex olika zoner.

Biljett	Vuxen	Rabatterat pris
Enhetstaxa	37 kr	25 kr

Tabell 17 - SL:s taxa för enkelbiljetter

Biljett	Vuxen	Rabatterat pris
Taxa 1	55 kr	37 kr
Taxa 2	74 kr	50 kr
Taxa 3	93 kr	62 kr
Taxa 4	112 kr	75 kr
Taxa 5	137 kr	91 kr

Tabell 18 - Waxholmsbolagets taxa för enkelbiljetter

4.8 Sjötrafikens miljöpåverkan

Sjötrafiken har miljöpåverkan på klimat, natur och hälsa. Sjötrafiken har utsläpp av växthusgaser som är högre jämfört med övriga kollektivtrafikslag. Detta av anledningen att sjötrafiken inte har ställt om i lika snabb takt till förnybar energi som exempelvis busstrafiken. Dock befinner sig sjötrafiken i en omställningsprocess för att öka andelen förnybar energi i driften. För år 2019 låg andelen på 18 % och framtagna plan för övergång till drift med icke-fossila bränslen inom sjötrafiken¹¹ redovisar att andelen förnybar energi ska vara 90 % vid utgången av år 2021. Detta kommer innebära att sjötrafikens utsläpp av växthusgaser kommer att minska kraftigt under den kommande tvåårsperioden.

Tabellen nedan visar den upphandlade sjötrafikens samlade utsläpp av koldioxidkvalenter (CO₂-e) samt en jämförelse med busstrafiken som år 2019 hade 96 % andel förnybar energi.

Trafikslag	Basår: 2011	2018	2019
Sjötrafiken persontrafik			
Andel förnybar energi	3 %	17 %	18 %
Utsläpp [ton CO ₂ -e]	26 050	24 020	22 400
Personkilometer	42 439 452	51 064 498	53 050 265
Utsläpp [g/pkm]	614	470	422
Förändring	-	-23 %	-31 %
Sjötrafikens helikoptertransporter			
Utsläpp [ton CO ₂ -e]	-	93	87
Busstrafiken			
Andel förnybar energi	44 %	97 %	96 %
Utsläpp [ton CO ₂ -e]	168 190	59 960	63 210
Personkilometer	1 792 000 000	1 880 000 000	1 850 000 000
Utsläpp [g/pkm]	94	32	34
Förändring	-	- 66 %	- 64 %

Tabell 19 – Koldioxidkvalenter trafikslag. Källa: Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019, miljöbilaga till årsrapport 2019 för trafiknämnden

Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider minskar till följd av hårdare kravställning på nyare maskiner för fartygens framdrift. I tabellen nedan redovisas utsläppen som orsakas av fartygens maskiner. Till skillnad mot landtrafiken orsakar inte sjötrafik utsläpp av partiklar genom friktion mellan däck och asfalt.

¹¹ TN 2015-1125, informationsärende i Trafiknämnden 2015-10-13

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

	Basår: 2011	2018	2019
Personkilometer	42 439 452	51 064 499	53 050 265
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	7,2	4,5	5,4
Kväveoxider	228,7	170,3	183,3
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%]			
Partiklar	-	-47 %	-39 %
Kväveoxider	-	-38 %	-36 %

Tabell 20 - på sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider. Källa: Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019, miljöbilaga till årsrapport 2019 för trafiknämnden

Busstrafik

	Basår: 2011	2018	2019
Personkilometer	1 792 000 000	1 880 000 000	1 850 000 000
Utsläpp av [ton]:			
Partiklar	19,9	12,7	10,2
Kväveoxider	2 489	1 240	1 103
Utsläppsminskning relaterat till personkilometer, jämfört med basår [%]:			
Partiklar	-	- 39 %	- 50 %
Kväveoxider	-	- 53 %	- 57 %

Tabell 21 - på busstrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider (data endast från utsläppen genom motorer). Källa: Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019, miljöbilaga till årsrapport 2019 för trafiknämnden

Sjötrafikens energianvändning minskar, den är högre än spår- och landtrafiken sett till förbrukning per personkilometer. Dock så bör det tilläggas att fartygen i stort sett alltid befinner sig i utomhusmiljö och behöver energi för uppvärmning medan en del av spår- och landtrafiken uppvärms i fastigheter och det redovisas inte i tabellen nedan.

	Basår: 2011	2018	2019
Sjötrafiken persontrafik			
Total energianvändning [MWh]	77 180	82 690	78 400
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	1,819	1,619	1,478
Busstrafiken			
Total energianvändning [MWh]	654 420	685 640	653 618
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,365	0,365	0,353
Spårtrafiken			
Total energianvändning [MWh]	396 600	437 500	445 500
Total energianvändning per personkm [kWh/pkm]	0,121	0,104	0,100

Tabell 22 - på energianvändningen per trafikslag. Källa: Trafikförvaltningens miljöredovisning 2019, miljöbilaga till årsrapport 2019 för trafiknämnden

Buller förknippas inte med sjötrafiken på samma sätt som spår- och landtrafik där bullerdämpande åtgärder kan behövas sättas in. Likaså uppstår inte barriäreffekter av sjötrafik. Däremot uppstår vågor och svall och det gäller framförallt från det snabbgående äldre tonnage.

4.9 Kommersiella aktörer

I skärgård och Mälaren/Saltsjön är ett antal aktörer aktiva och bedriver kollektivtrafik på kommersiell basis. Anmäld kommersiell trafik består av:

- Stockholm–Möja
- Stockholm–Sandhamn
- Stavsån–Sandhamn
- Stockholm–Björkö
- Stockholm–Vaxholm
- Stockholm–Gustavsberg
- Solna Strand–Riddarholmen
- Hammarby sjöstad–Nybroplan

4.10 Centrala intressenter

Inom Sjötrafikutredning del 1 har en intressentanalys genomförts. Syftet med en intressentanalys är att tidigt kartlägga och bedöma projektets relationer till

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

sin omgivning. En intressent definieras som alla de, samt allt det som kan påverka eller bli påverkade av studiens genomförande eller av det som studeras i studien. Intressenter kan exempelvis vara berörda resenärer, organisationer och andra myndigheter.

Identifierade centrala externa intressenter för Sjötrafikutredning del 1 är:

- Kommuner inom Stockholms län med kust eller strand mot Mälaren, Saltsjön samt kommuner i skärgården.
- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Tillväxt och regionplaneförvaltningen, Region Stockholm
- Trafikverket
- Sjöfartsverket
- Transportstyrelsen
- Fastboende i skärgården
- Övriga resenärer
- Intresseorganisationer i skärgården
- Näringsidkare via företagarföreningar
- Kommersiella aktörer som bedriver kollektivtrafik på vatten

Dialog med intressenterna har skett via samrådsmöten och remiss samt genom enkät till fastboende i skärgården. Se vidare avsnitt 6.7 samrådsredogörelse.

5 Åtgärder och utredningsalternativ

I syfte att utveckla kollektivtrafiken på vatten kommer följande kapitel fokusera kring att beskriva förutsättningarna och vilka utredningsalternativ som behandlats. Studiens metodik har varit att utgå från styrande och ledande måldokument i syfte att säkerställa att kollektivtrafikens övergripande mål hanteras. I kapitel 3 redogörs det för kollektivtrafikens övergripande mål med övriga styrande och ledande dokument, samt hur dessa är nedbrutna till effekt- och systemmål. Nulägesbeskrivningen (kapitel 4) är utgångsläget och samrådet med intressenter är av vikt för att fånga upp perspektiv från myndigheter, intresseorganisationer, resenärer och övriga verksamma i skärgården.

Utredningen har utgått från förutsättningen att ca hälften av Waxholmsbolagets tonnage behöver ersättas inom kommande tioårs period. Med anledning av att ett fartygs tekniska livslängd beräknas till 25 år är det viktigt att utreda behovet av trafik innan utredning av fartygsinvesteringar går vidare.

Inom pendelbåttrafiken har fokus primärt varit på att inventera nya möjliga linjekopplingar och bytespunkter för att identifiera möjliga relationer där sjötrafiken kan komplettera den övriga kollektivtrafiken. Primärt består förslagen för pendelbåttrafiken av linjer från tidigare utredningar.

5.1 Utredningsalternativ

I utredningen har två tydliga olika alternativ framkommit. Det är dels en utveckling av nuläget som i denna rapport kallas för utredningsalternativ 1 och dels ett utredningsalternativ 2 som har en tydligare koppling till kollektivtrafikens övergripande mål från regionens Trafikförsörjningsprogram samt den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen 2050 (RUF 2050).

De alternativ som utredningen föreslår är kopplat till tonnaget och vilka effekter olika tonnage skulle kunna få på sjötrafiken, framförallt i skärgården.

5.1.1 Utredningsalternativ 1

Här utgår inriktningen från nuläget i sjötrafiken och med framåtblick över vilka åtgärder det bör planeras för kopplat till utvecklingen i regionen. I takt med att Stockholmsregionen växer med ökad befolkning bör behovet av sjötrafik öka. Det är framförallt i stadsnära lägen som behovet av mer sjötrafik förväntas uppstå. De tidigare studerade sjötrafiklinjerna¹² Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan samt de två försökslinjerna¹³ Stockholm–

¹² Presenteras översiktligt nedan.

¹³ Presenteras översiktligt ovan.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Vaxholm–Rindö och Stockholm–Värmdö förväntas bli av. Pendelbåtstrafiken är en integrerad del i SL-trafiken.

För skärgårdstrafiken innebär detta alternativ inga stora trafikförändringar jämfört med nuläget. Sjötrafiken kommer under vinterhalvåret vara koncentrerad mellan replipunkter och kärnöar med mellanliggande- och omkringliggande öar för att under sommarhalvåret koncentreras mer på att utgå från Stockholm för resor mot kärnöar med mellanliggande- och omkringliggande öar. Trafiken planeras fortsatt samverka med SL-trafiken.

Detta alternativ innebär ett behov av att anskaffa liknande fartyg som trafikerar skärgården idag. Trafiken och fartygen dimensioneras efter det rådande behovet av resor under sommarmånaderna med innebörden att det är relativt få men kapacitetsstarka fartyg som trafikförvaltningen ska planera vidare för. Med dessa förutsättningar begränsas möjligheterna till att förbättra turutbudet eller längden på trafikdygnet.

5.1.2 *Utredningsalternativ 2*

I detta alternativ stärks trafiken upp på helårsbasis med ett utökat turutbud samt längre trafikdygn mellan kärnöar och replipunkter samt även andra öar med behov av trafik. Likaså betyder det att kopplingen till landkollektivtrafiken vid replipunkter och övriga bytespunkter utvecklas i samma takt. Den så kallade direkttrafiken från Stockholm till mellan- och ytterskärgården med fartyg minskas i syfte för att kunna stärka upp sjötrafiken längre ut i skärgården. Resor till skärgården kommer att behöva utföras i större utsträckning med att nyttja landkollektivtrafiken till befintliga och nya bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet.

Detta alternativ betyder att sjötrafiken och fartygen kan dimensioneras efter resebehovet sett till ett helårsperspektiv med en robust grundtrafik som kan stärkas vid högsäsong och exempelvis storhelger. Jämfört med nuläget innebär det fler fartyg som är mindre och snabbare och att skärgårdstrafiken går mot att ha en vintertidtabell och sommartidtabell – i likhet med landkollektivtrafiken.

Med detta alternativ kan antalet turer mellan skärgårdsöar och repli- och bytespunkter öka utan att de ekonomiska konsekvenserna blir för stora. Likaså medger mindre fartyg och en kortare sjöresa möjlighet till minskad restid. För att kunna åstadkomma detta behövs det tydligare koppling mellan den landbaserade kollektivtrafiken och sjötrafiken så att hela resan fungerar smidigt för resenärerna. Detta inkluderar även att skärgårdstrafiken, vilken bedrivs under tjänstevarumärket Waxholmsbolaget, omfattas av samma taxesystem som den land- och delvis sjöburna kollektivtrafiken, vilken idag bedrivs under tjänstevarumärket SL.

Sjötrafiken som utgår från Stockholm förväntas vara befintlig pendelbåttrafik samt de fyra tidigare studerade pendelbåtlinjerna (i likhet med utredningsalternativ 1). Även ångfartygen Västan, Storskär och Norrskär planeras fortsatt för att utgå från Stockholm för resor till skärgården. Dock under Waxholmsbolagets taxesystem.

Nuläget visar på att en majoritet av alla skärgårdsresor som påbörjas med sjötrafiken i Stockholm slutar i Vaxholm och Grinda. Vaxholm förväntas ha sjötrafik i SL:s varumärke. Bedömningen är att det kommer finnas behov av en särskild linje till Grinda under sommarhalvåret. Denna linje bör utgå från Stockholm alternativt Vaxholm. Behovet till övriga destinationer i skärgården kommer att tillgodoses genom att resenärer nyttjar landkollektivtrafiken för att byta till sjötrafiken vid befintliga repli- och bytespunkter samt att det även uppstår behov av nya bytespunkter i Norrtälje och Österskär (Österåker).

5.1.2.1 *Norra skärgården*

Trafiken utgår från de befintliga repli- och bytespunkterna Simpnäs, Östersjö, Räfsnäs, Östernäs och Furusund. Planer på ny bytespunkt i Norrtälje för att stärka upp trafik till Arholma.

Behov av att drivmedelsförsörja sjötrafiken genom fast anläggning på eller i kaj finns i Norra skärgården. Platen för denna anläggning bör i möjligaste mån placeras strategiskt för maximal nyttjandegrad av sjötrafiken. Idag finns ingen sådan anläggning i norra skärgården. Bunkring sker oftast via tankbil till fartyg.

5.1.2.2 *Mellersta skärgården*

Trafiken utgår från de befintliga repli- och bytespunkterna Vaxholm, Boda, Sollenkroka, Lillsved. Planer på ny bytespunkt i Österskär i syfte att stärka upp kollektivtrafiken till Ljusterö och vidare till Ingmarsö-Finnhamn-Husarö.

Behov av att drivmedelsförsörja sjötrafiken genom fast anläggning på eller i kaj finns. Idag finns sådan anläggning i Strömkajen Stockholm, vilket innebär att fartygen behöver åka in till Stockholm för bunkring. Vaxholm eller Österåker är strategiska lägen för ny anläggning.

5.1.2.3 *Södra skärgården*

Trafiken utgår från de befintliga repli- och bytespunkterna Stavsnäs, Björkvik, Saltsjöbaden, Dalarö, Årsta havsbad, Nynäshamn, och Ankarudden.

5.2 Strategisk utredning om pendelbåtstrafik, nya linjer
I utredningen om ny pendelbåtstrafik föreslås två linjer att införas, Norra Ulvsunda–Hägersten och Norra Ulvsunda–Gamla Stan.



Karta 9 - Linje Norra Ulvsunda–Gamla Stan



Karta 10 - Linje Norra Ulvsunda–Hägersten

De båda linjerna beskrivs mer utförligt i beslutat ärende TN 2017- 1363.

5.3 Taxor och zoner

De två utredningsalternativen vilar på olika logik vad gäller vilket bolagsflagg som är dominerande i skärgården, samt hur mycket pendelbåtstrafiken expanderar från Mälaren och Saltsjön. Två principiella vägar att gå redovisas nedan. Beslut om taxor och zoner är inget som ryms inom denna utredning utan resonemangen ska ses utifrån att olika trafikupplägg antingen bygger på taxor/zoner som i dagsläget, åtskilda, eller mer integrerade, som i utredningsalternativ två.

5.3.1 Utredningsalternativ 1

Den nödvändiga moderniseringen av dagens tonnage innebär att driftkostnaden förväntas öka för skärgårdstrafiken. Driftkostnadens ökning bör mötas av motsvarande prishöjningar av biljettsortimentet för att uppnå, som lägst, en kostnadsneutralitet.

5.3.2 Utredningsalternativ 2

Nytt linjenät för sjötrafiken som innebär att resenärer som ska resa med kollektivtrafik till skärgården från regioncentrum behöver göra resan med flera trafikslag. Byte till sjötrafik sker vid utpekade bytespunkter längre ut i kollektivtrafiksystemet. Sjötrafiken blir därmed en integrerad del av **kollektivtrafiksystemet och behov av att än mer förtydliga ”hela resan”** blir aktuellt.

För att detta ska slå väl ut är bedömningen att ”hela resan” kan genomföras sömlöst så att resenären upplever att det är enkelt att genomföra resan. Detta inkluderar även att skärgårdstrafiken, vilken bedrivs under tjänstevarumärket Waxholmsbolaget, omfattas av samma taxesytem som den land- och delvis sjöburna kollektivtrafiken, vilken idag bedrivs under tjänstevarumärket SL.

5.4 Ytterligare linjer inom sjötrafiken

Vid sidan av föreslagna linjer ovan redogörs nedan för ett antal stråk som kan vara aktuella för ny sjötrafik, utöver de som anges under utredningsalternativen. De beskrivs översiktligt nedan.

Sjötrafik Botkyrka – Huddinge – Ekerö

Kan vara ett stråk som är intressant för ny sjötrafik i ett långsiktigt perspektiv utifrån flera skäl. Det pågår omfattande planering av nya stadsbebyggelse i området, i sjönära lägen, denna bebyggelse kan gynnas av sjötrafik eftersom en sådan antagligen erbjuder attraktiva restider. Vidare kommer Förbifart Stockholm sätta vägfärjan vid Slagsta i nytt ljus, möjligen kommer den att upphöra. Det kan dock också tänkas att kommuntrafik med buss i förbifarten tillkommer.

I ett större perspektiv kan en sjötrafik enligt de här resonemangen dras vidare mot centrala Stockholm längs Mälarstranden, och i delar sammankopplas med dagens linje 89 samt föreslagen pendelbåtlinje mellan Hägersten och Norra Ulvsunda. Sjötrafik mellan Botkyrka, Huddinge och Ekerö samt Stockholm har dock avfärdats i Strategisk pendelbåtsutredning (TN 2017- 1363) och ligger, om aktuellt, långt fram i framtiden.

Sjötrafik Täby

I beslutade försökslinjer, TN 2019-0680, omnämns sjötrafik mot Täby, i form av en förlängning av Linje 80. En sådan åtgärd är intressant att fortsatt utreda i samverkan med berörda kommuner.

5.5 Avfärdad sjötrafik

Under utredningen och samråden med kommuner och övriga intressenter har ett par olika nya linjer och kopplingar för sjötrafiken lyfts och diskuterats. Nedan följer de kopplingar och linjeförslag som valts att avfärdats.

Järfälla – Hässelby – Blackeberg – Nockeby – Bromma – Stockholm
De delar av Västerort som är möjliga att bedriva kollektivtrafik på vatten har redan spårbunden kollektivtrafik. Restidsmässigt kan sjötrafik inte stå sig i jämförelse med spårtrafiken vilket gör att syftet med en linje ut mot Nockeby och vidare mot Hässelby och Järfälla faller. I jämförelse med spårtrafiken skulle resan Hässelby – Slussen ta dubbelt så lång tid sjövägen.

Ulvsunda – Karlberg – Stadshagen – Karlbergssjön – Stockholm central

Likt sträckan mot Västerort finns det redan existerande spårbunden trafik på sträckan, dessutom finns det begränsningar i både bredd och vattendjup i Karlbergskanalen och Karlbergssjön som hindrar att bedriva sjöburen kollektivtrafik med större fartyg. Dessutom ligger det småbåtshamnar i Karlbergssjön som gör att det endast går att trafikera i låga hastigheter vilket medför att restiden påverkas negativt.

Koppling mot (Hägersten – Mälarhöjden – Sättra – Vårberg)

Likt kopplingen mot Hässelby går det på denna sträcka spårbunden trafik på tunnelbanans röda linje vilket gör att inga restidsvinster kan uppnås med sjötrafik. Dessutom ligger möjliga platser för bryggor en bit ifrån bebyggelsen vilket kommer påverka eventuell trafiks attraktivitet eftersom gångtiderna till bryggorna blir för långa. När Förbifart Stockholm är färdigställt kan nya reserelationer med kollektivtrafiken även skapas som marginaliserar denna koppling.

Sandviken – Vattubrinken – Södertälje C

Områdena Sandviken och Vattubrinken strax norr om Södertälje har idag dåliga kollektiva förbindelser och vägavsnitten ner till bebyggelsen håller låg standard så att busstrafiken har svårt att ta sig fram. Sjötrafik från dessa områden ner mot Södertälje skulle kunna ge positiva kollektiva resmöjligheter för de boende här men linjen har avfärdats till stor del på att restiden är relativt lång med sjötrafik samt på grund av för litet resandeunderlag. Resandet på linjen bedöms vara relativt litet och går emot gällande riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i region Stockholm angående resandeunderlag och ekonomi.

Hammarby Sjöstad – Nybroplan

Kommersiell kollektivtrafik på vatten bedrivs idag året runt på denna sträcka. Samtidigt kommer tunnelbanans nya blå linje koppla ihop Kungsträdgården – Sofia – Hammarby sjöstad med nya stationer. Behov av ytterligare kollektivtrafik på vatten på denna sträcka bedöms därmed inte finnas.

Koppling mot Danderyds sjukhus

Ingen restidvinst med kollektivtrafik på vatten jämfört med befintlig spårbunden trafik gör att denna koppling inte bedöms intressant att gå vidare med.

6 Effektbedömning

Detta kapitel redogör för hur väl respektive utredningsalternativ bedöms uppfylla de projektspecifika effektmålen. Vidare redogörs övergripande för vilka effekter respektive utredningsalternativ bedöms ha på miljö, social hållbarhet och samhällsekonomi.

6.1 Uppfyllelse av effektmål

Respektive utredningsalternativ har bedömts mot nuläget för att undersöka hur respektive utredningsalternativ bidrar till uppfyllnad av effektmålen.

Bedömningarna har samma avgränsning som Sjötrafikutredning del 1. Detta medför att det enbart är effekter av själva trafikupplägget som bedöms, effekter som följer av eventuellt nytt tonnage utreds och bedöms i kommande skede i Sjötrafikutredning del 2. Detsamma gäller effekter av åtgärder för bytespunkter såsom replipunkter, även de effektbedöms i kommande arbeten.

Bedömning av hur väl utredningsalternativen bidrar till uppfyllelse av effektmålen görs i en fem gradig skala från positivt till negativt bidrag, se figur 13. Generellt följer bedömningsmetodiken att då alternativet medför positivt **bidrag inom fler aspekter resulterar det i ”mer positivt bidrag”, om alternativet medför positivt bidrag ur vissa hänseenden men oförändrat bidrag ur andra hänseenden blir resultatet ”positivt bidrag”. Motiv till respektive bedömning** finns att läsa i tabell 23.

Mer positivt bidrag	Positivt bidrag	Inget bidrag	Negativt bidrag	Mer negativt bidrag
---------------------	-----------------	--------------	-----------------	---------------------

Figur 13 – Bedömningskala för effektmål

Tabell 23 redovisar hur väl utredningsalternativet bidrar till respektive effektmål enligt skalan i figur 13. Redovisade bedömningar för utredningsalternativen i tabell 23 är genomförda mot ett nuläge och är således oberoende av det andra utredningsalternativet. Jämförelse mellan utredningsalternativen sker i kapitel 7.1.

Nr	Effektmål	Alternativ 1	Motivering	Alternativ 2	Motivering
1	Sjötrafiken ska bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar	Positivt bidrag	<p>Utökad pendelbåtstrafik bedöms bidra positivt till kollektivtrafikens marknadsandel.</p> <p>Alternativet medför marginell skillnad i trafikutbud i skärgården jämfört med dagens sjötrafik, vilket bedöms medföra oförändrad påverkan på marknadsandelar.</p>	Mer positivt bidrag	<p>Utökad pendelbåtstrafik bedöms bidra positivt till kollektivtrafikens marknadsandel.</p> <p>I skärgården medför alternativet ett längre trafikdygn och tätare turer mellan replipunkt och kärnöar. Detta möjliggör för att fler av de boende/verksamma/arbetande i skärgården ska kunna välja kollektiva färdmedel istället för privata färdmedel för arbetspendling och nöjes/fritidsresor</p>
2	Andel nöjda resenärer i sjötrafiken ska bibehållas	Inget bidrag	<p>Kundnöjdheten inom sjötrafiken är idag hög och ligger på en jämn nivå över året på 96% till 97%.</p> <p>Alternativ ett innebär en utökning av pendelbåtstrafiken samt att trafiken i skärgården är lik dagens trafik, vilket bedöms medföra förutsättningar att bibehålla dagens nivå av kundnöjdhet.</p>	Inget bidrag	<p>Kundnöjdheten inom sjötrafiken är idag hög och ligger på en jämn nivå över året på 96% till 97%.</p> <p>Alternativ två innebär en utökning av pendelbåtstrafiken samt att skärgårdstrafiken får ett ökat trafikutbud och längre trafikdygn jämfört med idag, med behållningen att en resa till skärgården behöver utföras med byte mellan land- och sjötrafik. Alternativet för med sig en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet vilket kan medföra möjlighet att ha</p>

					<p>SL-taxa även i skärgårdstrafiken vilket bedöms öka förståelsen för kollektivtrafiken som helhet.</p> <p>Sammantaget bedöms att alternativ två har förutsättning att bibehålla dagens nivå av kundnöjdhet.</p>
3	Andel trygga resenärer i sjötrafiken och vid bytespunkter ska bibehållas/ökas	Positivt bidrag	Alternativet medför fortsatt hög trygghet på fartyg. Alternativet medför behov av nya bytespunkter för pendelbåtlinjer. De förutsätts utformas för att nå krav vad gäller trygghet.	Positivt bidrag	Alternativet medför fortsatt hög trygghet på fartyg. Alternativet medför behov av nya bytespunkter i skärgården samt för pendelbåtlinjer. De förutsätts utformas för att nå krav vad gäller trygghet.
4	Öka tillgänglighet för alla resenärer på linjer och bytespunkter kopplat till sjötrafik.	Ej bedömd	Fysisk tillgänglighet inom sjötrafiken handlar främst om att fartyg och bytespunkter ska vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med krav vad gäller tillgänglighet. Detta hanteras vidare i Sjötrafikutredning del 2.	Ej bedömd	Fysisk tillgänglighet inom sjötrafiken handlar främst om att fartyg och bytespunkter ska vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med krav vad gäller tillgänglighet. Detta hanteras vidare i Sjötrafikutredning del 2.
5	Sjötrafikens belägningsgrad ska öka	Inget bidrag	<p>Belägningsgraden inom pendelbåtstrafiken bedöms kvarstå likt nuläge.</p> <p>Alternativet medför behov av fartyg likt dagens, vilket bedöms medföra fortsatt låg belägningsgrad under lågsäsong och fortsatt hög belägningsgrad under högsäsong i skärgårdstrafiken. Belägningsgraden inom skärgårdstrafiken bedöms därför kvarstå i likhet med nuläget.</p>	Positivt bidrag	<p>Belägningsgraden i pendelbåtstrafiken bedöms kvarstå likt nuläge.</p> <p>Alternativet medför behov av att mindre fartyg utför trafiken i skärgården, vilket bedöms öka fartygens belägningsgrad året runt.</p>
6	En pålitlig och robust sjötrafik, med fokus på bastrafiken, året om	Inget bidrag	Alternativets trafik och fartyg dimensioneras efter resebehov av direktresor	Positivt bidrag	Alternativets trafikupplägg medför behov av en fartygsflotta med fler och

			från Stockholm C till skärgården under högsäsong. Detta trafikupplägg medför behov av en fartygsflotta motsvarande dagens. Grundtrafiken dimensioneras som i nuläget.		mindre fartyg som i större utsträckning opererar längre ut i skärgården. Detta bedöms medföra möjlighet till förlängt trafikdygn och högre turtäthet till driftskostnader likvärdiga dagens. Bedömningen förutsätter god samordning mellan land- och sjötrafik.
7	Behovsanpassad trafik för besöksnäring	Positivt bidrag	<p>Tillkommande pendelbåttrafik mot Vaxholm och Värmdö bedöms bidra med positiva effekter för besöksnäring.</p> <p>Liksom dagens skärgårdstrafik dimensioneras trafik och fartyg för att klara res-toppar till skärgården under högsäsong. I detta alternativ bedöms skärgårdstrafiken fortsatt ha behov av separat taxa i likhet med nuläget.</p>	Positivt bidrag	<p>Tillkommande pendelbåttrafik mot Vaxholm och Värmdö bedöms bidra med positiva effekter för besöksnäring.</p> <p>Alternativet medför fler resmöjligheter och kortad restid till skärgården året runt med behållningen att en resa till skärgården behöver utföras med byte mellan land- och sjötrafik. Alternativet för med sig en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet vilket kan medföra möjlighet att ha SL-taxa även i skärgårdstrafiken, vilket kan öka tillgängligheten till skärgården för fler länsbor och besökare.</p> <p>Sammantaget bedöms alternativ två medföra positiva effekter för besöksnäringen året runt.</p>
8	Sjötrafiken ska bidra till att öka andel länsinvånare som är nöjda med kollektivtrafiken	Positivt bidrag	<p>Fler pendelbåtlinjer ökar resmöjligheter med kollektivtrafik på vatten vilket bedöms medföra positiva effekter på länsinvånarnas nöjdhet.</p> <p>Länsinvånarnas upplevelse av skärgårdstrafiken bedöms få positiva effekter av alternativ ett, då ett</p>	Positivt bidrag	<p>Fler pendelbåtlinjer ökar resmöjligheter med kollektivtrafik på vatten vilket bedöms medföra positiva effekter på länsinvånarnas nöjdhet.</p> <p>Alternativet medför fler resmöjligheter och kortad restid till skärgården året runt med behållningen att en resa till skärgården behöver utföras med byte mellan land- och</p>

			<p>inarbetat och välkänt koncept fortsatt råder.</p> <p>Fastboende skärgården får inte förbättrade resmöjligheter vilket bedöms ha negativ inverkan på effektmålet.</p>		<p>sjötrafik. Alternativet för med sig en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet vilket kan medföra möjlighet att ha SL-taxa även i skärgårdstrafiken.</p> <p>Alternativen medför effekter som kan gå i olika riktning vad gäller länsinvånarnas nöjdhet med sjötrafiken. Merparten av länsinvånarna är inte fastboende i skärgården utan på sin höjd snarare sällanresenärer. Sällanresor sker primärt på nya sätt i alternativet, med större inslag av landtrafik, vilket kan ha en negativ effekt på upplevelsen av resan. Samtidigt kan effekten av SL-taxa potentiellt väga upp för den negativa effekten av byte mellan trafikslag.</p> <p>Vardagsresenärer och pendlare bör uppleva förändringen som positiv då de får förbättrad turtäthet och förlängt trafikdygn.</p> <p>Sammantaget bedöms alternativet medföra övervägande positiva effekter för länsinvånarnas nöjdhet.</p>
9	Goda bytesmöjligheter mellan kollektivtrafikslagen för effektiv restid och öka tydligheten för hela resan.	Ej bedömt	Effektmålet är viktigt för kommande arbete med bytespunkter och hanteras vidare i sjötrafikutredning del 2.	Ej bedömt	Effektmålet är viktigt för kommande arbete med bytespunkter och hanteras vidare i sjötrafikutredning del 2.
10	Sjötrafiken ska (där det är lämpligt) bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet	Positivt bidrag	Alternativet verkar mot måluppfyllnad genom införande av sjötrafik i Mälaren och Saltsjön. Införandet sker i	Positivt bidrag	Alternativet verkar mot måluppfyllnad genom införande av sjötrafik i Mälaren och Saltsjön. Införandet sker i stråk/områden där vägtrafiken är hårt belastad.

			stråk/områden där vägtrafiken är hårt belastad.		
11	Det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) ska förvaltas väl.	Inget bidrag	Det kulturhistoriska tonnaget ska, oförändrat mot dagsläget, fortsatt nyttjas inom ordinarie trafiken.	Inget bidrag	Det kulturhistoriska tonnaget ska, oförändrat mot dagsläget, fortsatt nyttjas inom ordinarie trafiken.
12	Ökad resurseffektivitet för investering och drift i sjötrafiken	Negativt bidrag	<p>Bedömningen bygger enbart på trafikupplägg i skärgårdstrafiken. Effekter av tillkommande pendelbåttrafik har ej bedömts med anledning av att den skulle behöva jämföras mot andra trafiklösningar, vilket inte har rymts inom ramen för sjötrafikutredning del 1.</p> <p>Trafikupplägget i alternativ ett med liknade trafikupplägg för skärgårdstrafiken tillsammans med nya pendelbåtlinjer till Vaxholm och Värmdö ökar parallell körning i Saltsjön. Detta bedöms ha negativ effekt för resurseffektiviteten.</p>	Positivt bidrag	<p>Bedömningen bygger enbart på trafikupplägg i skärgårdstrafiken. Effekter av tillkommande pendelbåttrafik har ej bedömts med anledning av att den skulle behöva jämföras mot andra trafiklösningar, vilket inte har rymts inom ramen för sjötrafikutredning del 1.</p> <p>Trafikupplägget i alternativ två bedöms ha positiva effekter på resurseffektivitet då det nyttjar hela kollektivtrafiksystemet bättre än idag. Detta medför även att parallellkörning av trafikslag minskar, där avlastningsbehov ej föreligger.</p>
13	Säker miljö för resenärerna	Ej bedömt	Frågan om säker miljö för resenärerna kommer att hanteras inom kommande sjötrafikutredning del 2, i samband med utredning gällande inriktning för tonnage.	Ej bedömt	Frågan om säker miljö för resenärerna kommer att hanteras inom kommande sjötrafikutredning del 2, i samband med utredning gällande inriktning för tonnage.
14	Andel förnybar energi inom sjötrafiken ska öka.	Ej bedömt	Sjötrafiken följer redan plan för fossilfri drift. I Sjötrafikutredning del 2 beslutas om inriktning för val av drivmedel.	Ej bedömt	Sjötrafiken följer redan plan för fossilfri drift. I Sjötrafikutredning del 2 beslutas om inriktning för val av drivmedel.
15	Sjötrafiken ska energieffektiviseras	Inget bidrag	Alternativet medför behov av fartyg likt dagens, vilket bedöms medföra att varje resa innehar likvärdig	Positivt bidrag	Med mindre fartyg och en uppskattad högre beläggingsgrad medför att varje resa blir mer

			resurseffektiv/energieffektiv per resenär som ett nuläge.		resurseffektiv/energieffektiv per resenär.
16	Sjötrafikens utsläpp av partiklar och kväveoxider ska minska	Inget bidrag	Tillkommande pendelbåtstrafik bedöms totalt sett medföra att utsläpp av partiklar och kväveoxider ökar. Frågan kommer att hanteras vidare i sjötrafikutredning del 2, i samband med utredning av tonnage.	Inget bidrag	Tillkommande pendelbåtstrafik bedöms totalt sett medföra att utsläpp av partiklar och kväveoxider ökar. Frågan kommer att hanteras vidare i sjötrafikutredning del 2, i samband med utredning av tonnage.
17	Sjötrafiken ska minska yttre negativ miljöpåverkan i form av vågor, svall och stranderosion.	Ej bedömt	Utredning och beslut gällande tonnage sker inom ramen för kommande sjötrafikutredning del 2.	Ej bedömt	Utredning och beslut gällande tonnage sker inom ramen för kommande sjötrafikutredning del 2.
18	Trafikförvaltningen ska ha rådighet över strategiskt viktiga funktioner och tillgångar.	Ej bedömt	Utredning och beslut gällande strategiska tillgångar är ett kommande arbete, som sker i sjötrafikutredning del 2.	Ej bedömt	Utredning och beslut gällande strategiska tillgångar är ett kommande arbete, som sker i sjötrafikutredning del 2.
19	Upphandling av fartyg ska vara funktionsinriktad	Ej bedömt	Tidigare anskaffning av fartyg har inte genomförts i ett samlat förfarande och inte utifrån funktion och standardisering. Utredning och beslut gällande tonnage sker inom ramen för kommande sjötrafikutredning del 2.	Ej bedömt	Tidigare anskaffning av fartyg har inte genomförts i ett samlat förfarande och inte utifrån funktion och standardisering. Utredning och beslut gällande tonnage sker inom ramen för kommande sjötrafikutredning del 2.
20	Sjötrafiken ska inom ramen för sin rådighet bidra till att uppfylla sitt sociala ansvarstagande inom kollektivtrafiksystemet, vilket bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle.	Positivt bidrag	Genom att beakta socialt ansvarstagande vid planering, investering och förvaltning av sjötrafiken bidrar alternativet till ett mer hållbart samhälle. I detta skede planeras för en sjötrafik som tillgodoser länets invånare med regional tillgänglighet i likhet med dagens nivå av tillgänglighet genom en robust grundtrafik och smart pendelbåtstrafik.	Mer positivt bidrag	Genom att beakta socialt ansvarstagande vid planering, investering och förvaltning av sjötrafiken bidrar alternativet till ett mer hållbart samhälle. I detta skede planeras för en sjötrafik som tillgodoser länets invånare med ökad regional tillgänglighet genom en robust grundtrafik med längre trafikdygn, kortade restider och ökad turtäthet, detta bedöms bidra till ökade möjligheter för en mer livskraftig skärgård.

			Skärgårdstrafiken bedöms i alternativ ett, fortsatt vara i behov av separat taxa, vilket kan ha negativ påverkan gällande skärgårdens tillgänglighet för mer socioekonomiskt svaga grupper.		Alternativet för med sig en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet vilket kan medföra möjlighet att ha SL-taxa även i skärgårdstrafiken, vilket bedöms öka tillgängligheten till skärgården för fler länsbor. Alternativet innebär även utökad och smart pendelbåttrafik jämfört med ett dagsläge.
21	Pendelbåtstrafiken ska utvecklas efter tydligt resandebehov, kortare restider och genom att bidra till att avlastningseffekter för övriga kollektivtrafikslag	Mer positivt bidrag	Alternativet utvecklar pendelbåtstrafiken med nya linjer där resandebehov identifierats samt där restider kortas. Nya linjer bedöms bidra till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem	Mer positivt bidrag	Alternativet utvecklar pendelbåtstrafiken med nya linjer där resandebehov identifierats samt där restider kortas. Nya linjer bedöms bidra till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem

Tabell 23 – Motiv bedömningar

Totalt sett bedöms alternativ två medföra ökad chans till måluppfyllnad av fler effektmål i jämförelse med alternativ ett.

6.2 Samhällsekonomiska effekter

De samhällsekonomiska effekterna speglar effekter vad gäller miljö och sociala konsekvenser. Om fler använder kollektivtrafiken, och om den används mer effektivt, uppstår både en lägre klimatpåverkan per resenär och en överflyttning till mer hållbara sätt att resa. En utökad och mer attraktiv kollektivtrafik möjliggör för fler att tillgodose sig olika marknader, vilket ger positiva effekter på samhällsekonomin.

6.2.1 Samhällsekonomiska effekter som uppstår oavsett alternativ

Utbud av pendelbåtstrafiken skiljer inte mellan de två utredningsalternativen. De nya pendelbåtlinjerna medför ökade resmöjligheter, samt i vissa reserelationer förkortade restider. På en regional samhällsnivå medför det positiva konsekvenser i form av ökad tillgänglighet inom Stockholms län.

6.2.2 Samhällsekonomiska effekter av alternativ 1

Alternativ 1 medför en sjötrafik som fortsatt bedrivs under ineffektiva förhållanden. Både kostnader och negativa miljöeffekter är fortsatt höga per resenär.

Alternativ 1 innebär dock positiv effekt för sällanresenärer och besökare till skärgården, då dagens direktresor från Stockholm C/Strömkajen ut till skärgården fortsatt finns tillhanda. Detta trafikupplägg bedöms fortsatt bidra positivt till besöksnäringen i Stockholm.

Alternativet medför dock ingen skillnad för de resenärer som är beroende av pendling mellan skärgård och fastland för arbete och/eller utbildning. På så vis medför alternativet inga till små negativa effekter för tillgängligheten inom Stockholms arbetsmarknadsregion.

6.2.3 Samhällsekonomiska effekter av alternativ 2

Alternativ 2 medför en sjötrafik som bedrivs under mer effektiva förhållanden. Kostnader och negativa miljöeffekter är lägre per resenär.

Att direktresor mellan Stockholm C och skärgården begränsas i stor omfattning kan ha negativ effekt på besöksnäringen. Dock medför alternativet att den regionala tillgängligheten ökar med fler resmöjligheter och kortare restider året runt mellan skärgård och fastland, samtidigt som resenärens reskostnad potentiellt sätt minskar. Därför bedöms alternativet även kunna medföra positiva effekter för besöksnäringen i skärgården året runt.

Ökad regional tillgänglighet medför även positiva effekter för ökad tillgänglighet inom Stockholms arbetsmarknadsregion samt ökade chanser till en mer livskraftig skärgård. Då förlängt trafikdygn och ökad turtäthet förenklar för arbetspendling både till och från skärgården.

6.3 Miljömässiga effekter

Då sjötrafikutredning del 1 är avgränsat till att hantera trafikupplägg är det enbart miljömässiga effekter av trafikuppläggen som diskuteras här. En stor del av sjötrafikens påverkan på miljö sker genom fartygen. Tonnagets effekter på miljön har ej rymts inom Sjötrafikutredning del 1. Utredning och beslut gällande tonnage sker inom ramen för kommande sjötrafikutredning del 2.

Val av drivmedel och att öka andelen förnybar energi är exempelvis en fråga som hanteras i vidare arbete med Sjötrafikutredning del 2. Med det sagt, följer sjötrafiken beslutad plan för fossilfri drift av kollektivtrafik.

6.3.1 *Miljömässiga effekter som uppstår oavsett alternativ*

Utbud av pendelbåtstrafiken skiljer inte mellan de två utredningsalternativen. Miljömässiga effekter som följd av pendelbåttrafikens upplägg är därför samma för båda alternativ.

Utveckling av pendelbåtstrafik i Mälaren och Saltsjön sker i områden där vägtrafiken är hårt belastad. Här kommer pendelbåtstrafiken bidra till att avlasta och förbättra framkomlighet på vägnätet, vilket i sin tur medför positiva lokala miljöeffekter för människors hälsa avseende luftkvalitet och buller i anslutning till de vägar som avlastas.

Båda alternativen medför att pendelbåtstrafiken utvecklas med nya linjer och mer trafik. Att tillföra mer trafik har alltid negativa effekter på miljön i form av att sjötrafikens totala utsläpp av partiklar och kväveoxider ökar. Här är det viktigt att säkerställa att pendelbåtstrafiken utvecklas efter tydligt resandebehov med en hög beläggningsgrad så den negativa effekten per resenär minskar.

Mönstret att cyklister kombinerar resor med pendelbåtstrafiken, där 2-5 % av resenärerna har cyklar med sig¹⁴, pekar på en ytterligare potential för sådan resor vid ökad pendelbåtstrafik. Detta för i sin tur med sig positiva miljöeffekter när det hållbara resandet ökar. Vidare har det visat sig att pendelbåtstrafiken har potential att värva bilister. Detta torde särskilt gälla för nya pendelbåtlinjerna mot Vaxholm och Värmdö, här finns potential för överströmning från bil till sjötrafiken.

6.3.2 *Miljömässiga effekter av alternativ 1*

Gällande Skärgårdstrafiken medför alternativ ett behov av fartyg likt dagens, vilket bedöms medföra att varje resa innehar likvärdig resurseffektiv/energieffektiv per resenär jämfört med nuläget.

Trafikupplägget i alternativ ett med liknade trafikupplägg för skärgårdstrafiken tillsammans med nya pendelbåtlinjer till Vaxholm och Värmdö ökar även parallell körning i Saltsjön. Detta bedöms medföra lokalt negativa miljöeffekter då mer trafik medför ökad lokalmiljöpåverkan på stränder i form av mer vågor och svall.

6.3.3 *Miljömässiga effekter av alternativ 2*

Alternativ två medför behov av att mindre fartyg utför trafiken i skärgården, vilket bedöms öka fartygens beläggningsgrad året runt. Mindre fartyg och en

¹⁴ Statistik från linje 80 och 89

uppskattad högre belägningsgrad medför att varje resa blir mer resurseffektiv/energieffektiv per resenär.

I alternativ två nyttjas även kollektivtrafiksystemet som helhet i högre grad än idag. Ett större nyttjande av befintligt kollektivtrafiksystem medför minskad parallellkörning och en högre resurs/energieffektivitet, vilket medför positiva effekter för ekonomi och miljö.

6.4 Sociala effekter

De två utredningsalternativen medför sociala effekter på flera nivåer i samhället och de sociala effekterna påverkar individer och resenärsgupper olika i respektive utredningsalternativ. Det finns även vissa sociala effekter som uppstår oberoende av vilket alternativ som genomförs.

6.4.1 Sociala effekter som uppstår oavsett alternativ

Utbud av pendelbåtstrafiken skiljer inte mellan de två utredningsalternativen. Båda alternativen medför därför positiva effekter för boende och arbetande i anslutning till de nya pendelbåtskopplingarna. De nya pendelbåtlinjerna medför ökade resmöjligheter, samt i vissa reserelationer förkortade restider. På en individnivå innebär detta positiva konsekvenser för människors vardagsliv. På en mer regional samhällsnivå medför det positiva konsekvenser i form av ökad tillgänglighet inom Stockholms län.

6.4.2 Sociala effekter av alternativ 1

Alternativ ett innebär en positiv effekt för sällanresenärer och besökare till skärgården. Direktresorna från Stockholm C/Strömkajen ut till skärgården är lätta att hitta och förstå som sällanresenär. Utifrån resvaneundersökningar är det fastslaget att dessa resor är uppskattade. I alternativ ett bedöms skärgårdstrafiken fortsatt vara i behov av separat taxa i likhet med hur det fungerar idag.

Alternativ ett medför att dagens trafikutbud i skärgården kvarstår i liknade omfattning vilket innebär att trafikdygn och turtäthet kvarstår i liknade omfattning. Detta medför inga till små negativa sociala effekter för den grupp resenärer som är beroende av vardagspendling mellan skärgård och fastland.

På en övergripande nivå bedöms att ett större antal resenärer kommer vara nöjda med att ha fortsatta direktresor ut i skärgården under hög/sommarsäsongen. Den grupp resenärer som är i behov av vardagliga kollektivtrafikresor mellan skärgård och fastland, vilket framförallt är de fastboende ute i skärgården får dock ingen eller liten påverkan på sina

resmöjligheter. På så vis uppstår negativa effekter för resenärer som är beroende av vardagspendling.

6.4.3 Sociala effekter av alternativ 2

Alternativ två innebär möjligheter till en ökad turtäthet och längre trafikdygn för resor mellan kärnöar och replipunkter inklusive stopp på mellanliggande öar. Trafikupplägget i alternativ två förutsätter generellt byte mellan land och sjötrafik för en resa till kommuncentrum och/eller till Stockholm C. Längre trafikdygn och ökad turtäthet medför positiva sociala effekter för fastboende ute i skärgården. Alternativet medför också ett jämnare trafikutbud över året. På en individnivå underlättar alternativ två för arbetspendling samt möjlighet att ta del av fastlandets utbud av nöje och service. Detta medför positiva konsekvenser för människors vardagsliv.

Alternativ två medför även positiva sociala effekter på en regional nivå då den regionala tillgängligheten ökar med fler resmöjligheter och kortare restider året runt mellan skärgård och fastland. Alternativet för med sig en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet vilket kan medföra möjlighet att ha SL-taxa även i skärgårdstrafiken, vilket bedöms öka förståelsen för kollektivtrafiken som helhet. Att skärgårdstrafiken kan inkluderas i SL-taxa systemet bedöms även bidra ur ett rättviseperspektiv då en minskad reskostnad tillgängliggör skärgården för fler länsbor.

Det finns en risk i att den upplevda tillgängligheten för sällanresenärer påverkas negativt i alternativ två då en resa mellan Stockholm C och skärgården generellt behöver utföras med byte mellan land- och sjötrafik, trots att den faktiska tillgängligheten ökar. För att motverka negativa effekter för sällanresenärer, vilka ofta är besökare till skärgården, krävs det ett arbete med insatser som förenklar för resenärer att hitta hela resan ut i skärgården i alternativ två.

6.5 Riskanalys

I detta skede kan övergripande riskanalyser genomföras. Risker består framförallt i att utökningar av trafik inte motsvaras av motsvarande ökningar av investeringar i nytt tonnage som är beskaffat för uppgiften och som medför en effektiv drift samt bättre miljöprestanda.

Risker kan också bestå i att bytespunkter inte utvecklas i en takt som motsvarar de behov som sjötrafiken och anslutande landtrafik har.

I syfte att bedöma riskerna för fortsatt hantering nyttjas en riskmatris där sannolikheten och konsekvensen bedöms och tillsammans ger ett riskvärde (RV) mellan 1-25. Risker som hamnar på värde i rött kan inte accepteras och

måste åtgärdas, medan risker som hamnar i gult bör åtgärdas och fortsatt övervakas. Grönt lämnas utan åtgärd.

Sannolikhet (S)

5	5	10	15	20	25
4	4	8	12	16	20
3	3	6	9	12	15
2	2	4	6	8	10
1	1	2	3	4	5
	1	2	3	4	5

Konsekvens (K)

6.5.1 Bedömning av risker

Risk	S	K	RV
Inget nytt tonnage	2	5	10
Nya bryggor och befintliga bytespunkter utvecklas inte för mer kollektivtrafik	3	4	12

Båda riskerna hamnar i rött fält vilket innebär att åtgärder måste vidtas mot riskerna.

Inget nytt tonnage bedöms få högsta värdet i konsekvens av anledningen att driftkostnaderna för dagens tonnage är relativt högt i jämförelse med nytt tonnage som är beskaffat för uppgiften och som medför en effektiv drift samt bättre miljöprestanda. Investeringar av tonnage har tidigare skjutits i tid vilket påverkat driftkostnader negativt. Nästa fas - Sjötrafikutredning del 2, är en investeringsutredning av tonnage och den behöver samplaneras med kommande utredning och planering för nya trafikaffärer. Se även kap 6.6 och 7.2 förslag till fortsatt arbete.

Det finns ingen upparbetad rutin mellan trafikförvaltningen och bryggägare gällande ansvarsfördelning för bryggor.

I det fall nya bryggor och befintliga bytespunkter inte utvecklas för mer trafik begränsar det möjligheten att öka nyttjandet landkollektivtrafiken som en del av resan och behov av längre sjötrafikresor kvarstår vilket föranleder negativa

konsekvenser för ekonomi och miljö alternativt lägre turutbud och kortare trafikdygn. Likaså riskeras utvecklingen av med nya pendelbåtlinjer att inte bli av. Se även kap 6.6. och 7.2 förslag till fortsatt arbete.

6.6 Möjligheter till medfinansiering

Medfinansiering är alltid en relevant fråga för trafikförvaltningen eftersom kollektivtrafikåtgärder medför nyttor för andra aktörer, vilket kan motivera gemensam finansiering. Detta är framförallt aktuellt vad gäller infrastruktur på land i form av kajer/bryggor och annan anslutande infrastruktur som är nödvändig för omstigning och andra resor.

Sjötrafiken är i grunden mer kostsam kollektivtrafik för Region Stockholm i **jämförelse med busstrafiken. Det finns ingen utpekad "brygghållare" eller vinterrenhållare (isbrytning)** för sjötrafiken i samma bemärkelse som för landtrafiken som framförs på ett gatu- och vägnät med utvecklat signalsystem och vinterhållning. Staten och kommuner ska förvisso hålla farlederna öppna och det inkluderar isbrytning och sjömärkning, men det främjar främst handelssjöfarten. Även om kollektivtrafiken kan nyttja det till en del så behöver Region Stockholm, lägga medel på sjömätning och utprickning av farleder samt isbrytning.

För att sjötrafiken ska kunna utvecklas krävs att utvecklingen sker genom samfinansiering av flera parter. Exempel på samfinansiering av sjötrafik är investering och drift av fartyg, anläggna bryggor som är tillgängliga från såväl vattnet som land och att leda cykelbanor dit. Annat sätt till medfinansiering är ansökningar via Stadsmiljöavtal och Länsplan.

De avlastande effekter och nyttor som sjötrafik medför för framkomligheten på land innebär att utveckling av sjötrafik ligger i väghållarnas (kommuner och Trafikverk) intresse. Därför finns det möjligheter till att utvecklingen av sjötrafiken kommer att ske i samfinansiering.

Kollektivtrafiklagen möjliggör för kommuner att göra tillköp av kollektivtrafikutbud. Detta gäller både för land- och sjötrafik. Viktigt att ha i åtanke i sådana frågor är att tonnaget kan vara styrande vad gäller möjligheter för tillköp, på samma sätt som möjlighet till tillköp antagligen är begränsade i spårtrafiken.

Stadsbidrag, stadsmiljöbidrag samt bidrag via länsplan kan ges för bryggor och kajer, det vill säga infrastruktur som Trafikförvaltningen inte råder över. Trafikförvaltningen krävställer dock infrastrukturen utifrån bland annat fartygens förutsättningar.

6.7 Samrådsredogörelse

Under arbetet med sjötrafikutredning steg 1 har trafikförvaltningen genomfört en omfattande samrådsprocess. I samråden har det ingått möten med kommuner, relevanta myndigheter och organisationer samt internt inom Region Stockholm. Samråd i olika former har genomförts från hösten 2019 till hösten 2020.

6.7.1 Möten

Under hösten 2019 genomfördes inledande samrådsmöten med centrala intressenter. Syftet med de inledande samrådsmötena var att informera om pågående uppdrag och utredning samt inhämta relevant kunskap och information från berörda intressenter.

Under hösten 2019 genomfördes inledande samrådsmöten med:

- Kommuner inom Stockholms län som har kust eller strand mot Mälaren/Saltsjön samt kommuner i skärgården.
 - Botkyrka
 - Huddinge
 - Ekerö
 - Stockholm
 - Solna
 - Sundbyberg
 - Danderyd
 - Täby
 - Lidingö
 - Nacka
 - Tyresö
 - Norrtälje
 - Österåker
 - Vaxholm
 - Värmdö
 - Haninge
 - Nynäshamn
 - Södertälje
- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Region Stockholm; Tillväxt och regionplaneförvaltningen, Skärgårdsstiftelsen
- Fastboende på kärnöar i skärgården via enkät
- Intresseorganisationer i skärgården
 - SIKO, Skärgårdens intresseföreningars kontaktorganisation

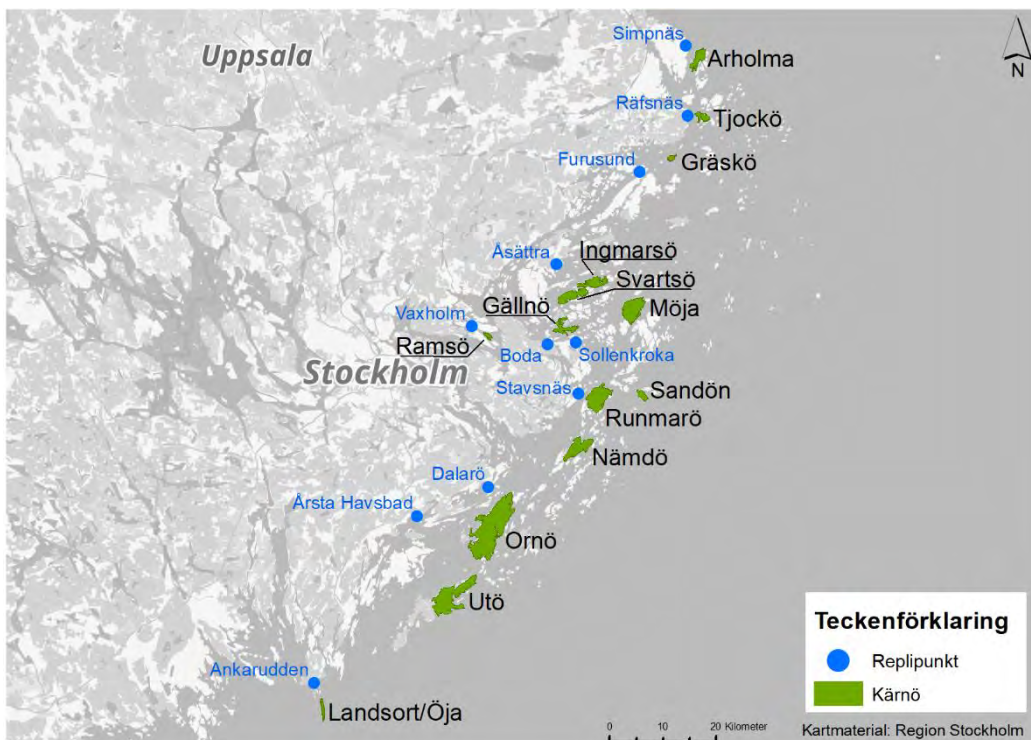
- Skärgårdens trafikantförening
- Näringsidkare via företagarföreningar
 - Skärgårdshandlarna
 - Skärgårdsföretagarna
- Kommersiella aktörer som bedriver kollektivtrafik på vatten

Utöver de inledande samrådsmötena genomfördes en workshop med tjänstepersoner hos Stockholms stad. Workshopen hade särskilt fokus på pendelbåtstrafiken.

6.7.2 Enkätundersökning

En riktad samrådsinsats genomfördes med fastboende på kärnöar (se karta 11) i skärgården. Samrådsinsatsen genomfördes som en postal enkätundersökning där möjlighet även fanns att svara digitalt.

Syftet med enkäten var att samla in fastboendes åsikter gällande de två utredningsalternativen, samt fånga upp de fastboende på kärnöarnas behov av vardagligt resande och kollektivtrafik.

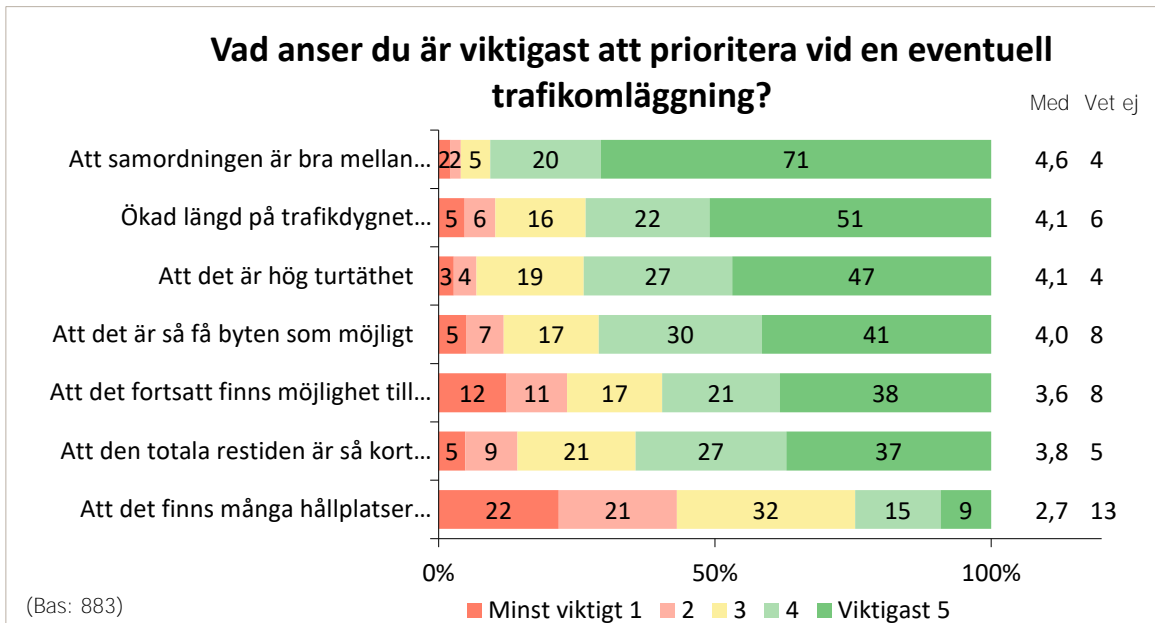


Svarsfrekvensen för enkätundersökningen uppgick till 46% vilket innebär att 964 av totalt 2092 personer svarade på enkäten, vilket är ett bra utfall i arbete med enkäter. Svarsfrekvensen mellan öarna är relativt jämt fördelat, se tabell 24.

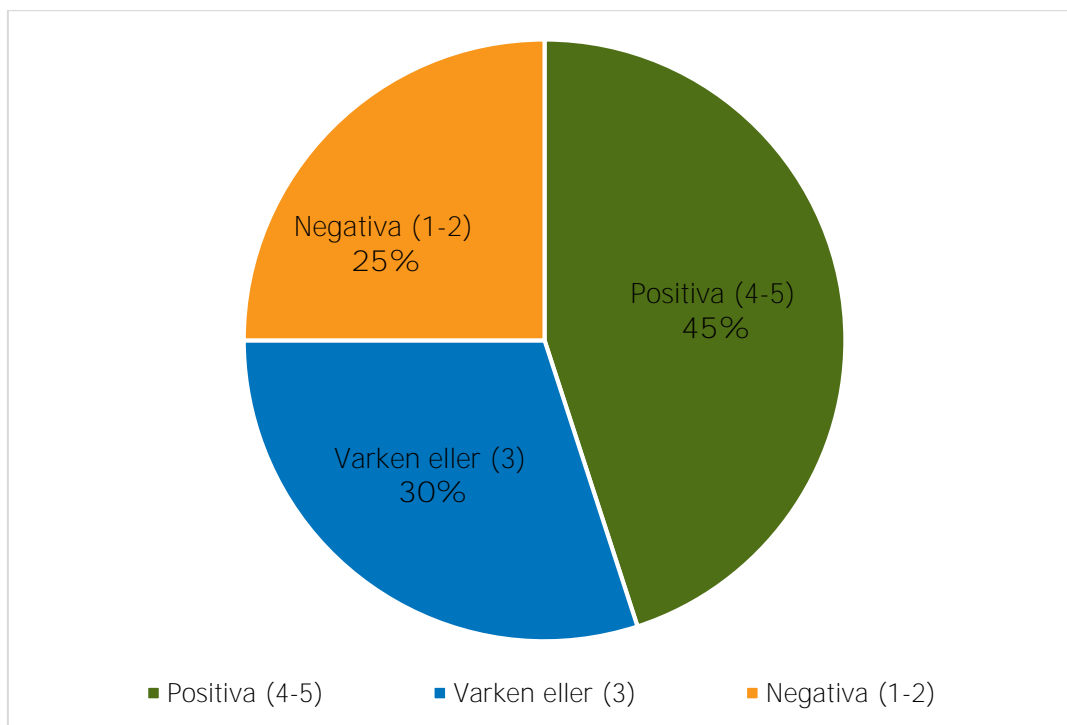
Kärnö	Kommun	Delområde	Svarsfrekvens
Arholma	Norrtälje	Norra	49 %
Gräskö	Norrtälje	Norra	36 %
Gällnö	Värmdö	Mellersta	54 %
Ingmarsö	Österåker	Mellersta	56 %
Möja	Värmdö	Mellersta	48 %
Nämdö	Värmdö	Mellersta	61 %
Ornö	Haninge	Södra	43 %
Ramsö	Vaxholm	Mellersta	43 %
Runmarö	Värmdö	Mellersta	52 %
Sandön (Sandhamn)	Värmdö	Mellersta	36 %
Svartsö	Värmdö	Mellersta	64 %
Tjockö	Norrtälje	Norra	68 %
Utö	Haninge	Södra	45 %
Öja (Landsort)	Nynäshamn	Södra	75 %
Totalt			46 %

Tabell 24 – Svarsfrekvens per kärnö

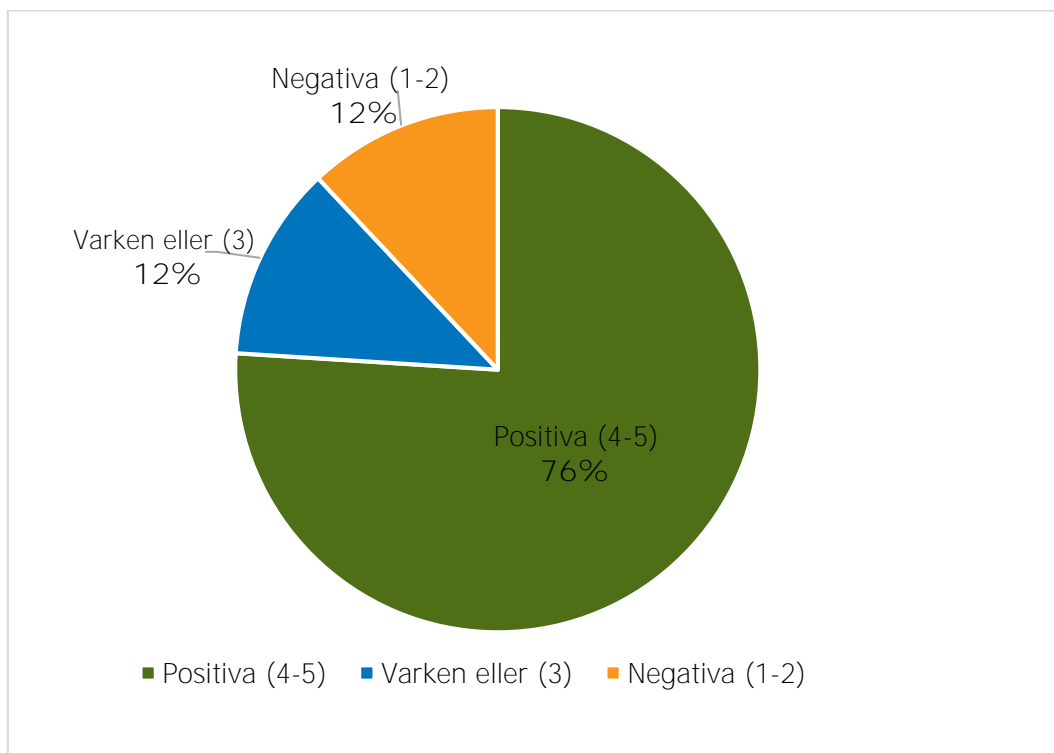
Resultatet av enkätundersökningen har använts som underlag vid bedömning av de två utredningsalternativen. Nedan presenteras kort resultat gällande vad respondenterna anser är det viktigaste för trafikförvaltningen att prioritera vid en trafikomläggning av sjötrafiken, se figur 14. Vidare redovisas för hur respondenterna ställer sig till de två utredningsalternativen, se figur 15 och figur 16.



Figur 14 - Respondenternas prioriteringar vid en trafikomläggning



Figur 15 - Cirkeldiagrammet redovisar vad respondenterna tycker om utredningsalternativ 1



Figur 16 - Cirkeldiagrammet redovisar vad respondenterna tycker om utredningsalternativ 2

Ur enkätresultatet är det tydligt att respondenterna ställer sig mer positiva till utredningsalternativ 2. Det är också tydligt att de fastboende på kärnöarna tycker det är viktigt att samordningen mellan land- och sjötrafik fungerar väl, likväl som att de efterfrågar högre turtäthet och längre trafikdygn.

För att ta del av metodik kring enkätundersökningen samt för att ta del av hela resultatet se bilaga 1.

6.7.3 Remiss

Inför remissutskick genomfördes tre informationsmöten i april 2020. Syftet med informationsmötena var att beskriva framtagna Sjötrafikutredning del 1, samt ge ett tillfälle för intressenter att ställa initiala frågor.

7 Samlad bedömning och rekommendation

Detta kapitel presenterar utredningens samlade bedömning och rekommendationer för inriktning och fortsatt arbete.

7.1 Sammanvägd bedömning av effekter och risker

Som kapitel 6 tydligt visat medför båda alternativen positiva effekter i varierande grad. Översiktliga risker som har identifierats i Sjötrafikutredning del 1, se stycke 6.5 är likvärdiga oberoende av utredningsalternativ. Alternativen medför dock något olika risker eller potentiellt negativa effekter som följd av respektive trafikupplägg, dessa är inkluderade i följande resonemang.

En utvecklad skärgårdstrafik enligt utredningsalternativ 2 medför stora positiva effekter för fastboende skärgårdsbor. Längre trafikdygn högre turtäthet, samt bättre restider medför att boende i skärgården i större utsträckning kan tillgodogöra sig arbete, studier och utbud av offentlig och privat service. Eftersom de möjligheterna delvis är begränsade idag, och således fortsatt i utredningsalternativ 1, ger mindre tillskott av trafik som i utredningsalternativ 2 stora effekter. Likaså bedöms dessa åtgärder stärka den regionala tillgängligheten till Stockholms skärgård sett till hela året. Utredningsalternativ 2 bedöms även vara det bästa alternativet sett till ekonomi och miljö då en stor del av direkttrafiken mellan Stockholm och mellan/ytterskärgården upphör. Framtagen data på beläggningsgraden (kap. 4.4.2) visar att målet om beläggningsgrad (30 % helår för basår 2015) ej uppfylls ens under juli månad som är dimensionerande för skärgårdstrafiken. Dagens trafikupplägg med dimensionering på direkttrafik för resor med lång restid medför stora konsekvenser på ekonomi och miljö för helåret. Totalkostnaden för en utbudstimme i denna trafik ligger mellan 4500–6000 kronor. Dessa relativt höga kostnader innebär dels att skärgårdstrafiken inte är kostnadseffektiv samt att det innebär begränsningar i turutbud.

Utredningsalternativ 2 för med sig en ökad integrering av sjötrafiken i kollektivtrafiksystemet som medför kostnadsbesparingar och det kan i sin tur medföra möjlighet att ha SL-taxa även i skärgårdstrafiken. Att skärgårdstrafiken kan inkluderas i SL-taxa systemet bidrar mer positivt ur ett regionalt rättviseperspektiv då en minskad reskostnad tillgängliggör skärgården för fler länsbor. För alternativ 1 bedöms det fortsatt finnas behov av att ha separat taxa för skärgårdstrafiken varför denna positiva effekt uteblir. Detta då nyinvesteringar av fartyg liknande dagens tonnage innebär att driftkostnaden förväntas öka för skärgårdstrafiken, vilket innebär att det kommer ske förväntade prishöjningar i WÅABs biljettsortiment för att uppnå kostnadsneutralitet.

Den största risken med att prioritera grundtrafiken framför direkttrafiken i enlighet med utredningsalternativ 2 är att besökande turister i Stockholm kan uppleva att resan ut till skärgården som mindre tillgänglig, då den behöver genomföras med byten mellan trafikslag. Dock bedöms den ökade turtätheten, möjlighet till SL-taxa, samt restidsvinsterna i detta alternativ medföra att fler resenärer kommer vilja genomföra resan till skärgården. Som exempel kan nämnas att det huvudsakliga resandet till Sandhamn och Utö idag redan följer de trafikala principerna i utredningsalternativ 2.

Något som ytterligare minimerar risken för negativa effekter för turism i utredningsalternativ 2 är att direkttrafiken till Vaxholm kommer att kvarstå, då det är dit majoriteten av dagens resenärer från Stockholm reser. Likaså finns behov av att ha kvar direktkopplingen till Grinda från Stockholm, dit också en stor andel reser. I utredningsalternativ 2 uppstår nya behov av bytespunkter i Norrtälje samt i Österskär. Likaså bedöms att en taxeändring till SL-taxa bidra till att resan blir mer tillgänglig medan utredningsalternativ 1 förväntas påverka att resan blir mer kostsam för resenären. Sammantaget bedöms åtgärderna i utredningsalternativ 2 minska risken att turist- och besöksnäring drabbas negativt av trafikförändringen. Det finns istället möjligheter till att turist- och besöksnäringen påverkas positivt sett till ett helårsperspektiv. Utöver detta finns även kommersiell kollektivtrafik som kan utveckla direkttrafiken. Tabeller nedan visar ett på- och avstigande per dag på större bryggor under dimensionerande månad (juli) för dagens direktlinjer. Statistik från det kulturhistoriska tonnaget Västan, Storskär och Norrskär är inte med.

Tabell 9 Stockholm-Vaxholm-Lervik-Fåglarö-Väsbystrand

	Påstigande	Avstigande
Stockholm	140	
Vaxholm	33	97
Mjölkö		14
Fåglarö		14
Linanäs		27

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 12 Stockholm-Vaxholm-N Ingmarsö-Finnhamn-Husarö

	Påstigande	Avstigande
Stockholm	200	
Vaxholm	60	56
Norra Grinda		37
Norra Svartsö		27
Norra Ingmarsö		23
Husarö		33
Finnhamn		56

Tabell 13 Stockholm-Vaxholm-Svartsö- S Ingmarsö-Finnhamn-Husarö

	Påstigande	Avstigande
Stockholm	365	
Vaxholm	105	175
Lillsved	25	
Södra Grinda		172
Alsvik		58
Södra Ingmarsö		36
Finnhamn		25
Husarö		9

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tabell 14 Stockholm-Vaxholm-Sollenkroka-Stavsudda-Möja

	Påstigande	Avstigande
Stockholm	297	
Vaxholm	75	155
Södra Grinda		60
Gällnö		60
Sollenkroka	143	
Norra Stavsudda		28
Möja ¹⁵		168

Tabell 18 Stockholm-Saltsjöbaden-Tyresö-Fjärdlång-Utö

	Påstigande	Avstigande
Stockholm	96	
Saltsjöbaden	19	24
Tyresö Trinntorp	29	
Kymmendö		15
Fjärdlång		21
Utö ¹⁶		74

Tabell 26 Stockholm-Vaxholm-Siaröfortet-Furusund-Norrsund-Rödlöga

	Påstigande	Avstigande
Stockholm	134	
Vaxholm	18	25
Östanå	12	
Siaröfortet		21
Furusund	21	

¹⁵ Bryggorna; Möjström, Berg, Löka, Ramsmora, Långvik och Dragedet

¹⁶ Bryggorna; Gruvbryggan, Näsudden och Spränga

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Norrsund	10	10
Norröra		24
Söderöra		11
Svartlöga		22
Rödlöga		47

Tabell 27 Stockholm-Vaxholm-Siaröfortet-Vettersö-Norrsund-Fejan-Arholma

	Påstigande	Avstigande
Stockholm	145	
Vaxholm	15	31
Östanå	15	
Siaröfortet		26
Vettersö		15
Glyxnäs		12
Fejan		14
Arholma		36

Sammantaget så bedöms föreslagna åtgärder i utredningsalternativ 2 bidra till att fler resenärer kommer att åka längre ut i skärgården.

Tidigare försök att ändra trafikupplägget i syfte att stärka grundtrafiken och minska direkttrafiken i skärgården har mött på opinion och det kommer sannolikt att ske även denna gång. Mot detta måste trafikförvaltningens kärnuppgifter ställas, det vill säga rättvis kollektivtrafik i hela länet.

Gällande nyttjande och bevarande av det kulturhistoriska tonnaget finns ingen skillnad mellan respektive alternativ. Ångfartygen Västan, Storskär och Norrskär föreslås fortsatt trafikera i Waxholmsbolagets taxa och ha Stockholm som utgångspunkt för sina resor.

Pendelbåtstrafiken föreslås utvecklas på samma sätt i båda utredningsalternativen. En utökad pendelbåttrafik medför positiva effekter på restid samt att den avlastar gatu- och vägnätet. Därutöver uppstår nya reserelationer och möjligheten till kombiresor med cykel, vilket har positiva

effekter för miljön. Tidigare enkätundersökning har visat att pendelbåtstrafik vinner marknadsandelar från bilism. Sammantaget bedöms den utökade pendelbåtstrafiken bidra till bättre framkomlighet på land och ett mer hållbart resande inom länet. Genom att pendelbåtstrafiken utökas till Vaxholm och Värmdö kan nya strukturerande linjer åstadkommas som, genom byten, sammankopplar skärgården med kommuncentra och centrala Stockholm.

I alternativ 1 följer dock en risk av ökad parallelltrafik då nya pendelbåtlinjer i Saltsjön kommer gå parallellt med WÅABs direkttrafik, vilket ej är ett kostnadseffektivt sätt att bedriva kollektivtrafik. Denna risk uppstår ej i utredningsalternativ två.

Vad gäller pendelbåttrafiken finns även en vilja hos planerande aktörer och allmänhet att utöka trafiken med fler linjer och förstärkt utbud. Det är av stor vikt att trafikförvaltningen utökar pendelbåtstrafiken på ett rimligt sätt för att inte driva på kostnader och konkurrens mellan de egna trafikslagen.

Utredningsalternativ 2 minskar den risken då hela sjötrafiken ses som ett integrerat trafikslag i kollektivtrafiksystemet i jämförelse med alternativ 1.

7.2 Rekommendation och förslag till fortsatt arbete

Utifrån upprättad sjötrafikutredning lämnas här nedan ett antal rekommendationer. Huvudinriktning för trafikförvaltningens och regionens arbete med sjötrafik föreslås vara utredningsalternativ 2. För att verka i den riktningen behöver ett antal fortsatta steg tas. De beskrivs nedan.

- Påbörja Sjötrafikutredning del 2 som ska utreda inriktningar av ett ändamålsenligt tonnage för sjötrafiken som kan utföra de trafikuppgifter som framtiden kräver. Behovet finns oavsett val av utredningsalternativ. Fortsatt utredning behöver även beakta de resultat som utredning om ägandeformer kommer fram till. I det arbetet behöver tidigare tonnageutredningar aktualiseras och nya dialoger med marknadsaktörer genomföras. Arbetet behöver samordnas med riktlinje för trafikbryggor. Kopplas till båda identifierade riskerna i kap. 6.5
- Påbörja arbetet med behov och inriktning för nya trafikaffärer för sjötrafiken, inklusive arbete med allmän trafikplikt.
- Ta fram en depåplan för sjötrafiken.
- Inleda dialog med Norrtälje och Österåker om behov av nya bytespunkter i de kommunerna.
- Påbörja dialog med berörda väg- och brygghållare samt kommuner i syfte att utveckla replipunkterna för att kunna hantera en trafikutökning. Kopplat till risk i kap. 6.5
- Trafikförvaltningen bör upprätta plan för anläggande av bryggor i enlighet med riktlinje trafikbryggor samt denna utredning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Strategisk planering

RAPPORT
2020-05-04

Ärende/Dok. id.
TN 2019-0440

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Gå in i avtal med kommuner som berörs av nya sjötrafiklinjer vad gäller infrastrukturfrågor och hur samfinansiering kan ske. Kopplat till risk kap. 6.5
- Inleda dialog med berörda intressenter i syfte att utreda var och hur nytt tonnage kan få dispens från fartbegränsningar.
- Trafikförvaltningen bör tillsätta ett arbete för att säkra hela resan där följande delar ingår:
 - Anpassning av tidtabeller mellan trafikslagen
 - Tilldela sjötrafiken linjenummer i SL:s linjenät
 - Minska restiden genom åtgärder i landtrafiken
 - God information om resor i flera medier/format
 - Anpassning av övriga bytespunkter mellan land- och sjötrafik
- Beroende på vilket alternativ som väljs utreda taxan.



SLL - Trafikförvaltningen

Sjötrafik, februari 2020

Innehåll

Sammanfattning och kommentarer	2
Fakta om undersökningen	8
Bakgrundsfrågor	13
Resultat	17

Sammanfattning och kommentarer



Sammanfattning

De två alternativen – som idag eller större fokus på bastrafiken

Flertalet fartyg som trafikerar skärgården idag kommer inom tio år att behöva ersättas av nya fartyg. Val av fartyg påverkar trafikupplägget, den kollektivtrafik på vatten som trafikförvaltningen beställer genom regionens dotterbolag Waxholmsbolaget.

Därför är det viktigt för trafikförvaltningen att först utreda trafikupplägg för att utifrån det besluta om vilken typ av fartyg som ska användas. Trafikförvaltningen utreder två alternativa upplägg.

Skillnaden mellan alternativen består i vilket resebehov som ska styra framtida upplägg.

Frågan är om det är direkttrafiken till Stockholm (alternativ 1) eller bastrafiken mellan kärnöar och kollektivtrafik-knutpunkter på fastlandet (alternativ 2) som ska dimensionera behovet av fartyg.

Sammanfattning

Alternativ två föredras framför alternativ ett

Resultaten visar att det är alternativ två – större fokus på bastrafiken - som föredras av störst andel respondenter. Tre fjärdedelar (76 procent) ställer sig positiva till alternativ två medan knappt hälften (45%) är positiva till alternativ ett. En fjärdedel (25%) är negativt inställda till alternativ 1 jämfört med 12% för alternativ två.

Attityderna skiljer sig något mellan de tre geografiska områdena (norra, mellersta och södra skärgården). Boende i mellersta skärgården är i lite större utsträckning positiva till alternativ två. Boende i norra skärgården är i större utsträckning positiva till alternativ 1 och i något mindre utsträckning positiva till alternativ 2 än övriga. Gemensamt för alla tre geografiska områden är dock att alternativ två föredras framför alternativ 1.

Ser vi till de två urvalsgrupperna som baseras på karturval respektive postnummer är det respondenter i utskick 1 (karturval) som i större utsträckning är positiva till alternativ två men även här gäller att båda urvalsgrupperna föredrar alternativ två framför alternativ ett.

Sammanfattning

Prioriteringar vid en eventuell omläggning

Det som uppfattas som mest viktigt att prioritera vid en trafikomläggning är att samordningen är bra mellan land- och sjötrafiken (91%). Runt sju av tio anser att det är viktigt att prioritera ökad längd på trafikdygnet, hög turtäthet och att det är så få byten som möjligt. Det minst viktiga prioriteringsområdet är att det finns många hållplatser längs med linjen som uppfattas vara viktigt av endast en fjärdedel totalt sett även om boende i norra skärgården uppfattar det som viktigare än övriga. Boende i norra skärgården anser också att det är viktigare med fortsatta direktresor till Stockholm C. I övrigt skiljer sig svaren inte särskilt mycket mellan de olika redovisningsgrupperna.

Resvanor

Drygt hälften (54%) reser dagligen eller några gånger i veckan. Boende i mellersta och södra skärgården reser betydligt mer frekvent än boende i norra skärgården som i större utsträckning än andra reser med egna fordon.

Vanligast är att resa med sjötrafiken i kombination med eget fordon (37%). Detta är särskilt vanligt bland boende i södra skärgården (57%). Näst vanligast är sjötrafik i kombination med buss och spårtrafik (33%). Boende i mellersta skärgården reser oftare än övriga på detta vis (46%).

Den vanligaste anledningen till att resa med kollektivtrafiken idag är att uträtta ärenden (59%) medan en fjärdedel (23%) svarar pendlning. Svaren skiljer sig inte mycket åt mellan de tre geografiska områdena.

Den vanligaste resan med kollektivtrafiken går till kommuncentrum (49%) och därefter till central Stockholm (35%). Boende i södra skärgården reser i större utsträckning än övriga till kommuncentrum (63%).

Sammanfattning

Vad försvårar eller förhindrar dig att resa idag

Det som i första hand försvårar eller hindrar från att resa med sjötrafiken i dag är att det är för få avgångar enligt nästan hälften (47%). Andra skäl är att avgångarna inte passar resandet (38%) och brister i samordningen mellan sjö- och landtrafiken (21%). Boende i norra skärgården sticker ut något med en något större andel fritextsvar (29%, totalt 52 respondenter). Det finns dock ingen tydlig linje bland svaren som till exempel handlar om att en brygga är stängd eller att det saknas direktbåt till Norrtälje.

Respondentprofil

Undersökningen har besvarats av totalt 964 personer. Det är en jämn fördelning mellan könen (51% män och 49% kvinnor). Könsfördelningen är också jämn i de tre geografiska områdena (norra, mellersta och södra skärgården).

Medelåldern uppgår till 63 år och drygt hälften av respondenterna (56%) är 65 år eller äldre. Hälften av respondenterna (50%) är pensionärer (störst andel pensionärer finns i norra skärgården). En fjärdedel (24%) är förvärvsarbetande och en femtedel (20%) är egenföretagare. Endast två procent är studerande.

Kommentar

Även om attityderna skiljer sig något mellan geografiska områdena i skärgården är det tydligt att alternativ två, ett större fokus på bastrafiken mellan kärnöar och kollektivtrafik-knutpunkter på fastlandet, föredras av boende i alla tre geografiska delområden.

Respondenterna anser att det viktigaste prioriteringsområdet inför en omgörning av trafikupplägget är att samordningen mellan land- och sjötrafiken fungerar bra. Andra prioriteringsområden som anses viktiga är ökad längd på trafikdygnet, hög turtäthet och att det är så få byten som möjligt.

Ovannämnda prioriteringsområden blir särskilt viktiga mot bakgrund av nuvarande upplevda försvårande omständigheter: att det är för få avgångar, att avgångarna inte passar resandet och samordningen brister mellan sjö- och landtrafiken.

Stöd för dessa prioriteringar finns också i öppna svar som handlar om vad som är viktigt att beakta i planerandet av framtidens sjötrafik.

Fakta om undersökningen



Fakta om undersökningen

Bakgrund och syfte

Syftet med undersökningen är att inhämta synpunkter och erfarenheter till pågående utredning om sjötrafiken i Stockholms skärgård. En del av undersökningen syftar till att låta boende ta ställning till två alternativa trafikupplägg gällande framtidens sjötrafik. Resultatet av undersökningen kommer användas som underlag av trafikförvaltningen i arbetet med framtidens sjötrafik.

Urval och målgrupp

Målgruppen var initialt begränsad till boende över 18 års ålder på utpekade kärnöar* i Stockholms skärgård. Eftersom ett urval som utgår från postnummer inkluderar boende på närliggande öar tillämpades istället karturval. Under insamlingens gång visade det sig att boende med registrerad postbox inte inkluderas i karturval. Ett nytt och kompletterande urval drogs då på berörda postnummer (exklusive de boende som redan inkluderats i karturvalet). Det medförde att boende med registrerad postbox inkluderades men också att boende på andra öar än kärnöarna inkluderades.

Genomförande

Undersökningen genomfördes av Origo Group veckorna 51, 2019 till 11, 2020 via postal enkät, webbenkät och telefoni. Projektledare och rapportförfattare på Origo Group är Markus Majdalani.

*Utpekade kärnöar i Regional utvecklingsplan 2050: Arholma, Tjockö, Gräskö, Ingmarsö, Ramsö, Möja, Svartsö, Gällnö, Sandhamn, Runmarö, Nämdö, Ornö, Utö och Landsort

Fakta om undersökningen

Metod

Mätningen genomfördes som postal enkät (papper) inklusive en webbenkät samt via telefon.

Svarsfrekvens

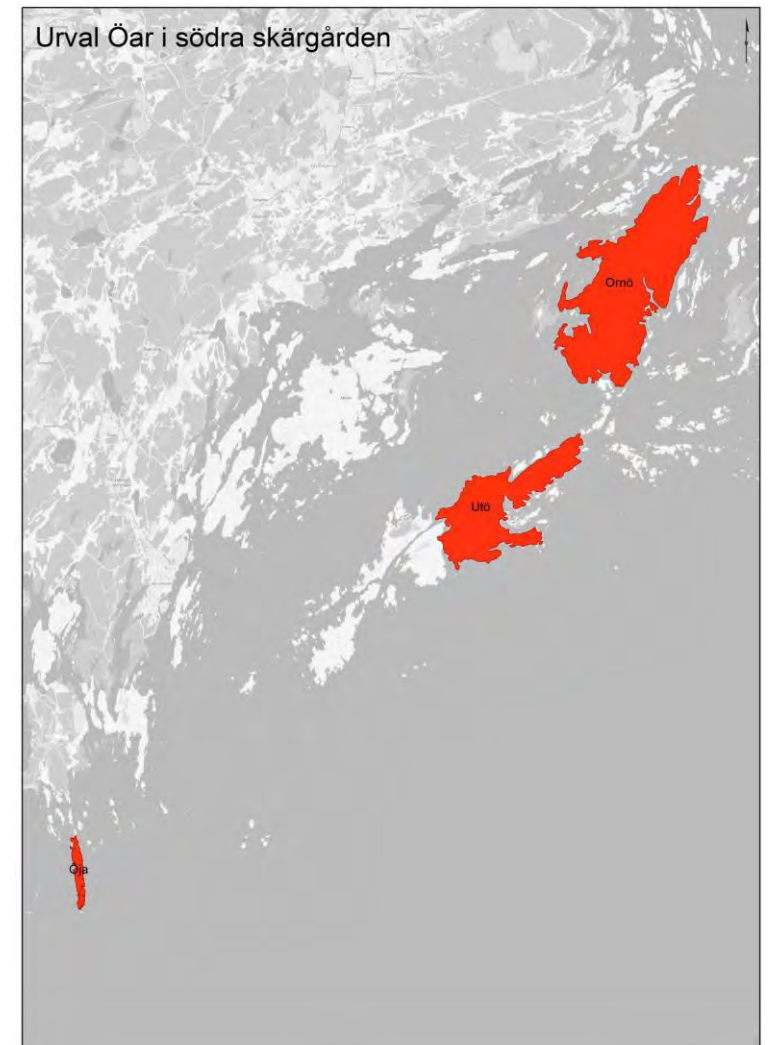
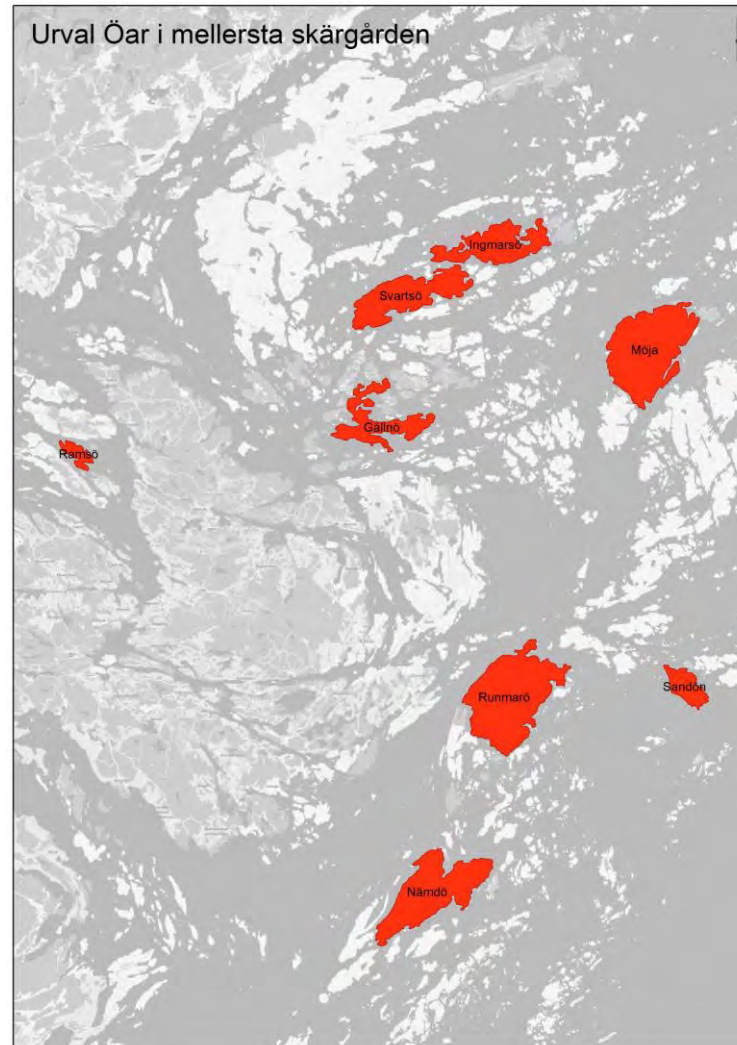
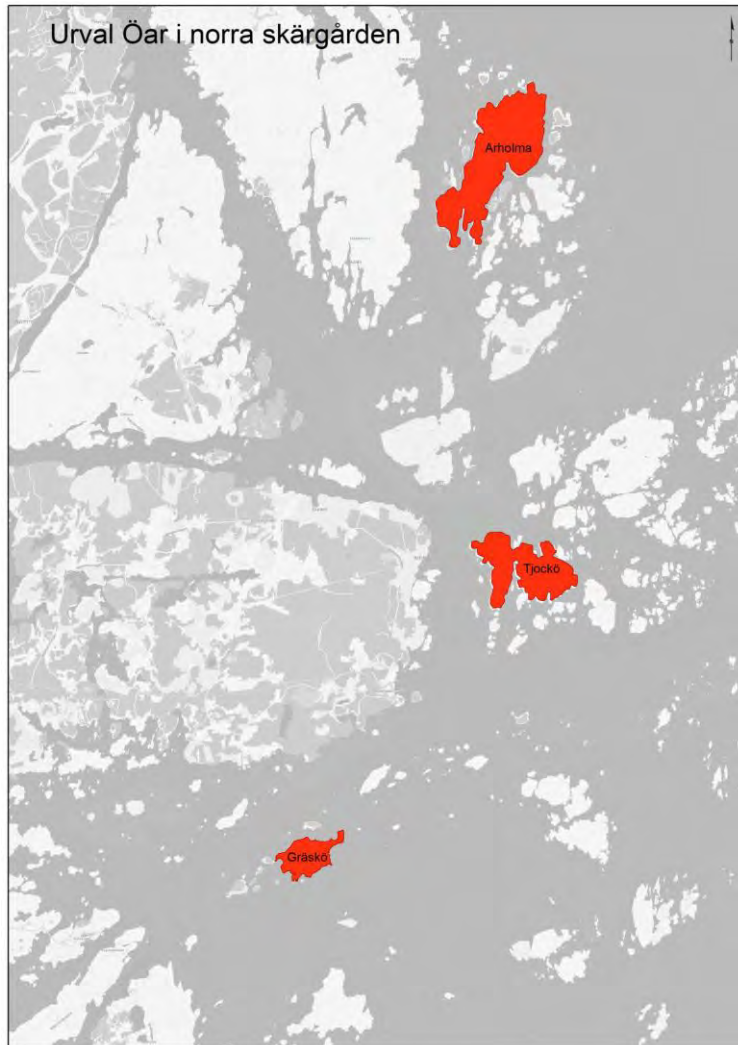
Svarsfrekvensen uppgår till 46% vilket innebär att 964 av totalt 2092 personer svarade på enkäten

Kärnö	Kommun	Delområde	Utskick 1	Utskick 2	Antal svar	Svarsfrekvens
Arholma	Norrtälje	Norra	38	13	25	49%
Gräskö	Norrtälje	Norra	16	566	210	36%
Gällnö	Värmdö	Mellersta	24	59	45	54%
Ingmarsö	Österåker	Mellersta	98	42	78	56%
Möja	Värmdö	Mellersta	145	50	94	48%
Nämdö	Värmdö	Mellersta	13	58	43	61%
Ornö	Haninge	Södra	167	22	82	43%
Ramsö	Vaxholm	Mellersta	46	60	46	43%
Runmarö	Värmdö	Mellersta	200	23	117	52%
Sandön (Sandhamn)	Värmdö	Mellersta	28	101	47	36%
Svartsö	Värmdö	Mellersta	54	7	39	64%
Tjockö	Norrtälje	Norra	31	7	26	68%
Utö	Haninge	Södra	113	75	85	45%
Öja (Landsort)	Nynäshamn	Södra	26	10	27	75%
Totalt			999	1093	964	46%

Kärnöar och replipunkter



De tre geografiska områdena

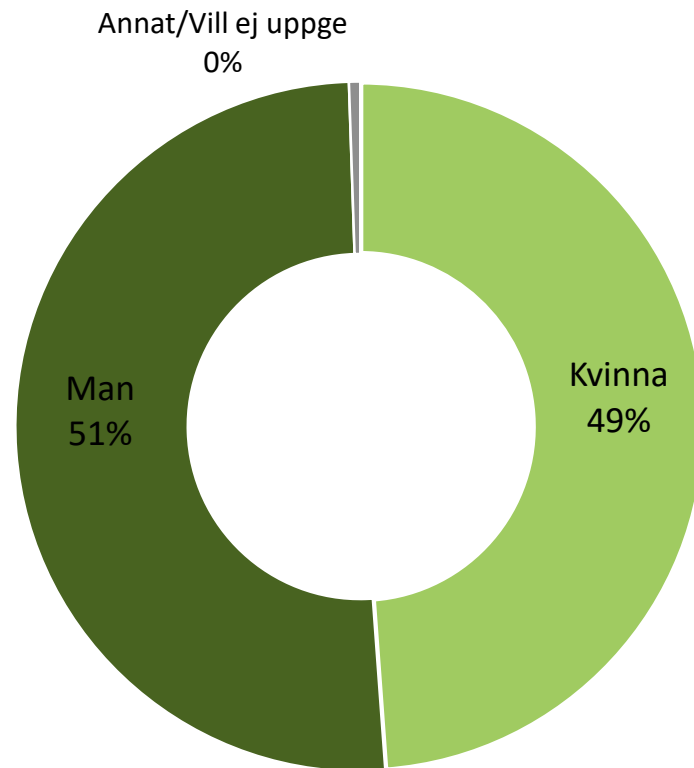


Bakgrundsfrågor

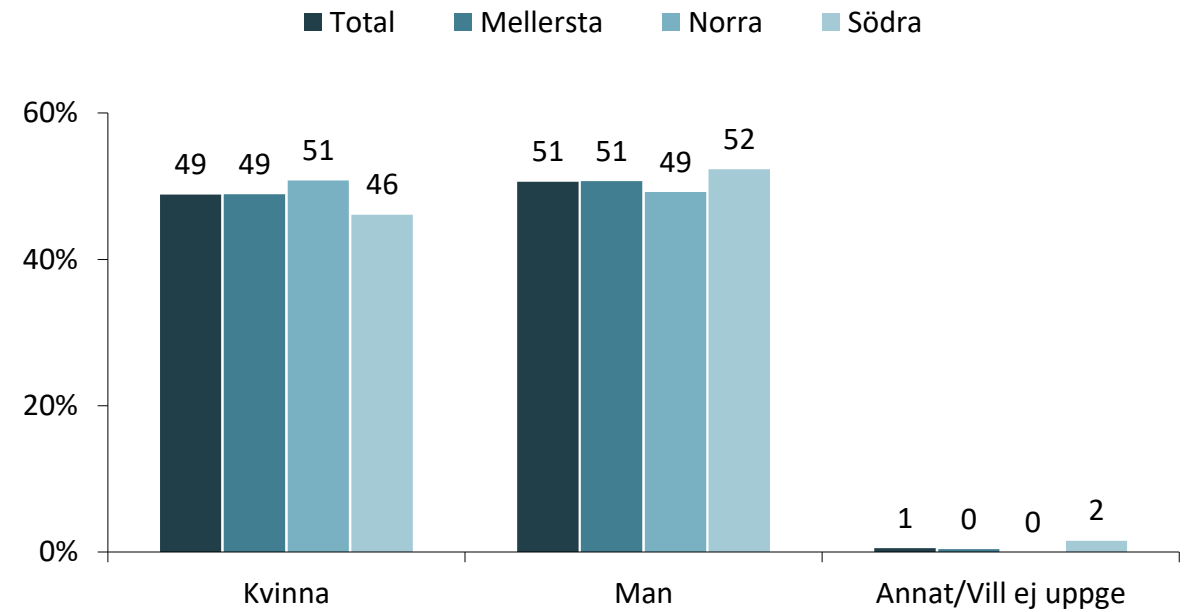


Respondentprofil

Kön



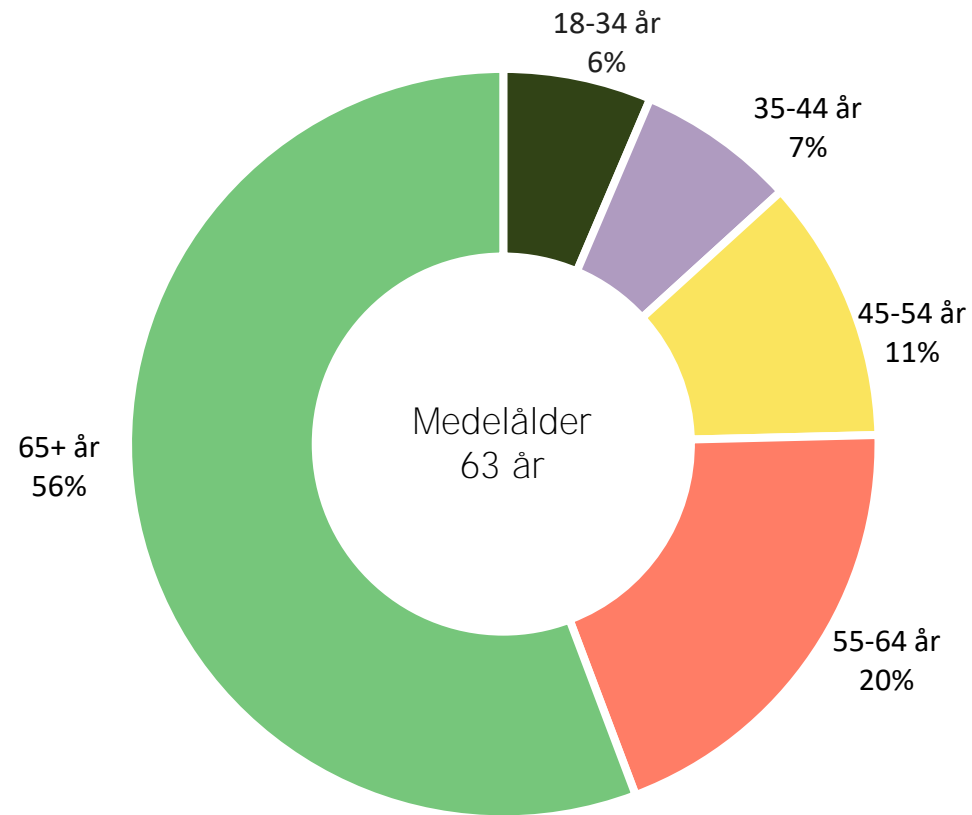
(Bas: 950)



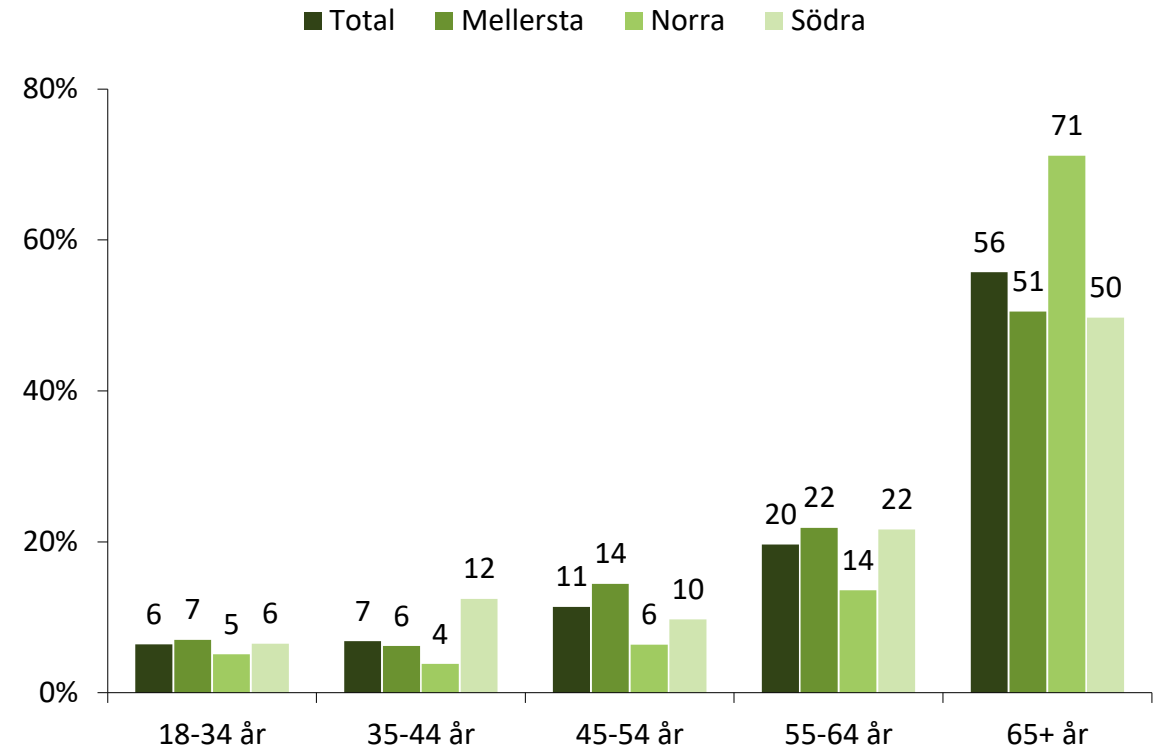
(Bas: Total, 950; Mellersta, 505; Norra, 252; Södra, 193)

Respondentprofil

Ålder



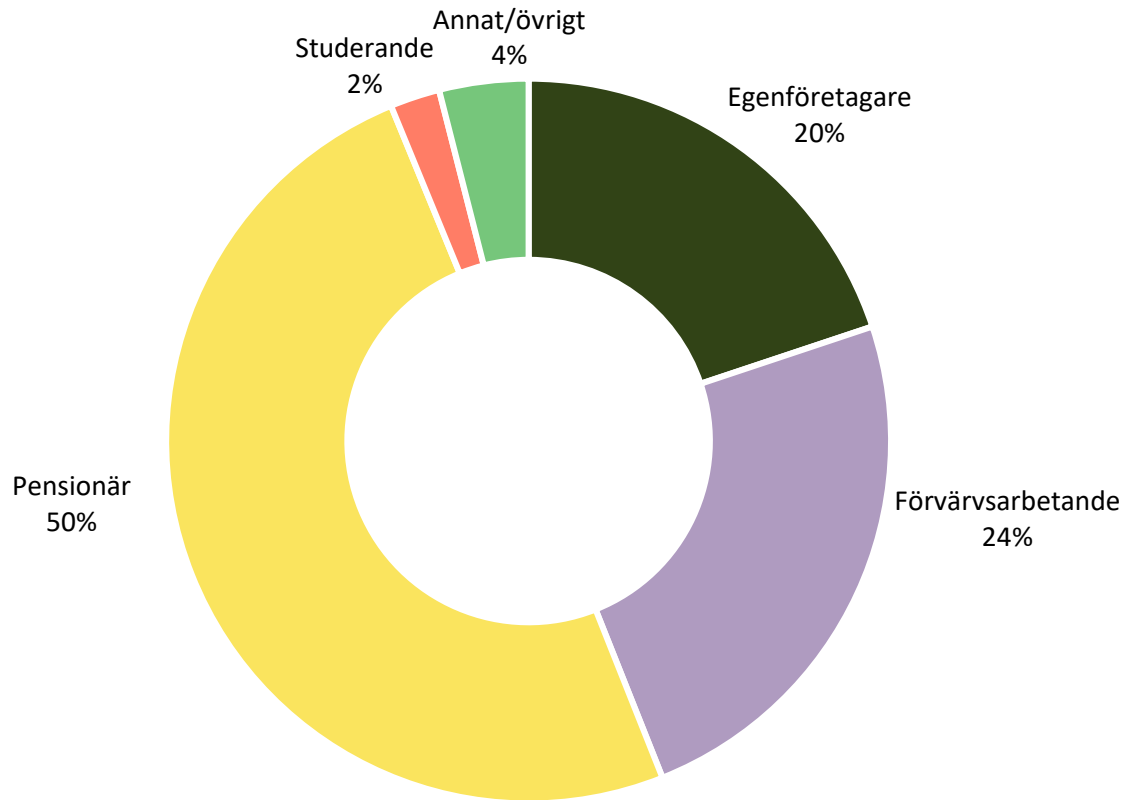
(Bas: 906)



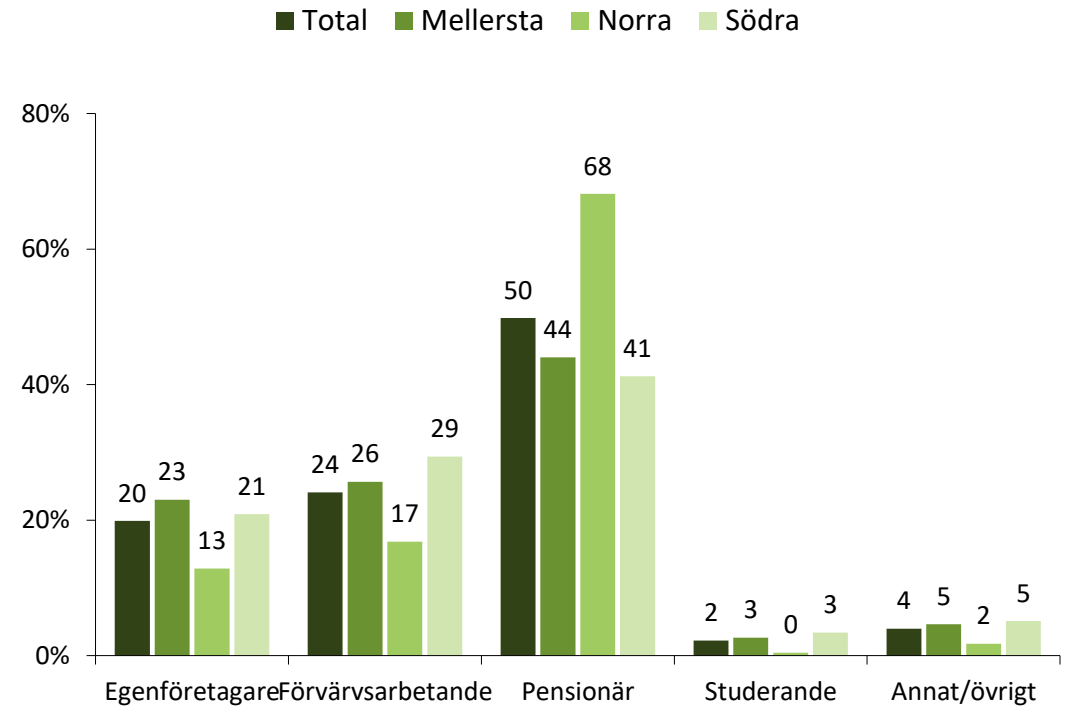
(Bas: Total, 906; Mellersta, 485; Norra, 236; Södra, 185)

Respondentprofil

Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?



(Bas: 855)

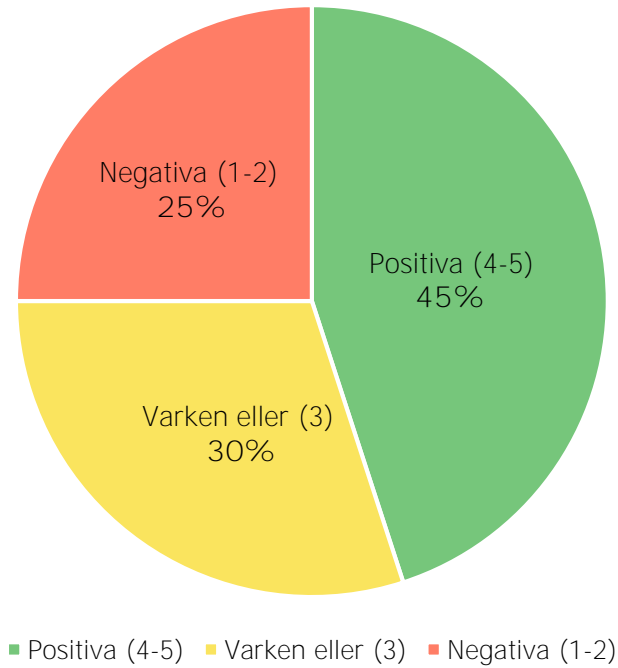


(Bas: Total, 855; Mellersta, 452; Norra, 226; Södra, 177)

Resultat



Resultat Alternativ 1



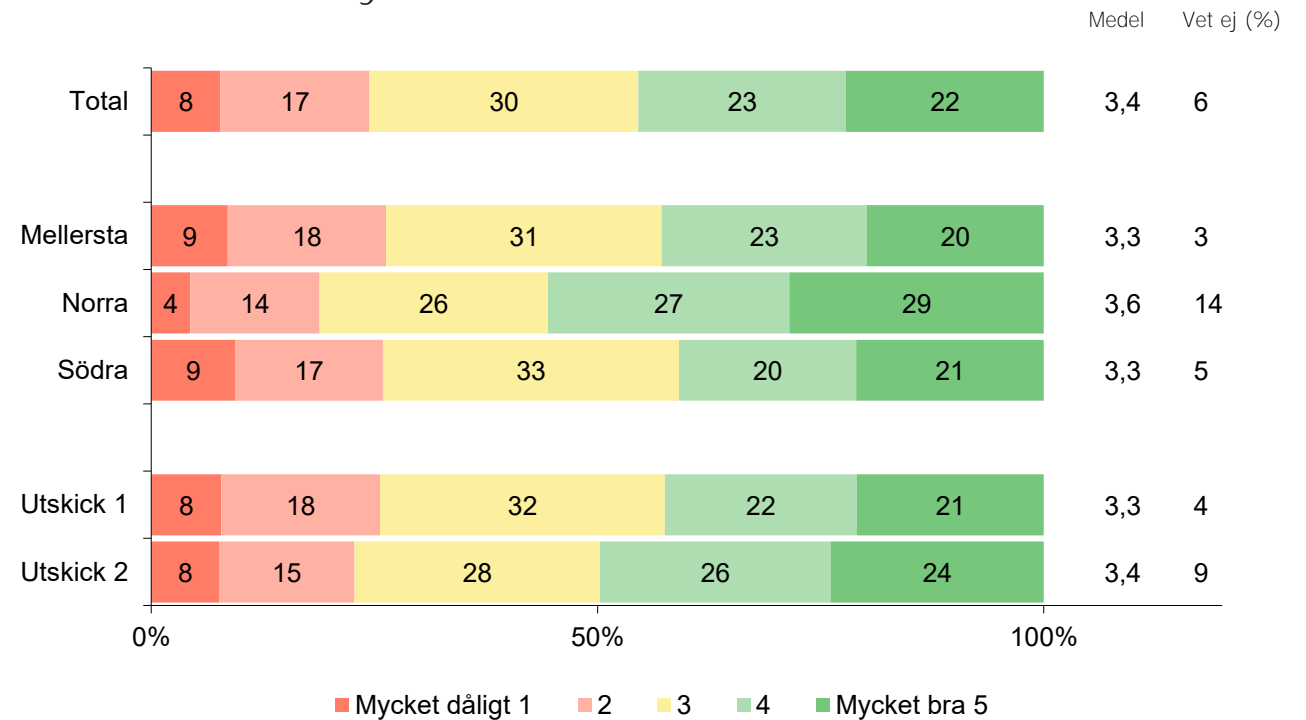
(Bas: Total, 923; Mellersta, 492; Norra, 241; Södra, 190)

Alternativ 1 – motsvarar dagens trafik

I stort samma trafikutbud som idag, där trafikupplägget utgår ifrån dagens trafik med mindre förändringar.

Att trafiken dimensioneras efter efterfrågan under högsäsong, samt resor mellan Stockholm och ytter- samt mellanskärgården utan byten, vilket innebär mer kapacitetsstarka och större fartyg. Att turtätheten i bastrafiken (sjötrafik mellan kärnöar och replipunkter) är likvärdig med dagens turtäthet.

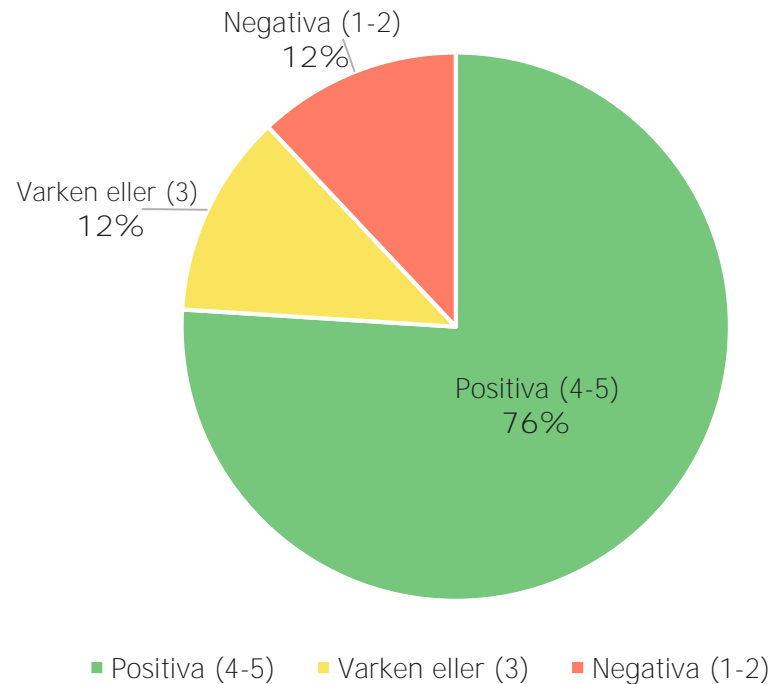
Vad tycker du om alternativ 1?



Resultat Alternativ 2

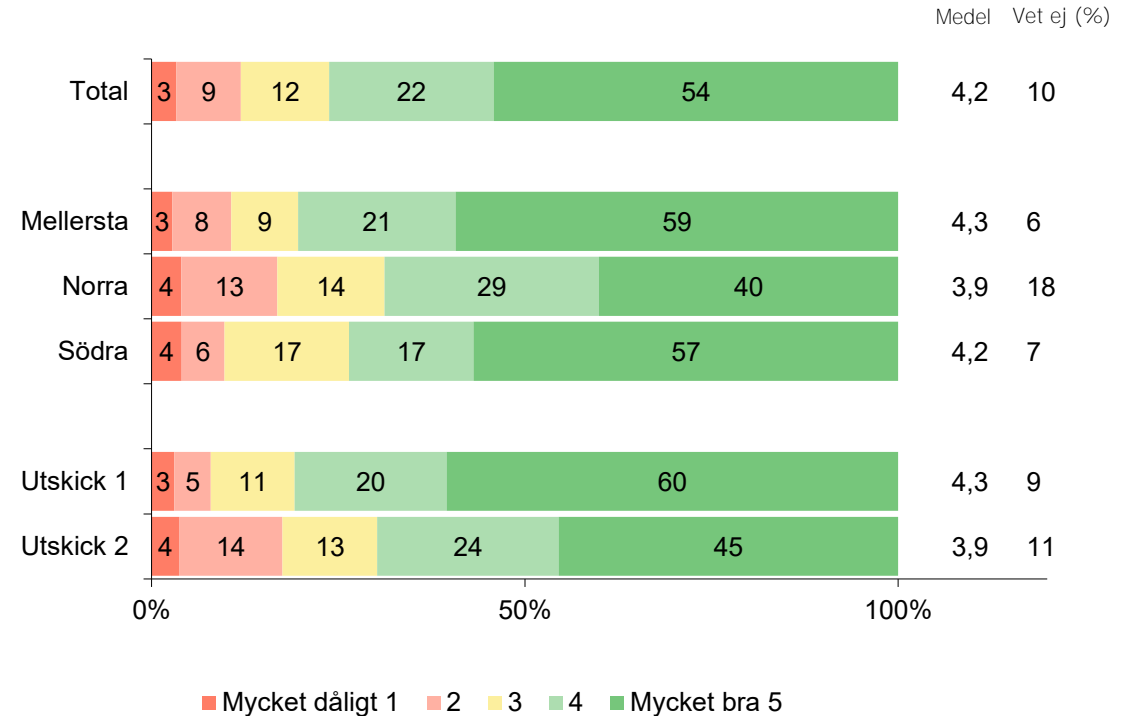
Alternativ 2 – Större fokus på bastrafiken

- Att trafiken dimensioneras utifrån bastrafiken mellan kärnöar och replipunkter på årsbasis och stärks upp under högsäsong
 - Mindre kapacitetsstarka fartyg som är fler till antalet, det vill säga en utökning av antalet fartyg i skärgårdstrafiken. En högre turtäthet mellan kärnöar och replipunkter.
- Resan till/från regioncentrum Stockholm utförs med byte mellan sjö- och landtrafik (spårtrafik eller buss).
Möjlighet till längre trafikdygn för bastrafiken (dvs längre tidsspänn mellan dagens första och sista avgång i bastrafiken).

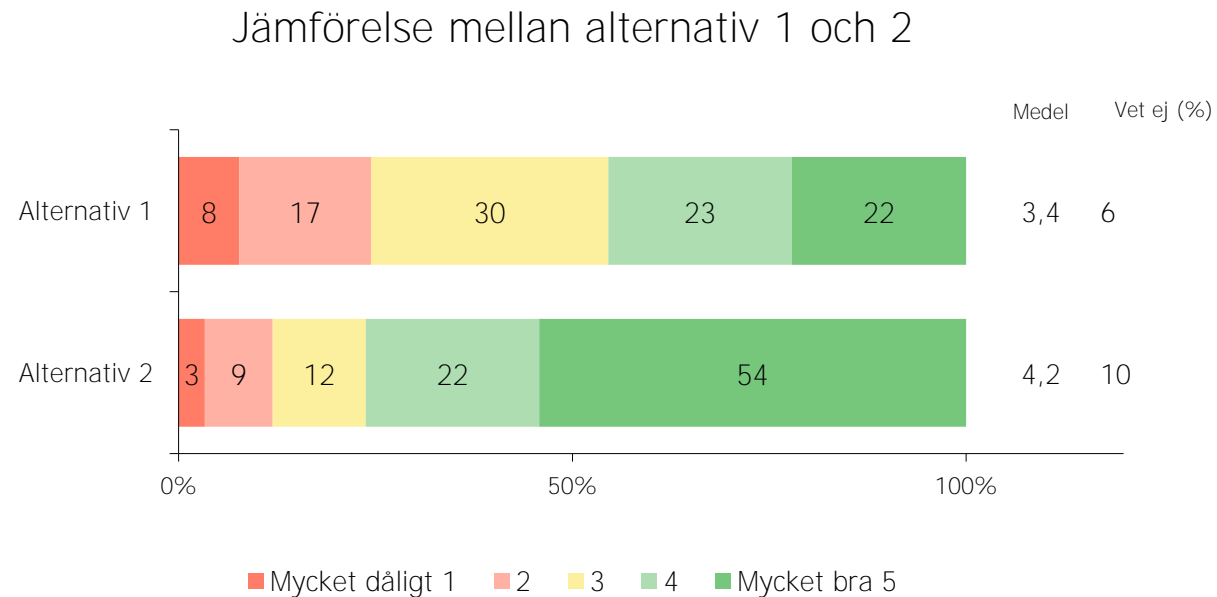


(Bas: Total, 934; Mellersta, 501; Norra, 245; Södra, 188)

Vad tycker du om alternativ 2?



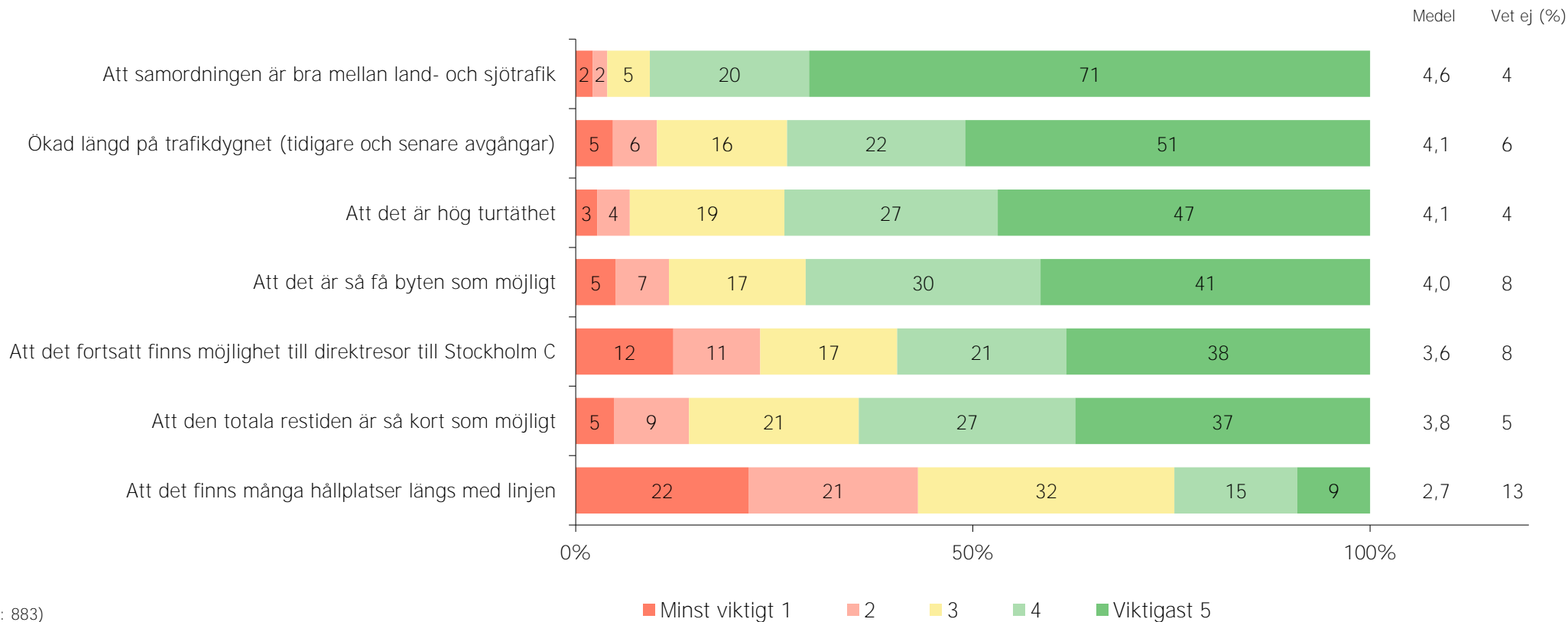
Resultat – många fler anser att alternativ 2 är ett mycket bra alternativ



(Bas: alternativ 1, 923; Alternativ 2, 934)

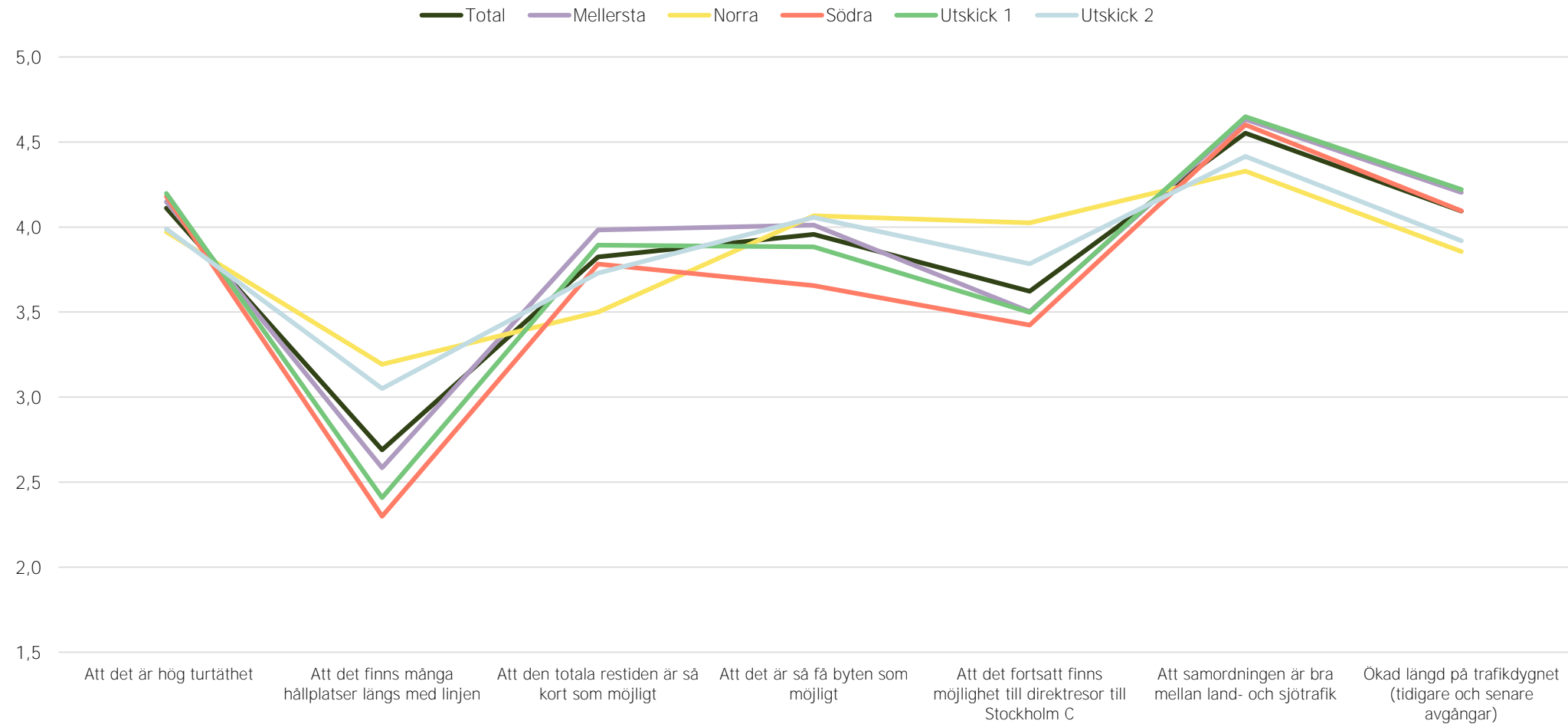
Resultat

Vad anser du är viktigast att prioritera vid en eventuell trafikomläggning?



Resultat – prioritering jämförelser

Vad anser du är viktigast att prioritera vid en eventuell trafikomläggning?



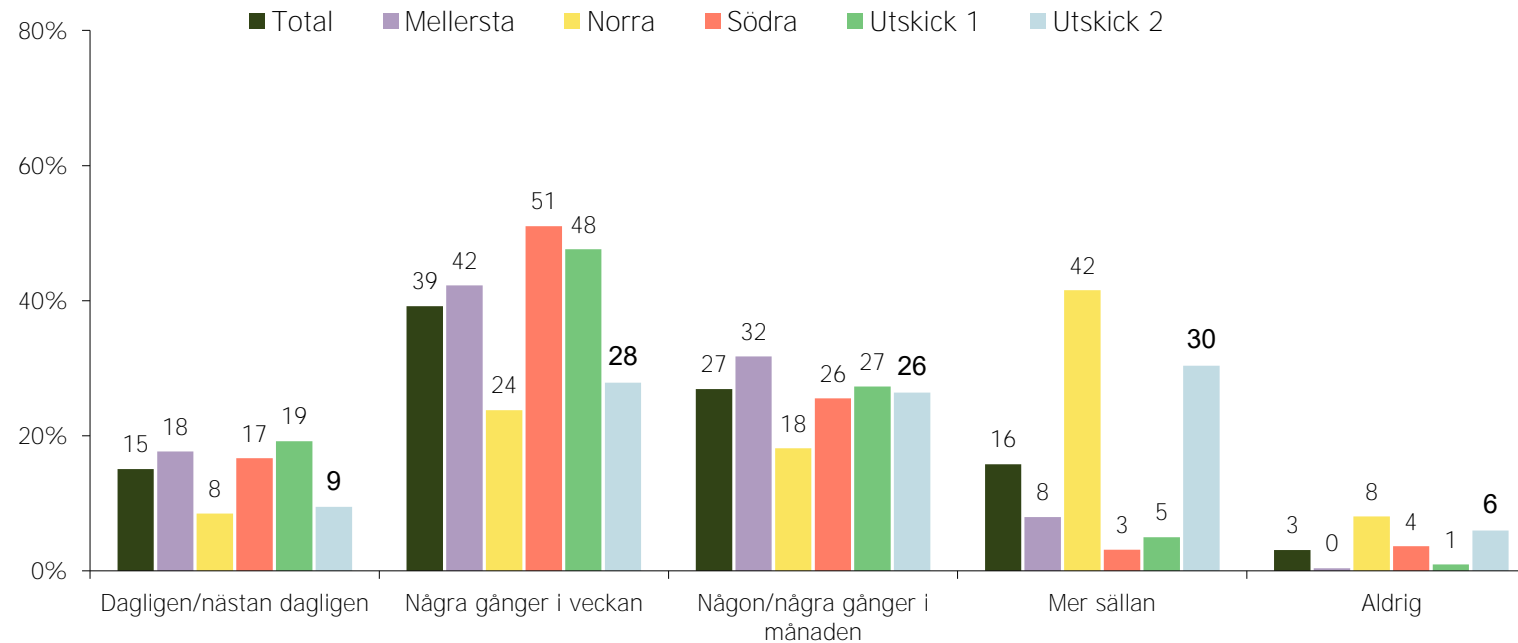
Är det något övrigt du vill tillägga som du tycker är viktig att Trafikförvaltningen tar med sig i arbetet med framtidens sjötrafik?

Exempel på svar, för fullständig förteckning se bilaga med öppna svar

- Tidiga och sena avgångar hela året runt.
- Fler turer per dygn.
- Moderna fartyg utan trappor för ombord/avstigning, (åldrande befolkning särskilt i skärgården) moderna drivmedel med alternativa strömkällor. Täta turer handlar om att kunna använda service (hemtjänst, sjukgymnastik mm) på hemmaplan.
- Kortare väntetider mellan båt och buss.
- Att skolelever bosatta i skärgården kan ta sig mellan hemön och skolan på rimlig tid. Viktigt med samverkan sjötrafik - kommun/skola

Dagens sjötrafik och ditt resande

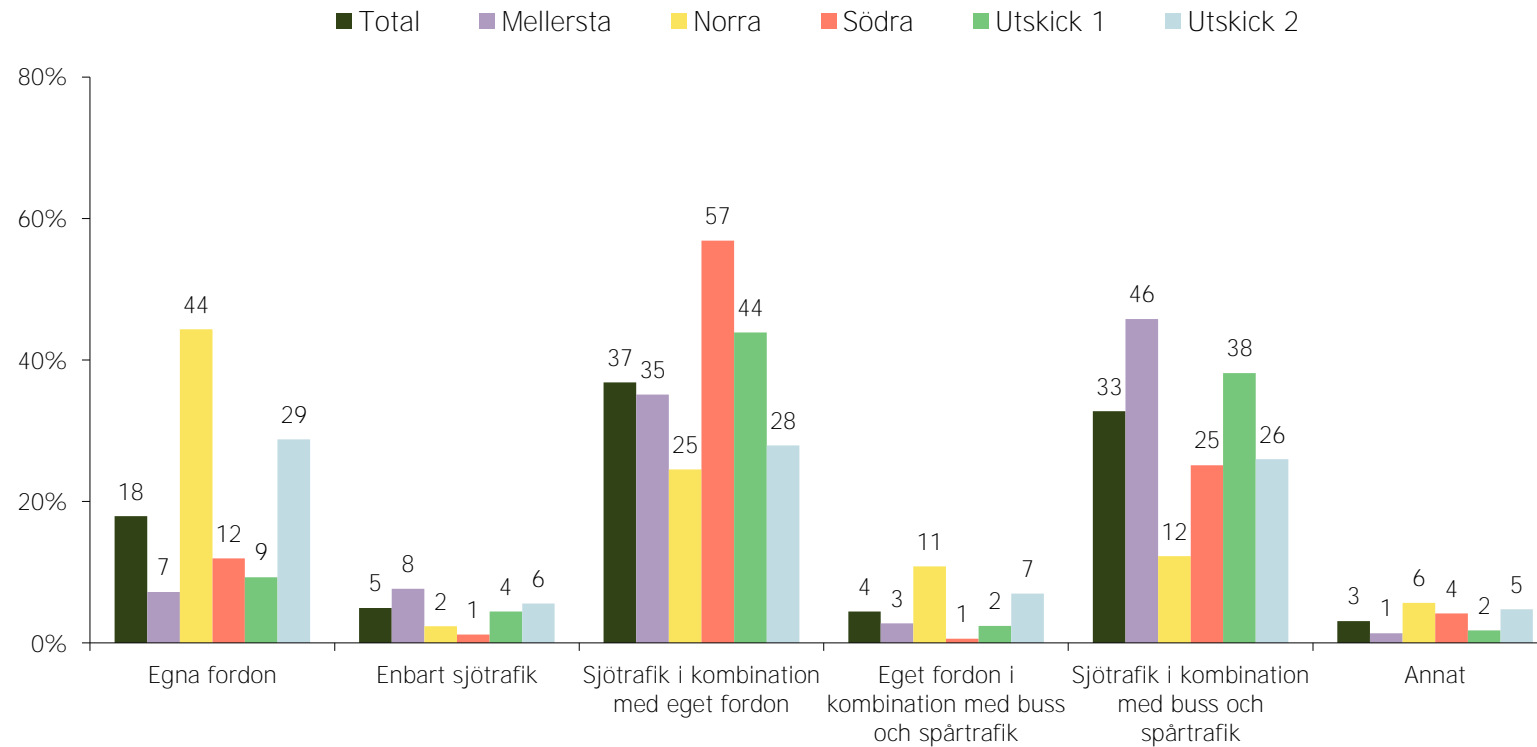
Hur ofta reser du med sjötrafiken idag?



(Bas: Total, 944; Mellersta, 504; Norra, 248; Södra, 192; Utskick 1, 542; Utskick 2, 402)

Resultat

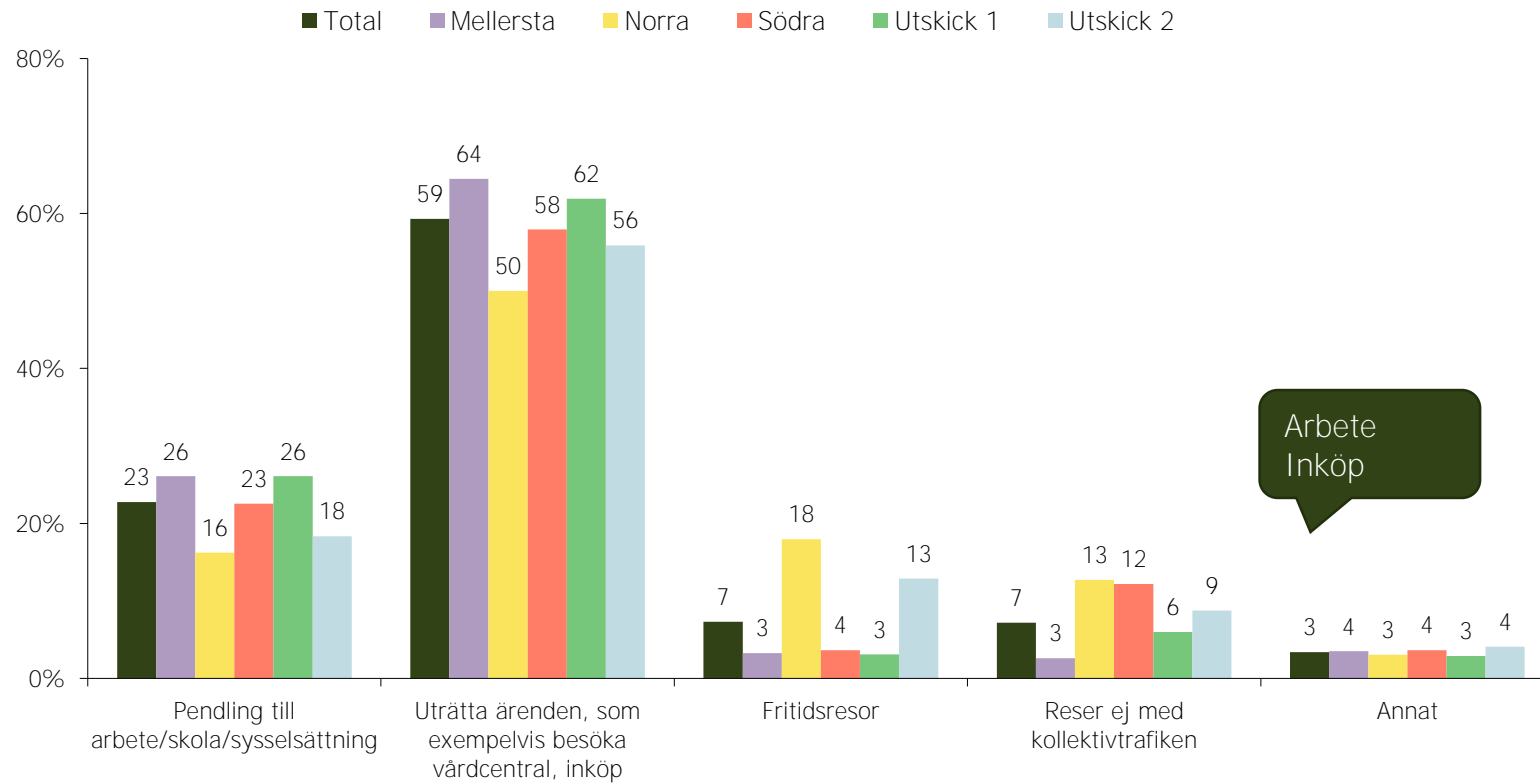
Hur reser du vanligen?



(Bas: Total, 809; Mellersta, 430; Norra, 212; Södra, 167; Utskick 1, 451; Utskick 2, 358)

Resultat

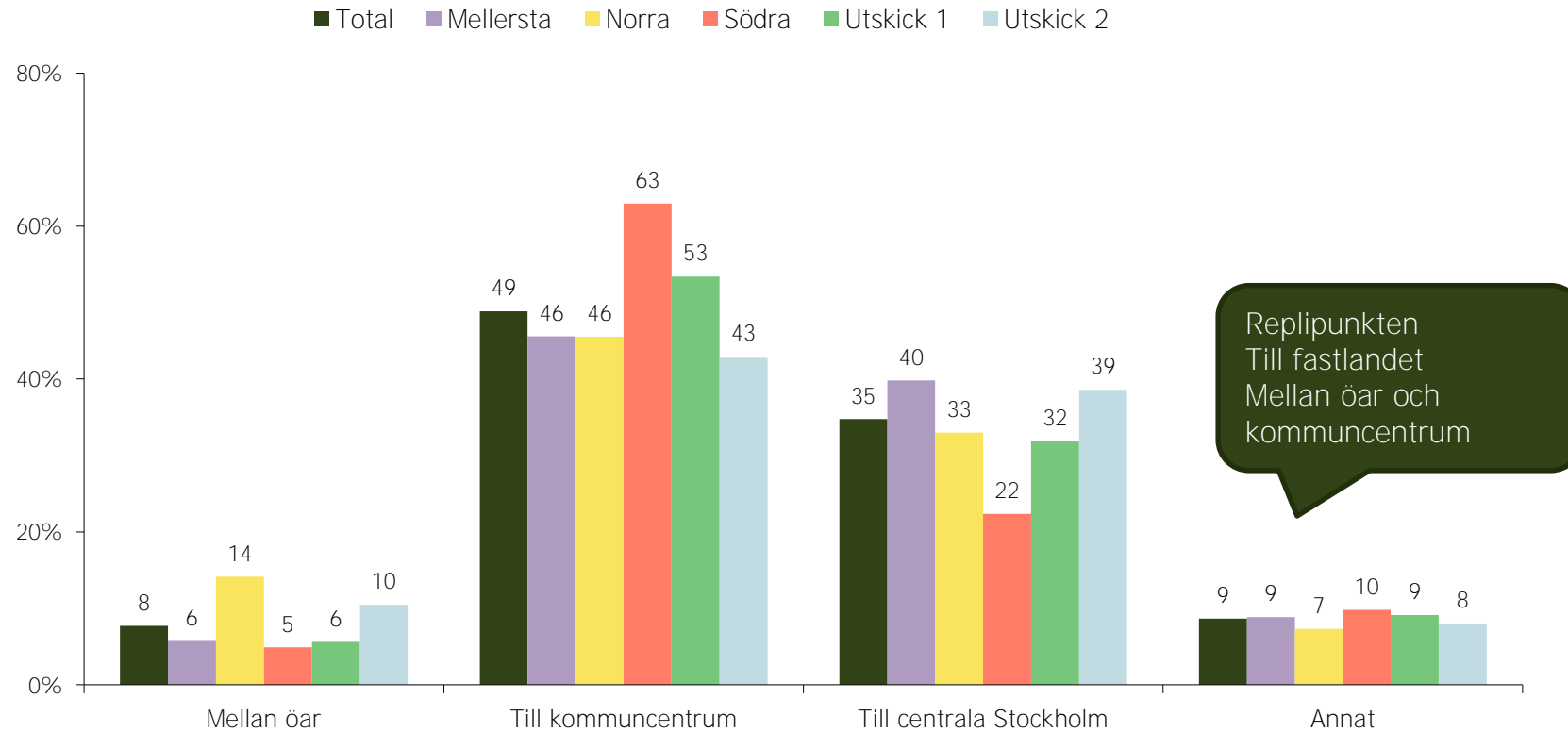
Vilken är din vanligaste reseanledning med kollektivtrafiken idag?



(Bas: Total, 848; Mellersta, 456; Norra, 228; Södra, 164; Utskick 1, 483; Utskick 2, 365)

Resultat

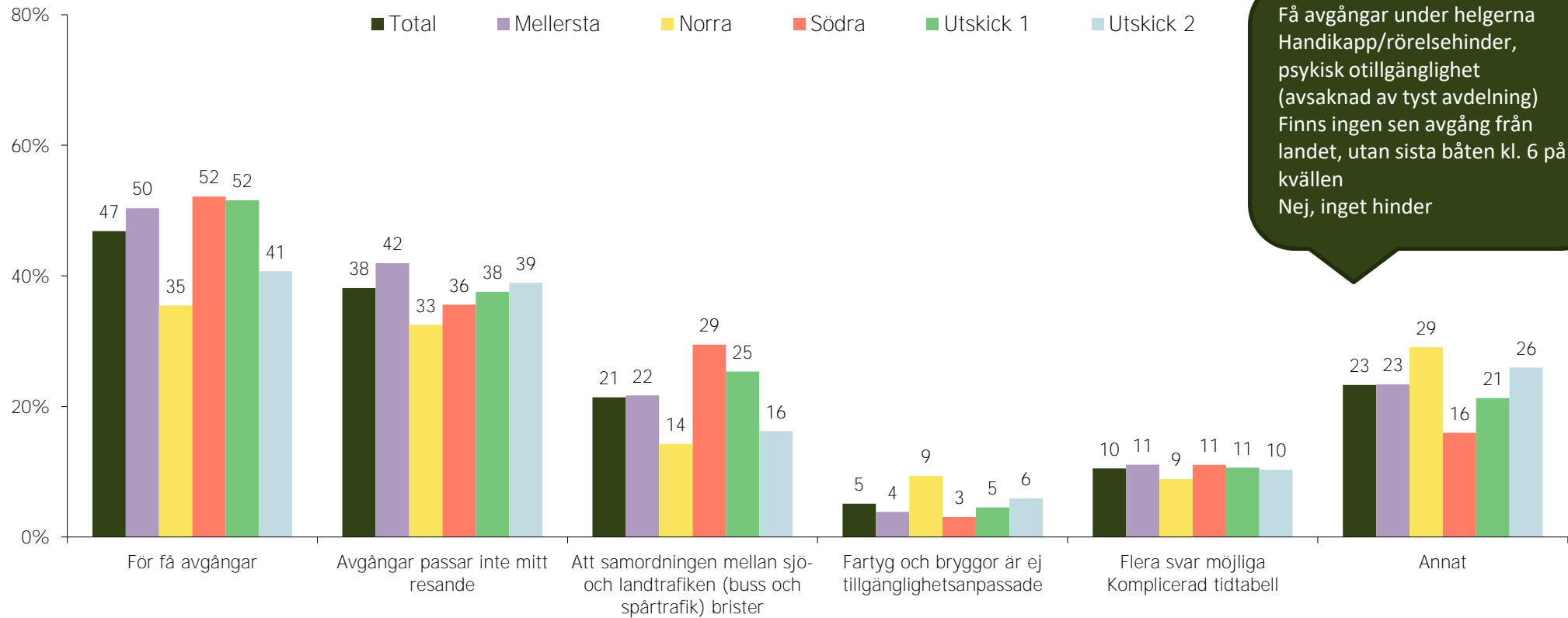
Vart går din vanligaste resa med kollektivtrafiken?



(Bas: Total, 751; Mellersta, 417; Norra, 191; Södra, 143; Utskick 1, 427; Utskick 2, 324)

Resultat

Är det något som försvårar eller hindrar dig från att resa med sjötrafiken idag?



(Bas: Total, 781; Mellersta, 415; Norra, 203; Södra, 163; Utskick 1, 442; Utskick 2, 339)

§ 24 Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

Yttrande över Förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län, godkänns med förändringar enligt nedan:

- Förvaltningen får i uppdrag att ta bort text om 100 kilometer/timme och istället förtydliga att kommunen är emot en hastighetssänkning.
- Yttrandet kompletteras med texten:
"En annan säkerhetsrisk längst väg 274 är cyklister som i nuläget tvingas använda en mycket smal vägren. Avsaknaden av en separat cykelväg är inte bara en säkerhetsrisk för cyklisterna utan leder även till farliga omkörningar. En separat cykelväg längs väg 274, som lämpligen byggs i samband med att mittseparering installeras, skulle avsevärt öka trafiksäkerheten både för cyklister och bilister och dessutom gynna cykelpendling till och från Vaxholm, något som blir ett attraktivt alternativ i och med färdigställandet av Arninge Resecentrum."

Ärendebeskrivning

Trafikverket har översänt förslag till nya föreskrifter för väg 274, mellan Arninge trafikplats och 600 meter väster om västra anslutningen med väg 1002 Ladvik, där hastigheten föreslås sänkas från 90 km/tim till 80 km/tim. Från 600 meter väster om västra anslutningen med väg 1002 Ladvik till 1000 meter öster om väg 1003 Vaxholm ska hastighet om 80 km/tim förbli oförändrad. Därtill föreslås att befintlig hastighetsbegränsning om 70 km/tim direkt öster om trafikplats Arninge, samt vid korsning med Rydbovägen justeras genom en lokal trafikföreskrift så att den anpassas till de jämna hastighetssteg som råder utmed vägen (dvs. från 70 km/tim till 60 km/tim). En sträcka på totalt 6,6 km sänks med 10 km/tim för att hastighetsbegränsningen ska överstämja med vägens utformning då mötteseparering saknas. Avsaknad av mötteseparering innebär en ökad risk för mötesolyckor med svår skadeföljd och 80 km/tim är den högsta hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser.

Vaxholm anser att målet ska vara att åtgärda väg 274 genom att bygga mittseparering och därmed kunna tillåta en hastighet på 100 km/tim. Mittseparering är den enda, långsiktiga, lösning för att faktiskt uppnå en förhöjd trafiksäkerhet.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag med tillägget att förvaltningen får i uppdrag att ta bort text om 100 kilometer/timme och istället förtydliga att kommunen är emot en hastighetssänkning.

Sara Strandberg (V) yrkar att yttrandet kompletteras med texten:

"En annan säkerhetsrisk längst väg 274 är cyklister som i nuläget tvingas använda en mycket smal vägren. Avsaknaden av en separat cykelväg är inte bara en säkerhetsrisk för cyklisterna utan leder även till farliga omkörningar. En separat cykelväg längs väg 274, som lämpligen byggs i samband med att mittseparering installeras, skulle avsevärt öka trafiksäkerheten både för cyklister och bilister och dessutom gynna cykelpendling till och från Vaxholm, något som blir ett attraktivt alternativ i och med färdigställandet av Arninge Resecentrum."

Malin Forsbrand (C) samt Tina Runhem (M) instämmer i Sara Strandbergs yrkande.

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Ordföranden finner bifall till eget samt Sara Strandbergs yrkande.

Handlingar

Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län 2020-08-11

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrift på väg 274, 2020-06-16

Trafikföreskrift – förslag, 2020-06-16

Kopia på beslutet till

För kännedom: (Tjänsteutlåtande 2020-08-10, Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län expedieras tillsammans beslutet till remissinstansen)

Trafikverket, trafikverket@trafikverket.se &
niklas.holmgard@trafikverket.se uppge diarienummer TRV 2020/48691

Stadsbyggnadsförvaltningen
Adam Hjort
Trafikplanerare

Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta:

Yttrande över Förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län, godkänns.

Sammanfattning

Trafikverket har översänt förslag till nya föreskrifter för väg 274, mellan Arninge trafikplats och 600 meter väster om västra anslutningen med väg 1002 Ladvik, där hastigheten föreslås sänkas från 90 km/tim till 80 km/tim. Från 600 meter väster om västra anslutningen med väg 1002 Ladvik till 1000 meter öster om väg 1003 Vaxholm ska hastighet om 80 km/tim förbli oförändrad. Därtill föreslås att befintlig hastighetsbegränsning om 70 km/tim direkt öster om trafikplats Arninge, samt vid korsning med Rydbovägen justeras genom en lokal trafikföreskrift så att den anpassas till de jämna hastighetssteg som råder utmed vägen (dvs. från 70 km/tim till 60 km/tim). En sträcka på totalt 6,6 km sänks med 10 km/tim för att hastighetsbegränsningen ska överstämna med vägens utformning då mötesseparering saknas. Avsaknad av mötesseparering innebär en ökad risk för mötesolyckor med svår skadeföljd och 80 km/tim är den högsta hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser.

Vaxholm anser att målet ska vara att åtgärda väg 274 genom att bygga mittseparering och motsätter sig en hastighetssänkning. Mittseparering är den enda, långsiktiga, lösning för att faktiskt uppnå en förhöjd trafiksäkerhet.

Bedömning

Vaxholm anser att en hastighetssänkning inte är önskvärd eller kommer att få den effekt Trafikverket hävdar. Väg 274 bör åtgärdas genom att mittseparering byggs. Mittseparering är den enda långsiktiga åtgärd när trafikvolymerna blir större, och framför allt kan bidra till en *effektiv* förhöjd trafiksäkerhet.

En sänkning av hastigheten kommer inte uppnå det Trafikverkets konsekvensutredning yttrar eftersom man använder en väldigt generaliserande syn för en sträcka med relativt unika förutsättningar. Det faktiska problemet lyfts inte som påverkar trafiksäkerheten, vilket är fortkörningar. Fortkörningar som i mångt och mycket är en negativ påföljd som vägfärjor medför. Vägfärjor kör på bestämda tider och styr

därmed en stor mängd av trafiken, och påverkar framför allt antalet fortkörningar när tyvärr vissa kör för fort för att hinna med nästa färjetur.

De som överskrider hastigheterna kör minst 10 km/tim över skyltad hastighet och risken för mötesolyckor med svår skadeföljd kommer fortsatt därmed vara densamma på väg 274, trots det konsekvensutredning påstår förbättras med att sänka hastigheten. Trafikverkets syfte med föreslagen åtgärd, anpassning av hastighet utifrån vägens utformning, kommer inte innebära att trafiksäkerheten uppnås.

En annan säkerhetsrisk längsmed väg 274 är cyklister som i nuläget tvingas använda en mycket smal vägren. Avsaknaden av en separat cykelväg är inte bara säkerhetsrisk för cyklisterna utan leder även till farliga omkörningar. En separat cykelväg längsmed väg 274, som lämpligen byggs i samband med att mittseparering installeras, skulle avsevärt öka trafiksäkerheten både för cyklister och bilister och dessutom gynna cykelpendling till och från Vaxholm, något som blir ett attraktivt alternativ i och med färdigställandet av Arninge Station.

Handlingar i ärendet

Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län 2020-08-11

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrift på väg 274, 2020-06-16

Trafikföreskrift – förslag, 2020-06-16

Kopia på beslutet till:

För kännedom:

Trafikverket, trafikverket@trafikverket.se &

niklas.holmgard@trafikverket.se uppge diarienummer TRV 2020/48691

(Tjänsteutlåtande 2020-08-10, Yttrande över förslag till nya föreskrifter för väg 274, Stockholms län expedieras tillsammans beslutet till remissinstansen).

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 274, Stockholms län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Innehållet i denna konsekvensutredning regleras av Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning¹.

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 274 i Stockholms län och befintlig föreskrift 2009:114 kommer då att upphävas.

Väg 274 sträcker sig från trafikplats Arninge utmed väg E18 i Täby kommun, till anslutning med väg 222 vid Ålstäket i Värmdö kommun. Väg 274 är en primär länsväg med en total längd av cirka 41 kilometer. Av den totala längden utgör 39,1 km väg på land och ca 1,8 km färjeled. Vägen, som i nordväst börjar vid trafikplats Arninge passerar Vaxholm, sedan med vägfärja (Vaxholmsleden) till Rindö och därefter ytterligare en vägfärja över Oxdjupet (Oxdjupsleden) till Värmdö där den ansluter till cirkulationsplats i Ålstäket i vägens sydöstra ände.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvar för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under 2016. Mer information om denna remiss samt Trafikverkets sammanfattande kommentarer till inkomna remissyttranden: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/remiss-for-anpassning-av-hastighetsgranserna-pa-vagarna/>

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/tim eller lägre.

Från trafikplats Arninge till 600 meter väster om västra anslutningen av väg 1002 Ladvik, föreslås hastigheten att sänkas från 90 km/tim till 80 km/tim. Från 600 meter väster om västra anslutningen med väg 1002 Ladvik till 1000 meter öster om väg 1003 Vaxholm lämnas hastighet om 80 km/tim oförändrad.

Dessutom föreslås befintlig hastighetsbegränsningar om 70 km/tim direkt öster om trafikplats Arninge, samt vid korsning med Rydbovägen korrigeras genom en lokal trafikföreskrift så att den anpassas till de jämna hastighetssteg som råder utmed vägen.

Överensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska Unionen.

Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet är överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid_sfs-2007-1244

Informationsinsatser och ikraftträdande

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2020-12-01

Trafikverkets bedömning är att det inte finns behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS, som innehåller trafikföreskrifter enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. STFS finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum:2020-04-28

.....
Niklas Holmgård
Biträdande trafikingenjör

Bilagor

Bilaga 1

Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm

Övriga bilagor:

Kartor

Förslag till trafikföreskrift

Bilaga 1

Bakgrund till föreslagen föreskrift

Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämja med vägens utformning. Avsaknad av mötesseparering innebär en förhöjd risk för mötesolycka med svår skadeföljd och 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. Därför sänks hastighetsgränsen till 80 km/tim på vägar med måttlig eller betydande trafik² som saknar fysisk mittseparering.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar, förändrade eller oförändrade, för hela vägen redovisas i tabellen.

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justerings totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	Väg E18 trafikplats Arninge – 600 meter väster om västra anslutningen av väg 1002 Ladvik	6,6	6,6	90	80
2	600 meter väster om västra anslutningen väg 1002 Ladvik – 1000 meter öster om väg 1003 Vaxholm	7	0	80	80

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 27 sekunder.

Observera att nedan beskrivna kostnader och konsekvenser utgår från hela föreskriften.

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tätbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt och flödet av fordon utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket för avsikt att se över delsträckorna för att minska plottrigheten³ och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

Utöver de ändringar som redovisas i tabellen ovan sänks hastigheten från 70 km/h till 60 km/h vid korsning med Rydbovägen som ett resultat av ändrade lokala trafikföreskrifter (LTF) efter beslut av länsstyrelsen i Stockholms län.

Alternativa lösningar

Eftersom det saknas finansiering för ombyggnation med mittseparering anpassas hastigheten till vägens utformning. Den utformning och trafikering som sträckan har innebär att de föreslagna hastighetsgränserna måste införas.

Att bygga om vägar till mötesfria med mitträcke är en omfattande investering och det görs därför noggranna prioriteringar. Väg 274 är en regional väg och det är därmed Region Stockholm i egenskap av regional

² Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon per dygn eller mer år 2025

³ Med plottrighet menas här när hastighetsbegränsningen återkommande höjs/sänks på en begränsad sträcka

planupprättare som avgör om och när vägen ska prioriteras för en sådan ombyggnad. Vägen finns inte med för ombyggnation i den nuvarande regionala transportplanen för Stockholms län.

I samband med fastställelsebeslutet av nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet 2018-2029, beslutade regeringen att Trafikverket under perioden 2019 till 2022 ska fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera de regionala transportplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Regeringen vill på detta sätt stödja och påskynda arbetet med mötessepareringsåtgärder och ökad trafiksäkerhet. Trafikverket beslutade att bevilja samfinansiering för samtliga ansökningar som inkom. Region Stockholm ansökte inte om samfinansiering för trafiksäkerhetsåtgärder på väg 274.

Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. Samhällsekonomisk nytta av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader överstiger samhällsekonomiska kostnader i form av ökad restid för last- och personbilar.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får köra i skyltat hastighet på berörd sträcka och andra som vistas eller verkar i närheten berörs av regleringen. Se vidare under rubriken "Effekter som regleringen medför".

Effekter som regleringen medför

Hastighetssänkningen utförs i syfte att förbättra trafiksäkerheten och sträva mot Nollvisionen samt gällande etappmål genom att minska risken för att trafikanter dödas eller skadas allvarligt. Trafiksäkerhet och miljö är ramvillkor för tillgänglighet, vilket innebär att tillgänglighet inte får leda till dålig trafiksäkerhetsstandard eller stor miljöpåverkan.

Trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. Risken att dödas minskar med 40% om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 90 km/tim. Risken att dödas minskar överlag med ungefär 15% när hastighetsgränsen sänks från 90 till 80 km/tim.

Gällande författningar för vägsäkerhet (lag, förordning, föreskrift) gäller för vägar och vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. Trafikverket har valt att följa författningarna för alla vägar med vägnummer upp till och med 100 samt alla vägar med ett flöde på över 4000 ÅDT. Författningarna innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter.

Tillgänglighet

Hastighetssänkningen kommer att ge något ökad restid för huvudsakligen persontrafik. Hastighetens påverkan på restid finns att läsa om här: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/Nya-hastighetsgranser/Hastighet-och-restid/>. Restiden på sträckan beräknas öka med XX sekunder/mil för personbilar, bussar och lätta lastbilar.

Föreskriftsförslaget innebär en minskad plottrighet eftersom väg 274 i östlig riktning redan har 80 km/h som gällande hastighetsgräns. Detta leder till att bättre flöde i trafiken skapas.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller bägge fordonsslag.

Föreskriften kommer att innebära att tunga lastbilar får köras i samma hastighet som bilar och bussar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering⁴ hur tillgänglighet i det statliga vägnätet påverkas av ändrade hastighetsgränser. Resultatet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna på tillgängligheten och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. En sänkning av hastighetsgränsen kan leda till både ökad och minskad ekonomisk aktivitet i en region. Högre hastighetsgränser kan leda till en försämrad lokal arbetsmarknad och minskad handel då det blir mer effektivt att arbetspendla bort från platsen samt att färds längre bort för inköp. Lägre hastighetsgränser i en region kan leda till att nya affärsmöjligheter uppstår på platsen då utpendling blir mindre attraktivt. Utvärderingen belyser dessutom att sänkningar av hastighetsgränser på lågtrafikerade vägar kan vara mer motiverade, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, än väginvestering för högre hastighetsgränser. Detta kan dock skilja sig från plats till plats.

EVA⁵ (Effekter vid VägAnalyser) är ett kalkylverktyg som används för att beräkna och värdera effekter samt beräkna lönsamhet för enskilda objekt inom vägtransportsystemet. Åtgärder som kan analyseras med hjälp av EVA är enskilda åtgärder eller kombinationer av åtgärder.

Trafikverket har för väg 274 beräknat effekter av förslaget i EVA. Kalkylen indikerar samhällsekonomisk lönsamhet utifrån gällande beräkningsförutsättningar. Den samhällsekonomiska nyttan av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna i form av ökad restid för last- och personbilar. Kalkylresultaten är officiella och har publicerats på Samhällsekonomiskt beslutsunderlag på Trafikverkets hemsida.

Effekter av hastighetsjusteringar på enskilda sträckor beräknas via EVA-kalkyl. Hastighetsjusteringar sker emellertid utifrån ett systemperspektiv där vägarnas utformning avgör vilken hastighet som är möjlig. Därför måste effekter på enskilda sträckor betraktas inte enbart som enskilda förändringar utan också i ett större perspektiv. Detta görs med hjälp av analysverktygen Sampers (Trafikverket) och Tillgänglighetsindex (Tillväxtverket). Analyserna är att betrakta som systemanalyser och visar hur tillgängligheten förändras i olika delar av landet givet att alla planerade sänkningar och höjningar fram till år 2025 genomförs. Det är därför osäkert att från dessa två analysmetoder dra några långtgående slutsatser avseende effekter till följd av enskilda hastighetsförändringar, utan de bör snarare ses som ett komplement till övrig konsekvensbeskrivning för sträckan.

Grön markering i kartan för Tillgänglighetsindex innebär att ett område relativt sett får en förbättrad tillgänglighet gentemot andra delar av landet givet att alla antagna justeringar av hastigheter under åren 2018-2025 sker. På motsvarande sätt innebär röd markering att ett område förlorar i rang vad gäller körtid. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär marginell förändring av tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Se utförligare förklaring i bilagan om Tillgänglighetsindex.

Grön färg i kartan för Sampers betyder förbättrad tillgänglighet och röd färg försämrad tillgänglighet. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär att skillnaden i tillgänglighet mellan år 2025 jämfört med år 2018 tolkats som marginell. Se utförligare förklaring i bilagan om Sampers.

Trafikverket avser långsiktigt inför kommande planer att, i dialog med Region Stockholm, pröva reinvesteringar på sträckan för att kunna höja hastighetsgränsen igen men behöver av trafiksäkerhetsskäl tills vidare använda en lägre hastighetsgräns.

Miljö

En hastighetssänkning på 10 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde).

En hastighetssänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO₂ /km (för genomsnittlig personbil 2025). På aktuell sträcka innebär det en minskning med ca 48 180 kg CO₂ per år per kilometer (år 2025).

Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan så är hastigheten inte anpassad till vägens utformning vilket innebär att trafiksäkerheten utmed sträckan inte uppnås.

⁴ Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088

⁵ <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/EVA/>

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 274 i Stockholms län;

TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

I stället för hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 274 i Stockholms län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
väg E18 trafikplats Arninge	1 000 meter öster om väg 1003 Vaxholm	80

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Vägverkets föreskrifter (VVFS 2009:114) om hastighetsbegränsning på väg 274 i Stockholms län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Mats Sandgren
(Verksamhetsområde Planering)

Kommunledningskontoret
Mikaela Lodén
Turism- och näringslivsansvarig

Vaxholms turismwebb

Förslag till beslut

Informationen noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Vaxholms turistbyrå har sedan några år en egen webbsida som ligger som en flik på vaxholm.se. Personalen på Vaxholms turistbyrå uppdaterar och arbetar med webbsidan för att marknadsföra Vaxholm som en besöksdestination. Destination Vaxholm (som till viss del finansieras av Vaxholms stad) har haft önskemål om att skapa en egen destinationswebb för att bättre kunna tillgodose de behov som besöksnäringen har. Under sommaren 2020 tog Destination Vaxholm fram en egen destinationswebb. De två webbsidorna informerar i stort om samma saker. Efter diskussioner och en genomförd konsekvensanalys har kommunikationsenheten och turistbyrån beslutat att stänga ned turistbyråns webbsida den 15 september 2020 och i stället i samråd med Destination Vaxholm marknadsföra Vaxholm på Destination Vaxholms webbsida.

Vaxholms stad ska ha samma förutsättningar som medlemsföretagen i Destination Vaxholm att påverka innehållet på webbsidan. Kommunen får använda den som kanal. Avtal kring detta kommer att skrivas.

Det kommer att finnas en länk till www.vaxholm.se från DV:s turistwebb.

Vaxholm.se kommer att ha en länk till DV:s turismwebb.

Finansiering

Beslutet innebär inga kostnader för Vaxholms stad. På längre sikt innebär det en besparing i form av att kostnader för att uppdatera och tillgängliggöra webben inte behöver läggas.

Förslagets konsekvenser

Konsekvensanalys

Fördelar

- Enklare för användare ju färre turismwebbar som finns att välja mellan.
- Mindre dubbeljobb.

- En ekonomisk besparing då det inte blir några utvecklingskostnader eller tillgänglighetsanpassning av stadens turismwebb.
- Turistbyråpersonalen kommer att kunna lägga fokus på att marknadsföra kommunens aktiviteter och evenemang på Destination Vaxholms webbsida, t.ex. skridskoåkning för allmänheten, bibliotekets evenemang och kulturenhetens konserter och föreställningar. I stället för att som idag jobba med att marknadsföra alla företag som finns med på turistbyråns webbsida. Det kan innebära en tidsbesparing för turistbyråns personal, men framförallt så kommer det innebära att kommunens egen service kommer att lyftas fram på ett bättre och mer synligt sätt.
- Hamnar inte i frågan om vad en kommun får marknadsföra och ej.
- Destination Vaxholms webbsida tillgodoser besöksnäringens behov på ett bättre sätt.

Nackdelar

- Ingen utvärdering är genomförd bland stadens turismwebbs användare.
- Vad händer om DV inte kan/vill fortsätta att driva webbsidan? Vaxholms stad och DV ska upprätta ett avtal att staden vid ett sådant tillfälle får överta innehåll, webbadress och site från Destinationsbolaget.
- Det kostar mer för företagen att synas på DV:s webb jämfört med turistbyråns.
- DV-webben är inte tillgänglighetsanpassad. Det kommer att göras i möjligaste mån men är inte tvingande, enligt kommunikationsenhetens undersökning.

Uppföljning och utvärdering

Vaxholms stad kommunikationsenhet och turistbyrå kommer att ha avstämningsmöten med Destination Vaxholm för att säkerställa att DV:s webbsida når ut till användare och informerar om Vaxholm på ett sätt som är tillfredsställande för Vaxholms stad.

Kopia på beslutet till:

För åtgärd: KLK, Vaxholms stad
Ylva Rasch, ylva.rasch@vaxholm.se
Mikaela Lodén, mikaela.loden@vaxholm.se

För kännedom: Marie Wiklund, marie.wiklund@vaxholm.se

§ 23 Modellkommuner – ett koncept för jämställdhetsintegrering

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

Ansökan inlämnas om deltagande modellkommun – ett koncept för jämställdhetsintegrering.

Ärendebeskrivning

Modellkommuner bygger på ett koncept av Sveriges kommuner och regioner - SKR, för ömsesidigt lärande och utbyte av erfarenheter (benchmarking, BM) som pågår under drygt ett års tid med fokus på jämställdhetsintegrering.

Syftet med satsningen är att säkerställa jämställda välfärdstjänster med ett förväntat resultatet på bland annat; konkreta förbättringar i verksamhetens system för styrning och ledning samt ett nytt eller ändrat arbetssätt inom en kärnverksamhet med fokus på jämställdhet.

Förutsättningar för att vara med i modellkommuner konceptet är att det finns ett politiskt beslut om jämställdhetsintegrering. Anmälan skall vara inne senast den 1 oktober. Finansiering ligger inom ramärendet.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande Modellkommuner – ett koncept för jämställdhetsintegrering, 2020-08-12

Inbjudan till Modellkommuner, SKR, 2020-08-12

Informationsblad Modellkommuner – stöd till jämställdhetsintegrering, 2020-08-12

Kopia på beslutet till

För åtgärd: Madeleine Larsson, hållbarhetschef



Kommunledningskontoret
Madeleine Larsson
Hållbarhetschef

Modellkommuner – ett koncept för jämställdhetsintegrering

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

Ansökan inlämnas om deltagande modellkommun – ett koncept för jämställdhetsintegrering.

Sammanfattning

Modellkommuner bygger på ett koncept av Sveriges kommuner och regioner - SKR, för ömsesidigt lärande och utbyte av erfarenheter (benchmarking, BM) som pågår under drygt ett års tid med fokus på jämställdhetsintegrering.

Syftet med satsningen är att säkerställa jämställda välfärdstjänster med ett förväntat resultatet på bland annat; konkreta förbättringar i verksamhetens system för styrning och ledning samt ett nytt eller ändrat arbetssätt inom en kärnverksamhet med fokus på jämställdhet.

Förutsättningar för att vara med i modellkommuner konceptet är att det finns ett politiskt beslut om jämställdhetsintegrering. Anmälan skall vara inne senast den 1 oktober. Finansiering ligger inom ramärendet.

Ärendebeskrivning

Modellkommuner bygger på ett koncept för ömsesidigt lärande och utbyte av erfarenheter (benchmarking, BM) som pågår under drygt ett års tid.

I Modellkommuner arbetar två eller tre kommuner tillsammans för att utveckla sitt arbete med jämställdhetsintegrering. Från varje kommun deltar ledande politiker och chef med mandat att driva förbättringsarbete, samt nyckelperson, t.ex. en strateg.

Kommunerna har stöd i sitt arbete av en tidigare deltagare i konceptet, en mentor. Efter en gemensam uppstart turas deltagarna om att arrangera tre benchmarkingträffar som följer ett strukturerat koncept. Mellan träffarna driver deltagarna förbättringsarbete på hemmaplan. Konceptet avslutas med gemensam resultatkonferens. Arbetet löper över cirka ett och halvt år.

Förutsättningar för att vara med i Modellkommuner är att det finns ett politiskt beslut om jämställdhetsintegrering. SKR står för uppstartsmöte och resultatkonferens, håller i strategträff inför varje benchmarkingmöte, tillhandahåller vägledning, material och metodstöd på webben, samt grundutbildning i jämställdhetsintegrering.

Kommunen

- deltar med politiker, hög chef och nyckelperson
- planerar och genomför benchmarkingträffar
- planerar, testar, utvärderar och implementerar utvecklingsarbete
- rapporterar resultat till SKR
- deltar som mentor i den följande omgången av Modellkommuner

Deltagande kommuner står även för kostnader i samband med benchmarkingträffar, resor m.m. och kostnader för eventuella utbildningsinsatser utöver den grundläggande utbildning som ingår i konceptet. Satsningen på Modellkommuner 2020 finansieras delvis genom stöd av regeringen.

Syftet med satsningen är att säkerställa jämställda välfärdstjänster för olika grupper av kvinnor och män, flickor och pojkar. Det förväntade resultatet är:

- Konkreta förbättringar i verksamhetens system för styrning och ledning.
- Nytt eller ändrat arbetssätt inom en kärnverksamhet.
- Indikatorer för att följa upp verksamhetens utfall för olika grupper
- Metod för att inkludera fler tvärsektoriella perspektiv i styrning och ledning och i arbetet med Agenda 2030.

Måluppfyllelse

Arbetet med jämställda välfärdstjänster är i linje med kommunens arbete med social hållbarhet och kommande Hållbarhetsstrategi 2021-2030 vilket bidrar till måluppfyllelse genom:

Kvalitet – förbättrad samverkan och gemensam struktur för styrning och ledning inom området

Livsmiljö – en jämlikhet och jämställd offentlig service

Ekonomi – effektivt arbete och samhällsekonomiska vinster

Finansiering

Kostnad för deltagande: 50 000 kronor (ordinarie pris 80 000 kronor, denna omgång genomförs det med stöd av regeringskansliet). 25 000 kr avsatta för resor och övriga kostnader kopplade till projektet, dvs totalt 75 000 kr återfinns i ramärendet 2021 avsedda för projektet. Finansiering för medlemskap ligger inom ramärendet.

Resursåtgång

Arbetet med modellkommun innebär fem fysiska träffar i Stockholm under ett år där chef, politiker och nyckelperson deltar i det första uppstarts-, och det sista resultatutlåtandet. Däremellan deltar utvald nyckelperson på de fysiska träffarna. Mellan träffarna sker arbete på hemmaplan. Arbetet fokuserar på

den övergripande ledningen och styrningen och en verksamhet väljs ut där den jämställdhetsintegrerade styrningen och uppföljningen testas om den fungerar hela vägen ut i linjen.

Uppskattad tidsåtgång som deltagande modellkommun år 1 (för samtliga deltagare):

Fysiska arbetsmöten inklusive förberedelsestid: 50 timmar

Arbete på hemmaplan: 200 timmar

Totalt cirka 250 timmar.

Efter avslutat projekt deltar nyckelperson som mentor för andra kommuner under ett års tid.

Uppskattad tidsåtgång för mentorskap år 2: cirka 50 timmar.

Förslagets konsekvenser

Resultatrapporten från tidigare kommuners arbete som modellkommun visar att:

- samtliga kommuner och regioner som fullföljt konceptet har påbörjat eller vidareutvecklat jämställdhetsintegrering av sina system för styrning och ledning
- samtliga har genomfört kompetenshöjande insatser och gjort en översyn av olika styrdokument
- merparten har även genomfört förändringar i målskrivningar, policydokument och anvisningar utifrån ett jämställdhetsperspektiv

Uppföljning och utvärdering

Arbetet som modellkommun följs upp via kontinuerlig analys och uppföljning och projektet avslutas med en resultatkonferens.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande Modellkommuner – ett koncept för jämställdhetsintegrering, 2020-08-12

Inbjudan till Modellkommuner, SKR, 2020-08-12

Informationsblad Modellkommuner – stöd till jämställdhetsintegrering, 2020-08-12

Kopia på beslutet till:

För åtgärd: Madeleine Larsson, hållbarhetschef

Ny omgång av Modellkommuner – stöd till jämställdhetsintegrering

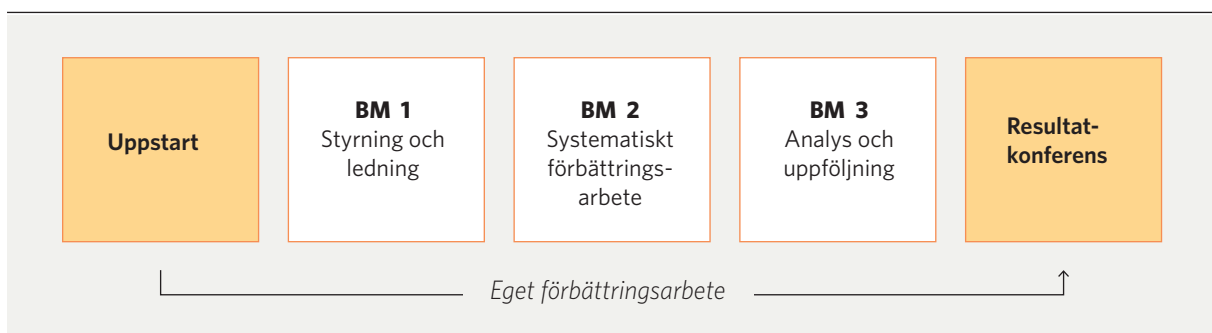
Kommuner där den politiska ledningen har fattat beslut om att jämställdhetsintegrera organisationen kan få stöd i arbetet genom SKR:s program för Modellkommuner. Nästa omgång startar i september 2020. Välkommen med intresseanmälan!

Gemensamt lärande

Modellkommuner bygger på ett koncept för ömsesidigt lärande och utbyte av erfarenheter (benchmarking, BM) som pågår under drygt ett års tid. Deltagande organisationer benchmarkar i grupper om två till tre med stöd av en mentor som tidigare genomgått programmet.

För frågor om konceptet, kontakta Ulrika Eklund, projektledare: ulrika@ueklund.se
Intresseanmälan görs till Therese Dovrin: therese.dovrin@skr.se

FIGUR 1. Modellkommuner – ett koncept för benchmarking



Konceptet omfattar gemensam uppstart/utbildningsdag, tre benchmarkingträffar (BM) och en avslutande resultatkonferens. Mellan träffarna driver deltagarna ett förbättringsarbete på hemmaplan.

Från varje kommun deltar en hög politiker och en hög chef med mandat att driva förbättringsarbete, samt en nyckelperson (oftast en strateg). Kommuner som genomgått programmet förväntas i en följande omgång ställa upp som mentorer för nya deltagare.

Deltagare i modellkommuner

2016–2017

Eskilstuna, Jönköping, Malmö, Örebro, Piteå, Umeå

2017–2018

Boden, Halmstad, Hedemora, Karlskoga, Kristinehamn, Kristianstad, Linköping, Luleå, Lycksele, Norrköping, Norrtälje, Skellefteå, Stockholm (Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltning), Uppsala, Vännäs.

2019–2020

Fagersta, Kalix, Kalmar, Nordmaling, Olofström, Robertsfors, Södertälje, Trelleborg, Västerås, Örnsköldsvik, Östra Göinge, Övertorneå

Mer information

Mer information om Modellkommuner finns på SKR:s webbplats:

www.skr.se/jamstalldhet

I spellistan **Modellkommuner** i YouTube-kanalen **SKR Jämställdhet** finns filmer med lärande exempel om konkreta verksamhetsförbättringar.

Modellregioner

Under 2019 startade också en första omgång av modellkonceptet för regioner. De sex regioner som deltar i pilotomgången fortsätter sitt arbete under 2020: Region Gotland, Region Värmland, Region Västerbotten, Region Gävleborg, Region Halland och Region Norrbotten.

Den jämställda kommunen

I en jämställd kommun är kvinnor och män på äldreboendet lika nöjda med servicen. I skolan finns inga betygsskillnader som beror på elevernas kön. Kvinnors och mäns behov och prioriteringar väger lika tungt i samhällsplaneringen. På förskolan väljer flickor och pojkar lek utan att begränsas av könsnormer.

Men den jämställda kommunen uppstår inte av sig själv. För att service och välfärdstjänster ska bli likvärdiga för olika grupper av flickor och pojkar, kvinnor och män, måste jämställdheten in i kommunens system för ledning och styrning. Från planering och beslutsfattande, till genomförande och uppföljning.

Det är den strategi som kallas jämställdhetsintegrering.

Kommunstyrelsens ordförande
Kommundirektören

Inbjudan till Modellkommuner – ett koncept för jämförbarhetsintegrering – förlängd tid för anmälan

SKR:s verkställande direktör Staffan Isling har tidigare informerat er om möjligheten att anmäla sig till en ny omgång av Modellkommuner, med planerad start i september. Med anledning av den rådande situationen på grund av Corona-pandemin kommer starten för Modellkommuner 2020 att flyttas fram till 3 november. Som en konsekvens av detta förlängs tiden för möjligheten att göra en intresseanmälan till 1 oktober 2020.

Detta är Modellkommuner

I Modellkommuner arbetar två eller tre kommuner tillsammans för att utveckla sitt arbete med jämförbarhetsintegrering. Från varje kommun deltar ledande politiker och chef med mandat att driva förbättringsarbete, samt nyckelperson, t.ex. en strateg. Kommunerna har stöd i sitt arbete av en tidigare deltagare i konceptet, en mentor.

Efter en gemensam uppstart turas deltagarna om att arrangera tre benchmarkingträffar som följer ett strukturerat koncept. Mellan träffarna driver deltagarna förbättringsarbete på hemmaplan. Konceptet avslutas med gemensam resultatkonferens. Arbetet löper över cirka ett och halvt år.

Förutsättningar för att vara med i Modellkommuner är att det finns ett politiskt beslut om jämförbarhetsintegrering (tex CEMR-deklaration).

SKR står för uppstartsmöte och resultatkonferens, håller i strategträff inför varje benchmarkingmöte, tillhandahåller vägledning, material och metodstöd på webben, samt grundutbildning i jämförbarhetsintegrering.

Kommunen

- deltar med politiker, hög chef och nyckelperson
- planerar och genomför benchmarkingträffar
- planerar, testar, utvärderar och implementerar utvecklingsarbete
- rapporterar resultat till SKR
- deltar som mentor i den följande omgången av Modellkommuner

Deltagande kommuner står även för kostnader i samband med benchmarkingträffar, resor m.m. och kostnader för eventuella utbildningsinsatser utöver den grundläggande utbildning som ingår i konceptet.

Satsningen på Modellkommuner 2020 finansieras delvis genom stöd av regeringen. Avgiften för att delta är 50 000 kronor per kommun (ordinarie avgift är 80 000 kronor).

Mer information och beskrivning på www.skr.se/jamstalldhet. Tveka inte att ta kontakt med projektledare Ulrika Eklund, ulrika@ueklund.se, om ni har frågor om konceptet eller vill diskutera möjlighet att inkomma med en intresseanmälan.

[Anmälan görs via detta formulär](#), senast 1 oktober 2020. Senast 7 oktober fattar SKR beslut om deltagare, men vi kommer arbeta löpande med antagningen vilket gör att kommuner får besked om deltagande i nära anslutning till sin anmälan.

Sveriges Kommuner och Regioner

Love Nordenmark
projektledare

§ 25 Ekonomiskt utfall januari-juni 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Information noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

Ansvar3	Utfall jan-jun 2020	Budget jan-jun 2020	Budgetavv jan-jun 2020
115 KS-Kommunledning	-38 739	-38 410	-329
217 Socialnämnd	-92 281	-92 958	677
315 Barn och utbildningsnämnd	-176 081	-175 936	-145
411 Stadsbyggnad	-3 642	-2 895	-747
514 Teknik, Fritid	-28 327	-27 623	-703
Delsumma verksamheter	-339 069	-337 822	-1 247
112 KS Finans	342 054	344 396	-2 343
Total	2 985	6 575	-3 590

Utfallet fram till och med juni månad visar ett resultat på 3,0 mnkr vilket understiger budgeten med -3,6 mnkr. Situationen med Corona gör resultat svårare att tolka och förklara med anledning av alla beslutade/aviserade generella och riktade statsbidrag samt merkostnader avseende Coronapandemin. Det finns ett antal miljoner kronor i statsbidrag som är aviserade men inte beslutade, en del statsbidrag är beslutade och utbetalade, ersättning för sjuklönekostnader är bokförda på finansansvaret men ska fördelas ut till de olika nämnderna, vi har merkostnader för Corona som vi inte har fått ersättning för samtidigt som prognososäkerheten är hög. Vi har enbart bokfört beslutade statsbidrag och inte aviserade i resultatet. Vi har också tagit alla merkostnader för Corona på resultatet som vi förväntas få helt eller delvis ersättning för. Med anledning av försiktighetsprincipen i bokföringen kan resultatet med det vi vet fram till juni månad vara bättre än vad som går att utlösa i tabellen ovan.

I slutet av augusti kommer vi att få en ny skatteprognos och därmed nya uppdaterade förutsättningar att ta hänsyn till. Prognososäkerheten är fortsatt stor och vi har sett stora svängningar från det ena prognostillfället till det andra under det senaste månaderna. I början av september kommer vi att få en ny pensionsprognos som också kan påverka resultatet.

Som bilaga till detta ärende finns ett dokumentet som heter "Coronavirusets påverkan på Vaxholms ekonomi". Förvaltningen har sammanställt dokumentet i syfte att synliggöra de ekonomiska effekterna av det rådande Coronaviruset.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har en negativ budgetavvikelse på -0,3 mnkr. De flesta verksamheterna går enligt plan. Linfärjan har färre resenärer i år vilket resulterar i 0,5 mnkr lägre intäkter jämfört med samma period föregående år. Planeringsutskottet bär advokatkostnader för tvisten mot byggentreprenören av Campus idrottshall på 0,2 mnkr som saknar budget. Byggprojektledarnas lönekostnader för perioden januari- juni motsvarande 0,7 mnkr belastar driftbudgeten i juni bokslutet. Dessa lönekostnader kommer att föras över till de investeringsprojekt som byggprojektledarna har jobbat med under året. Löneöverföring sker i slutet av året vilket innebär att kostnaderna belastar driften fram till dess.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Kommunstyrelsens kostnader kopplad till Corona uppgår till 0,3 mnkr som kommunen kommer att söka ersättning för. Kommunstyrelsen kommer även få ersättning för sjuklönekostnader på 0,2 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Socialnämnden

Socialnämnden har en positiv budgetavvikelse på 0,7 mnkr. Verksamheterna för individ- och familjeomsorg samt ekonomiskt bistånd visar på överskott samtidigt som äldreomsorgen redovisar ett underskott.

Socialnämndens kostnader kopplad till Corona uppgår till 1,7 mnkr som kommunen kommer att söka ersättning för. Socialnämnden kommer även få ersättning för sjuklönekostnader på 1,1 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Socialnämnden kommer att fortsätta drabbas av ökade kostnader med anledning av Corona. Det finns en osäkerhet kring hur stora dessa kostnader kommer att vara och hur stor del som eventuellt kommer att kompenseras av staten.

Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden har en negativ budgetavvikelse på -0,1 mnkr. Resultatet varierar mellan olika verksamhetsområden. Det stora underskottet ligger på Rindö skola samt förskoleverksamheten. Ett arbete med att anpassa personal- och lokalkostnaderna utifrån behoven fortsätter i Barn- och utbildningsnämnden.

Barn- och utbildningsnämndens kostnader kopplad till Corona uppgår till 0,1 mnkr som kommunen kommer att söka ersättning för. Barn- och utbildningsnämnden kommer även få ersättning för sjuklönekostnader på 1,8 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden har en negativ budgetavvikelse på -0,7 mnkr. Underskottet beror på att verksamheten inte når upp till målen för självfinansieringsgrad. Ärenden hinner inte handläggas i rätt takt vilket ger mindre intäkter.

Stadsbyggnadsnämnden har inga kostnader kopplad till Corona. Stadsbyggnadsnämnden kommer få ersättning för sjuklönekostnader på 0,1 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Nämnden för teknik, fritid och kultur

Nämnden för teknik, fritid och kultur har en negativ budgetavvikelse på -0,7 mnkr. Resultatet varierar mellan de två enheterna där fastighetsenheten redovisar ett underskott och tekniska enheten ett överskott. Ett arbete inom förvaltningen pågår för att landa i orsakerna till fastighetsenhetens underskott så att konkreta åtgärder kan tas fram för en budget i balans.

Nämnden för teknik, fritid och kulturs kostnader kopplad till Corona uppgår till 0,1 mnkr som kommunen kommer att söka ersättning för. Nämnden för teknik, fritid och kultur kommer även få ersättning för sjuklönekostnader på 0,1 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Finansförvaltningen

Finansförvaltningen redovisar en negativ budgetavvikelse på -2,3 mnr. Situationen med coronaviruset, demografins utveckling och vikande konjunktur påverkar ekonomin i kommuner och regioner negativt. Under året har därför flera förslag och beslut tagits kring de generella statsbidragen vilket väger upp mot det försämrade skatteunderlagstillväxten. Fram till juni månad ligger 3,3 mnr i ersättning för sjuklöner bokförda på finansförvaltningen som kommer att delas ut till nämnderna i nästa bokslut. Enbart beslutade statsbidrag har bokförts och periodiserats över året i resultatet. Inga aviserade statsbidrag finns med i resultatet. Alla försämringar i skatteprognoserna är däremot bokförda och periodiserade i resultatet. I slutet av augusti månad får vi en ny skatteprognos och i början av september en ny pensionsprognos. I delårsbokslutet per augusti månad kommer även en helårsprognos att redovisas.

Som bilaga till detta ärende finns ett dokumentet som heter "Coronavirusets påverkan på Vaxholms ekonomi". Förvaltningen har sammanställt dokumentet i syfte att synliggöra de ekonomiska effekterna av det rådande Coronaviruset.

Bedömningen i dagsläget är att inga budgetförflyttningar behöver genomföras för att hantera merkostnaderna till följd av Coronaviruset.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, Ekonomiskt utfall januari-juni 2020, 2020-08-19
Coronavirusets påverkan på Vaxholms ekonomi rev 2020-08-19

Kopia på beslutet till

För åtgärd: Koray Kahruman, klk



Kommunledningskontoret
Koray Kahruman
Ekonomichef

Ekonomiskt utfall januari-juni 2020

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktiga besluta

Information noteras till protokollet

Ärendebeskrivning

Ansvar3	Utfall jan-jun 2020	Budget jan-jun 2020	Budgetavv jan-jun 2020
115 KS-Kommunledning	-38 739	-38 410	-329
217 Socialnämnd	-92 281	-92 958	677
315 Barn och utbildningsnämnd	-176 081	-175 936	-145
411 Stadsbyggnad	-3 642	-2 895	-747
514 Teknik, Fritid	-28 327	-27 623	-703
Delsumma verksamheter	-339 069	-337 822	-1 247
112 KS Finans	342 054	344 396	-2 343
Total	2 985	6 575	-3 590

Utfallet fram till och med juni månad visar ett resultat på 3,0 mnkr vilket understiger budgeten med -3,6 mnkr. Situationen med Corona gör resultat svårare att tolka och förklara med anledning av alla beslutade/aviserade generella och riktade statsbidrag samt merkostnader avseende Coronapandemin. Det finns ett antal miljoner kronor i statsbidrag som är aviserade men inte beslutade, en del statsbidrag är beslutade och utbetalade, ersättning för sjuklönekostnader är bokförda på finansansvaret men ska fördelas ut till de olika nämnderna, vi har merkostnader för Corona som vi inte har fått ersättning för samtidigt som prognososäkerheten är hög. Vi har enbart bokfört beslutade statsbidrag och inte aviserade i resultatet. Vi har också tagit alla merkostnader för Corona på resultatet som vi förväntas få helt eller delvis ersättning för. Med anledning av försiktighetsprincipen i bokföringen kan resultatet med det vi vet fram till juni månad vara bättre än vad som går att utlösa i tabellen ovan.

Med anledning av detta har vi tagit fram en ytterligare ekonomisk tabell som tar hänsyn till kompensationer för merkostnader, prognostiserade men ej beslutade statsbidrag, periodisering av skatteintäktsförsämringar som ligger framtungt i bokföringen etc. Tabellen nedan kan tolkas som att

kolumnen längst till vänster "Budgetavv jan-jun 2020" är scenariot i värsta fall och kolumnen längst till höger "Summa korrigerad budgetavvikelse" är scenariot i bästa fall med det vi vet fram till juni månad.

Ansvar3	Budgetavv jan-jun 2020	Kompensation för sjuklöne-kostnader	Kompensation för merkostnader Covid	Periodisering av försämrad skatteprognos 2019 som ligger bokfört helt i driften	Periodiserad ersättning för regeländring (periodiseringsfond) Prognos ej beslutad	Periodisering av sänkta sociala avgifter som ligger helt i driften	Summa korrigerad budgetavvikelse
115 KS-Kommunledning	-329	153	252				76
217 Socialnämnd	677	1 055	1 725				3 457
315 Barn och utbildningsnämnd	-145	1 831	129				1 815
411 Stadsbyggnad	-747	144	0				-603
514 Teknik, Fritid	-703	68	106				-529
Delsumma verksamheter	-1 247	3 251	2 212	0	0	0	4 216
112 KS Finans	-2 343	-3 252	0	2 913	3 050	-300	68
Total	-3 590	-1	2 212	2 913	3 050	-300	4 284

I slutet av augusti kommer vi att få en ny skatteprognos och därmed nya uppdaterade förutsättningar att ta hänsyn till. Prognososäkerheten är fortsatt stor och vi har sett stora svängningar från det ena prognostillfället till det andra under det senaste månaderna. I början av september kommer vi att få en ny pensionsprognos som också kan påverka resultatet.

Som bilaga till detta ärende finns ett dokumentet som heter "Coronavirusets påverkan på Vaxholms ekonomi". Förvaltningen har sammanställt dokumentet i syfte att synliggöra de ekonomiska effekterna av det rådande Coronaviruset.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har en negativ budgetavvikelse på -0,3 mnkr. De flesta verksamheterna går enligt plan. Linfärjan har färre resenärer i år vilket resulterar i 0,5 mnkr lägre intäkter jämfört med samma period föregående år. Planeringsutskottet bär advokatkostnader för tvisten mot byggentreprenören av Campus idrottshall på 0,2 mnkr som saknar budget. Byggprojektledarnas lönekostnader för perioden januari- juni motsvarande 0,7 mnkr belastar driftbudgeten i juni bokslutet. Dessa lönekostnader kommer att föras över till de investeringsprojekt som byggprojektledarna har jobbat med under året. Löneöverföring sker i slutet av året vilket innebär att kostnaderna belastar driften fram till dess.

Kommunstyrelsens kostnader kopplad till Corona uppgår till 0,3 mnkr som kommunen kommer att söka ersättning för. Kommunstyrelsen kommer även få ersättning för sjuklönekostnader på 0,2 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Socialnämnden

Socialnämnden har en positiv budgetavvikelse på 0,7 mnkr. Verksamheterna för individ- och familjeomsorg samt ekonomiskt bistånd visar på överskott samtidigt som äldreomsorgen redovisar ett underskott.

Socialnämndens kostnader kopplad till Corona uppgår till 1,7 mnkr som kommunen kommer att söka ersättning för. Socialnämnden kommer även få ersättning för sjuklönekostnader på 1,1 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Socialnämnden kommer att fortsätta drabbas av ökade kostnader med anledning av Corona. Det finns en osäkerhet kring hur stora dessa kostnader kommer att vara och hur stor del som eventuellt kommer att kompenseras av staten.

Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden har en negativ budgetavvikelse på -0,1 mnkr. Resultatet varierar mellan olika verksamhetsområden. Det stora underskottet ligger på Rindö skola samt förskoleverksamheten. Ett arbete med att anpassa personal- och lokalkostnaderna utifrån behoven fortsätter i Barn- och utbildningsnämnden.

Barn- och utbildningsnämndens kostnader kopplad till Corona uppgår till 0,1 mnkr som kommunen kommer att söka ersättning för. Barn- och utbildningsnämnden kommer även få ersättning för sjuklönekostnader på 1,8 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden har en negativ budgetavvikelse på -0,7 mnkr. Underskottet beror på att verksamheten inte når upp till målen för självfinansieringsgrad. Ärenden hinner inte handläggas i rätt takt vilket ger mindre intäkter.

Stadsbyggnadsnämnden har inga kostnader kopplad till Corona. Stadsbyggnadsnämnden kommer få ersättning för sjuklönekostnader på 0,1 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Nämnden för teknik, fritid och kultur

Nämnden för teknik, fritid och kultur har en negativ budgetavvikelse på -0,7 mnkr. Resultatet varierar mellan de två enheterna där fastighetsenheten redovisar ett underskott och tekniska enheten ett överskott. Ett arbete inom förvaltningen pågår för att landa i orsakerna till fastighetsenhetens underskott så att konkreta åtgärder kan tas fram för en budget i balans.

Nämnden för teknik, fritid och kulturs kostnader kopplad till Corona uppgår till 0,1 mnkr som kommunen kommer att söka ersättning för. Nämnden för teknik, fritid och kultur kommer även få ersättning för sjuklönekostnader på 0,1 mnkr som just nu ligger bokfört på finansansvaret.

Finansförvaltningen

Finansförvaltningen redovisar en negativ budgetavvikelse på -2,3 mnkr. Situationen med coronaviruset, demografins utveckling och vikande konjunktur påverkar ekonomin i kommuner och regioner negativt. Under året har därför flera förslag och beslut tagits kring de generella statsbidragen vilket väger upp mot det försämrade skatteunderlagstillväxten. Fram till juni månad ligger 3,3 mnkr i ersättning för sjuklöner bokförda på finansförvaltningen som kommer att delas ut till nämnderna i nästa bokslut. Enbart beslutade statsbidrag har bokförts och periodiserats över året i resultatet. Inga aviserade statsbidrag finns med i resultatet. Alla försämringar i skatteprognoserna är däremot bokförda och periodiserade i resultatet. I slutet av augusti månad får vi en ny skatteprognos och i början av september en ny pensionsprognos. I delårsbokslutet per augusti månad kommer även en helårsprognos att redovisas.

Som bilaga till detta ärende finns ett dokumentet som heter "Coronavirusets påverkan på Vaxholms ekonomi". Förvaltningen har sammanställt dokumentet i syfte att synliggöra de ekonomiska effekterna av det rådande Coronaviruset.

Bedömningen i dagsläget är att inga budgetförflyttningar behöver genomföras för att hantera merkostnaderna till följd av Coronaviruset.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Ekonomiskt utfall januari-juni 2020, 2020-08-19

Coronavirusets påverkan på Vaxholms ekonomi rev 2020-08-19

Kopia på beslutet till:

För åtgärd: Koray Kahruman

Coronavirusetts påverkan på Vaxholms ekonomi

Reviderad 2020-08-19

Innehåll

Sammanfattning	3
Kommunövergripande förutsättningar	3
Försämrade skatteunderlagstillväxt och ökade generella statsbidrag från staten	3
Sammanställning av förändringar i skatteunderlagstillväxt och generella statsbidrag ...	3
Riktade statsbidrag	4
Kompensation för merkostnader som kopplas till coronaviruset.....	4
Staten tar över sjuklönekostnader.....	4
Tillfälligt sänkta socialavgifter.....	5
Sammanställning av erhållna riktade statsbidrag	5
Barn- och utbildningsnämnden	6
Utökade öppettider förskola.....	6
Måltidskostnader	6
Skolskjuts	6
Hur gör man med grundbeloppet om skolorna och förskolorna stänger ned?	6
Vad händer med barnomsorgsavgifterna om förskolorna stänger ned?	6
Vaxholms kostnader för vuxenutbildning	7
Socialnämnden	7
Förbrukningsmaterial.....	7
Utökad kommunalt ansvar	7
Brist på korttidsplatser.....	7
Matleveranser	8
Ekonomiskt bistånd.....	8
Ökade personalkostnader	8
Nämnden för teknik, fritid och kultur	8
Lokaluthyrning och bidrag till föreningar	8
Lokalhyra och anstånd för näringsidkare	9
Övriga påverkningar inom nämnden	9

Sammanfattning

Syftet med dokumentet är att synliggöra de ekonomiska effekterna av det rådande Coronaviruset. Det råder en stor osäkerhet kring hur situationen kommer att utveckla sig vilket försvårar scenarioplaneringen och prognosarbetet. En del effekter är kända och har redan inträffat medan andra är antaganden baserad på en möjlig utveckling. Förutsättningar revideras och staten kommer med nya ekonomiska åtgärder. Staten har aviserat/beslutat om en rad olika statsbidrag. Vissa statsbidrag är generella och betalas ut proportionerligt till alla kommuner och andra är riktade statsbidrag där vi aktivt behöver söka medel. Det här dokumentet kommer att vara ett levande dokument och uppdateras i samband med kommunens bokslutstillfällen.

Kommunövergripande förutsättningar

Försämrade skatteunderlagstillväxt och ökade generella statsbidrag från staten

Situationen med coronaviruset, demografins utveckling och vikande konjunktur påverkar ekonomin i kommuner och regioner negativt. Under året har därför flera förslag och beslut tagits kring de generella statsbidragen, vilket redovisas nedan. De generella statsbidragen betalas ut proportionerligt till alla kommuner utifrån befolkningsantal. Kommuner behöver inte aktivt söka dessa bidrag utan utbetalningen sker per automatik.

Sammanställning av förändringar i skatteunderlagstillväxt och generella statsbidrag

Samtliga generella statsbidrag förutom ”kompensationen för regelförändringar gällande avsättning till periodiseringsfond” är beslutade och utbetalade till kommunen. Skatteprognoserna är prognoser och kan förändras. Nästa skatteprognos publiceras i slutet av augusti.

2020	Riket Miljarder	Kommuner Miljarder	Vaxholm Miljoner
1 - Generella statsbidrag (innan Corona)	5	3,5	4,06
2 – Generella statsbidrag (innan Corona)	2,5	1,75	2,03
3 – Generella statsbidrag (under Corona)	15	10,5	12,19
4 – Generella statsbidrag (under Corona)	6,0	3,0	3,49
Kompensation för regelförändringar, avsättning till periodiseringsfond (under Corona) – PROGNOSE			6,10
Summa	28,5	18,75	27,87
Försämrade skatteprognos december 2019 (innan Corona)			-4,35
Försämrade skatteprognos februari (innan Corona)			-1,70
Försämrade skatteprognos april (under Corona)			-18,95
Oförändrad skatteprognos juni (under Corona)			0
Summa			-25,0
Totalsumma			2,87

Av den sammanlagda ökningen på 28,5 miljarder kronor är 12,5 miljarder permanenta anslagsökningar, det vill säga pengar som kommer kommuner och regioner till del även kommande

år. I budgetpropositionen för 2021 avser man att återkomma i frågan om kommunsektorns behov för kommande år.

Riktade statsbidrag

Regeringen har även aviserat/beslutat om riktade statsbidrag. Kommunen behöver aktivt söka de riktade statsbidragen för att få ta del av medlen.

Kompensation för merkostnader som kopplas till coronaviruset

Regeringen har gett Socialstyrelsen i uppdrag att under 2020 fördela bidrag till regioner och kommuner i syfte att ekonomiskt stödja verksamheter för merkostnader till följd av sjukdomen covid-19. Statsbidragen som ska fördelas är 5 miljarder kronor. Det kommer att vara möjligt att skicka in sin ansökan om statsbidrag vid två tillfällen under 2020. För det första ansökningstillfället gäller sista ansökningsdatum 31 augusti och för det andra tillfället gäller sista ansökningsdatum den 30 november. Vaxholm kommer att ansöka för upparbetade kostnader under båda ansökningstillfällena.

Ansvar3	Utfall feb-jun 2020
115 KS-Kommunledning	-252
217 Socialnämnd	-1 725
315 Barn och utbildningsnämnd	-129
514 Teknik, Fritid	-106
Delsumma verksamheter	-2 211
Total	-2 211

Staten tar över sjuklönekostnader

På grund av coronaviruset har riksdag och regering infört tillfälliga regler för sjuklönekostnader. Det innebär att alla arbetsgivare får ersättning för hela sjuklönekostnaden som de har redovisat i arbetsgivardeklarationen perioden april-juli 2020. För de sjuklönekostnader som redovisas i augusti-september gäller en annan beräkning och ersättningen kommer att vara lägre.

För månaderna april-juni har kommunen fått 3,3 mnkr utbetald som ersättning för sjuklönekostnader. Ersättningen är bokförd på finansansvaret. I kommande bokslut kommer ersättningen att delas ut till respektive nämnd. Tabellen nedan visar hur ersättningen fram till juni månad kommer att fördelas på de olika nämnderna.

Ansvar3	Utfall apr-jun 2020
115 KS-Kommunledning	153
217 Socialnämnd	1 055
315 Barn och utbildningsnämnd	1 831
411 Stadsbyggnad	144
514 Teknik, Fritid	68
Delsumma verksamheter	3 252
Total	3 252

Tillfälligt sänkta socialavgifter

Den 3 april antog riksdagen regeringens förslag om en tidsbegränsad nedsättning av sociala avgifter. Detta innebär en nedsättning av arbetsgivaravgifterna mellan 1 mars och 30 juni 2020. Syftet är att lindra de ekonomiska konsekvenserna av spridningen av coronaviruset. Nedsättningen gäller även för kommuner och regioner, det finns ingen begränsning så länge företaget eller organisationen är registrerad arbetsgivare. Förslaget innebär att arbetsgivare kan begära nedsättning av arbetsgivaravgifterna för maximalt 30 av sina anställda för utbetalningar som görs under 1 mars till och med 30 juni 2020. Den ekonomiska lättningen för arbetsgivaren är ca 5 tkr per anställd.

För månaderna mars-juni har kommunen fått 0,6 mnkr i tillfälligt sänkta sociala avgifter. Ersättningen är bokförd på finansansvaret och kommer inte att fördelas på de olika nämnderna.

Sammanställning av erhållna riktade statsbidrag

2020	Vaxholm Miljoner
Merkostnader kopplad till Corona	-
Ersättning för sjuklönekostnader	3,3
Sänkta socialavgifter	0,6
Summa	3,9

Barn- och utbildningsnämnden

Utökade öppettider förskola

Hittills har inte behovet funnits till utökade öppettid på förskola men det finns en beredskap om det ändras gällande utökad öppettid till 18:00 vardagar vilket innebär en merkostnad i personaltimmar om cirka 12 timmar i veckan totalt för hela förskoleområdet och ca 10 tkr per månad.

Om läget förvärras kan det bli aktuellt med öppethållande till 22:00 vardagar och 06:00-22:00 på helger men då på en förskola. Detta kommer att erbjudas barn till föräldrar där båda har samhällsviktig funktion. Om detta sker kommer även måltidsenheten att få utökade kostnader då barn och personal ska äta, dessa måltider förväntas dock förberedas i köken under ordinarie arbetstid. Beroende på barnantal bestäms vilken bemanning som krävs. Bedömningen just nu är att behovet är lågt. Kostnadsbedömningen med det vi vet idag är 0- 50 tkr per månad. Undersökningen pågår och om behovet skulle förändras kommer det att redovisas till nästa bokslut.

Måltidskostnader

Skolorna och förskolorna har en elev- och personalbortfall som gör att vi kan räkna med något minskade livsmedelsinköp. Om skolorna stänger måste vi räkna med att skolor och förskolor delvis ändå måste hållas öppettid pga. barn, vars föräldrar har samhällsbevarande arbeten, ska beredas plats. I dagsläget går det inte att räkna med några större besparingar inom kostverksamheten.

Skolskjuts

Vaxholm har fast pris och beställer persontransporter en månad i taget. Vi kan antingen beställa samåkning som är billigare eller enskilda transporter som är dyrare per person. Sverigetaxi har kontaktat kommunen och vill göra om samåkningarna till enskilda transporter pga. arbetsmiljöskäl. Kommunen behöver dock inte betala extra för detta. En besparing på skolskjutsen kan bli aktuell om skolorna stängs ned helt under en längre tid.

Hur gör man med grundbeloppet om skolorna och förskolorna stänger ned?

SKR anser att bidrag ska fortsätta att betalas ut även om en fristående verksamhet hamnar i ett läge där det tillfälligt/under en viss period inte går att bedriva verksamheten som normalt. Detsamma gäller interkommunal ersättning om kommunal verksamhet hamnar i samma läge.

Vad händer med barnomsorgsavgifterna om förskolorna stänger ned?

Kommunen ska betala tillbaka avgiftsbelagd verksamhet såvida det inte endast handlar om enstaka dagar. Platsinnehav anses vara ett civilrättsligt avtal och om den tjänst (platsen) som avtalet avser inte erbjuds kan kommunen inte ta ut avgift för den. De närmare formerna för återbetalningen avgörs av kommunen utifrån de taxebestämmelser som kommunen tillämpar. För Förskola och Fritids i Vaxholms egen regi innebär det ca 1 mnkr per månad om allt ska betalas tillbaka. Om vi antar att stängningen av skolan även innefattar Kulturskolans aktiviteter så är det ca 100 tkr ytterligare per månad.

Vaxholms kostnader för vuxenutbildning

Utbildningsförvaltningen ser konsekvenser avseende efterfrågan och behov av utbildning i en omfattande lågkonjunktur. Generellt sett väntas fler söka sig till utbildning – både för att kortsiktigt använda tiden väl under en period av högre arbetslöshet – och långsiktigt för att stärka sina förutsättningar på arbetsmarknaden.

Idag studerar en del vuxna på halvtid vid sidan av sitt ordinarie arbete. I lågkonjunkturen med högre arbetslöshet och ökade varsel kommer fler att välja att studera på heltid för att på så sätt få ersättning från CSN i väntan på ett nytt arbete. Fler väntas också börja studera som har ett större behov av stöd i sina studier.

Det finns nu tillgängligt ett kortare yrkesspår som det utgår statsbidrag för pga. Corona så om många väljer detta så ska det inte påverka den ordinarie budgeten.

Socialnämnden

Förbrukningsmaterial

Det som köps in är framförallt handdesinfektion, handskar, skyddskläder (rockar, förkläden), munskydd (dyrare variant som klarar covid-19 smitta). All den utrustningen är till för om vi får smitta på särskilt boende, hemtjänsten eller annan verksamhet. Omfattningen är svår att bedöma i nuläget, allt beror på om och hur många som eventuellt smittas och hur länge det pågår. Fram till och med mitten på augusti månad har vi köpt skyddsutrustning för cirka 900 tkr.

Ett par leverantörer har meddelat tillfälligt ökade priser för produkter med hög efterfrågan, exempelvis filtrerande halvmasker, skyddsdräkter, vissa skyddsglasögon, vissa visir en del engångsmaterial, ytdesinfektion och handdesinfektion.

Utöver detta har även priserna ökat för en del ordinarie förbrukningsmateriel. Prisökningen för ordinarie förbrukningsmaterial innebär cirka 30 tkr i ökade kostnader per månad jämfört med priserna innan Corona.

Utökat kommunalt ansvar

Region Stockholm (beslutsfattare RSSL) har fattat beslut om att patienterna ska vårdas kvar i det särskilda boendet och i möjligaste mån ska SÄBO ta hand om medicinska komplikationer och medicinska försämringstillstånd på plats med stöd av ordinarie medicinsk kompetens (läkarinsatser i SÄBO och ASIH) Det kan bli en situation att särskilt boende då behöver beställa hem sjukvårdsmaterial som de annars inte har på lager. Det gäller särskilt på material för att förbättra syresättning tex syrgasgrimmor eller engångsmaterial till andningsmaskiner etc. Omfattning av det är svårt att bedöma och därmed även kostnaden.

Brist på korttidsplatser

Det finns en risk för att korttidsplatserna inte räcker till. Om ett behov av ytterligare korttidsplatser skulle uppstå kommer det att innebära cirka 2 500 kr per dygn/plats. Alternativt beslut om omfattande hemtjänst (troligen över 90 timmar per månad). Den låga beläggningen på Särskilt boende har inneburit möjlighet att placera korttidsboenden på lediga särskilda boendeplatser vilket innebär lägre risk för behov av externt köpta platser.

Matleveranser

Från och med 6 april hjälper Vaxholms stad till med matleveranser till kommunens riskgrupper. Leveransen kostar ingenting för invånaren. Varorna hämtas upp av befintlig personal i kommunen och körs ut i kommunens kylbil. Kostnaden för kommunen är cirka 14 tkr i månaden och består av drivmedel, slitage på bil samt personalkostnad.

Ekonomiskt bistånd

Den första gruppen som drabbas är de som har gått ut på extratjänster eller andra subventionerade anställningar som sannolikt inte kan fortsätta. Ekonomiskt mest fördelaktigt för kommunen avseende de individer som har extratjänster/introduktionsjobb inom kommunens verksamheter (ca 8 personer) är att låta dem gå kvar på insatsen eftersom Arbetsförmedlingen då fortsatt står för merparten av deras kostnader. Att avsluta insatserna och låta dem gå tillbaka till försörjningsstöd vore ekonomiskt ofördelaktigt för kommunen.

För de som har a-kassa och som blir varslade och uppsagda går det inte att avgöra hur många av dem som kommer bli aktuella hos oss inom 6 – 8 månader. Viktigt att ha med sig är att det finns ett stort egenansvar, där den enskilde ska ha gjort allt den kan för att själva klara sin försörjning, innan det är aktuellt med försörjningsstöd. Förhoppningen är att ekonomin kommer hinna återhämta sig så pass på den tiden att de kommer hinna skaffa sig nya jobb innan de behöver söka stöd hos kommunen.

Fram till juni månad har vi sett en viss ökning av ansökningar om ekonomiskt bistånd från personer som ej tidigare varit aktuella för kommunen. Detta kan vara en signal på ett ökat behov i framtiden. Det är fortfarande för tidigt att dra en definitiv slutsats.

Vi kommer ha ett extra öga på nyansökningar av personer som inte varit aktuella hos oss sedan tidigare och följa den utvecklingen noga.

Ökade personalkostnader

Våra verksamheter kan vid tillfällig frånvaro omfördela arbetsuppgifter och bedriva verksamheten utan större inverkan. Hur stor eller liten kostnaden blir beror på smittspridningens omfattning.

Utöver det har myndighetens biståndshandläggare haft jour under helger till en kostnad på 13 tkr. Anledningen till detta är ett beslut av krisledningen för att följa Region Stockholms krav på biståndshandläggning även under helgen.

Nämnden för teknik, fritid och kultur

Lokaluthyrning och bidrag till föreningar

Fritidsansvaret hyr bland annat ut idrottshallar till föreningar, ungdomsverksamhet och privatpersoner. Inga avbokningsregler finns vilket innebär förlorade intäkter i de fall där hyrestagaren väljer att ej nyttja lokalen. Hyresintäkterna är 138 tkr mindre än förra året under perioden januari till juni. Från och med mitten av mars till och med maj har nästan all verksamhet avbrutits eller bedrivits utomhus.

Lokalhyra och anstånd för näringsidkare

SKR anser att det finns möjlighet att besluta om anstånd på hyreskostnader för lokaler och arrenden under förutsättning att likabehandlingsprincipen efterlevs. Det innebär objektivitet och att inga enskilda näringsidkare får särskilt stöd. Vaxholms kommun ger anstånd på hyran respektive arrendekostnaden till näringsidkare upp till 50 tkr i 30 dagar. Ansökan ska ske skriftligen till Fastighetsenheten respektive Tekniska enheten där det framgår hur mycket de behöver i anstånd och orsak. Anstånd beslutas i varje enskilt fall. I samband med bokslut sammanställs storleken på det totala utstående anståndet. Beviljande utstående anstånd till och med juni uppgår till 48 tkr.

Övriga påverkningar inom nämnden

Kulturansvaret har ställt in teaterföreställningar och fortsätter att ställa in evenemang under sommaren vilket leder till minskade kostnader. Teatern är till 50% finansierat av landstinget och resterande del står Kulturansvaret för. Kulturrådet beviljade ansökan om ersättning för inställda teaterföreställningar och utbetalning skedde i juni.

§ 26 Svar på revisionsrapport avseende intern kontroll av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

Kommunstyrelsens svar på revisionsrapport – Intern kontroll i hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar – godkänns och överlämnas till revisionen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Kommunstyrelsens svar på revisionsrapporten noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

De förtroendevalda revisorerna har uppdragit till PWC att granska kommunens hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar. Syftet med granskningen har varit att bedöma om kommunstyrelsen har en tillräcklig intern kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar.

Revisionens frågor och bedömningar

Revisionsfråga 1: Finns det rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer?

Revisionens bedömning: Delvis

Det finns rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer vilka strukturellt bedöms vara tillfredsställande. Vår avstämning av leverantörsregistret mot svensk handels varningslista påvisade dock att det fanns aktiva och ej betalningsspärrade leverantörer i kommunens leverantörsregister vilka fanns med på varningslistan.

Revisionsfråga 2: Finns det rutiner för att följa upp ändringar av fast data?

Revisionens bedömning: Ja

Det finns ett rimligt antal personer i kommunen som har behörighet att göra ändringar av fasta data. Kommunen genomför själva ingen kontroll av ändringar av data (exempelvis genom kontroll av loggar) men kontrollmoment finns genom användandet av Inyett betalningsservice.

Revisionsfråga 3: Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är aktuellt?

Revisionens bedömning: Nej

Utifrån genomförd granskning kan vi konstatera att kommunens modell för upplägg av leverantörer medför att det kommer finnas många dubletter i leverantörsregistret. För att hålla registret aktuellt ska enligt kommunens rutiner den ena dubletten vara passivsatt/spärrad. Vår stickprovskontroll påvisade dock bristande efterlevnad kring denna rutin.

Revisionsfråga 4: Finns det en aktuell attestförteckning som stämmer med registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet?

.....
Ordförande Justerare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Revisionens bedömning: Ja

Genomförd granskning visar att det finns aktuella attestförteckningar och fungerande rutiner för att säkerställa att registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet är aktuella.

Revisionsfråga 5: Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsfakturor betalas i tid?

Revisionens bedömning: Ja

Genomförd granskning visar att det finns ett systemstöd för att följa upp och säkerställa att betalning görs i tid. Det finns både automatiska kontroller i form av mailutskick till berörda attestanter samt "mänsklig" interaktion från ekonomienheten vid sen attest, vilket skapar förutsättningar för att betalning sker i tid. Genomförd stickprovskontroll har påvisat att fakturorna i allt väsentligt betalats i tid.

Revisionens rekommendationer

Utifrån genomförd granskning rekommenderar revisionen kommunstyrelsen att:

- Införa rutiner för att löpande följa upp och betalspärra leverantörer som återfinns på bland annat Svensk handels varningslista.
- Stärka den interna kontrollen för att säkerställa att leverantörer inte är registrerade dubbelt i leverantörsregistret.

Kommunstyrelsens svar

- 1) På revisionsfråga 1: Finns det rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer? är revisionens bedömning: Delvis. Revisionens bedömning är att det finns rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer vilka strukturellt bedöms vara tillfredsställande. Bedömningen anses vara delvis för att det finns två ej betalningsspärrade leverantörer i leverantörsregistret som finns med i svensk handels varningslista.

Kommunen har inte genomfört några betalningar till de två företagen som är listade i svensk handels varningslista. De två företagen har skickat en faktura var till kommunen. Granskningsattestanterna har upptäckt att fakturorna varit felaktiga och därefter bestridit och makulerat dessa. Allt är dokumenterat i fakturasystemet. Kommunen har inte lidit någon ekonomisk skada förutom tiden det har tagit att hantera de felaktiga fakturorna.

Utifrån detta har revisionen rekommenderat kommunstyrelsen att införa rutiner för att löpande följa upp och betalspärra leverantörer som återfinns på bland annat svensk handels varningslista.

Kommunen har goda fungerande rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer. För att stärka kontrollen ytterligare har ekonomienheten efter granskningen infört som rutin att kontrollera leverantörer mot svensk handels varningslista innan de läggs upp som nya leverantörer i fakturasystemet. Ekonomienheten kommer också införa som rutin att en gång per år genomföra en matchningskontroll mot svensk handels varningslista.

- 2) På revisionsfråga 3: Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är aktuellt? Är revisionens bedömning: Nej. Utifrån genomförd granskning kan revisionen konstatera att

.....
Ordförande Justerare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

kommunens modell för upplägg av leverantörer medför att det kommer finnas många dubletter i leverantörsregistret. Revisionens stickprovskontroll påvisade flera dubletter av samma leverantörer i registret.

Ekonomienheten kan konstatera att det finns flera dubletter av samma leverantörer i registret. Dubletter ska egentligen inte uppstå enligt våra rutiner men har ändå gjort det p.g.a. den mänskliga faktorn. Den vanligaste orsaken till att dubletter registrerats är när leverantör bytt bankgiro- och postgironummer. Istället för att passivsätta eller ändra uppgifterna i befintlig leverantör har en ny leverantör lagts upp. Kommunen har inte gjort någon felaktig betalning eller lidit någon ekonomisk skada med anledning av dessa dubletter.

Utifrån detta har revisionen rekommenderat kommunstyrelsen att stärka den interna kontrollen för att säkerställa att leverantörer inte är registrerade dubbelt i leverantörsregistret.

Ekonomienheten har under sommaren gått igenom samtliga leverantörer i ekonomisystemet och tagit bort alla dubletter. Vi kommer i fortsättningen vara noggrannare när vi registrerar nya leverantörer så att dubletter inte uppstår.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, Svar på revisionsrapport avseende intern kontroll av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar, 2020-06-22

Intern kontroll i hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar (missiv och rapport)

Kopia på beslutet till

För åtgärd: Anders Haglund, förtroendevald revisor i Vaxholms stad

För kännedom: Koray Kahruman KKK



Kommunledningskontoret
Koray Kahruman
Ekonomichef

Svar på revisionsrapport avseende intern kontroll av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

Kommunstyrelsens svar på revisionsrapport – Intern kontroll i hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar – godkänns och överlämnas till revisionen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Kommunstyrelsens svar på revisionsrapporten noteras till protokollet.

Ärendebeskrivning

De förtroendevalda revisorerna har uppdragit till PWC att granska kommunens hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar. Syftet med granskningen har varit att bedöma om kommunstyrelsen har en tillräcklig intern kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar.

Revisionens frågor och bedömningar

Revisionsfråga 1: Finns det rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer?

Revisionens bedömning: Delvis

Det finns rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer vilka strukturellt bedöms vara tillfredsställande. Vår avstämning av leverantörsregistret mot svensk handels varningslista påvisade dock att det fanns aktiva och ej betalningsspärrade leverantörer i kommunens leverantörsregister vilka fanns med på varningslistan.

Revisionsfråga 2: Finns det rutiner för att följa upp ändringar av fast data?

Revisionens bedömning: Ja

Det finns ett rimligt antal personer i kommunen som har behörighet att göra ändringar av fasta data. Kommunen genomför själva ingen kontroll av ändringar av data (exempelvis genom kontroll av loggar) men kontrollmoment finns genom användandet av Inyett betalningsservice.

Revisionsfråga 3: Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är aktuellt?

Revisionens bedömning: Nej

Utifrån genomförd granskning kan vi konstatera att kommunens modell för upplägg av leverantörer medför att det kommer finnas många dubletter i leverantörsregistret. För att hålla registret aktuellt ska enligt kommunens rutiner den ena dubbletten vara passivsatt/spärrad. Vår stickprovskontroll påvisade dock bristande efterlevnad kring denna rutin.

Revisionsfråga 4: Finns det en aktuell attestförteckning som stämmer med registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet?

Revisionens bedömning: Ja

Genomförd granskning visar att det finns aktuella attestförteckningar och fungerande rutiner för att säkerställa att registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet är aktuella.

Revisionsfråga 5: Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsfakturor betalas i tid?

Revisionens bedömning: Ja

Genomförd granskning visar att det finns ett systemstöd för att följa upp och säkerställa att betalning görs i tid. Det finns både automatiska kontroller i form av mailutskick till berörda attestanter samt "mänsklig" interaktion från ekonomienheten vid sen attest, vilket skapar förutsättningar för att betalning sker i tid. Genomförd stickprovskontroll har påvisat att fakturorna i allt väsentligt betalats i tid.

Revisionens rekommendationer

Utifrån genomförd granskning rekommenderar revisionen kommunstyrelsen att:

- Införa rutiner för att löpande följa upp och betalspärra leverantörer som återfinns på bland annat Svensk handels varningslista.
- Stärka den interna kontrollen för att säkerställa att leverantörer inte är registrerade dubbelt i leverantörsregistret.

Kommunstyrelsens svar

- 1) På revisionsfråga 1: Finns det rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer? är revisionens bedömning: Delvis. Revisionens bedömning är att det finns rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer vilka strukturellt bedöms vara tillfredsställande. Bedömningen anses vara delvis för att det finns två ej betalningsspärrade leverantörer i leverantörsregistret som finns med i svensk handels varningslista.

Kommunen har inte genomfört några betalningar till de två företagen som är listade i svensk handels varningslista. De två företagen har skickat en faktura var till kommunen. Granskningsattestanterna har upptäckt att fakturorna varit felaktiga och därefter bestridit och makulerat dessa. Allt är dokumenterat i fakturasystemet. Kommunen har inte lidit någon ekonomisk skada förutom tiden det har tagit att hantera de felaktiga fakturorna.

Utifrån detta har revisionen rekommenderat kommunstyrelsen att införa rutiner för att löpande följa upp och betalspärra leverantörer som återfinns på bland annat svensk handels varningslista.

Kommunen har goda fungerande rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer. För att stärka kontrollen ytterligare har ekonomienheten efter granskningen infört som rutin att kontrollera leverantörer mot svensk handels varningslista innan de läggs upp som nya leverantörer i fakturasystemet. Ekonomienheten kommer också införa som rutin att en gång per år genomföra en matchningskontroll mot svensk handels varningslista.

- 2) På revisionsfråga 3: Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är aktuellt? Är revisionens bedömning: Nej. Utifrån genomförd granskning kan revisionen konstatera att kommunens modell för upplägg av leverantörer medför att det kommer finnas många dubletter i leverantörsregistret. Revisionens stickprovskontroll påvisade flera dubletter av samma leverantörer i registret.

Ekonomienheten kan konstatera att det finns flera dubletter av samma leverantörer i registret. Dubletter ska egentligen inte uppstå enligt våra rutiner men har ändå gjort det p.g.a. den mänskliga faktorn. Den vanligaste orsaken till att dubletter registrerats är när leverantör bytt bankgiro- och postgironummer. Istället för att passivsätta eller ändra uppgifterna i befintlig leverantör har en ny leverantör lagts upp. Kommunen har inte gjort någon felaktig betalning eller lidit någon ekonomisk skada med anledning av dessa dubletter.

Utifrån detta har revisionen rekommenderat kommunstyrelsen att stärka den interna kontrollen för att säkerställa att leverantörer inte är registrerade dubbelt i leverantörsregistret.

Ekonomienheten har under sommaren gått igenom samtliga leverantörer i ekonomisystemet och tagit bort alla dubletter. Vi kommer i fortsättningen vara noggrannare när vi registrerar nya leverantörer så att dubletter inte uppstår.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Svar på revisionsrapport avseende intern kontroll av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar, 2020-06-22.

Intern kontroll i hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar (missiv och rapport)

Kopia på beslutet till:

För åtgärd: Anders Haglund, förtroendevald revisor i Vaxholms stad

För kännedom: Koray Kahruman KKK

Till:
Kommunstyrelsen

*För kännedom:
Kommunfullmäktige*

Revisionsrapport: Intern kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar

Vi, de förtroendevalda revisorerna i Vaxholms stad, har uppdragit till PwC att granska kommunens hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar. Syftet med granskningen har varit att bedöma om kommunstyrelsen har en tillräcklig intern kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar.

Efter genomförd granskning är vår sammanfattande bedömning att kommunstyrelsen inte har en helt tillräcklig intern kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar.

Bedömningen baseras på att:

- Det finns rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer vilka strukturellt bedöms vara tillfredsställande. Vår avstämning av leverantörsregistret mot svensk handels varningslista påvisade dock att det fanns aktiva och ej betalningsspärrade leverantörer i kommunens leverantörsregister vilka fanns med på varningslistan.
- Det finns ett rimligt antal personer i kommunen som har behörighet att göra ändringar av fasta data. Kommunen genomför själva ingen kontroll av ändringar av data (exempelvis genom kontroll av loggar) men kontrollmoment finns genom användandet av Inyett betalningsservice.
- Utifrån genomförd granskning kan vi konstatera att kommunens modell för upplägg av leverantörer medför att det kommer finnas många dubletter i leverantörsregistret. För att hålla registret aktuellt ska enligt kommunens rutiner den ena dubbletten vara passivsatt/spärrad. Vår stickprovskontroll påvisade dock bristande efterlevnad kring denna rutin.
- Det finns aktuella attestförteckningar och fungerande rutiner för att säkerställa att registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet är aktuella.
- Det finns ett systemstöd för att följa upp och säkerställa att betalning görs i tid. Det finns både automatiska kontroller i form av mailutskick till berörda attestanter samt

”mänsklig” interaktion från ekonomienheten vid sen attest, vilket skapar förutsättningar för att betalning sker i tid. Genomförd stickprovskontroll har påvisat att fakturorna i allt väsentligt betalats i tid.

Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- Införa rutiner för att löpande följa upp och betalspärra leverantörer som återfinns på bland annat Svensk handels varningslista.
- Stärka den interna kontrollen för att säkerställa att leverantörer inte är registrerade dubbelt i leverantörsregistret.

Revisionen önskar få svar på vilka åtgärder som kommer att vidtas med anledning av granskningens resultat och lämnade rekommendationer.

Revisionen beslutar att överlämna rapporten till Kommunstyrelsen för yttrande senast den 15 september 2020 samt till Kommunfullmäktige för kännedom.

För Vaxholms stads förtroendevalda revisorer

Anders Haglund
Ordförande

Intern kontroll i hantering av leve- rantörsregister och leverantörsutbe- talningar

Vaxholms stad

Maj 2020

*Ebba Öhlund
Jennifer Höök*



Innehållsförteckning

1.	Inledning	4
1.1.	Bakgrund	4
1.2.	Syfte och revisionsfrågor	4
1.3.	Revisionskriterier	4
1.4.	Avgränsning	4
1.5.	Metod	4
2.	lakttagelser och bedömningar	5
2.1.	Revisionsfråga 1	5
2.1.1.	lakttagelser	5
2.1.2.	Bedömning	5
2.2.	Revisionsfråga 2	6
2.2.1.	lakttagelser	6
2.2.2.	Bedömning	6
2.3.	Revisionsfråga 3	6
2.3.1.	lakttagelser	6
2.3.2.	Bedömning	7
2.4.	Revisionsfråga 4	7
2.4.1.	lakttagelser	7
2.4.2.	Bedömning	8
2.5.	Revisionsfråga 5	8
2.5.1.	lakttagelser	8
2.5.2.	Bedömning	8
3.	Revisionell bedömning	9
3.1.	Rekommendationer	9
4.	Bedömningar utifrån revisionsfråga	10
4.1.	Bedömningar mot revisionsfråga	10

Sammanfattning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Vaxholms stad genomfört en granskning av kommunens interna kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar.

Efter genomförd granskning är vår sammanfattande bedömning att kommunstyrelsen inte har en helt tillräcklig intern kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar.

Bedömningen baseras på bedömningen av respektive revisionsfråga, vilket framgår av kapitel 2 samt sammanfattningsvis nedan.

Revisionsfråga 1: Finns det rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer?

Det finns rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer vilka strukturellt bedöms vara tillfredsställande. Vår avstämning av leverantörsregistret mot svensk handels varningslista påvisade dock att det fanns aktiva och ej betalningsspärrade leverantörer i kommunens leverantörsregister vilka fanns med på varningslistan.

Svar på revisionsfrågan: Delvis

Revisionsfråga 2: Finns det rutiner för att följa upp ändringar av fast data?

Det finns ett rimligt antal personer i kommunen som har behörighet att göra ändringar av fasta data. Kommunen genomför själva ingen kontroll av ändringar av data (exempelvis genom kontroll av loggar) men kontrollmoment finns genom användandet av Inyett betalningsservice.

Svar på revisionsfrågan: Ja

Revisionsfråga 3: Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är aktuellt?

Utifrån genomförd granskning kan vi konstatera att kommunens modell för upplägg av leverantörer medför att det kommer finnas många dubletter i leverantörsregistret. För att hålla registret aktuellt ska enligt kommunens rutiner den ena dubbletten vara passivsatt/spärrad. Vår stickprovskontroll påvisade dock bristande efterlevnad kring denna rutin.

Svar på revisionsfrågan: Nej

Revisionsfråga 4: Finns det en aktuell attestförteckning som stämmer med registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet?

Genomförd granskning visar att det finns aktuella attestförteckningar och fungerande rutiner för att säkerställa att registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet är aktuella.

Svar på revisionsfrågan: Ja

Revisionsfråga 5: Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsfakturor betalas i tid?

Genomförd granskning visar att det finns ett systemstöd för att följa upp och säkerställa att betalning görs i tid. Det finns både automatiska kontroller i form av mailutskick till berörda attestanter samt "mänsklig" interaktion från ekonomienheten vid sen attest, vilket skapar förutsättningar för att betalning sker i tid. Genomförd stickprovskontroll har påvisat att fakturorna i allt väsentligt betalats i tid.

Svar på revisionsfrågan: Ja

Rekommendationer

Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- Införa rutiner för att löpande följa upp och betalspärra leverantörer som återfinns på bland annat Svensk handels varningslista.
- Stärka den interna kontrollen för att säkerställa att leverantörer inte är registrerade dubbelt i leverantörsregistret.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Inköpskostnader utgör en väsentlig del av Vaxholms stads externa kostnader. Omfattande risker finns förknippade med inköp och hantering av leverantörsfakturor. I den centrala hanteringen finns det risk för att registerhållning och hanteringen av leverantörsregistret mm inte alltid fungerar som avsett. Då ansvaret för inköp, attest och kontering av leverantörsfakturor är decentraliserat finns en ökad risk för att kontroll av inköp och utbetalningar inte i alla delar har en tillfredsställande följsamhet till tecknade avtal. Det kan vara svårt att i alla delar upprätthålla kompetens och enhetlighet i kontrollerna.

Utifrån revisorernas riskanalys för 2020 har revisorerna beslutat att, som ett led i den årliga granskningen, genomföra en granskning av internkontroll i hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar.

1.2. Syfte och revisionsfrågor

Granskningens syfte är att bedöma om kommunstyrelsen har en tillräcklig intern kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar.

Följande revisionsfrågor används för att svara mot syftet:

- Finns det rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer?
- Finns det rutiner för att följa upp ändringar av fast data?
- Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är aktuellt?
- Finns det en aktuell attestförteckning som stämmer med registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet?
- Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsfakturor betalas i tid?

1.3. Revisionskriterier

Revisionskriterier utgörs av:

- Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning
- Kommunens egna rutiner/riktlinjer

1.4. Avgränsning

Granskningen avgränsas till kommunstyrelsen och revisionsfrågor.

1.5. Metod

Granskningen har genomförts genom en kvantitativ dataanalys av leverantörsregistret och leverantörsutbetalningar samt intervju med berörda tjänstemän. Kontroll av har även gjorts avseende attester mot attestlistor.

2. Iakttagelser och bedömningar

2.1. Revisionsfråga 1

Finns det rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer?

2.1.1. Iakttagelser

Av genomförda intervjuer kan vi konstatera att det finns strukturer för initial och löpande kontroll av leverantörer. Initial kontroll av leverantörer hanteras via upphandlingsenheten i samband med genomförande av upphandling. I samband med det kontrolleras leverantören mot Svensk handels varningslista, bolagsverket, skatteverket, plus- och bankgirocentralen samt mot CreditSafe. Löpande kontroll av leverantörer fångas genom att kommunen använder Inyett betalningsservice. Genom användandet av Inyett betalningsservice kontrolleras, enligt uppgift, följande i samband med betalning: okänd girokoppling, skuldrating, factoring, inaktivt giro, bluffbolag, förekomsten av dubletter av leverantörsfakturor/betalningar samt att F-skattsedel finns. Skulle varning ske avseende en utbetalning har kommunen möjlighet att stoppa transaktionen innan den går för betalning.

Den praktiska hanteringen av leverantörsregistret görs av en funktion inom ekonomienheten. Vidare finns det ytterligare tre personer inom ekonomienheten vilka fungerar som ersättare vid frånvaro som har behörighet att registrera leverantörer i leverantörsregistret.

Vi har utfört en kontroll av leverantörsregistret mot svensk handels varningslista. I verifieringen noterades två leverantörer i kommunens leverantörsregister som fanns med på svensk handels varningslista. Leverantörerna har status "aktiv" och är inte betalningspärade i leverantörsregistret. Dock kunde vi verifiera att ingen utbetalning skett till de två leverantörerna på varningslistan för perioden januari till april 2020.

2.1.2. Bedömning

Det finns rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer vilka strukturellt bedöms vara tillfredsställande. Vår avstämning av leverantörsregistret mot svensk handels varningslista påvisade dock att det fanns aktiva och ej betalningspärade leverantörer i kommunens leverantörsregister vilka fanns med på varningslistan.

Svar på revisionsfrågan: Delvis.

2.2. Revisionsfråga 2

Finns det rutiner för att följa upp ändringar av fasta data?

2.2.1. Iakttagelser

Det finns, enligt uppgift, sammanlagt fyra personer i kommunen som har behörighet att göra ändringar av fasta data i leverantörsregistret (1 ordinarie och 3 ersättare). Medarbetarna har full behörighet att lägga upp nya leverantörer och ändra fast data i leverantörsregistret, vilket innebär att en tvåhandsprincip inte är ett krav.

Kommunen gör inga regelbundna kontroller avseende ändring av fast data, däremot loggar systemet ändringar som skett, av vem och när. Dessa tas inte ut och kontrolleras men finns kvar i systemet per leverantör. Vårt att poängtera är att kommunen använder Inyett betalningsservice vilket medför en kontroll av relevanta uppgifter, såsom betalningsmottagare, i samband med betalning. Följaktligen finns det kontrollmoment för att identifiera eventuella oegentliga ändringar av fasta data.

I granskningen har vi begärt in loggar för fem leverantörer. I verifieringen noterades att en leverantör saknade en dokumenterad logg i systemet. Kommunen har efterfrågat förklaring från systemleverantören avseende den uteblivna loggen, men har per granskningstidpunkten inte erhållit svar. För de övriga fyra leverantörer fanns en tydligt dokumenterad logg där behöriga personer registrerat nya leverantörer och ändrat fast data.

2.2.2. Bedömning

Det finns ett rimligt antal personer i kommunen som har behörighet att göra ändringar av fasta data. Kommunen genomför själva ingen kontroll av ändringar av data (exempelvis genom kontroll av loggar) men kontrollmoment finns genom användandet av Inyett betalningsservice.

Svar på revisionsfrågan: Ja.

2.3. Revisionsfråga 3

Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är aktuellt?

2.3.1. Iakttagelser

Utifrån genomförda intervjuer konstaterar vi att kommunen använder Inyett betalservicetjänsten för att säkerställa ett aktuellt leverantörsregister. I samband med betalningsfilerna erhåller kommunen signallistor avseende de leverantörer som ingår betalningsfilen. Beroende på signalerna (tex. bluf-företag eller konkurs) har kommunen som rutin att spärra eller passivsätta leverantören. Ett annat exempel på när kommunen passivsätter/spärrar en leverantör är när man har missat att leverantören redan ligger i registret, vilket innebär att det skapas en dubblett. När dubbletten upptäcks passivsätts den äldre. Enligt uppgift raderas aldrig en leverantör från kommunens leverantörsregister då kommunen vill ha möjlighet att kunna gå tillbaka i tiden och titta på fakturor eller annan information.

Kommunens leverantörsregister består av 10 574 leverantörer. Vi har sökt efter dubletter i leverantörsregistret och genomfört en stickprovskontroll på 16 stycken av dubletterna. Dessa stämde sedan av mot kommunens system för att verifiera att de var spärrade eller passivsatta, det vill säga att de båda inte var aktiva i systemet. Av verifieringen framgick att 16 av 16 granskade leverantörer var dubbelt registrerade med status aktiv. Enligt uppgift berodde detta på "den mänskliga faktorn".

2.3.2. Bedömning

Utifrån genomförd granskning kan vi konstatera att kommunens modell för upplägg av leverantörer medför att det kommer finnas många dubletter i leverantörsregistret. För att hålla registret aktuellt ska enligt kommunens rutiner den ena dubbletten vara passivsatt/spärrad. Vår stickprovskontroll påvisade dock bristande efterlevnad kring denna rutin.

Svar på revisionsfrågan: Nej.

2.4. Revisionsfråga 4

Finns det en aktuell attestförteckning som stämmer med registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet?

2.4.1. Iakttagelser

Av reglementet för attest och utanordning (KF § 40/2009) framgår transaktionernas flöde från beslutsattest till granskningsattest och slutligen utanordningsattest. Det framgår tydligt vad som ska utföras för respektive attestmoment. Vid externa transaktioner får samma person ej utföra mer än ett attestmoment för respektive transaktion. Vid interna transaktioner skall attestmomenten utföras av minst två personer.

Kommunen har, utöver reglementet, en tagit fram en lathund på detaljerad nivå med tydliga instruktioner kring hur attest- och kontering sker i ekonomisystemet för respektive attestmoment. Lathunden finns på Raindanceportalen och är detaljerat beskriven i form av både text och bilder för att förenkla momenten.

Nya attestförteckningar upprättas varje årsskifte och kontrolleras mot ekonomisystemet av ekonomienheten. Förvaltningschef ansvarar för att attestlistor är uppdaterade, men vi noterar att ingen totalsignering från förvaltningschef görs för att bedöma om listorna är korrekta. Vidare görs uppdatering av attestblanketter löpande under året vid förändringar där varje attestant registreras med en tillsvidare behörighet tills någon förändring sker som innebär att attesträtten ska avslutas. Det är två personer som har behörighet att registrera attestanter i ekonomisystemet, varav en ordinarie och en ersättare.

Mottagningsattestanter och beslutsattestanter får, enligt uppgift, utbildningar innan de får behörighet i ekonomisystemet. Samtliga medarbetare får utbildning kring attest och kontering och för samtliga chefer omfattas även beslutsattest. Vidare ger ekonomienheten löpande information kring attest under året.

Vi har genomfört en kontrolltestning avseende 15 leverantörsfakturer. Kontroll har gjorts med avseende på dualitet i attest samt avseende att beslutsattesten gjorts av behörighet attestant. Verifieringen är genomförd utan anmärkning. Samtliga fakturer har attesterats av behörig person.

2.4.2. *Bedömning*

Genomförd granskning visar att det finns aktuella attestförteckningar och fungerande rutiner för att säkerställa att registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet är aktuella.

Svar på revisionsfrågan: Ja.

2.5. Revisionsfråga 5

Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsfakturer betalas i tid?

2.5.1. *laktagelser*

Samtliga leverantörsfakturer hanteras via kommunens elektroniska flöde i ekonomisystemet. Uppskattningsvis hälften av fakturorna är, enligt uppgift, elektroniska och den andelen ökar allt mer efter införandet av elektroniska fakturer 2019 med anledning av förändring i lag. I kommunen förekommer inga helt manuella underlag, istället scannas underlag in i ekonomisystemet för att sedan kunna följa samma fakturahanteringsprocess som de elektroniska fakturorna. Utlägg understigande 500 kronor hanteras via lönesystemet och utlägg överstigande 500 kronor går via ekonomisystemet.

I fakturaportalen framgår hur nära förfallotidpunkt varje faktura ligger. Betalningspåminnelser och inkasso hamnar direkt hos ekonomi. Vid en försenad utbetalning får attestanter en påminnelse från ekonomienheten via automatiska mail tre gånger dagligen. Om fakturorna trots detta inte betalas eskaleras ärendet till högre chef. Vid varje bokslut kontrollerar ekonomienheten att inga förfallna fakturer föreligger.

Under semesterledighet (vecka 20 – vecka 35) föreligger temporära attestlistor för att säkerställa att samtliga fakturer attesteras och betalas i tid.

Vi har genomfört en kontrolltestning avseende 15 utbetalningar under perioden januari-april 2020 i syfte att verifiera att fakturorna betalats i tid. Vi har kunnat genomföra uppföljningen för 10 av de 15 utbetalningarna i urvalet. För de resterande fem kunde en verifiering inte göras med anledning av att underlaget inte bestod av en faktura, utan manuella betalningsunderlag för skolplatser från utbildningsförvaltningen. Genomförd stickprovskontroll har påvisat att 6 av 10 verifierade fakturer betalades i tid. 3 av 10 verifierade fakturer betalades en dag efter förfalldatum, 1 av 10 betalades en vecka efter förfalldatum.

2.5.2. *Bedömning*

Samtliga transaktioner hanteras via det elektroniska leverantörsfakturaflödet varför det finns systemstöd för att följa upp och säkerställa att betalning görs i tid. Det finns både automatiska kontroller i form av mailutskick till berörda attestanter samt "mänsklig" interaktion från ekonomienheten vid sen attest, vilket skapar förutsättningar för att betalning sker i tid. Genomförd stickprovskontroll har påvisat att fakturorna i allt väsentligt betalats i tid.

Svar på revisionsfrågan: Ja.

3. Revisionell bedömning

Mot bakgrund av genomförd granskning gör vi bedömningen att kommunstyrelsen inte har en helt tillräcklig intern kontroll avseende hantering av leverantörsregister och leverantörsutbetalningar. Den sammantagna revisionella bedömningen baseras på utfallet av genomförd granskning och bedömningen av de fem revisionsfrågorna.

3.1. Rekommendationer

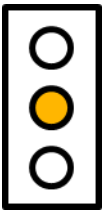
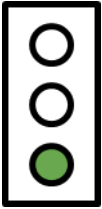

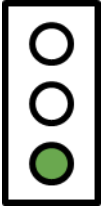
Utifrån genomförd granskning rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- Införa rutiner för att löpande följa upp och betalspärra leverantörer som återfinns på bland annat Svensk handels varningslista.
- Stärka den interna kontrollen för att säkerställa att leverantörer inte är registrerade dubbelt i leverantörsregistret.

4. Bedömningar utifrån revisionsfråga

Nedan presenteras bedömningen av respektive revisionsfråga.

4.1. Bedömningar mot revisionsfråga

Revisionsfråga	Kommentar	
Revisionsfråga 1 <i>Finns det rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer?</i>	Delvis Det finns rutiner för initial och löpande kontroll av leverantörer vilka strukturellt bedöms vara tillfredsställande. Vår avstämning av leverantörsregistret mot svensk handels varningslista påvisade dock att det fanns aktiva och ej betalningsspärrade leverantörer i kommunens leverantörsregister vilka fanns med på varningslistan.	
Revisionsfråga 2 <i>Finns det rutiner för att följa upp ändringar av fast data?</i>	Ja Det finns ett rimligt antal personer i kommunen som har behörighet att göra ändringar av fasta data. Kommunen genomför själva ingen kontroll av ändringar av data (exempelvis genom kontroll av loggar) men kontrollmoment finns genom användandet av Inyett betalningsservice.	
Revisionsfråga 3 <i>Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsregistret är aktuellt?</i>	Nej Utifrån genomförd granskning kan vi konstatera att kommunens modell för upplägg av leverantörer medför att det kommer finnas många dubletter i leverantörsregistret. För att hålla registret aktuellt ska enligt kommunens rutiner den ena dubletten vara passivsatt/spärrad. Vår stickprovskontroll påvisade dock bristande efterlevnad kring denna rutin.	
Revisionsfråga 4 <i>Finns det en aktuell attestförteckning som stämmer med registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet?</i>	Ja Genomförd granskning visar att det finns aktuella attestförteckningar och fungerande rutiner för att säkerställa att registrerade attestbehörigheter i ekonomisystemet är aktuella.	

Revisionsfråga 5

Finns det rutiner som säkerställer att leverantörsfakturer betalas i tid?

Ja

Genomförd granskning visar att det finns ett systemstöd för att följa upp och säkerställa att betalning görs i tid. Det finns både automatiska kontroller i form av mailutskick till berörda attestanter samt "mänsklig" interaktion från ekonomienheten vid sen attest, vilket skapar förutsättningar för att betalning sker i tid. Genomförd stickprovskontroll har påvisat att fakturorna i allt väsentligt betalats i tid.



2020-06-16

Carin Hultgren

Uppdragsledare

Ebba Öhlund

Projektledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av Vaxholms stads förtroendevalda revisorer enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 2020-04-23. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

§ 28 Svar på motion av (WP) om fler sammanträden i kommunfullmäktige (KF)

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Motionen anses bevarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet

Ärendebeskrivning

Karl Olof Fagerström (WP) yrkar i rubricerad motion att KF i normalfallet ska ha minst 8 möten/år.

Utifrån nuvarande beslut om sammanträdestider för år 2020 (KF 2019-12-09/§87) ska fullmäktige 2020 sammanträda sex gånger.

Antalet sammanträden med kommunfullmäktige är tillräckliga för att uppfylla de krav som ställs i kommunallagen på bl.a. skattesats och bokslut. Nuvarande antal sammanträden säkerställer även att Vaxholms stad följer den beslutade budget- och bokslutsprocessen.

När förvaltningen har jämfört antalet ärenden per fullmäktige med Österåker och Värmdö kommun som är motionärens exempel på kommuner med fler sammanträden går det att konstatera att Vaxholm trots färre sammanträden ligger i linje med dessa kommuner gällande antalet ärenden per fullmäktige.

Med anledning av det beredningstvång som finns för kommunfullmäktige så förutsätter ett sammanträde för fullmäktige att kommunstyrelsen har sammanträtt dessförinnan. Att utöka antalet fullmäktigesammanträden kan komma att innebära att även antalet sammanträden för kommunstyrelsen och därigenom även för kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott behöver utökas. Förvaltningen anser att kostnaderna för att utöka antalet sammanträden bör vägas mot den förväntade vinsten av att göra detta.

Förvaltningen anser att motionen är besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet och överlåter till den politiska organisationen att föreslå eventuella förändringar av antalet fullmäktigesammanträden.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, Johanna Frunck, 2020-07-01

Motion av (WP) om fler sammanträden i kommunfullmäktige (KF)

Kopia på beslutet till

För åtgärd: Kansliet



Kommunledningskontoret
Johanna Frunck
Nämndsekreterare/utredare

Svar på motion av (WP) om fler sammanträden i kommunfullmäktige (KF)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Motionen anses bevarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet

Sammanfattning

Karl Olof Fagerström (WP) yrkar i rubricerad motion att KF i normalfallet ska ha minst 8 möten/år.

Utifrån nuvarande beslut om sammanträdestider för år 2020 (KF 2019-12-09/§87) ska fullmäktige 2020 sammanträda sex gånger.

Antalet sammanträden med kommunfullmäktige är tillräckliga för att uppfylla de krav som ställs i kommunallagen på bl.a. skattesats och bokslut. Nuvarande antal sammanträden säkerställer även att Vaxholms stad följer den beslutade budget- och bokslutsprocessen.

När förvaltningen har jämfört antalet ärenden per fullmäktige med Österåker och Värmdö kommun som är motionärens exempel på kommuner med fler sammanträden går det att konstatera att Vaxholm trots färre sammanträden ligger i linje med dessa kommuner gällande antalet ärenden per fullmäktige.

Med anledning av det beredningstvång som finns för kommunfullmäktige så förutsätter ett sammanträde för fullmäktige att kommunstyrelsen har sammanträtt dessförinnan. Att utöka antalet fullmäktigesammanträden kan komma att innebära att även antalet sammanträden för kommunstyrelsen och därigenom även för kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott behöver utökas. Förvaltningen anser att kostnaderna för att utöka antalet sammanträden bör vägas mot den förväntade vinsten av att göra detta.

Förvaltningen anser att motionen är besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet och överlåter till den politiska organisationen att föreslå eventuella förändringar av antalet fullmäktigesammanträden.

Ärendebeskrivning

Karl Olof Fagerström (WP) yrkar i rubricerad motion att KF i normalfallet ska ha minst 8 möten/år.

Som bakgrund till yrkandet framförs bland annat att det är viktigt för fattande av goda beslut att de till KF folkvalda får så goda möjligheter som möjligt att tränga ner i ärendena. För att detta skall ske är det viktigt att antalet möten i KF inte är för få. SKR rekommenderar 9 – 12 i antal, detta för att få en balans i mängden ärenden och ge möjlighet för de förtroendevalda att sätta sig in i det som ska behandlas. Det kan konstateras att våra grannkommuner har fler KF möten/år, Österåker 9 st och Värmdö 12 st, än Vaxholms 6 stycken under 2019 och 2020. Samma gäller f.ö. KS möten också.

Kommunfullmäktige i Vaxholms stad sammanträde under 2019 sex gånger och enligt beslut om sammanträdestider för år 2020 (KF 2019-12-09/§87) ska fullmäktige även 2020 sammanträda sex gånger.

Antalet sammanträden med kommunfullmäktige är tillräckliga för att uppfylla de krav som ställs i kommunallagen på bl.a. skattesats och bokslut. Nuvarande antal sammanträden säkerställer även att Vaxholms stad följer den beslutade budget- och bokslutsprocessen.

Förvaltningen instämmer med motionären i att det är viktigt att det finns en balans mellan antalet ärendet och antalet sammanträden. Detta för att säkerställa att både debatt och beslutsfattande blir kvalitativt.

Det finns ett naturligt samband mellan storlek på kommun och antalet ärenden som behandlas av kommunfullmäktige. Motionärens exempel på grannkommuner Österåker och Värmdö kommun har båda ett invånarantal på cirka 45 000 jämfört med Vaxholms cirka 12 000. När förvaltningen har tittat på antalet ärenden som behandlas per fullmäktige under perioden januari 2019 till och med juni 2020 så har Österåker ett snitt på 18 ärenden, Värmdö 17 och Vaxholm 16. För att möjliggöra denna jämförelse har förvaltningen både för Österåker och Värmdö till exempel slagit samman flera valärenden och räknat dessa som ett ärende för att det ska bli jämförbart med hur Vaxholm behandlar denna typ av ärende. Jämförelsen visar på att Vaxholm trots färre sammanträden ligger i linje med våra grannkommuner vad det gäller antal ärenden per sammanträde.

Eftersom varje kommun själv beslutar om antalet sammanträden för fullmäktige är det lätt att hitta exempel både på kommuner som har många sammanträden och på kommuner som har få. Med hänvisning till detta så väljer förvaltningen att inte presentera fler exempel på hur många sammanträden olika kommuner har utan anser att det är upp till den politiska organisationen att utifrån ärendemängd bedöma behovet av antal fullmäktigesammanträden i Vaxholm.

Med anledning av det beredningstvång som finns för kommunfullmäktige så förutsätter ett sammanträde för fullmäktige att kommunstyrelsen har sammanträtt dessförinnan. Utifrån hur sammanträdesschemat sett ut 2019 samt 2020 skulle det vara möjligt att utan att utöka antal sammanträden för kommunstyrelsen utöka antalet sammanträden för kommunfullmäktige till sju, med ett sammanträde i maj. Ska antalet sammanträden för kommunfullmäktige utökas ytterligare förutsätter det att även antalet sammanträden för kommunstyrelsen och därigenom även för kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott utökas. Den ungefärliga kostnaden i arvode för att genomföra ett kommunfullmäktige är 35 000 kronor och för att genomföra ett planeringsutskott, arbetsutskott, kommunstyrelse och kommunfullmäktige uppgår kostnaden i arvode till cirka 55 000 kronor. Förvaltningen anser att kostnaderna bör vägas mot den förväntade vinsten av att utöka antalet sammanträden.

Förvaltningen anser att motionen är besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtandet och överlåter till den politiska organisationen att föreslå eventuella förändringar av antalet fullmäktigesammanträden.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Johanna Frunck, 2020-07-01

Motion av (WP) om fler sammanträden i kommunfullmäktige (KF)

Kopia på beslutet till:

För åtgärd: Kansliet



Waxholmspartiet – borgerligt alternativ

MOTION OM FLER SAMMNATRÄDEN I KOMMUNFULLMÄKTIGE (KF).

Kommunens högsta organ är KF som är direkt sammansatt av folket i kommunen. De viktigaste besluten för kommunen fattas i KF.

Det är viktigt för fattande av goda beslut att de till KF folkvalda får så goda möjligheter som möjligt att tränga ner i ärendena. För att detta skall ske är det viktigt att antalet möten i KF inte är för få. SKR rekommenderar 9 – 12 i antal, detta för att få en balans i mängden ärenden och ge möjlighet för de förtroendevalda att sätta sig in i det som ska behandlas. Det kan konstateras att våra grannkommuner har fler KF möten/år, Österåker 9 st och Värmdö 12 st, än Vaxholms 6 stycken under 2019 och 2020. Samma gäller f.ö. KS möten också.

Relativt få möten som 6 st per år innebär:

1. De blir långa och tunga och fokus orkar bara ges till några ärenden (de viktigaste för varje parti) medan andra får mindre och ibland alltför liten uppmärksamhet.
2. Att materialet att läsa in blir större och mer betungande.
3. Utrymmet för förvaltningen och underliggande nämnder blir större på de folkvaldas bekostnad.
4. Att den folkvalda demokratiska styrningen av kommunen blir suboptimal.

Waxholmspartiet yrkar därför på att KF i normalfallet skall ha minst 8 möten/år.

För WP. Karl Olof Fagerström

Vaxholm 15/5 20

§ 29 Svar på motion av (M) om att offentliggöra tjänsteutlåtanden i samband med kallelser till nämndmöten samt kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtande.

Ärendebeskrivning

Tina Runhem (M) yrkar i rubricerad motion att tjänsteutlåtandena publiceras på kommunens hemsida med kallelsen inför sammanträdena, givet att hänsyn tas till GDPR, myndighetsutövning mm, och därmed offentliggörs som allmänna handlingar innan beslut tas i de politiska nämnderna, AU och PLU (kommunstyrelsen, kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott, barn- och utbildningsnämnden, nämnden för teknik, fritid och kultur, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden).

I den åtgärdsplan för kommunstyrelsen som fastställdes i samband med beslut om årsredovisning (KF/2020-04-20 § 16) fick förvaltningen i uppdrag att "Utreda möjlighet att lägga ut sammanträdeshandlingar på stadens webbsida".

Utredningen presenterades för kommunstyrelsen 2020-06-04 och i den konstaterades att de allra flesta kommuner publicerar sammanträdeshandlingar/nämndhandlingar på sina respektive hemsidor. Det finns inget lagkrav på kommuner att göra detta utan det görs i syfte att ge en god service och insyn till medborgare, media m.m. Förvaltningen konstaterade vidare att det finns ett stort värde i att ge Vaxholms stads medborgare en så god insyn och service som möjligt i hur verksamheten sköts och att kommunens information ska vara så öppen och tillgänglig som möjligt med hänsyn tagen till gällande lagstiftning.

Kommunstyrelsen beslutade att förvaltningen (kansliet) får i uppdrag att, från och med hösten 2020, publicera nämndhandlingar för nämnder och utskott på Vaxholms stads hemsida med beaktande av gällande lagstiftning (KS/2020-06-04 § 97).

Beslutet innebär att Vaxholms stads nämndhandlingar kommer att publiceras på kommunens hemsida i samband med att de förtroendevalda får tillgång till dessa inför sammanträden. Publiceringen kommer att ske i enlighet med aktuell lagstiftning vilket innebär att uppgifter och i vissa fall hela handlingar kommer att undantas från publicering med hänvisning till sekretess eller dataskydd.

Med hänvisning till ovanstående bedömer förvaltningen att yrkandet i rubricerad motion redan är planerat att genomföras enligt beslut från kommunstyrelsen och att motionen därav ska anses besvarad.

Yrkanden

Ordföranden yrkar bifall till förvaltningens beslutsförslag och finner bifall till eget yrkande.

Handlingar

Tjänsteutlåtande, Johanna Frunck, 2020-06-29

Motion (M): Offentliggör tjänsteutlåtanden i samband med kallelser till nämndmöten samt kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Kopia på beslutet till

För kännedom: Kristoffer Staaf, klk

Kommunledningskontoret
Johanna Frunck
Nämndsekreterare/utredare

Svar på motion av (M) om att offentliggöra tjänsteutlåtanden i samband med kallelser till nämndmöten samt kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen tillstyrka kommunfullmäktige besluta:
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som framförts i tjänsteutlåtande.

Ärendebeskrivning

Tina Runhem (M) yrkar i rubricerad motion att tjänsteutlåtandena publiceras på kommunens hemsida med kallelsen inför sammanträdena, givet att hänsyn tas till GDPR, myndighetsutövning mm, och därmed offentliggörs som allmänna handlingar innan beslut tas i de politiska nämnderna, AU och PLU (kommunstyrelsen, kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott, barn- och utbildningsnämnden, nämnden för teknik, fritid och kultur, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden).

I den åtgärdsplan för kommunstyrelsen som fastställdes i samband med beslut om årsredovisning (KF/2020-04-20 § 16) fick förvaltningen i uppdrag att "Utreda möjlighet att lägga ut sammanträdeshandlingar på stadens webbsida".

Utredningen presenterades för kommunstyrelsen 2020-06-04 och i den konstaterades att de allra flesta kommuner publicerar sammanträdeshandlingar/nämndhandlingar på sina respektive hemsidor. Det finns inget lagkrav på kommuner att göra detta utan det görs i syfte att ge en god service och insyn till medborgare, media m.m. Förvaltningen konstaterade vidare att det finns ett stort värde i att ge Vaxholms stads medborgare en så god insyn och service som möjligt i hur verksamheten sköts och att kommunens information ska vara så öppen och tillgänglig som möjligt med hänsyn tagen till gällande lagstiftning.

Kommunstyrelsen beslutade att förvaltningen (kansliet) får i uppdrag att, från och med hösten 2020, publicera nämndhandlingar för nämnder och utskott på Vaxholms stads hemsida med beaktande av gällande lagstiftning (KS/2020-06-04 § 97).

Beslutet innebär att Vaxholms stads nämndhandlingar kommer att publiceras på kommunens hemsida i samband med att de förtroendevalda får tillgång till dessa inför sammanträden. Publiceringen kommer

att ske i enlighet med aktuell lagstiftning vilket innebär att uppgifter och i vissa fall hela handlingar kommer att undantas från publicering med hänvisning till sekretess eller dataskydd.

Med hänvisning till ovanstående bedömer förvaltningen att yrkandet i rubricerad motion redan är planerat att genomföras enligt beslut från kommunstyrelsen och att motionen därav ska anses besvarad.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Johanna Frunck, 2020-06-29

Motion (M): Offentliggör tjänsteutlåtanden i samband med kallelser till nämndmöten samt kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott

Kopia på beslutet till:

För kännedom: Kristoffer Staaf, klk



Vaxholm 2020-05-11

Motion – Offentliggör tjänsteutlåtanden i samband med kallelser till nämndmöten samt kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott

Det finns många olika sätt att förstärka demokratin. Ökad demokrati är bl a att göra fler delaktiga i den demokratiska beslutsprocessen. Det är inte bara värdeskapande utan även en av grundbultarna som möjliggörs genom offentlighetsprincipen.

För oss Moderater är insyn, transparens och tillgänglighet en självklarhet. Vi kan konstatera att det finns en förbättringspotential inom de områdena i Vaxholm. Rekordlåga siffror presenterades nyligen gällande nöjd medborgar inflytande. Ansvaret att tillgodose och öka våra kommuninvånares demokratiska engagemang är gemensamt.

Det hör inte bara till samhällsintresset att få vara delaktig utan även till det demokratiska medborgarperspektivet. Det finns en efterfrågan att få insyn i de samhällsfrågor vi dagligen arbetar med. Vi Moderater anser att det är av stor vikt att våra medborgare får ta del av förslag och även inriktning redan då kallelsen offentliggörs. Öppenhet skapar ett större förtroende.

I Vaxholm biläggs inte tjänsteutlåtanden tillsammans med ärendelistan inför nämndmöten på kommunens hemsida. Enbart ärendelistan publiceras. I våra moderatledda grannkommuner som t ex Värmdö, Österåker och Ekerö är däremot detta en självklarhet.

Vi har alla ett ansvar att främja tillgängligheten och öppenheten i den politiska beslutsberedningen.

Vi Moderater vill med öppenhet, insyn, transparens och tillgänglighet välkomna vaxholmarna i nämndernas beslutsprocess och yrkar därför:

Att tjänsteutlåtandena publiceras på kommunens hemsida med kallelsen inför sammanträdena, givet att hänsyn tas till GDPR, myndighetsutövning mm, och därmed offentliggörs som allmänna handlingar innan beslut tas i de politiska nämnderna, AU och PLU (kommunstyrelsen, kommunstyrelsens arbets- och planeringsutskott, barn- och utbildningsnämnden, nämnden för teknik fritid och kultur, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden).

För Moderaternas kommunfullmäktige-grupp

Tina Runhem
Gruppledare



Kommunledningskontoret
Kristoffer Staaf
Kanslichef

Distribution av sammanträdeshandlingar, deltagande på distans (videomöten) samt digital signering av dokument - ny teknisk lösning

Förslag till beslut

1. Kanslichef får i uppdrag att teckna avtal med Netpublicator Apps AB för tjänsterna Netpublicator Docs och Netpublicator Video Meet.
2. Frågan om digital signering av dokument överlämnas till socialnämnden för vidare ställningstagande.

Sammanfattning

Coronapandemin (Covid-19) har aktualiserat områden där Vaxholms stad idag inte har fullt ut tillfredsställande tekniska lösningar på plats. Gällande de politiska sammanträdena är det främst frågan om deltagande på distans som aktualiserats under våren. Med anledning av detta har förvaltningen utrett alternativa tekniska lösningar till Skype som används i kommunen idag. Under arbetets gång har även frågor om distribution av sammanträdeshandlingar till kommunens förtroendevalda samt digital signering av dokument aktualiserats. Med anledning av detta har förvaltningen tittat på dessa områden i ett bredare perspektiv med syfte att hitta en samordnad teknisk lösning som möter kraven inom varje delområde.

I enlighet med kommunledningskontorets utredning föreslås att avtal tecknas med leverantören Netpublicator avseende tjänsterna Netpublicator Docs och Netpublicator Video Meet samt att frågan om digital signering av dokument överlämnas till socialnämnden för ställningstagande.

Ärendebeskrivning

Distribution av sammanträdeshandlingar och deltagande på distans

Vaxholms stad har sedan 2015 tillåtit distansdeltagande för ledamöter i kommunfullmäktige och nämnder (efter beslut av kommunfullmäktige). Innan Covid-19 har denna möjlighet dock aldrig efterfrågats av någon politiker i kommunen. Med anledning av Covid-19 har efterfrågan/behovet för politiker att kunna delta vid nämndsammanträden på distans ökat påtagligt. För att en ledamot ska kunna delta på distans vid kommunfullmäktige- och nämndsammanträden krävs tekniska lösningar som möter de krav som ställs i kommunallagen. Under våren har Vaxholms stad använt Skype för de förtroendevalda som deltagit på distans vid nämndsammanträden. Skype har tillsammans med den utrustning som finns i sammanträdesrummet fungerat mer eller mindre bra vid olika

nämndsammanträden. Politiker har också lyft problematik med att inte kunna läsa sammanträdeshandlingar (i MeetingDocs) samtidigt som denne deltar via Skype på sammanträdena. Med anledning av detta har förvaltningen jobbat aktivt för att titta på alternativa tekniska lösningar för ändamålet.

Vaxholms stads förtroendevalda får sedan flera år tillbaka sammanträdeshandlingar distribuerade digitalt via appen MeetingDocs. MeetingDocs är en tilläggstjänst till kommunens dokument- och ärendehanteringssystem, Evolution. Tjänsteutlåtanden och andra beslutsunderlag läggs in av handläggare i Evolution och speglas sedan därifrån ut till politikernas läsplattor i Meetingdocs. MeetingDocs är en relativt begränsad app som leverantören slutat att utveckla sedan flera år tillbaka. MeetingDocs har vid tillfällen under det senaste året inte fungerat tillfredsställande i alla delar.

Med anledning av ovanstående har förvaltningen utrett vad det finns för alternativa tekniska lösningar, både avseende distribution av sammanträdeshandlingar och distansdeltagande vid nämndsammanträden. Netpublicator är en leverantör som både erbjuder en app för distribution av sammanträdeshandlingar (Netpublicator Docs) och en tilläggstjänst som möjliggör distansdeltagande via videomöten (Netpublicator Video Meet). Förvaltningen ser flera fördelar med dessa tjänster då Netpublicator redan har en färdig integrationslösning med kommunens nuvarande dokument- och ärendehanteringssystem (Evolution) och därmed skulle kunna få tjänsterna på plats inom relativt kort tid. Att båda tjänsterna hanteras inom ramen för samma app är också positivt då de förtroendevalda både kan läsa sammanträdeshandlingar och samtidigt delta i sammanträdet på distans (i samma app).

E-signering

Vaxholms stad har i dagsläget ingen teknisk lösning för digital signering (e-signering). Ett sådant behov kan dock finnas i mer eller mindre utsträckning inom hela organisationen. Socialnämnden beslutade vid sammanträde 2020-08-25 § 49 att föreslå kommunstyrelsen besluta att ge kommunledningskontoret i uppdrag att utreda möjligheterna för digital signering. Bakgrunden är i huvudsak att det finns behov vid beredskapsveckor (Socialjour) att kunna signera brådskande beslut digitalt via e-signering. I dagsläget används en bärbar fax för detta ändamål men inom kort kommer det inte vara en fungerande lösning. Flera andra kommuner i närområdet använder digital signatur inom ramen för socialjouren och bedöms därför vara en fungerande lösning även för Vaxholm.

Utöver socialnämndens behov av digital signering är detta något som kan användas inom en rad olika områden i kommunen. Exempelvis för att signera kommunfullmäktiges och nämndernas protokoll, vid signering av anställningsavtal m.m.

Bedömning

Covid-19 har aktualiserat flera områden där kommunen idag inte har fullt ut tillfredsställande tekniska lösningar på plats. Att kunna läsa sammanträdeshandlingar, delta vid nämndsammanträden på distans och signera dokument digitalt är i sig tre separata områden. Förvaltningen har dock tittat på frågan i ett bredare perspektiv och sökt efter lösningar där detta kan samordnas. Kommunledningskontoret gör bedömningen att Netpublicator kan erbjuda tjänster inom alla tre av dessa områden med bra kvalitet. De andra leverantörer på marknaden som förvaltningen har tittat på erbjuder inte samma helhetslösning (distribution av sammanträdeshandlingar och videomötesfunktion i samma app) och har inte heller en färdig integrationslösning mot kommunens nuvarande dokument- och ärendehanteringssystem.

Kommunledningskontoret bedömer att det mest brådskande området för tillfället är att hitta en väl fungerande teknisk lösning för att kunna genomföra nämndsammanträden med distansdeltagare utan störningar. Netpublicators lösning bedöms vara väl fungerande och uppfyller de krav som ställs i kommunallag samt övriga säkerhetskrav som kommunen efterfrågar. Distribution av sammanträdeshandlingar via Meetingdocs har fungerat relativt väl bakåt i tiden. Det har dock varit en del störningar i appen det senaste året som har tagit lång tid för leverantören att åtgärda och med beaktande av att MeetingDocs inte längre utvecklas bedömer kommunledningskontoret att en övergång till en ny teknisk lösning även där är angelägen. När det gäller digital signering av dokument (e-signering) är det något som kommunen inte jobbat med tidigare. Bedömningen är att en tjänst för detta skulle kunna spara tid och resurser inom samtliga förvaltningar på sikt. Kommunledningskontoret gör dock bedömningen att frågan just nu inte är lika angelägen som övriga två. Frågan om digital signering av dokument överlämnas därför till socialnämnden för vidare ställningstagande. Om socialnämnden så önskar är det möjligt att teckna avtal med Netpublicator om digital signering som tilläggstjänst.

Kommunen har möjlighet att teckna avtal för en, två eller alla tre ovan nämnda tjänster. En förutsättning för att teckna avtal för tjänsten Netpublicator Video Meet (videomötesfunktionen) är dock att avtal finns även för Netpublicator Docs. Med beaktande av ovanstående bedömning föreslår kommunledningskontoret att kommunstyrelsen beslutar följande:

1. Kanslichef får i uppdrag att teckna avtal med Netpublicator Apps AB för tjänsterna Netpublicator Docs och Netpublicator Video Meet.
2. Frågan om digital signering av dokument överlämnas till socialnämnden för vidare ställningstagande.

Finansiering

Alt 1: Kostnaden vid avtalstecknande med Netpublicator för tjänsterna Docs och Video Meet är ca 135 000 kr för år 2020 (inkluderar Licens- och uppstartskostnader samt månadskostnad för oktober – december). Det tillkommer kostnad med 1 kr per sms för tvåfaktorsinlogg vid hantering av sekretesshandlingar (avser Docs). Kostnaden från 2021 är också ca 135 000 kr. Även här tillkommer kostnad med 1 kr per sms för tvåfaktorsinlogg vid hantering av sekretesshandlingar.

Alt 2: Kostnaden vid avtalstecknande med Netpublicator för alla tre tjänster (Docs, Video Meet samt Sign) är ca 165 000 kr för år 2020 (inkluderar Licens- och uppstartskostnader samt månadskostnad för oktober – december). samt 3 kr per digital signering (avser Sign). Från och med 2021 är årskostnaden ca 160 000 kr. Även här tillkommer kostnad med 1 kr per sms vid tvåfaktorsinlogg för hantering av sekretesshandlingar (avser Docs) samt 3 kr per digital signering (avser Sign).

Vid ett avtalstecknande på 2+1 år hamnar den totala kostnaden väl inom direktupphandlingsgränsen (615 312 kr) oaktat ovan alternativ.

Kommunledningskontoret förordar alternativ 1 ovan. Det är möjligt att i ett senare skede separat teckna avtal för digital signering (Netpublicator Sign).

Kostnaden för ny teknisk lösning finns inte inkluderad i årets budget. Utifrån nuvarande samhällsläge med Covid-19, vilket kräver särskild social distansering, behöver tekniken uppgraderas för att få till väl fungerande politisk mötesordning. En uppgradering av system för säker och bättre mötesteknik är

därför viktig att säkerställa och prioritera redan 2020. Kostnad för kommande års licens- och driftkostnad behöver adderas in i Mål och budget 2021-2023.

Handlingar i ärendet

Tjänsteutlåtande, Kristoffer Staaf, 2020-08-25

Protokollsutdrag socialnämnden - Initiativärende från socialnämndens presidium: digital signering av beslut under beredskapsveckor

Kopia på beslutet till:

För åtgärd: Kanslichef

§ 49 Initiativärende från socialnämndens presidie: Signering av beslut som fattas under ordförandeberedskap

Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen besluta

Kommunledningskontoret får i uppdrag att utreda möjligheterna till digital signering, där signering av beslut som fattas under ordförandeberedskap inom socialnämndens ansvarsområde inkluderas.

Ärendebeskrivning

Ordföranden Lena Hallberg (C) väcker under dagens sammanträde rubricerat ärende.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att socialnämnden föreslår kommunstyrelsen besluta att kommunledningskontoret får i uppdrag att utreda möjligheterna till digital signering, där signering av beslut som fattas under ordförandeberedskap inom socialnämndens ansvarsområde inkluderas.

Handlingar

Initiativärende från socialnämndens presidie: Signering av beslut som fattas under ordförandeberedskap, 2020-06-15.

Kopia på beslutet till

För kännedom: Agneta Franzén

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2020-08-27

Utskriven av: Anette Lingesund

Diarienummer:	Kommunstyrelsen
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum:	2020-09-10
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
2020.1110	Banktjänster 2018 SKL Kommentus ramavtal	Koray Kahruman §11/2020
2020-06-10		Koray Kahruman
KS 2020/65.002	Delegeringsbeslut 2020	KS del. Koray Kahruman
2020.1111	Bristvaror till kommunala vård- och omsorgsverksamheter 2020 SKL Kommentus ramavtal	Koray Kahruman §12/2020
2020-06-10		Koray Kahruman
KS 2020/65.002	Delegeringsbeslut 2020	KS del. Koray Kahruman
2020.1112	Hälso- och sjukvårdsmaterial 2018 SKL Kommentus ramavtal	Koray Kahruman §13/2020
2020-06-10		Koray Kahruman
KS 2020/65.002	Delegeringsbeslut 2020	KS del. Koray Kahruman
2020.1270	Remissvar angående "Förslag till boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning	Malin Forsbrand §14/2020
2020-06-30	Boverket	Malin Forsbrand
KS 2020/92.214	Remiss: Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning	KS del. Gunnar Lunnnergård
2020.1322	Överklagande av beslut av Kommunfullmäktige i Vaxholms stad	Marlene Lindberg §15/2020
2020-07-14	Nacka Tingsrätt	Marlene Lindberg
KS 2012/10023.214	Dp 401- Detaljplan för Storäng östra	KS del. Marlene Lindberg
2020.1367	Handledartjänster ramavtal	Koray Kahruman §16/2020
2020-08-13		Koray Kahruman
KS 2020/42.622	AVTAL handledningstjänster i psykosociala arbeten	KS del. Koray Kahruman

KOMMUNSTYRELSEN											
Uppdaterad 2020-08-28											
Nr.*	Pol. organ	Rubrik*	Beskrivning*	Beslutsdatum*	Status*	Förvalt. kommentar	Förvaltning	Uppskattad tidsåtgång (intern)	Uppskattade externa kostnader	Klart senast*	
1	AU	Östersjöns Hus	Undersöka möjligheter till finansiering, där inte Vaxholms stad är medfinansier.	2011-06-07 KS § 68	OK	Är uppdraget aktuellt? Pågår arbete med att få tillgång till mark och lokaler i annat uppdrag.	KSO har uppdrag att hitta finansiärer.			Lars L svarar	Avsluta genom ärende till AU.
2	PLU	Försäljning i Smeden 3	Omvandling av bottenvåningen till tredimensionell fastighetsbildning. Påbörja detaljplanering som möjliggör tredimensionell fastighetsbildning	2010-06-07 2012-08-30	OK	Övervägs om en sådan förändring är lämplig, frågan vilar.	SBF			PLU/TFK Avslutas eller ändrat uppdrag?	
3	KS	Nybyggnad av förskola på Storäng	Uppdrag att starta upp arbetet med att bygga en förskola om sex avdelningar på del av fastigheten Överby 2:46 och Överby 2:47 och att återkomma med redovisning av uppstartsarbetet och förslag på fortsatt utbyggnadsarbete, via ett inriktningsbeslut.	2017-09-14 KS § 86	OK		PLU			Pågående	Avsluta i PLU/KS
4	PLU	Utredning med att bygga en ny förskola om sex avdelningar på Norrberget	Starta upp arbetet med att förbereda rivning av förskolorna Lillstugan och Lägerhöjden påStarta upp utredning med att bygga en ny förskola om sex avdelningar på Norrberget, del av fastigheten Lägerhöjden 1 och återkomma med redovisning av uppstartsarbetet och förslag på fortsatt beredningsarbete via ett inriktningsbeslut.	KS 2017-10-26 § 105	OK		Exploaterings enheten			Pågående	
5	KS	Ändring av detaljplan Skarpö etapp 1	Stadsbyggnadsförvaltningen får planuppdrag för ändring av detaljplan för del av Skarpö etapp 1 södra delen.	KS 2017-11-30 § 133 PLU 2019-05-22 § 23	OK		SBF				Väntar beslut i överinstans