

Mötesbok: Kommunfullmäktige (2021-12-13)

Kommunfullmäktige

Datum: 2021-12-13

Plats: Sessionssalen Elin

Kommentar:

Dagordning

Kallelse

Kallelse Kommunfullmäktige 2021-12-13

3

Val av justerare

Ärenden

119/21 Fastställande av dagordning	5
120/21 Anmälan av nya ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige	6
121/21 Anmälan av nya motioner och medborgarförslag	7
122/21 Frågor och Interpellationer	8
123/21 Beslut om nytt regelverk för föreningsbidrag 2022	9
124/21 Beslut om regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet	101
125/21 Ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen	123
126/21 Revidering av Plan för laddinfrastruktur	136
127/21 Annullering av ingått samarbetsavtal med Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB	259
128/21 Rapport om gynnande beslut som inte verkställts, kvartal 3 år 2021	261
129/21 Anmälningsärende till kommunfullmäktige 13 december	276
130/21 Valärenden	333



Kallelse och ärendelista till

Kommunfullmäktige

Tid: 2021-12-13 kl. 18:00
Plats: Sessionssalen Elin, Stadshuset

Ledamot som inte kan närvara vid sammanträdet skall själv kontakta gruppledare.

Sammanträdet kommer att ajourneras kl 19.00 för en paus då det serveras en jullallrik. Anmälan om deltagande görs till respektive gruppledare.

Likabehandlingspriset 2021 kommer att delas ut innan sammanträdet öppnas.

Dagordning		
Inledning Mötets öppnande Val av protokolljusterare Upprop		
Ärenden		
1		Fastställande av dagordning
2		Anmälan av nya ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige
3		Anmälan av nya motioner och medborgarförslag
4		Frågor och Interpellationer
5	KS2021.0284	Beslut om nytt regelverk för föreningsbidrag 2022 <i>Politiskt föredragande: Petter Fahlström (L)</i>
6	KS2021.0310	Beslut om regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet <i>Politiskt föredragande: Theres Sahlström (M)</i>
7	KS2021.0321	Ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen <i>Politiskt föredragande: Ulrica Johansson (C)</i>
8	KS2021.0358	Revidering av Plan för laddinfrastruktur <i>Politiskt föredragande: Ulrica Johansson (C)</i>


SKÖVDE

9	KS2016.0113	Annullering av ingått samarbetsavtal med Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i> <i>Ärendet hanteras av kommunstyrelsen 2021-12-13</i>
10	KS2021.0035	Rapport om gynnande beslut som inte verkställts, kvartal 3 år 2021 <i>Politiskt föredragande: Anna Bergman (M) och Theres Sahlström (M)</i>
11	KS2021.0005	Anmälningsärende till kommunfullmäktige 13 december
12		Valärenden <i>Politiskt föredragande: Martin Odenö (M)</i>
13		Avslutning

Skövde, 2021-12-02

 Ordförande
 Conny Brännberg (KD)

 Sekreterare
 Agneta Tilly

Denna behandling '119/21 Fastställande av dagordning' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '120/21 Anmälan av nya ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '121/21 Anmälan av nya motioner och medborgarförslag' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '122/21 Frågor och Interpellationer' har inget tjänsteutlåtande.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-09-13**Diarienummer: **KS2021.0284-2**Handläggare: **Agneta Tilly**

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Beslut om nytt regelverk för föreningsbidrag 2022

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att

- Anta nya regler för de föreningsbidrag som ingår i kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde. Från 1 januari 2022 ersättes de tidigare bidragsreglerna med de nu antagna reglerna.
- Samtliga föreningar får ansöka igen om att bli bidragsberättigade. Ansökan ska ske innan den 31 januari 2022.
- Flytta all bidragshantering med budget som rör funktionshinderföreningar från socialnämnden och kommunstyrelsen till kultur- och fritidsnämnden.

Bakgrund

De nya bidragsreglerna grundar sig på den bidragsutredning som har genomförts av kultur- och fritidsavdelningarna. Syftet med bidragsutredningen är att få mer jämlika och rättvisa bidrag för att ge goda möjligheter till ett aktivt kultur- och fritidsliv.

Dialog har förts med externa aktörer bland annat föreningar, ungdomar i Skövde kommun, RF, SISU och andra kommuner.

De nya bidragsreglerna innebär bland annat:

- Tydligare och enklare ingång för föreningarna
- Nya och förändrade bidrag
- Alla bidrag i samma verksamhetssystem
- Anpassning till Barnkonventionen

Handlingar

KFN § 40/21 Nytt regelverk för föreningsbidrag 2022

Allmänna regler bidrag 2021-09-16

Regler för bidrag till föreningar med ungdomsverksamhet inom idrott, natur och friluftsliv 2021-09-16

Regler för bidrag till föreningar för personer med funktionshinder 2021-09-16

Regler för bidrag till kulturföreningar och studieförbund 2021-09-16

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-09-13**

Diarienummer: **KS2021.0284-2**

Handläggare: **Agneta Tilly**



Regler bidrag för bygdegårdsföreningar 2021-09-16

Utvärderingsringens rapport Utredning av det totala stödet till föreningar 2021-09-16

Skickas till

Kultur- och fritidsnämnden

Socialnämnden

Kommunstyrelsen (ekonomienheten)

Författningssamlingen

Handläggare

Agneta Tilly

Kommunstyrelsen

UTREDNING AV DET TOTALA STÖDET TILL FÖRENINGAR

i Skövde kommun 2015



För rapport svarar
Utvärderingsringen
Stenhuggerivägen 61B, 302 40 Halmstad
Tel 035-360 80, info@utvarderingsringen.se
www.utvarderingsringen.se

Sammanfattning

Utifrån vårt uppdrag och de beräkningar och sammanställningar vi gjort uppgår det totala föreningsstödet i Skövde kommun till 41 851 871 kronor under 2015.

Det totala stödet redovisas dels i form av olika kontanta bidrag och dels i form av olika typer av lokalsubventioner. De kontanta bidragen uppgår till 10 923 582 kronor medan summan av samtliga subventioner som beräknats uppgår till 30 928 289 kronor.

Tabellen visar det totala föreningsstödet i sammanfattning.

Form av stöd	Belopp
Kontanta bidrag	10 923 582 kr
- Verksamhetsrelaterade	5 425 865 kr
- Lokalrelaterade	5 497 717 kr
Subventioner	30 928 289 kr
- Subv. via lokalbokning	22 944 758 kr
- Subv. via kommunägt - föreningsdrift	5 125 142 kr
- Subv. via årsbaserade avtal eller kontrakt	2 858 389 kr
Totalt föreningsstöd	41 851 871 kr

Detaljerade beskrivningar av såväl de kontanta bidragen som lokalsubventionerna finns längre fram i rapporten och i olika bilagor.

Innehållsförteckning

Uppdraget	5
Genomförande	5
Rapportens innehåll och struktur	6
Bakgrund	6
Principiella skillnader mellan kultur och fritid i Sveriges kommuner	6
Kommunalt föreningsstöd – möjligheter och begränsningar	8
Stödformer och politisk styrning	8
Föreningsstöd, uppdrag och köpta tjänster	10
Föreningsstöd i Skövde kommun	11
Det totala föreningsstödet.....	11
<i>Tabell 1. Totalt föreningsstöd</i>	11
Kontanta bidrag	12
<i>Tabell 2. De 10 föreningar som fått mest kontanta bidrag 2015</i>	12
<i>Tabell 3. Kontanta bidragens fördelning mellan olika föreningskategorier</i>	13
Verksamhetsrelaterade bidrag – 5 425 865 kronor	13
<i>Tabell 4. Samtliga verksamhetsrelaterade bidragsformers fördelning</i>	15
Lokalrelaterade bidrag – 5 497 717 kronor.....	15
Olika typer av driftbidrag	16
<i>Tabell 5. Samtliga lokalrelaterade bidragsformers fördelning</i>	17
Bidrag utanför traditionellt föreningsstöd	18
Lokalsubventioner	18
Subvention via kommunens lokalbokning – 22 944 758 kronor.....	19
<i>Tabell 6. De 10 föreningar som fått mest lokalsubvention via kommunens lokalbokning</i>	19
<i>Tabell 7. Lokalsubventionernas fördelning mellan olika föreningskategorier via kommunens lokalbokning</i>	20
Subvention/stöd via kommunägd lokal eller anläggning som drivs av förening – 5 125 142 kronor	20
<i>Tabell 8. Föreningar som driver kommunägd lokal eller anläggning</i>	21
Subvention/stöd via årshyra utifrån avtal, kontrakt eller överenskommelse – 2 858 389 kr	22
<i>Tabell 9. Föreningar som får subvention/stöd via årbaserade avtal, kontrakt eller överenskommelser</i>	23
Lokalupplåtelse där subventioner inte beräknats.....	23
Kostnadstäckning via driftrelaterade bidrag	25
<i>Tabell 10. Driftbidragets kostnadstäckning fördelat på föreningskategori</i>	26
<i>Tabell 11. De 10 föreningar som fått mest driftbidrag under 2015</i>	26
Vad tycker föreningarna om kommunens bidragsgivning och lokalbokning? .	27
Resultat från enkätundersökning om kommunens bidragsgivning	28
<i>Tabell 12. Resultat om kommunens bidragsgivning från samtliga svarande föreningar</i>	28
Resultat från enkätundersökning om kommunens lokalbokning	29
<i>Tabell 13. Resultat om kommunens lokalbokning från samtliga svarande föreningar</i>	29
Statligt lokalt aktivitetsstöd – LOK	30
Det statliga LOK-stödet för idrotten i Skövde kommun 2015.....	30
Deltagartillfällen samtliga idrotter 2015.....	31
<i>Tabell 14. Idrotter med fler än 2 000 deltagartillfällen</i>	31
Deltagartillfällen samtliga idrotter 2015 – Flickor	32
<i>Tabell 15. Idrotter med fler än 1 000 deltagartillfällen för flickor</i>	32
Deltagartillfällen samtliga idrotter 2015 – Pojkar.....	33
<i>Tabell 16. Idrotter med fler än 1 000 deltagartillfällen för pojkar</i>	33
LOK-stöd på föreningsnivå.....	34
De största idrottsföreningarna.....	34

<i>Tabell 17. Föreningar med fler än 10 000 deltagartillfällen 2015</i>	34
<i>Flickverksamhet – de 10 största idrottsföreningarna</i>	35
<i>Tabell 18. De 10 största föreningarna med flickverksamhet</i>	35
<i>Pojkverksamhet – de 10 största idrottsföreningarna</i>	36
<i>Tabell 19. De 10 största föreningarna med pojkverksamhet</i>	36
Taxor och avgifter	36
Alternativa stödmodeller som används i kommunerna	37
Normstyrda bidrag	37
Förhandlingsbaserade överenskommelser i dialog	37
Mellanformer av stödmodeller	38
Stöd till grupper utanför traditionellt föreningsliv	39
Våra iakttagelser, synpunkter och förslag	41
<i>Tabell 20. Föreningskategorier som har erhållit stöd</i>	41
Dokumentera de beräkningssätt som använts i översynen	42
Tydliggör hur föreningsstödet fungerar – redovisa subventioner	42
Om tydlighet, information och tillgänglighet i bidragsgivningen	42
Om lokaltillgång och information om lediga tider	43
Bedöm rättvisan mellan lokalsubventioner och lokalrelaterade bidrag	43
Ungdomsverksamhet vid sidan av idrotten/nya verksamheter	44
Diskutera åldersindelning för aktivitetsbidraget	45
Regelbundna kultur- och fritidsvaneundersökningar	45
Bilagor	
Bilaga 1 Kontanta bidrag 2015	
Bilaga 2 Lokalsubventioner via lokalbokningen 2015	
Bilaga 3 Driftbidragets kostnadstäckning 2015	
Bilaga 4 Resultat från föreningsenkät om kontantbidrag samt lokalbokning	
Bilaga 5 Deltagartillfällen för idrott 2015	
Bilaga 6 Det totala föreningsstödet 2015	

Uppdraget

Uppdraget har bl.a. inneburit att beräkna det totala kommunala stödet under 2015 till föreningar inom kultur och fritidsavdelningarnas verksamhetsområde. Det gäller främst de kontanta bidragen samt beräkningar av den totala kommunala subventionen via hyrda kommunala lokaler samt kostnadstäckning via bidrag till föreningar som äger och/eller driver lokaler/anläggningar. I uppdraget ingick dessutom att undersöka föreningarnas attityd gentemot lokalbokningen samt bidragssystemet.

Syftet med utredningen var att ta fram ett underlag som möjliggör ställningstaganden och beslut så att det totala stödet kan fördelas på ett så bra och rättvist sätt som möjligt.

I rapporten redovisas bl.a. följande:

- Sammanställning av kommunens kontanta bidrag och beräkning av bidragens ekonomiska utfall för bidragsberättigade föreningar.
- Beräkning av lokalsubventioner till föreningar som bedriver verksamhet i kommunala lokaler/anläggningar.
- Beräkning av det totala stödet till föreningar i form av kontantbidrag och lokalsubventioner.
- Redovisning av driftkostnader för föreningsägda lokaler/anläggningar samt beräkning av kostnadstäckning via driftbidrag.
- Redovisning av individuellt föreningsstöd för alla föreningar som erhållit kommunala kontanta bidrag och/eller lokalsubventioner.
- Redovisning av föreningslivets attityd till kommunens bidragsgivning respektive lokalbokning genom enkätundersökningar.
- Analys av idrottsföreningarnas verksamhet med avseende på bl.a. typ av verksamhet, åldersfördelning och jämställdhet.
- Iakttagelser, synpunkter och förslag till åtgärder.

Genomförande

Vi menar att ett grundläggande synsätt när det gäller kommunalt stöd till föreningar är att föreningsstöd inte enbart kan tolkas som de kontanta bidrag kommunen fördelar. Föreningsstödet måste ses som en helhet och innefatta såväl kontantstöd, taxor och avgifter, lokalsubventioner och eventuella andra stöd i form av t.ex. utbildning, tryck- och layouthjälp eller andra tjänster som kommunen erbjuder.

Utredningen har medfört ett stort arbete för personer inom kultur- och fritidsavdelningarna. Lokalkostnader och timpriser i olika lokaler/anläggningar har beräknats och eftersom det ekonomiska redovisningssystemet inte alltid är uppbyggt med konton på objekts- eller delobjektsnivå har i många fall beräkningar och bedömningar gjorts för att på bästa sätt fördela kostnader. Dessutom har föreningsstatistik och uthyringsstatistik tagits fram och bearbetats. Arbetet har enligt vår uppfattning varit nödvändigt – inte bara för utredningen utan också för kommunens fortsatta analys- och kvalitetsarbete.

Rapportens innehåll och struktur

Vi har valt att tidigt i vår rapport redovisa de principiella skillnader som finns mellan kultur- och fritidsverksamheter och de skilda arbetsätt som föreningarna har inom de två verksamhetsområdena.

Föreningslivets villkor i kommunen när det gäller kontantbidrag, lokalsubventioner samt taxor och avgifter beskrivs i ett kapitel. Här har vi särskilt arbetat med att ta fram och redovisa de lokalsubventioner som föreningslivet erhåller.

I en beskrivning som baserar sig på den verksamhetsstatistik som funnits tillgänglig vill vi visa på vilka som deltar i den föreningsverksamhet som finns i kommunen. Vi har också försökt att analysera den befintliga föreningsverksamheten med avseende på bl.a. åldersgrupper och jämställdhet för de områden där uppgifter funnits dvs. från idrottsområdet.

I rapporten försöker vi också – som ett diskussionsmaterial – visa på olika stödformer och hur de fungerar som politiska styrinstrument. Olika modeller för föreningsstöd och varianter av modeller tas därför också upp i rapporten.

Bakgrund

Principiella skillnader mellan kultur och fritid i Sveriges kommuner

Kultur- och fritidsområdet är ett mångfacetterat område där flera verksamheter med skilda inriktningar ingår. På många sätt finns stora skillnader mellan det traditionella kulturområdet och det som betraktas som fritid. I samband med frågor och diskussioner omkring föreningsstöd är vissa utgångspunkter viktiga att förstå vilket vi ska försöka belysa i nedanstående exempel.

Kultur	Fritid
Målgrupp	
<p>Allmänheten är största målgruppen</p> <p>De föreningar inom kulturområdet som får bidrag arrangerar oftast verksamhet som vänder sig till allmänheten i form av t.ex. musikarrangemang, konstutställningar, teater- och dansföreställningar samt studiecirkelverksamhet.</p>	<p>De egna medlemmarna är största målgruppen</p> <p>De föreningar som får bidrag inom fritidsområdet anordnar verksamhet i huvudsak för sina egna medlemmar. Bidragens storlek grundas ofta på antalet medlemmar och den verksamhet som bedrivs för föreningens medlemmar.</p>
Stödform	
<p>Uppdragsstöd är vanligt för kulturföreningar</p> <p>Inom kulturområdet görs ofta en bedömning från fall till fall och utifrån uppdragets art omkring bidragens storlek. Den bidragsform inom kulturområdet som är reglerad och betalas ut efter kvantitativa normer är stödet till studieförbunden.</p>	<p>Normerade bidrag är vanligast för fritidsföreningar</p> <p>De flesta bidrag inom fritidsområdet betalas ut enligt givna kvantitativa normer som antal medlemmar, antal aktiviteter och kostnader för t.ex. lokaler.</p>
Inriktning	
<p>Vänder sig i stor utsträckning till vuxna</p> <p>I många verksamheter inom kulturområdet utgör vuxna de vanligaste besökarna och "konsumenterna".</p>	<p>Barn och ungdomar är prioriterade</p> <p>Föreningar inom fritidsområdet har bl.a. genom samhällsstöd en tydlig målgrupp i åldrarna under 20-25 år.</p>
Utövas av...	
<p>Större andel unga tjejer</p> <p>Resultat från kultur- och fritidsvaneundersökningar visar att det är en större andel unga tjejer än unga killar som t.ex. spelar teater, sjunger i kör och utövar skapande aktiviteter</p>	<p>Större andel unga killar</p> <p>Resultat från kultur- och fritidsvaneundersökningar visar att det är en större andel unga killar än unga tjejer som t.ex. spelar fotboll, innebandy och ishockey</p>
Anordnas av...	
<p>Ungdomsverksamhet i kommunal regi</p> <p>Inom kulturområdet sker ungdomsverksamheten oftast i kommunal regi genom t.ex. kulturskolan, biblioteken och i viss mån genom ungdoms-/fritidsgårdarna.</p>	<p>Ungdomsverksamhet i föreningsregi</p> <p>Inom fritidsområdet sker majoriteten av ungdomsverksamheten i föreningsregi. Enda undantaget är den verksamhet som bedrivs på ungdoms-/fritidsgårdarna</p>
Lokalsubvention	
<p>Lokalsubventioner är inte omfattande</p> <p>Det ekonomiska värdet av tider som kulturföreningar använder i kommunala lokaler tycks inte vara omfattande.</p>	<p>Lokalsubventioner är mycket stora</p> <p>Det stora kommunala stödet för fritidsföreningar utgörs av lokalsubventioner</p>

Kommunalt föreningsstöd – möjligheter och begränsningar

Kultur- och fritidsverksamheten i en kommun är en frivillig verksamhet. Kommunen har mycket stor frihet att själv utforma regler och villkor för hur denna verksamhet ska stödjas. En viss reglering finns i kommunallagen och i vissa så kallade smålagar som reglerar det kommunala stödet till ungdomsorganisationer.

Kommunallagen innehåller bestämmelser om den kommunala kompetensen, dvs. vad en kommun får och inte får göra (2 kap 1 §). Den så kallade lokaliseringsprincipen innebär att allt vad en kommun gör ska vara kopplat till den egna kommunen och de egna kommuninnevånarna. Kommunen kan därför i princip bara ge ekonomiskt stöd till de föreningar som hör hemma i den egna kommunen.

En annan princip är likställighetsprincipen (2 kap 2 §). Den betyder att kommunen måste behandla alla medborgare lika i sin verksamhet, om det inte finns sakliga skäl för något annat. När fullmäktige har antagit normer för den kommunala bidragsgivningen ska därför alla föreningars ansökningar hanteras utifrån dessa normer.

Ett exempel på en så kallad ”smålag” är lag 1989:977 om kommunalt stöd till ungdomsorganisationer. Lagen ger kommunen rätt att lämna ekonomiskt stöd till lokala ungdomsorganisationer inklusive föreningar som arbetar med politisk verksamhet. Dessa smålagar har numera samlats i Lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter som reglerar ett 20-tal olika områden.

Kommunallagen ger stora möjligheter till olika lösningar i fråga om föreningsstöd så länge kommunen följer lokaliseringsprincipen och likställighetsprincipen. När det gäller kontantbidrag till föreningslivet har kommunen rätt att prioritera olika grupper t.ex. flickor framför pojkar, äldre ungdomar framför mellanstadieåldrar etc. så länge dessa prioriteringar tillämpas för kommunens alla föreningar. Detta innebär också att kommunen har rätt att differentiera kontantbidragen som exempel till olika föreningskategorier och till verksamheter i skilda bostadsområden.

Även när det gäller taxor och avgifter har kommunen en stor handlingsfrihet. Fria lokaler eller inte är ett ensidigt kommunalt beslut liksom differentierade taxor för olika målgrupper. Skilda avgifter i olika typer av verksamhetslokaler kan också tillämpas.

Stödformer och politisk styrning

I huvudsak finns det kommunala stödet till föreningslivet i två former.

1. Verksamhetsrelaterat stöd – Kontant stöd till verksamheter som i första hand utgår till barn- och ungdomsföreningar och i många fall inriktat mot åldersgruppen 7 – 25 år eller som stöd till vuxenföreningar.

2. Lokalrelaterat stöd – Stöd till lokaler och anläggningar. Stödformen omfattar subventioner i kommunala lokaler och anläggningar till såväl barn- och ungdomsgrupper som föreningslivets vuxna deltagare samt kontanta lokal- och driftbidrag.

Det kan tyckas självklart att ha en politisk uppfattning om hur de skattepengar som fördelas till föreningslivet ska användas. Detta är nog också någonting som de allra flesta är helt överens om oavsett politisk tillhörighet. Frågan är nog snarare graden av den styrning som bör och kan tillämpas.

I kommunen finns ett antal styrinstrument som kan användas för att det stöd som ges till föreningslivet ska stämma överens med de politiska mål som satts upp. Exempel på sådana styrinstrument är:

- **Investeringar**
Valet av lokaler och anläggningar som kommunen bygger påverkar bl.a. om verksamheten kommer att vända sig till pojkar eller flickor, om verksamheten förstärker redan starka intresseinriktningar eller vänder sig till helt nya områden.
- **Kontanta bidrag**
Även det kontanta stödet kan utformas för att stimulera och prioritera verksamhet för olika åldrar, olika bostadsområden, jämställdhet eller integration.
- **Taxor och avgifter**
Via skilda avgiftssystem kan åldersgrupper, säsongsanpassad verksamhet eller arrangemangsvillkor påverkas.
- **Tid och plats i anläggningar**
I kommuner som själva äger och driver lokaler och anläggningar är detta förmodligen det starkaste politiska styrinstrumentet. Genom att styra vilka som ska få tillgång till lokaler och anläggningar samt när de ska få tider kan kommunen påverka allt från exempelvis tidig specialisering till jämställdhet.

Föreningsstöd, uppdrag och köpta tjänster

Av tradition har föreningslivets insatser alltid värnats i kommunerna. Det har funnits en vilja att stödja ideellt arbete eftersom det ansetts vara en tillgång för samhällsutvecklingen. Detta har, åtminstone tidigare, ibland tagit sig uttryck i en ovilja att över huvud taget styra och påverka föreningslivets verksamhet. På senare år har det blivit alltmer tydligt att användandet av skattepengar kopplas till en politisk vilja om hur dessa medel bör användas. Stödet till föreningslivet ses då som ett fördelningspolitiskt styrinstrument.

Om vi förenklar verkligheten har två skilda synsätt vuxit fram. Det ena är att föreningsverksamheten har ett stort egenvärde för kommunen och föreningsmedlemmarna. Organisationerna arbetar utifrån egna mål och intressen. Kommunerna ska styra och påverka i begränsad omfattning. Ett givande samarbete uppstår när kommunens mål och intressen sammanfaller med organisationens arbete. Det andra synsättet är att föreningarna är användbara för att upprätthålla välfärdsproduktionen när t.ex. kommunens resurser minskar. Föreningslivet blir alltmer uppdragstagare på den offentliga sektorns villkor. Det kan t.ex. handla om övertagande av anläggningsdrift, riktade uppdrag till studieförbunden eller insatser i kommunens drogförebyggande arbete. Den politiska uppgiften blir att hitta rätt balans mellan dessa synsätt.

I kommande avsnitt redovisas mer detaljerade uppgifter omkring föreningsstöd inom kultur- och fritidavdelningarnas verksamhet. Detaljuppgifter om föreningsstödet finns även beskrivet i olika bilagor. De kontanta bidragen redovisas dels totalt och dels som en uppdelning i verksamhetsrelaterade bidrag och lokalrelaterade bidrag.

Föreningar som använder kommunala lokaler och anläggningar erhåller i de flesta fall kommunalt stöd i form av lokalsubventioner. Lokalsubventionerna är oftast ett ”dolt” stöd eftersom det inte utbetalas som ett direkt bidrag och därför sällan redovisas.

I förekommande fall redovisas lokalsubventioner som genereras via kommunens lokalbokningsfunktion, subventioner via lokaler/anläggningar som ligger utanför kommunens lokalbokning samt subventioner via avtal, årsöverenskommelser, långsiktiga hyreskontrakt eller liknande.

I Bilaga 1. Kontanta bidrag 2015, redovisas detaljerade uppgifter om de kontanta bidragen på föreningsnivå. I Bilaga 2. Lokalsubventioner via lokalbokningen 2015, redovisas detaljerade uppgifter om lokalsubventioner.

Föreningsstöd i Skövde kommun

Det totala föreningsstödet

Det totala stödet, dvs. kontanta bidrag och olika former av subventioner, till föreningar i Skövde kommun uppgick 2015 till 41 851 871 kronor och kan grovt fördelas enligt följande:

Tabell 1. Totalt föreningsstöd

Form av stöd	Belopp
Kontanta bidrag	10 923 582 kr
- Verksamhetsrelaterade	5 425 865 kr
- Lokalrelaterade	5 497 717 kr
Subventioner	30 928 289 kr
- Subv. via lokalbokning	22 944 758 kr
- Subv. via kommunägt - föreningsdrift	5 125 142 kr
- Subv. via årsbaserade avtal eller kontrakt	2 858 389 kr
Totalt föreningsstöd	41 851 871 kr

De kontanta bidragen till föreningslivet år 2015 uppgår till 10 923 582 kronor. Av dessa betalades 5 425 865 kronor ut som verksamhetsrelaterat bidrag och 5 497 717 kronor som lokalrelaterat bidrag. Med verksamhetsrelaterade bidrag menas de kontanta bidragsformer som avser stödja en förenings verksamhet och med lokalrelaterade bidrag menas de kontanta bidragsformer som avser stödja en förenings användning av och/eller drift av lokal/anläggning.

Förutom de kontanta bidragen erhåller föreningslivet i Skövde kommun ett indirekt stöd i form av tre olika typer av subventioner:

1. Tillgång till kommunal lokal/anläggning via lokalbokningen.
2. Tillgång till lokal/anläggning som ägs av kommunen men drivs av förening.
3. Tillgång till lokal/anläggning via årsbaserad hyra, avtal eller överenskommelse.

Total subvention till föreningarna uppgår till 30 928 289 kronor och gäller främst idrottsanläggningar som bokas via kommunens lokalbokning. Sammanlagt har föreningar bokat 33 151 timmar i kommunala lokaler och anläggningar till ett värde av 27 759 883 kronor. Föreningarna betalade totalt en hyra på 4 815 125 kronor. Det innebär att det totala värdet av lokalsubventioner i kommunala lokaler och anläggningar uppgår till 22 944 758 kronor netto – en subvention motsvarande 83 %. Subventioner till föreningar som driver lokal/anläggning ägd av Skövde kommun är 5 125 142 kronor och subventioner till föreningar via årsbaserade avtal/kontrakt uppgår till 2 858 389 kronor.

Kontanta bidrag

Totalt har 10 923 582 kronor utbetalts som kontanta bidrag till 159 föreningar under 2015.

För föreningar som söker bidrag från fritidskontoret ska vissa krav vara uppfyllda. Dessa krav finns beskrivna i Bilaga 1. Kontanta bidrag 2015. Fritidskontoret kan ge bidrag till aktiva ungdomsföreningar, 7-20 år, handikappföreningar och bygdegårdsföreningar. Kulturkontoret kan ge bidrag till lokala föreningar som främjar kulturlivet inom Skövde kommun.

Föreningar med barn- och ungdomsverksamhet samt kulturverksamhet med mångkulturellt syfte prioriteras. En del bidrag beviljas från kultur- och fritidsnämnd samt kommunstyrelsen.

Tabell 2. De 10 föreningar som fått mest kontanta bidrag 2015

Förening	Verksamhetsrelaterat bidrag	Lokalrelaterat bidrag	Kontant bidrag totalt
Skultorps Idrottsförening	47 175 kr	988 261 kr*	1 035 436 kr
Skövde Handbollsflickor	541 675 kr	6 875 kr	548 550 kr
IFK Skövde Handbollsklubb	548 250 kr	0 kr	548 250 kr
Ulvåkers Idrottsförening	40 300 kr	344 512 kr**	384 812 kr
Studiefrämjandet	346 356 kr	0 kr	346 356 kr
Studieförbundet Vuxenskolan	149 138 kr	196 240 kr	345 378 kr
Skultorps Ryttarsällskap	39 200 kr	295 862 kr*	335 062 kr
SISU	333 000 kr	0 kr	333 000 kr
IFK Vårsås	25 175 kr	301 011 kr**	326 186 kr
Billingsens Golfklubb	7 025 kr	296 418 kr*	303 443 kr

* Ränte och amorteringsfria lån ingår. ** Investeringsbidrag ingår.

I den totala summan ingår Ränte- och amorteringsfritt lån som beviljats under 2015.

- Skultorps Idrottsförening – 625 000 kronor
- Skultorps Ryttarsällskap – 278 692 kronor
- IFK Vårsås – 26 734 kronor
- Billingsens Golfklubb – 202 000 kronor

I den totala summan ingår Investeringsbidrag som beviljats under 2015.

- IFK Vårsås – 92 500 kronor
- Ulvåkers Idrottsförening – 25 362 kronor

I tabell 3 redovisas en mindre beskrivning av de kontanta bidragen, en mer detaljerat redovisning finns i Bilaga 1. Kontanta bidrag 2015.

Tabell 3. Kontanta bidragens fördelning mellan olika föreningskategorier

Kategori	Antal	Verksamhetsrelaterat bidrag	Lokalrelaterat bidrag	Kontanta bidrag totalt	Andel
Idrottsförening	61	2 485 804 kr	4 587 824 kr	7 073 628 kr	65 %
Studieförbund	7	1 194 701 kr	196 240 kr	1 390 941 kr	13 %
Kulturförening	28	668 000 kr	63 359 kr	731 359 kr	7 %
Pensionärsförening	9	590 000 kr	5 725 kr	595 725 kr	6 %
Bygdegårdsförening	11	0 kr	352 906 kr	352 906 kr	3 %
Övrig förening	6	325 850 kr	20 916 kr	346 766 kr	3 %
Handikappförening	19	80 897 kr	80 920 kr	161 817 kr	2 %
Religiös förening	7	38 725 kr	91 445 kr	130 170 kr	1 %
Nykterhetsförening	5	19 150 kr	51 125 kr	70 275 kr	0,6 %
Scoutförening	4	20 675 kr	46 607 kr	67 282 kr	0,6 %
Elevförening	1	2 063 kr	0 kr	2 063 kr	0,02 %
Politisk förening	1	0 kr	650 kr	650 kr	0,006 %
Totalt	159	5 425 865 kr	5 497 717 kr	10 923 582 kr	

Idrottsföreningarnas andel av de totala kontanta bidragen är 65 % eller 7 073 628 kronor. Kulturföreningarnas andel av de kontanta bidragen uppgår totalt till 731 359 kronor vilket motsvarar 7 % av det totala kontanta bidraget.

Verksamhetsrelaterade bidrag – 5 425 865 kronor

Utifrån 7 olika bidragsformer har totalt 5 495 865 kronor betalats ut till 139 föreningar som verksamhetsrelaterade kontanta bidrag i Skövde kommun under 2015. Bidragen har betalats ut från kulturkontoret och fritidskontoret samt via beslut i kultur- och fritidsnämnden och kommunstyrelsen.

Fördelningen av de verksamhetsrelaterade kontanta bidragen ser ut enligt följande:

Verksamhetsbidrag för kulturföreningar – 551 000 kronor

Bidraget söks för kommande år. Under 2015 beviljades bidraget till 15 kulturföreningar.

Verksamhetsbidrag – 2 174 413 kronor

Bidraget betalas ut till ungdomsföreningar samt handikappföreningar och avser täcka baskostnaderna för föreningens administration och verksamhet. Antalet medlemmar tillsammans med antalet sammankomster multiplicerat med ett grundbelopp utgör grunden för bidrag. Ett helt grundbelopp uppgår till 275 kronor för 2015.

Ungdomsföreningar ska ha minst 10 medlemmar i bidragsberättigad ålder och minst 15 bidragsberättigade sammankomster. Handikappföreningar ska ha minst 10 medlemmar och minst 10 sammankomster. För ungdomsföreningar och handikappföreningar beräknas bidraget med ett helt grundbelopp. Undantaget är elevföreningar där bidraget beräknas med ett halvt grundbelopp, ett helt grundbelopp är 275 kronor.

Under 2015 beviljades bidraget med totalt 1 154 313 kronor till:

- 58 idrottsföreningar – 992 775 kronor
- 18 handikappföreningar – 38 775 kronor
- 6 religiösa föreningar – 28 675 kronor
- 4 scoutföreningar – 20 675 kronor
- 4 kulturföreningar – 38 000 kronor
- 4 nykterhetsföreningar – 17 500 kronor
- 3 kategorin övriga föreningar – 15 850 kronor
- en elevförening – 2 063 kronor

Under 2015 beviljade kommunstyrelsen verksamhetsbidrag med totalt 1 020 100 kronor till:

- 7 pensionärsföreningar – 590 000 kronor
- 4 handikappföreningar – 40 000 kronor
- 2 kategori övriga föreningar – 310 000 kronor
- en kulturförening – 50 100 kronor
- en idrottsförening – 30 000 kronor

Särskilt bidrag för kulturaktivitet – 40 300 kronor

Bidragsansökan ska lämnas in senast två månader före arrangemanget. Innan bidraget betalas ut måste föreningen redovisa sitt arrangemang. Bidraget betalas ut med max 3 000 kronor/aktivitet och max 5 000 kronor/förening och år.

Under 2015 beviljades bidraget till:

- 9 kulturföreningar – 37 300 kronor
- en idrottsförening – 3 000 kronor

Bidrag till Studieförbund – 1 527 701 kronor

8 organisationer har delat på bidraget. 7 studieförbund tillhör studieförbundens bransch- och intresseorganisation.

Under 2015 beviljades bidraget till:

- 7 Studieförbund – 1 194 701 kronor
- SISU – 333 000 kronor

Ledarutbildningsbidrag – 82 451 kronor

Bidraget kan sökas av ungdomsföreningar samt handikappföreningar för deltagande i central eller regional ledarutbildning samt anordnande av lokal utbildning av riks- eller regional ungdomsorganisation eller i egen regi.

Under 2015 beviljades bidraget till:

- 24 idrottsföreningar – 77 029 kronor
- 2 handikappföreningar – 2 122 kronor
- en nykterhetsförening – 1 650 kronor
- en religiös förening – 1 650 kronor

Bidrag till särskilda insatser eller projekt – 25 000 kronor

Bidraget är ett komplement till de specialdestinerade bidragsformerna. Kultur- och fritidsnämnden kan efter särskild framställning, eller på eget initiativ, ge bidrag till insatser inom geografiskt område eller för viss målgrupp alternativt specifikt projekt.

Under 2015 beviljades bidraget till:

- en idrottsförening – 25 000 kronor

Marknadsföringsbidrag – 1 025 000 kronor

Bidrag ges enligt riktlinjer framtagna för marknadsföringssamarbete med elitidrottsföreningar.

Under 2015 beviljades bidraget från kommunstyrelsen till:

- 2 idrottsföreningar – 1 025 000 kronor

Tabell 4. Samtliga verksamrelaterade bidragsformers fördelning

Verksamhetsrelaterade bidrag	Belopp	Andel
Verksamhetsbidrag	2 174 413 kr	40 %
Bidrag till Studieförbund	1 527 701 kr	28 %
Marknadsföringsbidrag	1 025 000 kr	19 %
Verksamhetsbidrag till kulturföreningar	551 000 kr	10 %
Ledarutbildningsbidrag	82 451 kr	1,5 %
Särskilt bidrag för kulturaktivitet	40 300 kr	0,7 %
Bidrag till särskilda insatser eller projekt	25 000 kr	0,5 %
Verksamhetsrelaterade bidrag totalt	5 425 865 kr	

Lokalrelaterade bidrag – 5 497 717 kronor

Utifrån 5 olika bidragsformer har totalt 5 497 717 kronor betalats ut till 92 föreningar som lokalrelaterade kontanta bidrag under 2015. Dessa har betalats ut från fritidskontoret och kommunstyrelsen, samt via beslut i kultur- och fritidsnämnden.

Subventionerad lokalhyra – 226 140 kronor

Förening i Skövde kommun, som är registrerad på fritidskontoret, kan för sin verksamhet hyra någon av kommunens registrerade bygdegårdar till en lägre hyra.

Under 2015 beviljades hyresbidrag till:

- 5 kulturföreningar – 149 265 kronor
- 2 idrottsföreningar – 6 800 kronor
- 2 pensionärsföreningar – 5 725 kronor
- en politisk förening – 650 kronor
- en scoutförening – 1 200 kronor
- ett studieförbund – 196 240 kronor
- en kategori övrig förening – 600 kronor

Investeringsbidrag – 229 144 kronor

Bidraget ges till föreningar som äger, arrenderar eller externt hyr lokaler/anläggningar. Det är avsett att ge ekonomiskt stöd till inventarier eller i samband med periodiskt underhåll av lokal/anläggning som bedöms viktig för Skövde kommun. Under 2015 fick 8 föreningar investeringsbidrag.

Från fritidskontoret beviljades 190 144 kronor i bidrag till:

- 5 idrottsföreningar – 163 644 kronor
- 2 bygdegårdsföreningar – 26 500 kronor

Från kommunstyrelsen beviljades bidraget till:

- en nykterhetsorganisation – 39 000 kronor

Ränte- och amorteringsfria lån – 1 621 128 kronor

Efter beslut i kultur- och fritidsnämnden kan en förening beviljas ett ränte- och amorteringsfritt lån till ny-, till- eller ombyggnad av anläggning, till fast inredning av lokaler samt till inventarier i samband med utökning av lokal-/anläggningsyta.

Under 2015 beviljades sådant lån till:

- 7 idrottsföreningar – 1 560 253 kronor
- 2 bygdegårdsföreningar – 60 875 kronor

Olika typer av driftbidrag

Bland de lokalrelaterade bidragen ingår även två typer av driftbidrag, Lokalbidrag och Anläggningsbidrag, som är kopplade till drift av lokaler/anläggningar som ägs och drivs av föreningar.

Lokalbidrag – 600 897 kronor

Bidraget avses stödja förening, som för sin verksamhet hyr, äger eller på annat sätt har kostnad för lokal eller anläggning.

Under 2015 beviljades bidraget till:

- 21 idrottsföreningar – 142 020 kronor
- 11 bygdegårdsföreningar – 265 531 kronor
- 7 handikappföreningar – 80 920 kronor
- 5 kulturföreningar – 55 309 kronor
- 4 religiösa föreningar – 26 625 kronor
- 2 nykterhetsföreningar – 12 125 kronor
- 2 kategori övrig förening – 11 492 kronor
- en scoutförening – 6 875 kronor

Anläggningsbidrag – 2 820 408 kronor

Anläggningsbidrag ges till föreningar som äger alternativt långfristigt hyr lokal/anläggning som finns belägen i Skövde kommun. Bidrag till lokaler beviljas från fritidskontoret med fastställda grundbelopp enligt gällande nettotaxa. Exempel på grundbelopp:

- Fotbollsplan gräs, A-plan 200 grundbelopp/år
- Fotbollsplan grus 30 grundbelopp/år
- Samlingslokal, per kvm 0,25 grundbelopp/år
- Ridanläggning 9 grundbelopp/år
- Elljusspår, per km 20 grundbelopp/år

Under 2015 beviljades bidraget till:

- 28 idrottsföreningar – 2 715 107 kronor
- 3 scoutföreningar – 38 532 kronor
- en religiös förening – 57 945 kronor
- en kategori övrig förening – 8 824 kronor

Tabell 5. Samtliga lokalrelaterade bidragsformers fördelning

Lokalrelaterade bidrag	Belopp	%
Anläggningsbidrag	2 820 408 kr	51 %
Ränte- och amorteringsfria lån	1 621 128 kr	30 %
Lokalbidrag	600 897 kr	11 %
Investeringsbidrag	229 144 kr	4 %
Subventionerad lokalhyra	226 140 kr	4 %
Lokalrelaterade bidrag totalt	5 497 717 kr	

Bidrag utanför traditionellt föreningsstöd

Totalt har 720 000 kronor betalats ut till föreningar i form av bidrag som vi bedömt ligger utanför traditionellt föreningsstöd för vilka normer och regler finns. Beloppen finns därför inte med i beräkningen av det totala stödet.

Driftbidrag – 625 000 kronor

500 000 kronor har givits till Billings ekonomiska förening för att utveckla friluftsområdet Billingen samt 125 000 kronor till Skövde Cityförening för ett aktivt Skövde.

Bidrag till specifikt arrangemang – 25 000 kronor

Bidraget har givits till Pride Skaraborg för ett arrangemang via Skövde kommuns barn- och ungdomsstrateg.

Evenemangsbidrag – 70 000 kronor

Evenemangsbidrag har utbetalts från kommunstyrelsen till:

- Skövde Rotaract - 30 000 kronor
- SPF Seniorerna Skövde - 20 000 kronor
- Skövde Folkdansgille - 10 000 kronor
- Skövde Studentkår - 5 000 kronor
- Billings Dansridklubb - 5 000 kronor

Ungas delaktighet och inflytande – 50 000 kronor

Bidraget har betalats ut via kommunstyrelsens ungdomsstrateg.

Lokalsubventioner

Subventioner uppstår när föreningar använder kommunala lokaler/anläggningar. Det kan ske via kommunens lokalbokning, via lokal/anläggning som ägs av kommunen men drivs av förening eller via kommunala lokaler som upplåts på årsbasis via avtal, kontakt eller överenskommelse.

Rent allmänt kan sägas att lokalsubventioner är betydligt större än de kontanta bidragen. Omfattningen av lokalsubventioner framgår heller inte i den enskilda föreningens ekonomiska redovisning och är därför okända för de flesta föreningar. Även om många anläggningar används för skolans verksamhet och av allmänheten använder föreningslivet stora delar av den tillgängliga tiden.

Följande redovisas de totala subventionerna som uppgår till 30 928 289 kronor och består av tre olika former:

Subvention via kommunens lokalbokning – 22 944 758 kronor

Subvention/stöd via kommunägd lokal eller anläggning som drivs av förening
– 5 125 142 kronor

Subvention/stöd via årshyra utifrån avtal, kontrakt eller överenskommelse
– 2 858 389 kronor

Subvention via kommunens lokalbokning – 22 944 758 kronor

Bokning av kommunala lokaler och anläggningar sker via kommunens lokalbokningsfunktion där föreningar bokar tid i form av timmar. Det innebär att alla timmar kan prissättas utifrån kommunens bruttokostnad för respektive uthyrningsobjekt där hänsyn tas till den tillgängliga eller bokningsbara tiden. Exempelvis blir timkostnaden 100 kronor i ett uthyrningsobjekt som kostar 100 000 kronor och är bokningsbar 1 000 timmar per år. Subventionen beräknas därefter genom att från bruttokostnaden dra bort den hyra som respektive förening betalt.

Att räkna fram ett timpris utifrån bokningsobjektets bruttokostnad har varit tidskrävande för personalen eftersom det i den kommunala redovisningen i många fall endast finns uppgifter om kostnader för en hel anläggning. Kostnaden för delobjekt och olika ytor i större lokaler/anläggningar har inte per automatik gått att få fram via den kommunala redovisningen.

I beräkningarna av subventioner från lokalbokningen ingår 76 olika uthyrningsobjekt som under 2015 bokats av föreningar i sammanlagt 33 151 timmar. Genom att beräkna kommunens kostnader för enskilda lokaler/anläggningar har sedan ett timpris räknas fram utifrån öppethållandet i form av bokningsbara eller tillgängliga timmar i respektive lokal/anläggning.

För de bokade timmarna har föreningarna betalat en hyra motsvarande 4 815 125 kronor. Den totala kommunala bruttokostnaden för den av föreningarna bokade tiden uppgår till 27 759 883 kronor. Den kommunala subventionen till föreningslivet blir därmed 22 944 758 kronor vilket motsvarar en subvention med 83 % av den kommunala kostnaden.

Tabell 6.

De 10 föreningar som fått mest lokalsubvention via kommunens lokalbokning

Förening	Bokade timmar	Inbetald hyra	Kommunal bruttokostnad	Kommunal subvention i kr	Kommunal subvention i %
Skövde Ishockeyklubb	1 626	325 356 kr	2 696 267 kr	2 370 911 kr	88 %
IFK Skövde Handbollsklubb	2 761	613 084 kr	2 471 925 kr	1 858 841 kr	75 %
Skövde Innebandyförening	2 273	196 816 kr	1 930 009 kr	1 733 193 kr	90 %
Skövde Teaterförening	534	20 800 kr	1 379 482 kr	1 358 682 kr	98 %
Skövde Konståkningsklubb	869	77 020 kr	1 434 502 kr	1 357 482 kr	95 %
IFK Skövde Fotbollsklubb	1 965	234 655 kr	1 553 992 kr	1 319 337 kr	85 %
Skövde Allmänna Idrottsklubb	1 320	191 932 kr	1 379 817 kr	1 187 885 kr	86 %
Våmbs Idrottsförening	1 319	131 907 kr	1 076 693 kr	944 786 kr	88 %
Handbollsklubben Country	1 684	157 793 kr	951 506 kr	793 713 kr	83 %
Revymakarna Ridå	307	430 000 kr	1 216 445 kr	786 445 kr	65 %

Tabell 7. Lokalsubventionernas fördelning mellan olika föreningskategorier via kommunens lokalbokning

Kategori	Bokade timmar	Inbetald hyra	Kommunal bruttokostnad	Kommunal subvention i kr	Kommunal subvention i %
Idrottsförening	29 322	3 333 625 kr	20 881 831 kr	17 548 206 kr	84 %
Kulturförening	1 850	1 218 848 kr	4 507 845 kr	3 288 997 kr	73 %
Övrig förening	723	132 426 kr	1 519 740 kr	1 387 314 kr	91 %
Förbund	175	13 084 kr	259 008 kr	245 924 kr	95 %
Handikappförening	148	35 212 kr	222 057 kr	186 845 kr	84 %
Studieförbund	578	18 925 kr	159 340 kr	140 415 kr	88 %
Religiös förening	192	10 525 kr	75 133 kr	64 608 kr	86 %
Pensionärsförening	88	24 500 kr	72 208 kr	47 708 kr	66 %
Politisk förening	46	25 950 kr	56 044 kr	30 094 kr	54 %
Elevförening	19	0 kr	4 978 kr	4 978 kr	100 %
Hjälporganisation	5	920 kr	1 023 kr	103 kr	10 %
Nykterhetsförening	2	450 kr	524 kr	74 kr	14 %
Studentförening	4	660 kr	152 kr	-508 kr	0 %
Totalt	33 151	4 815 125 kr	27 759 883 kr	22 944 758 kr	83 %

Mer information om lokalsubventioner via lokalbokningen finns beskriven i Bilaga 2. Lokalsubventioner via lokalbokningen 2015.

Subvention/stöd via kommunägd lokal eller anläggning som drivs av förening – 5 125 142 kronor

Billingsens Bandybana – 1 735 931 kronor

Driften av Billingsens bandybana sköts av Skövde Bandyklubb vilket de får ett årligt driftbidrag för. Kommunen äger maskiner som krävs för att sköta drift, föreningen betalar ingen hyra när de använder anläggningen och de får behålla intäkterna för allmänhetens åkning.

Kultomten – 1 492 896 kronor

Kultomten är en ridanläggning som ägs av kommunen men som drivs och används av Skövde Ryttningsförening. De har ett hyresavtal med kommunen och grunden till beräkningen av hyran är gjord på antal verksamhetstimmar och kommunens nettolokaltaxa.

Idrottshallen – 1 164 767 kronor

Idrottshallen är en fullstor sporthall som ägs av kommunen och där Skövde Handbollsflickor sköter den löpande driften såsom t ex städ. För detta får de ett årligt driftbidrag samt hyresfri verksamhet i hallen. Andra föreningar finns också i hallen, all uthyrning sköts av Skövde Handbollsflickor. Hyrestaxa för övriga föreningar är densamma som Skövde kommun

beslutat ska gälla för alla hallar. Skövde kommun har också möjlighet att flytta prioriterad föreningsverksamhet från Arena Skövde hall vid t.ex. arrangemang. I källaren finns en styrketräningslokal som används av Skövde Kraftsportklubb. Klubben har en fast månadshyra vilket redovisas i avsnittet ”Subvention/stöd via årshyra utifrån avtal, kontrakt eller överenskommelse”, sid 22.

Billingebacken – 644 529 kronor

Billingebacken är en anläggning för utförsåkning. Antalet öppettimmar varierar mellan åren beroende på snötillgång, under 2015 var backen öppen ca 10 veckor. Anläggningen drivs av kommunen tillsammans med Slalomklubben Vitesse som sköter kiosk, försäljning av liftkort och bemanning av liftvakter. För detta får föreningen ett bidrag som baseras på liftkortförsäljningen. SK Vitesse betalar hyra för den tid de utnyttjar anläggningen, när föreningen har träning är backen stängd för allmänheten.

Orkanvallen – 60 435 kronor

Orkanvallen är en fotbollsanläggning som ägs av Skövde kommun men arrenderas av Skultorps IF som sköter anläggningen mot ett anläggningsbidrag. Anläggningsbidraget är beräknat på samma sätt som föreningar som äger sina egna fotbollsanläggningar.

Vadsbovallen – 26 584 kronor

Vadsbovallen är en fotbollsanläggning som ägs av Skövde kommun men arrenderas av Tidans IF som sköter anläggningen mot ett anläggningsbidrag. Anläggningsbidraget är beräknat på samma sätt som föreningar som äger sina egna fotbollsanläggningar.

Tabell 8. Föreningar som driver kommunägd lokal eller anläggning

Förening	Lokal/Anläggning	Kommunal kostnad	Inbetald hyra	Kommunalt stöd
Skövde Bandyklubb	Billings Bandybana	1 735 931 kr	0 kr	1 735 931 kr
Skövde Ryttaförening	Kultomten	1 792 896 kr	300 000 kr	1 492 896 kr
Skövde Handbollsflickor	Idrottshall	1 164 767 kr	0 kr	1 164 767 kr
Slalomklubben Vitesse	Billingebacken	659 429 kr	14 900 kr	644 529 kr
Skultorps Idrottsförening	Orkanvallen	220 435 kr	160 000 kr	60 435 kr
Tidans Idrottsförening	Vadsbovallen	27 650 kr	1 066 kr	26 584 kr
Totalt		5 601 108 kr	475 966 kr	5 125 142 kr

Utöver den kommunala kostnaden som redovisas i tabellen ovan har lokalrelaterat bidrag på totalt 1 306 726 kronor utbetalts och fördelas enligt följande:

Skövde Bandyklubb 5 589 kronor, Skövde Ryttaförening 181 875 kronor, Skövde

Handbolls flickor 6 875 kronor, Skultorps Idrottsförening 988 261 kronor och Tidans Idrottsförening 124 126 kronor.

Subvention/stöd via årshyra utifrån avtal, kontrakt eller överenskommelse – 2 858 389 kr

Lorentzons Sportcenter – 1 535 679 kronor

Lorentzons Sportcenter inrymmer tre föreningar i lokalen, IF Hagen Friidrottsklubb, Skövde Pingisklubb och Skövde klätterklubb. Föreningarna har ensamrätt till lokalerna och de betalar en fast hyra till kommunen. Kommunens kostnad finns för hela lokalen vilket innebär att kostnaden har fördelats på respektive yta föreningarna utnyttjar.

Lövsjötörps Skyttecenter – 485 551 kronor

Anläggningen drivs av Skövde Skytteråd som är en sammansättning av Skövde Skyttegille, Skövde Jaktskytteklubb, Skövde Sportskytteklubb, Polisens IF Skyttesektion och Skövde Garnisons Skytteförening. Föreningarna disponerar anläggningen hyresfritt mot att de sköter anläggningen.

Skatehallen – 300 496 kronor

Skatehallen används av Skövde Skateboardförening som hyr lokalen av Skövde kommun vilket i sin tur hyr lokalen av ett företag. Hyran till föreningen är i baserad på nettolokaltaxan utifrån en användning på 510 timmar. Föreningen sköter all drift.

Boulehallen – 247 203 kronor

Skövde kommun hyr lokalen av ett fastighetsbolag och den används av Club Boule Bonbon Skövde. Föreningen betalar hyra som beräknas utifrån verksamhetstimmar och sköter lokalen såsom städning t.ex.

Brottarlokalen – 212 445 kronor

Skövde kommun hyr lokalen av ett fastighetsbolag och den används av Skövde Atlet och Brottarklubb. Föreningen betalar hyra som beräknas utifrån verksamhetstimmar och sköter lokalen såsom städning t.ex.

Idrottshallen, Styrketräningslokal – 87 316 kronor

Lokalen finns i källaren på Idrottshallen vilket beskrivs i avsnittet ovan.

Styrketräningslokalen används av Skövde Kraftsportklubb som betalar en fast månadshyra.

Klubbstuga på Lillegården – -10 301 kronor

Skövde Allmänna Idrottsklubb hyr en klubbstuga på området Lillegården av Skövde kommun. Föreningen har ensamrätt till klubbstugan och hyr den av Skövde kommun.

Tabell 9. Föreningar som får subvention/stöd via årsbaserade avtal, kontrakt eller överenskommelser

Förening	Lokal/Anläggning	Kommunal kostnad	Inbetald hyra	Kommunalt stöd
IF Hagen Friidrottsklubb	Multihall Friidrott	1 329 004 kr	205 695 kr	1 123 309 kr
Skövde Skytteråd	Skytteanläggning	485 551 kr	0 kr	485 551 kr
Skövde Pingisklubb	Multihall Bordtennis	394 653 kr	79 170 kr	315 483 kr
Skövde Skateboardförening	Skatehall	327 271 kr	26 775 kr	300 496 kr
Club Boule Bonbon Skövde	Boulehall	459 703 kr	212 500 kr	247 203 kr
Skövde Atlet o Brottarklubb	Brottarklubb	247 445 kr	35 000 kr	212 445 kr
Billings Klätterklubb	Multihall Klättring	165 282 kr	68 395 kr	96 887 kr
Skövde Kraftsportklubb	Styrketränings-lokal	102 316 kr	15 000 kr	87 316 kr
Skövde Allmänna Idrottsklubb	Klubbstuga	111 931 kr	122 232 kr	-10 301 kr
Totalt		3 623 156 kr	764 767 kr	2 858 389 kr

Utöver den kommunala kostnaden som redovisas i tabellen ovan har lokalrelaterat bidrag på totalt 24 737 kronor utbetalts och fördelas enligt följande: Skövde Skytteråd 17 862 kr och Skövde Allmänna Idrottsklubb 6 875 kronor.

Lokalupplåtelse där subventioner inte beräknats

Logi i Skövde kommuns skolor under arrangemang

Skövde kommun har under 2015 hyrt ut lokaler i skolor till föreningar för logi under olika arrangemang. Skövde kommun har mottagit sammanlagt 387 413 kronor i inbetald hyra från föreningar. Kostnader för skolans lokaler har inte varit möjligt att särredovisa vilket gör att någon subvention inte har beräknats.

Billings Fritidsområde – Spår 1-3

Spår 1-3 på Billings fritidsområde är ett antal olika motionsspår som används året om av både föreningar och allmänheten. Det finns bland annat ett konstsnöspår vintertid samt ett asfalterat spår som är handikappvänligt och som också kan användas för rullskidåkning. I Skövde kommuns lokalbokning finns tre bokningsbara spår på Billings Fritidsområde vilket är en teknisk lösning för att det inte ska ske krockar vid arrangemang och utgör ingen grund för beräkningar av subvention. Totalt har 5 föreningar bokat Spår 1-3 i sammanlagt 108 timmar och betalat 10 908 kronor i hyra.

Arena Skövde VIP och Foajé

VIP och foajé vid Skövde Arena används av vid olika arrangemang, som t.ex. elitmatcher, där lokalerna ingår i hyran eller cuper där dygnshyran är 3 000 kronor. Sammanlagt har VIP och Foajé hyrts ut 3 124 timmar, kommunens kostnad för VIP-lokalen är 2 649 131 kronor samt

8 003 567 kronor för foajé, totalt 10 652 698 kronor. I undersökningen har det inte gått att härleda hur många timmar enskilda föreningar hyrt lokalerna samt hur mycket de betalat i hyra vilket innebär att subventioner inte kan beräknas på föreningsnivå. Föreningslivets sammanlagda användning uppskattas till 20 % av den totala användningen vilket motsvarar en subvention på 2 130 540 kronor till de föreningar som nyttjar lokalerna.

Fritidsgårdar och Nyeport – Ungdomens hus

Förutom Nyeport – Ungdomens hus finns 7 fritidsgårdar i Skövde kommun. På Nyeport kan ungdomar tillsammans med personal, föreningar och annan verksamhet delta i olika aktiviteter inom bl. a. musik, konst och teater. Eventuella subventioner för föreningsverksamhet i dessa lokaler har inte beräknats.

Mötesrum Biblioteket – Singasten

Singasten är ett mötesrum på biblioteket som används till barngrupper, skolklasser, sagostunder och interna möten. Föreningar kan låna mötesrummet hyresfritt.

Mötesrum Biblioteket – Västgötarum

Under höst och vår finns Släktforskarföreningen i bibliotekets Västgötarum två timmar varje vecka för att hjälpa bibliotekets besökare. Föreningen betalar ingen hyra för lokalen men har tillgång till två datorer som de är med och betalar licensavgifter för.

Rosa Huset

Kulturarbetarcentrum Rosa Huset är ett ”föreningshus” för kulturföreningar. Kultur- och fritidsavdelningarna har inga kostnader för Rosa Huset då föreningarna hyr direkt av sektor service.

Binnebergs Tingshus

Stiftelsens Binnebergs Tingshus använder lokalen hyresfritt och ansvarar bland annat för att hålla ett museum öppet samt ha olika konstutställningar i Binnebergs Tingshus. För detta får stiftelsen ett årligt bidrag. De betalar inte någon hyra.

Kostnadstäckning via driftrelaterade bidrag

Driftrelaterade bidrag som beviljas av Skövde kommun är lokalbidrag samt anläggningsbidrag. Lokalbidraget kan sökas av förening som för sin verksamhet hyr, äger eller på annat sätt har kostnader för sin anläggning. Anläggningsbidraget kan sökas av förening som äger alternativt långfristigt hyr lokal/anläggning som finns belägen i Skövde kommun. Anläggningsbidraget beviljas med fastställda grundbelopp enligt gällande nettotaxa.

Exempel på grundbelopp:

Fotbollsplan gräs, A-plan	200 grundbelopp/år
Fotbollsplan grus	30 grundbelopp/år
Samlingslokal, per kvm	0,25 grundbelopp/år
Ridanläggning	9 grundbelopp/år
Elljusspår, per km	20 grundbelopp/år

2015 erhöll 80 idrottsföreningar driftbidrag motsvarande 3 416 020 kronor. För att beräkna hur stor del av driftbidraget som täcker respektive förenings driftkostnader har föreningarna uppmanats redovisat sina driftkostnader i en standardblankett.

Utifrån underlag från kultur- och fritidskontoret har 80 föreningar erhållit blankett med förfrågan om deras driftkostnader. 62 föreningar lämnade uppgifter om driftkostnader där den totala driftkostnaden uppgår till 17 492 786 kronor. Till dessa föreningar har 2 876 094 kronor utbetalts som driftbidrag vilket innebär en kostnadstäckning motsvarande 16 % i snitt. Kostnadstäckningen varierar dock mellan föreningarna från som lägst 0,4 % till som högst 650 %. 18 föreningar vars driftbidrag tillsammans uppgick till 539 926 kronor har inte lämnat uppgifter.

Räknar vi bort driftkostnader och driftbidrag för Billingens Golfklubb samt Skövde Golfklubb stiger den genomsnittliga kostnadstäckningen till nästan 32 %. Den samlade driftkostnaden blir 8 532 786 kronor och driftbidraget 2 698 709 kronor. Om man förutom golfklubbarna även tar bort kostnader samt driftbidrag för IF Friskis & Svettis stiger den genomsnittliga kostnadstäckningen ytterligare, till nästan 39 %. Då blir den samlade driftkostnaden 6 983 229 kronor och driftbidraget 2 691 834 kronor.

Beräkningarna av kostnadstäckning via drift- och lokalbidrag till föreningarnas egna anläggningar görs i första hand för att kunna jämföra värdet av lokalrelaterade kontanta bidrag med lokalsubventioner i kommunala lokaler/anläggningar. Sammanställningarna av föreningarnas driftkostnader bygger på uppgifter lämnade av föreningarna. Föreningar har fått lokalbidrag utifrån redovisade kostnader för 2014 vilket i vissa fall kan förklara den höga kostnadstäckningen. Vi är medvetna om att differenser i redovisade kostnader kan finnas trots att en gemensam blankett använts. Underlaget är dock användbart för principiella diskussioner om värdet av olika former av lokalrelaterat stöd. I de fall där uppgifter om t ex löner, amorteringar eller avskrivningar angivits under ”Övriga kostnader” har dessa inte räknats med i underlaget för att få ett mer jämförbart material.

Tabell 10. Driftbidragets kostnadstäckning fördelat på föreningskategori

Kategori	Antal föreningar	Föreningarnas driftkostnader	Driftbidrag	Driftbidragets kostnadstäckning i %
Idrottsförening	33	15 616 999 kr	2 390 192 kr	15 %
Bygdegårdsförening	10	1 085 596 kr	248 704 kr	23 %
Religiösförening	3	206 763 kr	70 820 kr	34 %
Handikappförening	4	52 201 kr	48 920 kr	94 %
Kulturförening	4	212 138 kr	48 434 kr	23 %
Scoutförening	4	232 496 kr	45 407 kr	20 %
Nykterhetsförening	2	20 281 kr	12 125 kr	60 %
Övrig förening	2	66 312 kr	11 492 kr	17 %
Totalt		17 492 786 kr	2 876 094 kr	16 %

Tabell 11. De 10 föreningar som fått mest driftbidrag under 2015

Förening	Föreningens driftkostnad	Driftbidrag	Kostnadstäckning i %
Skultorps Idrottsförening	698 848 kr	363 261 kr	52 %
Ulvåkers Idrottsförening	744 000 kr	313 150 kr	42 %
Skövde Tennisförening	433 209 kr	239 963 kr	55 %
Lerdala Idrottsförening	73 373 kr	179 534 kr	245 %
Idrottsföreningen Tymer	278 500 kr	164 423 kr	59 %
Vretens Bollklubb	75 341 kr	162 120 kr	215 %
Igelstorps Idrottsklubb	177 038 kr	139 127 kr	79 %
Tidans Idrottsförening	146 357 kr	124 126 kr	85 %
Skövde Flygklubb	130 300 kr	100 889 kr	77 %
Billingsens Golfklubb	2 160 000 kr	94 481 kr	4 %

Detaljerade uppgifter om driftbidragets kostnadstäckning för enskilda föreningar samt blankettens utseende framgår av Bilaga 3. Driftbidragets kostnadstäckning 2015.

Vad tycker föreningarna om kommunens bidragsgivning och lokalbokning?

För att få föreningarnas syn på kommunens bidragsgivning samt lokalbokning har enkätundersökningar genomförts bland berörda föreningar.

Enkäterna innehåller tre delar – en viktdel, en betygsdel. Viktdelen innebär att föreningen ska välja ett angivet antal påståenden som de anser vara viktigast. I betygsdelen uppmanas föreningen betygsätta samtliga påståenden utifrån hur föreningen upplever att bidragsgivningen fungerar. Båda enkäterna avslutas med att föreningen får göra en samlad bedömning av verksamheten.

Metoden innebär att styrkor och svagheter kan analyseras på ett konstruktivt sätt. Frågor/påståenden som anses viktiga av många föreningar och som samtidigt erhåller höga betyg är tillstånd värda att bevara och kanske utveckla. I de fall viktiga frågor erhåller låga betyg kan det innebära svagheter som bör bli föremål för diskussioner om förbättringar.

Enkäterna avslutades med att föreningen fick göra en samlad bedömning av bidragsgivning respektive lokalbokning.

I bilagans tabeller finns följande kolumner:

Vikt antal och %

Antal föreningar och andelen föreningar som markerat respektive påstående som viktigt.

Betyg i antal 1-2, 3 och 4-5

Betyg i antal från de föreningar som även markerat respektive påstående som viktigt.

Medelbetyg - Viktat

Medelbetyg från de föreningar som viktat påståendet.

Medelbetyg - Alla

Medelbetyg från samtliga svarande föreningar d.v.s. inte enbart från de föreningar som viktat påståendet.

Resultat från enkätundersökning om kommunens bidragsgivning

Totalt fick 122 föreningar möjligheten att besvara enkäten. Godkända svar från 88 föreningar finns registrerade vilket motsvarar en svarsfrekvens på drygt 72 %.

Tabell 12. Resultat om kommunens bidragsgivning från samtliga svarande föreningar

Påstående	Vikt		Betyg i antal			Medel betyg Viktat	Medel betyg Alla
	Antal	%	1-2	3	4-5		
Det är lätt att hitta information om kommunens bidrag	62	70	14	24	19	3,46	3,41
Reglerna/villkoren för bidragsgivningen är tydliga	53	60	15	19	15	3,23	3,22
Det är enkelt att få tag på den som handlägger bidrag	40	45	9	18	12	3,24	3,37
De som handlägger/beslutar om bidrag har god kunskap om föreningslivet	36	41	6	6	20	3,69	3,61
Informationen om bidragsgivning är lätt att förstå	36	41	8	12	12	3,45	3,41
Reglerna/villkoren för bidragsgivningen är rättvisa	36	41	10	16	8	3,40	3,30
Bidragen till <i>verksamhet</i> fungerar bra för vår förening	28	32	2	4	21	4,38	4,07
Bidragen till <i>lokaler/anläggningar</i> fungerar bra för vår förening	26	30	4	7	13	3,81	3,80
Jag blir alltid väl bemött av de som handlägger/beslutar om bidrag	15	17	1	1	11	4,21	4,09
Utbetalning av bidrag sker snabbt efter ansökan	15	17	4	4	6	3,79	3,50
Totalt sett fungerar bidragsgivningen bra			8	33	38	-	3,55

OBS! Om antal viktade påståenden per fråga inte överensstämmer med antal betyg 1-2, 3 och 4-5, beror det på ett s.k. internt bortfall d.v.s. att alla som viktat påståendet inte angivit något betyg på just det påståendet.

Det påstående som anses viktigast är ”*Det är lätt att hitta information om kommunens bidrag*”, det har ett viktat medelbetyg på 3,46 och har viktats av 62 föreningar. Utav dem ger 19 föreningar betyg 4-5, 24 föreningar ger betyg 3 och 14 föreningar ger betyg 1-2.

Näst viktigast är påståendet ”*Reglerna/villkoren för bidragsgivningen är tydliga*” som har viktats av 53 samt har det viktade medelbetyget 3,23. Utav dem ger 15 föreningar betyg 4-5, 19 ger betyg 3 och 15 föreningar ger betyg 1-2.

Högst viktat medelbetyg, 4,38, har påståendet ”*Bidragen till verksamhet fungerar bra för vår förening*”, det har viktats av 28 stycken av de svarande. Utav dem ger 21 föreningar betyg 4-5 och 4 föreningar ger betyg 3 och 2 föreningar ger betyget 1-2.

Lägst viktat medelbetyg, 3,23, har påståendet ”*Reglerna/villkoren för bidragsgivningen är tydliga*”, det har viktats av 53 föreningar. Utav dem ger 15 föreningar betyg 1-2, 19 föreningar ger betyg 3 och 15 föreningar ger betyg 4-5.

Resultat från enkätundersökning om kommunens lokalbokning

Totalt fick 95 föreningar möjligheten att besvara enkäten. Godkända svar från 62 föreningar finns registrerade vilket motsvarar en svarsfrekvens på drygt 65 %.

Tabell 13. Resultat om kommunens lokalbokning från samtliga svarande föreningar

Påstående	Vikt		Betyg i antal			Medel betyg Viktat	Medel betyg Alla
	Antal	%	1-2	3	4-5		
Principerna för fördelning av tider i kommunens lokaler är bra	39	63	10	17	11	3,23	3,34
Det finns tillräckligt med lokaler/anläggningar som passar vår förenings verksamhet	33	53	17	10	6	2,50	2,74
Vår förening får de tider vi önskar	32	52	7	7	17	3,42	3,61
Avgifterna för hyra av kommunens lokaler är rättvisa	30	48	10	8	11	3,40	3,81
Vår förening kan påverka fördelningen av tider	27	44	13	10	4	2,56	2,41
Det är enkelt att få tag på bokningspersonalen	26	42	5	8	13	3,27	3,60
Informationen från lokalbokningen fungerar bra	21	34	4	6	11	3,14	3,19
Principerna för bokning av kommunens lokaler tillämpas på ett riktigt sätt	20	32	2	5	12	3,79	3,69
Hanteringen av passerkort/taggar/nycklar fungerar bra	16	26	3	3	10	3,74	3,89
Information om lediga tider är lätt att hitta	14	23	8	4	2	2,28	2,49
Bokade tider kan avbokas på ett enkelt sätt	13	21	2	3	8	3,80	3,69
Jag blir alltid väl bemött av bokningspersonalen	10	16	2	0	8	4,06	4,05
Fakturorna från vår förenings bokningar är tydliga	10	16	3	4	3	3,89	3,81
Personalen vid lokalbokningen är kunnig	9	15	2	1	6	3,93	3,88
Totalt sett fungerar lokalbokningen bra			5	19	34	-	3,83

OBS! Om antal viktade påståenden per fråga inte överensstämmer med antal betyg 1-2, 3 och 4-5, beror det på ett s.k. internt bortfall d.v.s. att alla som viktat påståendet inte angivit något betyg på just det påståendet.

Det påstående som anses viktigast är ”*Principerna för fördelning av tider i kommunens lokaler är bra*”. Viktat medelbetyg är 3,23 och påståendet har viktats av 39 föreningar. 11 föreningar ger betyg 4-5, 17 ger betyg 3 och 10 föreningar ger betyg 1-2.

Näst viktigast är påståendet ”*Det finns tillräckligt med lokaler/anläggningar som passar vår förenings verksamhet*” och har det viktade medelbetyget 2,50. Av de 33 föreningar som viktat ger 6 föreningar betyg 4-5, 10 ger betyg 3 och 17 föreningar ger betyg 1-2.

Högst viktat medelbetyg, 4,06, får påståendet ”*Jag blir alltid väl bemött av bokningspersonalen*”. Här ger 8 av de 10 föreningar som viktat betyg 4-5, 2 föreningar ger betyg 1-2.

Lägst viktat medelbetyg, 2,28, får påståendet ”*Information om lediga tider är lätt att hitta*”. Av de 14 föreningar som anser påståendet vara viktigt ger 2 föreningar betyg 4-5, 4 ger betyg 3 och 8 föreningar ger betyg 1-2.

Mer detaljerade resultat från enkätundersökningarna om föreningarnas åsikter gällande kommunens bidragsgivning och lokalbokning finns beskrivna i Bilaga 4. Resultat från föreningsenkät om kontantbidrag samt lokalbokning. Här finns även enkäterna beskrivna.

Statligt lokalt aktivitetsstöd – LOK

I över femtio år har föreningslivet fått statliga bidrag till sin barn- och ungdomsverksamhet, först i form av fritidsgruppsbidrag och därefter som statligt lokalt aktivitetsstöd. Villkoren för att få stödet varierar mellan idrottsföreningar och övriga föreningar. Det statliga lokala aktivitetsstödet till idrotten är det enda statliga stöd som går direkt till lokala föreningar. Statsstödet till övriga föreningar fördelas till respektive riksorganisation.

Det statliga stödet till idrotten fördelas av Riksidrottsförbundet, RF och finansierades tidigare via det överskott Svenska Spel redovisade. Numera finns stödet som en reguljär post i den statliga budgeten. Under det senaste decenniet har det statliga stödet i det närmaste tredubblats. Det betyder att i de allra flesta kommuner är det statliga lokala aktivitetsstödet betydligt större än det kommunala aktivitetsstödet.

Riksidrottsförbundet har under sitt ”paraply” ett 70-tal olika specialidrotter. RF redovisar årligen verksamhetsvolymerna för dessa idrotter. Statistiken i rapporten är hämtad från 2015 och baseras på de ansökningar föreningarna gör för att få statligt lokalt aktivitetsstöd. Från 1 januari 2014 förändrades det statliga aktivitetsstödet till idrotten genom att den övre åldersgränsen på 20 år höjdes till 25 år.

Det statliga lokala aktivitetsstödet till idrottsföreningar i Skövde kommun uppgick 2015 till 3 538 080 kronor. I kommunen finns ett kommunalt verksamhetsbidrag som till vissa delar regelmässigt liknar det statliga aktivitetsstödet. Idrottens del av det kommunala verksamhetsbidraget var 1 022 775 kronor under 2015.

Det statliga LOK-stödet för idrotten i Skövde kommun 2015

Totalt sett har föreningar med hemvist i kommunen redovisat verksamhet till RF inom 39 olika idrotter. Uppgifterna om bidragsberättigad verksamhetsvolym nedan avser antal deltagartillfällen totalt för pojkar och flickor. Med deltagartillfällen menas att om förening genomför en träning med 10 deltagare registreras 10 deltagartillfällen.

Deltagartillfällena samtliga idrotter 2015

Tabell 14. Idrotter med fler än 2 000 deltagartillfällen

Idrott	LOK-stöd	Deltagar- tillfällen	Andel totalt	Flickor	Andel flickor	Pojkar	Andel pojkar
Fotboll	1 212 878 kr	119 119	35 %	42 825	36 %	76 294	64 %
Handboll	665 492 kr	67 753	20 %	30 236	45 %	37 517	55 %
Ishockey	246 716 kr	25 483	8 %	333	1 %	25 150	99 %
Innebandy	176 868 kr	17 841	5 %	2 815	16 %	15 026	84 %
Ridsport	204 262 kr	16 475	5 %	15 507	94 %	968	6 %
Simidrott	133 766 kr	12 427	4 %	8 112	65 %	4 315	35 %
Tennis	134 296 kr	10 007	3 %	4 284	43 %	5 723	57 %
Gymnastik	84 958 kr	8 447	3 %	7 939	94 %	508	6 %
Taekwondo	75 336 kr	7 536	2 %	3 165	42 %	4 371	58 %
Budo och Kampsport	81 174 kr	7 464	2 %	1 865	25 %	5 599	75 %
Friidrott	78 618 kr	6 759	2 %	4 841	72 %	1 918	28 %
Basket	63 232 kr	5 723	2 %	2 019	35 %	3 704	65 %
Konståkning	35 756 kr	2 935	1 %	2 935	100 %	0	0 %
Baseboll och Softboll	29 278 kr	2 612	1 %	1 430	55 %	1 182	45 %
Bowling	24 622 kr	2 591	1 %	1 021	39 %	1 570	61 %
Amerikansk Fotboll	26 030 kr	2 443	0,7 %	1 091	45 %	1 352	55 %
Golf	26 608 kr	2 348	0,7 %	631	27 %	1 717	73 %
Skidor	24 886 kr	2 261	0,7 %	899	40 %	1 362	60 %
Skateboard	22 964 kr	2 155	0,6 %	186	9 %	1 969	91 %
Orientering	25 778 kr	2 116	0,6 %	605	29 %	1 511	71 %
Korpen	19 616 kr	2 083	0,6 %	307	15 %	1 776	85 %
Bandy	22 914 kr	2 058	0,6 %	20	1 %	2 038	99 %
Samtliga föreningar	3 538 080 kr	339 639		135 425	40 %	204 214	60 %

Fotboll är den största idrotten och står för 35 % av verksamheten, näst störst är handboll med 20 % och tillsammans står de för 55 % av den totala verksamheten. Fotboll är den dominerade idrotten vilket liknar bilden i övriga landet medan placeringarna efter det skiljer en aning. Innebandy är i de flesta fall näst största sport och i Skövde finns innebandy med först som fjärde största sport.

Det förs ofta en livlig diskussion om hur idrotten lyckas i sitt jämställdhetsarbete. Av tabellen ovan ser vi att flickorna står för nästan 40 % och pojkarna för 60 % av de samlade deltagartillfällena. Andelen deltagartillfällen bland flickor och pojkar i Skövde kommun skiljer sig därmed inte nämnvärt från riksgenomsnittet – 39 % flickverksamhet och 61 % pojkverksamhet.

Av samtliga 39 idrotter utgör pojkarnas andel en majoritet i 29 idrotter medan flickornas andel är majoritet inom 10 idrotter. För att belysa situationen i Skövde kommun har vi valt att redovisa vilka idrotter som har den största verksamhetsvolymen för flickor respektive pojkar.

Deltagartillfällen samtliga idrotter 2015 – Flickor

Tabell 15. Idrotter med fler än 1 000 deltagartillfällen för flickor

Idrott flickor	Deltagar- tillfällen	Andel
Fotboll	42 825	32 %
Handboll	30 236	22 %
Ridsport	15 507	12 %
Simidrott	8 112	6 %
Gymnastik	7 939	6 %
Friidrott	4 841	4 %
Tennis	4 284	3 %
Taekwondo	3 165	2 %
Konståkning	2 935	2 %
Innebandy	2 815	2 %
Basket	2 019	2 %
Budo och Kampsport	1 865	1 %
Baseboll och Softboll	1 430	1 %
Amerikansk Fotboll	1 091	0,8 %
Bowling	1 021	0,8 %
Samtliga idrotter	135 425	40 %

Procentsatsen visar andelen tillfällen av samtliga deltagartillfällen för flickor. I Skövde kommun är fotboll med 32 % den största idrotten bland flickor, näst största idrott är handboll med 22 % och tillsammans står de för 54 % av samtliga deltagartillfällen bland flickor.

Deltagartillfällen samtliga idrotter 2015 – Pojkar

Tabell 16. Idrotter med fler än 1 000 deltagartillfällen för pojkar

Idrott	Deltagar- tillfällen	Andel
Fotboll	76 294	37 %
Handboll	37 517	18 %
Ishockey	25 150	12 %
Innebandy	15 026	7 %
Tennis	5 723	3 %
Budo och Kampsport	5 599	3 %
Taekwondo	4 371	2 %
Simidrott	4 315	2 %
Basket	3 704	2 %
Bandy	2 038	1 %
Skateboard	1 969	1 %
Friidrott	1 918	0,9 %
Korpen	1 776	0,9 %
Golf	1 717	0,8 %
Parasport	1 692	0,8 %
Motorcykel och Snöskoter	1 667	0,8 %
Bowling	1 570	0,8 %
Orientering	1 511	0,7 %
Bordtennis	1 416	0,7 %
Skidor	1 362	0,7 %
Amerikansk Fotboll	1 352	0,7 %
Baseboll och Softboll	1 182	0,6 %
Samtliga idrotter	204 214	60 %

Liksom bland flickor dominerar fotbollen bland pojkar, men kraftigare, 37 % av samtliga deltagartillfällen för pojkar. Fotbollen är dubbelt så stor som handbollen vilken kommer på andra plats med 18 %. Tillsammans står fotboll och handboll för 55 % av samtliga deltagartillfällen bland pojkar.

LOK-stöd på föreningsnivå

I kommande tabeller redovisas deltagartillfällen per förening och därefter föreningarnas flick- respektive pojkverksamhet utifrån Riksidrottsförbundets aktivitetsstöd 2015.

De största idrottsföreningarna

Tabell 17. Föreningar med fler än 10 000 deltagartillfällen 2015

Förening	LOK-stöd	Deltagar- tillfällen	Andel	Flickor	Andel flickor	Pojkar	Andel pojkar
Skövde Ishockeyklubb	245 090 kr	25 351	8 %	201	1 %	25 150	99 %
IFK Skövde HK av 1991	234 246 kr	24 273	7 %	0	0 %	24 273	100 %
Skövde Handbollsflickor	214 174 kr	22 169	7 %	22 169	100 %	0	0 %
Våmb's Idrottsförening	188 372 kr	18 907	6 %	7 563	40 %	11 344	60 %
IFK Skövde Fotbollsklubb	176 312 kr	18 310	5 %	0	0 %	18 310	100 %
Handbollsklubben Country	171 864 kr	16 908	5 %	8 067	48 %	8 841	52 %
Skultorps Idrottsförening	166 056 kr	16 398	5 %	6 845	42 %	9 553	58 %
Ulvåkers Idrottsförening	158 200 kr	15 704	5 %	6 296	40 %	9 408	60 %
Skövde Kvinnliga Idrottsklubb	148 978 kr	14 909	4 %	14 903	100 %	6	0 %
Skövde Innebandyförening	138 108 kr	13 962	4 %	2 756	20 %	11 206	80 %
Skövde Allmänna Idrottsklubb	119 358 kr	11 865	4 %	0	0 %	11 865	100 %
Skövde Simsällskap	115 120 kr	10 754	3 %	7 078	66 %	3 676	34 %
Samtliga föreningar	3 538 080 kr	339 639		135 425	40 %	204 214	60 %

12 föreningar redovisar fler än 10 000 deltagartillfällen. I 9 av föreningarna är pojkverksamheten i majoritet. Skövde Ishockeyklubb är största förening med 8 % av samtliga deltagartillfällen.

Flickverksamhet – de 10 största idrottsföreningarna

Tabell 18. De 10 största föreningarna med flickverksamhet

Förening	Deltagar- tillfällen	Andel
Skövde Handbolls flickor	22 169	16 %
Skövde Kvinnliga Idrottsklubb	14 903	11 %
Handbollsklubben Country	8 067	6 %
Skövde Ryttaförening	7 890	6 %
Våmbs Idrottsförening	7 563	6 %
Skövde Simsällskap	7 078	5 %
Skultorps Idrottsförening	6 845	5 %
Skultorps Ryttaförening	6 676	5 %
Ulvåkers Idrottsförening	6 296	5 %
Skövde Gymnastikförening	5 101	4 %
Samtliga föreningar	135 425	40 %

Skövde Handbolls flickor är störst med 16 % av flickverksamheten, näst störst är Skövde Kvinnliga Idrottsklubb med 11 %. De står tillsammans för mer än en fjärdedel av samtliga deltagartillfällen bland flickor.

Pojkverksamhet – de 10 största idrottsföreningarna

Tabell 19. De 10 största föreningarna med pojkverksamhet

Förening	Deltagar- tillfällen	Andel
Skövde Ishockeyklubb	25 150	12 %
IFK Skövde HK av 1991	24 273	12 %
IFK Skövde Fotbollsklubb	18 310	9 %
Skövde Allmänna Idrottsklubb	11 865	6 %
Våmbs Idrottsförening	11 344	6 %
Skövde Innebandyförening	11 206	6 %
Skultorps Idrottsförening	9 553	5 %
Ulvåkers Idrottsförening	9 408	5 %
Handbollsklubben Country	8 841	4 %
Handbollspojkarna Skövde 90	4 403	2 %
Samtliga föreningar	204 214	60 %

Av samtliga deltagartillfällen bland pojkar är Skövde Ishockeyklubb är störst bland pojkar med 12 % av pojkverksamheten, näst störst är IFK Skövde HK av 1991.

Mer detaljerad information om LOK-stödet för 2015 redovisas i Bilaga 6. Deltagartillfällen för idrott 2015.

Taxor och avgifter

Kommunens storlek på olika taxor och avgifter i samband med föreningsverksamhet kan ses som ett kraftfullt fördelningspolitiskt styrinstrument. Via skilda avgiftssystem kan t.ex. åldersgrupper, säsonganpassad verksamhet eller arrangemangsvillkor påverkas.

Utvecklingen i landet har gått från en situation på 1970-talet där i princip samtliga kommuner tillämpade fria lokaler för föreningslivets barn- och ungdomsverksamhet till ett dagsläge där endast en handfull kommuner tillämpar noll-taxa fullt ut. Den stora förändringen skedde på 1990-talet och var troligen främst ett resultat av det ekonomiskt besvärliga läget med stora besparingar i kommunernas driftbudgetar. Men många kommuner menade också att införandet av taxor och avgifter var ett sätt att komma tillrätta med föreningslivets överbokning av lokaler. På vissa håll angavs även pedagogiska skäl till ett avgiftsuttag. Det ansågs viktigt att markera att även lokaler kostade pengar och inte kunde ses som en fri nytthet.

Fria lokaler eller subventionerade lokalhyror är mycket värdefullt för föreningslivet. Framst gäller det naturligtvis inom idrottsområdet där den stora verksamhetsvolymen finns och där anläggningarna ofta har höga driftkostnader.

Alternativa stödmodeller som används i kommunerna

Vi vill peka på några generella alternativ som kan ligga till grund för en framtida diskussion om kommunens föreningsstöd.

Normstyrda bidrag

De flesta kommuner ger stöd till föreningars verksamhet via ett s.k. normstyrt stödsystem. Stödet går ut som ett kontantbidrag baserat på den verksamhetsvolym som föreningarna redovisar. Vanligtvis är det antal medlemmar och antal aktiviteter som är bidragsgrundande. Därutöver finns ofta normer för ledarutbildningsbidrag, lokal- och driftbidrag med flera. Normer och regler anges i kommunens bidragsbestämmelser för föreningslivet och fördelas vanligen av respektive förvaltningen på delegation. Modellen är hanterlig, någorlunda objektiv och anses enkel att förstå.

En nackdel kan vara att vad som mäts är främst kvantitativa volymer medan kvalitativa värden är svårare att väga in. Dessutom får både nya och gamla föreningar vars verksamhet inte bygger på täta och regelbundna sammankomster svårare att etablera sig eller leva vidare. Ett normerat stödsystem kan därför sägas vara mer anpassat till t.ex. idrottsföreningarnas verksamheter. Övrigt föreningsliv kan inte på samma sätt tillgodogöra sig bidragsformer som exempelvis lokalt aktivitetsstöd.

Förhandlingsbaserade överenskommelser i dialog

Modellen tillämpas i flera kommuner och är ett exempel på en princip där normerade stödformer ersatts av förhandlingsbaserade överenskommelser i dialog mellan föreningarna och kommunen. Arbetssättet innebär att politiker och tjänstemän i kommunen resonerar sig fram till föreningsstödet inriktning och storlek tillsammans med den aktuella föreningen. Även om kvantitativa uppgifter om föreningens verksamhet finns med i bedömningen skapas här förutsättningar för mer kvalitativa värderingar av verksamheten. Förhandlingen – eller rättare sagt dialogen – resulterar i ett kommunalt beslut om stöd för det kommande verksamhetsåret. Stödet kan med fördel betalas ut i förskott på grundval av planerad verksamhet, en skillnad gentemot det stöd som baserar sig på normerade bidrag som har sin grund i redan genomförd verksamhet.

Arbets sättet har tillämpats i Sandvikens kommun sedan mitten av 1990-talet. Ett tjugotal kommuner har därefter helt eller delvis börjat arbeta efter samma modell. När Sandviken införde det nya stödsystemet var syftet att förstärka dialogen mellan föreningslivet och kommunen. Dels för att skapa större trygghet för föreningen inför det kommande verksamhetsåret, öka precisionen i föreningsstödet samt göra det enklare att arbeta med verksamhetsutveckling.

Det praktiska arbetet går till på så sätt att en grupp bestående av både politiker och tjänstemän möter respektive förening i en form av dialog utifrån föreningens verksamhetsplan. Därefter träffas en överenskommelse om stödet för det kommande verksamhetsåret. I dialogen tas även andra former av stöd upp som kan vara aktuella t.ex. uppdragsverksamhet utanför föreningens ordinarie arbetsområde.

De flesta kommuner som tillämpar arbets sättet redovisar att föreningsföreträdarna är mycket positiva till de utökade kontakter föreningarna fått med kommunen. Föreningarna känner sig mer uppmärksammade och får en större möjlighet att diskutera framtidsfrågor. Självklart är fördelningssystemet mer tidskrävande ju större kommunen är och ju fler föreningar som finns.

I vissa kommuner har delar av Sandvikenmodellen anammats. Kommunen har t.ex. när det gäller utveckling av verksamheter i vissa bostadsområden träffar och dialoger med delar av föreningslivet för att utifrån upplevda behov skapa en förändring.

En nackdel med arbets sättet är att det blir svårare att se den verksamhet föreningslivet bedriver och för vilka områden föreningsstödet utgår, något vi upplevt i vårt arbete i andra kommuner. Vi har inte kunnat analysera föreningsverksamheten med avseende på åldrar och kön eftersom någon sådan rapportering inte sker till kommunen. Vi har heller inte kunnat beräkna hur stor andel av föreningarnas egna lokal- och anläggningskostnader som täcks via kommunala bidrag eftersom bidrag till egna lokaler ingår som en del av det totala kontantstödsbeloppet. Flera kommuner har bl.a. med detta som grund valt att överge stödmodellen, framför allt när det gäller stödet till idrottsföreningar.

Mellanformer av stödmodeller

Vi har tidigare varit inne på åsikten att olika föreningskategorier kan vara betjänta av skilda typer av föreningsstöd. Vi har menat att skillnaderna mellan t.ex. kultur- och idrottsföreningar i verksamhet och arbets sätt är så stora att ett stöd bör se olika ut för de två kategorierna. På samma sätt kan vi se stora skillnader i de behov av kommunalt stöd som finns hos idrottsföreningar och övriga föreningar av typen scouter, nykterhetsföreningar, religiösa föreningar, ungdomskulturföreningar m.fl. som ibland benämns idéburna. Idrottsföreningarna behöver främst någonstans att hålla till med sin ofta mycket frekventa verksamhet, men har självklart även ett behov av kontant stöd. I det sammanhanget kan det vara bra att uppmärksamma att det statliga lokala aktivitetsstödet under 2010-talet i det närmaste tredubblats och gett idrottsföreningarna ett stort kontantstödstillskott.

För det s.k. idéburna föreningslivet är situationen en annan. Lokala föreningar får med automatik inte del av den kontantbidragshöjning som staten via Svenska Spel fördelat till deras riksorganisationer. Det är upp till varje riksorganisation att besluta hur stor del av det statliga stödet som ska fördelas ut till lokalavdelningarna. Dessutom är denna föreningskategori inte beroende av lokaler i samma utsträckning som idrottsföreningarna. De lokaler de håller till i är i allmänhet inte heller lika kostnadskrävande för kommunen.

Med detta som utgångspunkt och det faktum att det s.k. idéburna föreningslivets verksamhet är ganska blygsam bör övervägas vilka stödformer som behövs för att behålla och stimulera verksamhet även utanför idrottsområdet.

En annan modell som innebär en kanske mer tveksam styrning av föreningslivet är att lägga politiska värderingar på den verksamhet föreningarna utför. Genom ett poängsystem får olika verksamheter olika stödnivåer t.ex. kan en boxningsträning anses mer angelägen och få högre kontantstöd än en fotbollsträning eller en musikaktivitet kan värderas högre än en innebandyträning. Varianter av detta system har provats i några kommuner men anses av de flesta vara svår genomförbart och innebära för mycket inblandning i föreningslivets arbete.

Vissa kommuner har också provat att arbeta med ett grundstöd för föreningens basverksamhet och ge tilläggsbelopp till de föreningar som vill arbeta med politiskt prioriterade områden som t.ex. integration eller verksamhet för funktionshindrade. Detta arbetssätt påminner till viss del om de förhandlingsbaserade stödsystem vi tidigare beskrivit även om inslagen av rena förhandlingar med föreningslivet tonats ner.

En enkel och vanlig modell är att punktvis premiera politiskt önskvärda åtgärder. Det kan vara högre stöd till flickaktiviteter än till pojkkaktiviteter eller förstärkt stöd till verksamhet i vissa geografiska områden. Vissa kommuner har också försökt motverka tidig specialisering inom idrotten genom att begränsa antalet aktiviteter som ett barn under tio års ålder får bidrag för till en eller två per vecka. Dessa åtgärder eller smärre modellförändringar är enkla att genomföra och kan dessutom förändras och tidsbegränsas utan att strukturen i kommunens totala föreningsstöd ändras.

Stöd till grupper utanför traditionellt föreningsliv

Allt oftare diskuteras att ett utökat utrymme bör skapas i kommunala lokaler och anläggningar för icke föreningsaktiva. Detta ligger i linje med en generell strävan i landet att mer uppmärksamma grupper utanför traditionellt föreningsliv och nya verksamheter som inte alltid passar in i de regelverk som finns för t.ex. föreningsbidrag och lokaluthyrning. Ett exempel är Sverok – landets största ungdomsförbund med fler än 101 000 medlemmar i närmare 4 000 föreningar runt om i 240 av Sveriges kommuner. Inom Sverok startar och driver ungdomar sina egna föreningar på egna villkor och skapar verksamhet tillsammans som exempelvis rollspel, lajv, brädspel, figurspel, e-sport och LAN.

Flera kommuner har frigjort resurser för att snabbt kunna svara upp mot idéer och behov som kommer från olika intressegrupper. Något av banbrytare på detta område var Piteå kommun som via sitt ”Pengar i påse-projekt” ville hitta former för ett flexibelt arbetssätt gentemot ungdomar utanför det etablerade föreningslivet.

En enkel åtgärd kan tyckas vara att frigöra ett antal timmar i idrottsanläggningar som sporthallar och ishallar utöver den tid som redan avsatts för allmänheten. Erfarenheterna visar att efterfrågan på den typen av nya resurser är begränsad samtidigt som många föreningar inte får tillräckligt med tid i dessa anläggningar. Snarare är det lokaler för olika samlingar omkring dataspel och hjälp med musikarrangemang och festivaler som ungdomar efterfrågar.

För att lyckas med nya former av stöd är tidsfaktorn helt avgörande. Handläggning och beslut måste ske snabbt och möjligheterna att få stöd för goda idéer marknadsföras till ungdomar och andra intressegrupper. Många kommuner har därför valt att ha en långtgående delegation till någon tjänsteman för att snabbt kunna stödja intressanta projekt.

När det gäller att stimulera spontan fysisk aktivitet verkar anläggningar av typ närvidrottsplatser vara lyckade på många håll i landet. Enkla anläggningar anpassade för lek, spel och social samvaro, ofta lokaliserade nära skolor, är populära. En poäng med dessa anläggningar är att de inte bokas upp av idrottsföreningar utan är ständigt tillgängliga. Detta är också en anläggningstyp för vilka kommuner och föreningar kan söka bidrag från Riksidrottsförbundet. På många håll i landet sker också en samfinansiering av dessa anläggningar mellan kommunen och kommunala eller privata bostadsföretag.

Våra iakttagelser, synpunkter och förslag

Föreningslivets verksamhet i kommunen är omfattande. I vår översyn ingår totalt 233 föreningar och organisationer som erhåller stöd.

Tabell 20. Föreningskategorier som har erhållit stöd

Kategori	Antal	Verksamhetsrelaterat bidrag	Lokalrelaterat bidrag	Totalt kontant bidrag	Subvention i kr	Totalt kommunalt stöd
Idrott	78	2 485 804 kr	4 587 824 kr	7 073 628 kr	25 531 737 kr	32 605 365 kr
Kultur	45	668 000 kr	63 359 kr	731 359 kr	3 288 997 kr	4 035 631 kr
Kategori övrig	24	325 850 kr	20 916 kr	346 766 kr	1 387 314 kr	1 734 080 kr
Studieförbund	8	1 194 701 kr	196 240 kr	1 390 941 kr	140 415 kr	1 531 356 kr
Pensionär	12	590 000 kr	5 725 kr	595 725 kr	47 708 kr	643 433 kr
Bygdegård	11	0 kr	352 906 kr	352 906 kr	0 kr	352 906 kr
Handikapp	21	80 897 kr	80 920 kr	161 817 kr	186 845 kr	348 662 kr
Förbund	6	0 kr	0 kr	0 kr	245 924 kr	245 924 kr
Religiös	10	38 725 kr	91 445 kr	130 170 kr	64 608 kr	179 503 kr
Nykterhet	5	19 150 kr	51 125 kr	70 275 kr	74 kr	70 349 kr
Scouter	4	20 675 kr	46 607 kr	67 282 kr	0 kr	67 282 kr
Politisk	5	0 kr	650 kr	650 kr	30 094 kr	30 744 kr
Elev	1	2 063 kr	0 kr	2 063 kr	4 978 kr	7 041 kr
Hjälpsorganisation	2	0 kr	0 kr	0 kr	103 kr	103 kr
Student	1	0 kr	0 kr	0 kr	-508 kr	-508 kr
Totalt	233	5 425 865 kr	5 497 717 kr	10 923 582 kr	30 928 289 kr	41 851 871 kr

De kontanta medel som fördelades i form av bidrag uppgick år 2015 till 10 923 582 kronor. Utav dessa betalades 5 425 865 kronor ut som verksamhetsrelaterade bidrag och 5 497 717 kronor som lokal- eller anläggningsrelaterade bidrag i form av kontanta lokal- och driftbidrag.

Utifrån de beräkningar som gjorts uppgår subventionerna till föreningslivet till 30 928 289 kronor. Det totala föreningsstödet kan därför beräknas till 41 851 871 kronor för de föreningar som ingår i översynen.

Dokumentera de beräkningssätt som använts i översynen

Arbetet med att prissätta lokaler och anläggningar samt beräkna tillgänglighet i form av öppettider är tidskrävande. Detsamma gäller beräkningarna som ligger till grund för de olika subventionerna som presenteras i utredningen.

Även om en del beräkningar fått ske med hjälp av uppskattningar och bedömningar är nedlagt arbete en bra grund för framtiden. Underlaget för beräkningarna bör därför dokumenteras och sparas för att lättare – om något/några år – kunna uppdatera uppgifterna som finns i den översyn som nu gjorts.

Tydliggör hur föreningsstödet fungerar – redovisa subventioner

Vi rekommenderar att kultur- och fritidsavdelningarna tydliggör för föreningarna, och kanske även för kommuninvånarna, hur det kommunala stödet fungerar. Av erfarenhet vet vi att alltför få inser att lokalrelaterade kontanta bidrag och lokalsubventioner är ett mer omfattande stöd än de verksamhetsrelaterade kontanta bidragen.

Genom att årligen redovisa stödet i form av olika kontanta bidrag och lokalsubventioner kan en bättre grund skapas för diskussioner om hur det kommunala stödet på bästa och mest rättvisa sätt kan utformas. Exempelvis kan det leda till ökad förståelse i de fall kommunen önskar förändra avgifter för vissa lokaler eller belopp för såväl lokalrelaterade som verksamhetsrelaterade bidrag.

Om tydlighet, information och tillgänglighet i bidragsgivningen

Utifrån resultaten i enkäten om de kontanta bidragen som bidragsberättigade föreningar besvarat kan vi bl.a. utläsa följande:

- 70 % eller 62 föreningar tycker att det är viktigt att ”*Det är lätt att hitta information om kommunens bidrag*”. 38 av dessa ger betyget 1, 2 eller 3 d.v.s. ett lågt betyg.
- 60 % eller 53 föreningar av de svarande anser det viktigt att ”*Reglerna/villkoren för bidragsgivningen är tydliga*”. 34 föreningar av dessa ger betyget 1, 2 eller 3
- 41 % eller 36 föreningar av samtliga svarande tycker att ”*Informationen om bidragsgivning är lätt att förstå*” är viktigt. 20 av dessa ger betyget 1, 2 eller 3.

Vilka åtgärder kan vidtas så att det blir lättare att hitta information om kommunens bidrag?

Vilka åtgärder kan vidtas för att reglerna/villkoren för bidragsgivningen ska bli tydligare?

Vilka åtgärder kan vidtas så att informationen om bidragsgivning blir lättare att förstå?

Om lokaltillgång och information om lediga tider

I enkäten där föreningarna som bokar lokaler fick uttala sig om kommunens lokalbokningsfunktion kan vi bl.a. utläsa följande:

- 53 % eller 33 föreningar anser det viktigt att ”*Det finns tillräckligt med lokaler/anläggningar som passar vår förenings verksamhet*”. 27 av dessa ger betyget 1, 2 eller 3.
- 52 % eller 32 föreningar tyckte att det är viktigt att ”*Vår förening får de tider vi önskar*”. 14 av dessa ger betyget 1, 2, eller 3.
- 44 % eller 27 föreningar anser att det är viktigt att ”*Vår förening kan påverka fördelningen av tider*”. 23 av dessa ger betyget 1, 2 eller 3.

Även om en majoritet av föreningarna anser det viktigt att de får de tider de önskar i samband med lokalbokningen är det många föreningar som anser att det inte finns tillräckligt med lokaler/anläggningar för deras verksamhet samt att de inte kan påverka fördelningen av tider. Vi rekommenderar därför att en undersökning genomförs om var och när det finns ledig kapacitet i olika typer av lokaler/anläggningar.

Vi är medvetna om att det i Skövde kommun, liksom i flertalet av landets kommuner, är svårt att tillgodose lokalbehovet för t.ex. samtliga specialidrotter. Därför kan det finnas anledning att närmare se över fördelning av tider i olika lokaler och anläggningar. Genom att sammanställa uppgifter från lokaluthyrningens veckoscheman går det att sammanställa uppgifter om t.ex. bokningsbar tid och bokad tid för olika kundgrupper samt uppgifter om antalet icke bokade timmar d.v.s. uppgifter om var och när eventuell ledig tid/ kapacitet finns.

Resultatet av sammanställningarna kan därefter med fördel användas i en dialog med föreningslivet omkring lokaltillgång och fördelning av tider. Vår erfarenhet är att ett sådant underlag bl.a. kan leda till konstruktiva idéer och en bättre förståelse från föreningarnas sida om den rådande localsituationen.

Bedöm rättvisan mellan lokalsubventioner och lokalrelaterade bidrag

Bedöm rättvisan mellan subventioner i de kommunala lokalerna som administreras via lokalbokningen och stödet till föreningarna via lokal- och anläggningsanknutna bidrag till föreningar som driver egna lokaler/anläggningar.

De nuvarande driftbidragen täcker föreningarnas kostnader till i snitt 16 % men varierar kraftigt mellan olika typer av föreningar och anläggningar. Spännvidden i kostnadstäckning via erhållna bidrag ligger mellan 0,4 % och över 100 %. Kostnadstäckningen för exempelvis idrottsföreningar uppgår till i snitt 15 %.

För de föreningar som omfattas av bokningssystemet och har sin verksamhet i kommunens anläggningar uppgår subventionen i snitt till 83 %. Kommunen står för merparten av kostnaden medan avgifter och hyror från föreningarna i genomsnitt täcker 17 % av kommunens kostnad.

Förutom skillnaden i kostnadstäckning är den principiella skillnaden mellan de båda systemen att stödet via subventionerade kommunala lokaler med relativt låg taxa i praktiken är inflationsskyddat. Även om lokalerna kommer att kosta mer får föreningarna fortfarande samma nivå på den kommunala subventionen såvida taxor och avgifter inte ändras dramatiskt. Bidrag till lokaler och anläggningar som ägs/drivs av föreningar har inte samma skydd. Det gäller framförallt när de lokalrelaterade bidragen utgår från fasta belopp och/eller innehåller bestämmelser om maxbelopp i stället för att helt ha sin grund i föreningarnas driftkostnader.

Vi utgår från att det en gång har funnits, och fortfarande finns, motiv för att acceptera olika grader av kostnadstäckning via de lokal- och anläggningsrelaterade bidragen. Det kan vara skäl som att föreningen t.ex. har exklusiv tillgång till en lokal och inte behöver dela den med andra. Om nivåerna för kostnadstäckning via driftbidraget anses för låga eller att skillnaderna är för stora mellan olika föreningar bör en förändring av bidraget diskuteras.

Ett renodlat system som utgår från föreningens/anläggningens driftkostnad, och den verksamhet som bedrivs vid anläggningen, kan då vara att föredra i stället för fasta belopp och eventuella regler om maxbelopp i bidrag.

Ungdomsverksamhet vid sidan av idrotten/nya verksamheter

Diskutera insatser för att stärka föreningarnas ungdomsverksamhet vid sidan av idrotten. Av det totala kontantstödet på 10 923 582 kronor går 65 % till idrottsföreningar, 13 % till studieförbund, 7 % till kulturföreningar och 16 % till de föreningskategorierna pensionärsförening, bygdegårdsförening, övrig förening, handikappförening, religiös förening, nykterhetsförening och scoutförening.

Idrotten är dominerande i alla kommuner och har ökat sin andel av den samlade ungdomsverksamheten för varje 10-års period under de senaste 50 åren. Går vi tillbaka till slutet av 1980-talet stod idrottsföreningarna för ca 80 % av all ungdomsverksamhet medan övrigt föreningsliv stod för ca 20 %. I dag utgör idrottens andel av den ungdomsverksamhet som erhåller stöd omkring 95 % medan stora delar av de så kallade idéburna rörelserna succesivt har minskat. Självklart beror detta på idrottens popularitet och stort engagemang från många ideellt arbetande ledare. De stödsystem som tillämpas i många kommuner är även till vissa delar anpassad för idrott, framförallt lagidrott.

Det kan finnas skäl att diskutera med föreningar utanför idrotten om hur ett optimalt stöd skulle kunna utformas för att på sikt behålla och stärka deras verksamhet.

Diskutera åldersindelning för aktivitetsbidraget

Kommunens åldersgräns för aktivitetsbidraget är 5–20 år, ett bidrag som i stort liknar det statliga lokala aktivitetsstödet. Från 1 januari 2014 förändrades det statliga aktivitetsstödet till idrotten. Den nuvarande övre åldersgränsen på 20 år höjdes till 25 år vilket innebär att nuvarande åldersgräns är 7–25 år.

Diskutera vad den statliga förändringen av åldersgrupper innebär exempelvis för idrottsföreningarnas redovisning av aktiviteter till stat respektive kommun. Idag förs också en livlig debatt om begreppet ”tidig specialisering” inom idrottsrörelsen. Diskutera med utgångspunkt från detta åldersgränsen 7-20 år för verksamhetsrelaterade bidrag.

Regelbundna kultur- och fritidsvaneundersökningar

Genom att med jämna tidsintervaller – exempelvis en gång per mandatperiod – genomföra vaneundersökningar går det t.ex. att följa utvecklingen av kommuninnevånarnas deltagande i föreningsverksamhet inom olika föreningskategorier. I dag finns sådan statistik enbart tillgänglig för idrottsföreningarnas verksamhet via Riksidrottsförbundets årliga redovisningar. Utöver information om föreningsverksamhet får förvaltning och nämnd en bra bild av hur och av vilka grupper resurserna används inom t.ex. kultur- och fritidsområdet.



Regler för bidrag till bygdegårdsföreningar

Beslutad av kommunfullmäktige datum månad år, § XX. Dnr XXXXX.XXXX

Dokumenttyp: [xxx]

Dokumentet gäller för: [Datum]

Diarienummer: [xxx]

Reviderad: [Datum]

Giltighetstid: [xxx]

Tidpunkt för aktualitetsprövning: [Datum]

Dokumentansvarig: [xxx]

Andra tillhörande dokument: [xxx]

Program

Policy

Plan

Riktlinjer

» Regler



Innehåll

Allmänt	3
Bidrag	3
Lokalbidrag bygdegårdsföreningar.....	3
Ändamål	3
Villkor	3
Ansökan	4
Investeringsbidrag	4
Ändamål	4
Villkor	4
Ränte- och amorteringsfria lån.....	5
Ändamål	5
Villkor	5
Bidrag	5

Allmänt

Kultur- och fritidsnämndens målsättning är att Skövde ska ses som en kulturstad. En kulturstad som samverkar med andra parter och aktörer både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Nämnden vill därigenom skapa förutsättningar för ett rikt kulturliv. Kulturlivet ska genomsyras av delaktighet, tillgänglighet, upplevelser, kreativitet, bildning, debatt och nå flertalet av våra invånare och besökare.

Kultur- och fritidsnämnden beaktar barnkonventionen i alla beslut som berör barn.

Samtliga bidrag söks i kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem.

Bidrag

Bygdegårdsföreningar i Skövde kommun har rätt att söka följande bidrag:

- Lokalbidrag för bygdegårdsföreningar
- Investeringsbidrag
- Ränte- och amorteringsfria lån

Lokalbidrag bygdegårdsföreningar

Kultur- och fritidsnämnden betalar årligen ut lokalbidrag till bygdegårdsföreningar.

Bygdegårdsförening som är medlem i Bygdegårdarnas riksförbund får lokalbidrag utifrån yta som är varmhållen för verksamheten.

Ändamål

Syftet med stödet är att ge ett bidrag för bygdegårdens lokalkostnader då dessa samlingslokaler är viktiga som offentliga fysiska mötesplatser för demokrati, gemenskap och mångfald i de mindre sammanhangen och centrala platser för det lokala förenings- och kulturlivet.

Villkor

Bygdegårdsförening som är medlem i Bygdegårdarnas riksförbund och som är registrerad som bygdegårdsförening i Skövde kommuns register kan söka bidraget. Ytterligare villkor gäller:

- Lokalen ska vara belägen i Skövde kommun
- Lokalen ska ägas eller disponeras genom ett långsiktigt hyresavtal
- Bygdegården ska ha en samlingslokal och ska vara öppen att hyra
- Bygdegården ska fylla ett varaktigt behov på orten

- Bidrag ges för yta som är varmhållen för verksamhet och som i förväg har godkänts av kulturavdelningen
- Bidrag ges med ett belopp per kvadratmeter som beslutas av kultur-och fritidsnämnden

Ansökan

Ansökan inlämnas i verksamhetssystemet senast en månad efter genomfört årsmöte.

Ansökan ska innehålla:

- Verksamhetsberättelse
- Ekonomisk redovisning
- Revisionsberättelse
- Protokoll från senaste årsmöte samt antal uthyrningar och egna arrangemang.

Bedömningsprocessen

1. Ansökan skickas in via verksamhetssystemet för handläggning.
2. Uppfyller föreningen ansökningskriterierna så beviljar handläggare bidraget enligt fastställt belopp.

Investeringsbidrag

Investeringsbidrag kan ansökas av bidragsberättigade ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv samt bygdegårdsföreningar som äger, arrenderar eller externt hyr anläggningar/lokaler.

Ändamål

Bidraget är avsett för att ge ekonomiskt stöd vid inköp av inventarier eller kostnader för periodiskt underhåll av anläggningen.

Villkor

- Ansökan ska vara fritidsavdelning tillhanda senast den 1 mars.
- Totalkostnaden för projektet ska överstiga ett halvt basbelopp.
- Till ansökan ska offerter för investeringen bifogas.
- Projektet får ej ha påbörjats, alternativt utrustning ej inköpts vid ansöknings-tillfället.
- Vid arrende/hyresavtal måste giltigt avtal med löptid på minst ett år finnas.
- Om medel finns kvar efter Kultur- och fritidsnämndens prioriteringar gäller en ny ansökningsomgång där ansökan skall vara Fritidsavdelningen till handa senast den 1 september.

Vid fördelning av investeringsbidrag prioriteras följande:

- Föreningens möjlighet till utveckling av barn- och ungdomsverksamhet.
- Inköp av inventarier.
- Jämställdhetsskapande åtgärder.
- Planerat periodiskt underhåll.
- Tillgänglighet och användarbarhet för personer med nedsatt rörlighet – eller orienteringsförmåga.
- Miljöförbättringar.

Bidrag kan utgå efter Kultur- och fritidsnämndens prövning i varje enskilt fall är maximerat till 50 % av godkända kostnader.

Ränte- och amorteringsfria lån

Ränte- och amorteringsfria lån för bidragsberättigade ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv samt bygdegårdsföreningar som äger eller långtidsarrenderar sina föreningslokaler/anläggningar.

Ändamål

Bidrag till ny-, till- eller ombyggnation av anläggning, bidrag till fast inredning av lokaler samt bidrag till inventarier i samband med utökning/renovering av lokal/anläggningsyta.

Villkor

- Ansökan ska innehålla en projektbeskrivning, kostnadskalkyl, finansieringsplan, eventuella ritningar, tidplan samt foton på befintlig yta/anläggning.
- Föreningen är skyldig att utnyttja statliga bidragsmöjligheter. Dessa eventuella bidrag samt frivilligt arbete frånräknas totalkostnaden före beräkning av det ränte- och amorteringsfria lånet.
- Ansökan ska vara fritidsavdelningen tillhanda senast den 30 april.
- Ränte- och amorteringsfritt lån betalas ut med högst 50 % av Kultur- och fritidsnämndens godkända nettokostnader.
- Ränte- och amorteringsfritt lån kan börjas utnyttjas 1 januari året efter att lånet beviljas.
- Ränte- och amorteringsfritt lån ska vara fullt utnyttjat inom 2 år.
- Ränte- och amorteringsfria lån avskrivs för föreningen efter 10 år.
- Totalkostnaden för projektet ska överstiga 30 grundbelopp.

Fördelningsmedel för ränte- och amorteringsfria lån beslutas varje år i samband med budgetarbetet.

Bidrag

Ränte- och amorteringsfritt lån kan betalas ut med högst 50 % av Kultur- och fritidsnämnden godkända nettokostnader.



Regler för bidrag till kulturföreningar och studieförbund

Beslutad av kommunfullmäktige datum månad år, § XX. Dnr XXXXX.XXXX

Dokumenttyp: [xxx]

Dokumentet gäller för: [Datum]

Diarienummer: [xxx]

Reviderad: [Datum]

Giltighetstid: [xxx]

Tidpunkt för aktualitetsprövning: [Datum]

Dokumentansvarig: [xxx]

Andra tillhörande dokument: [xxx]

Program

Policy

Plan

Riktlinjer

» Regler



Innehåll

Allmänt	3
Rätt till bidrag	3
Bidrag	3
Verksamhetsbidrag för Kulturföreningar.....	4
Villkor	4
Bedömningsgrund	4
Bedömningsprocessen	5
Särskilt bidrag för kulturaktivitet eller kulturevenemang.....	5
Villkor	5
Bedömningsgrund	6
Bidrag till studieförbund.....	7
Villkor	7
Bedömningsprocessen	7
Subventionerad lokalhyra i bygdegårdar.....	8
Villkor	8
Bedömningsprocessen	8

Allmänt

Kultur- och fritidsnämndens målsättning är att Skövde ska ses som en kulturstad. En kulturstad som samverkar med andra parter och aktörer både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Nämnden vill därigenom skapa förutsättningar för ett rikt kulturliv. Kulturlivet ska genomsyras av delaktighet, tillgänglighet, upplevelser, kreativitet, bildning, debatt och nå flertalet av våra invånare och besökare.

Kultur- och fritidsnämnden beaktar barnkonventionen i alla beslut som berör barn.

Samtliga bidrag söks i kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem.

Rätt till bidrag

För att bli klassificerad som en kulturförening ska föreningens huvudsakliga inriktning vara av konstnärliga eller kulturella uttryck. En kulturförening kan vara dans-, musik-, teater- film-, foto-, konst-, författar-, arkiv-, musei-, hembygds- och lokalhistorisk förening.

Bidrag

Följande bidrag finns att ansöka om från Kultur- och fritidsnämnden för kulturföreningar och studieförbund:

- Verksamhetsbidrag för kulturföreningar
- Särskilt bidrag för kulturaktivitet eller kulturevenemang
- Bidrag till studieförbund
- Subventionerad lokalhyra i bygdegårdar

Varje bidrag har specifika kriterier som ska uppfyllas för att föreningar ska kunna ansöka om bidragen.

Verksamhetsbidrag för Kulturföreningar

Kultur- och fritidsnämnden betalar årligen ut verksamhetsbidrag till kulturföreningar som är verksamma i Skövde kommun. Verksamhetsbidraget delas ut efter ett ansökningsförfarande utifrån här nedan uppställda kriterier. För att vara berättigad till verksamhetsbidrag så ska föreningens verksamhet bestå av ett konstnärligt eller kulturellt uttryck och ha blivit klassificerad som en kulturförening.

Syftet med verksamhetsbidraget är att stödja föreningslivets möjligheter att bidra till ett rikt och varierat kulturliv riktat till allmänheten.

Villkor

- Föreningarna som söker verksamhetsbidrag för kulturföreningar måste vara registrerade som kulturförening i Skövde kommun.
- Föreningen ska bedriva kontinuerlig verksamhet inom det konstnärliga eller kulturella fältet med utåtriktade arrangemang.
- Verksamheten ska äga rum i Skövde kommun, eller på annat sätt komma kommunen tillgodo, samt vara offentlig eller resultera i verksamhet som kommer allmänheten till del.
- Verksamheten ska vara riktad till allmänheten snarare än föreningens egna medlemmar.
- Verksamheten ska vara öppen för alla.
- Verksamheten ska vara av ett större värde för Skövdes kulturliv och bredda kommunens kulturutbud.
- Verksamheten ska bidra till att utveckla kulturella mötesplatser.
- Verksamheten ska bygga på demokratiska grunder.

Bedömningsgrund

Det är kultur- och fritidsnämnden som årligen beslutar vilka föreningar som erhåller verksamhetsstöd. Beslutet tas med utgångspunkt i det kultur- och fritidspolitiska programmet och de kulturpolitiska mål som kommunen har. Särskilt ska beaktas de prioriterade områdena jämställdhet, tillgänglighet, mångfald och inkludering. Detta i syfte att utveckla ett kulturliv som är öppet och tillgängligt för alla och bidrar till ett rikt kulturliv i hela Skövde.

Beviljande av verksamhetsbidragen baseras dels på möten och dialog med enskilda föreningar, dels på föreningarnas inlämnade underlag i bidragsansökan.

Föreningen är skyldig att meddela kommunen om en större verksamhetsförändring sker och bidraget kan då komma att omprövas.

Ansökningstiden är mellan 1 juni och 1 september för nästkommande års bidrag. Beslutet meddelas senast den 30 november. Bidraget betalas ut under januari månad nästkommande år. Ansökan görs i kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem och följande dokument ska bifogas:

- Verksamhetsplan/aktivitetsplan med budget
- Verksamhetsberättelse
- Årsmötesprotokoll
- Balans- och resultatrapport
- Revisionsberättelse

Bedömningsprocessen

1. Ansökan skickas in via verksamhetssystemet för handläggning.
2. Uppfyller föreningen ansökningskriterierna så kallas föreningen till en dialog med handläggare.
3. Beslut i kultur- och fritidsnämnden.

Dialogmodellen utgör en viktig del i bedömningsprocessen.

Särskilt bidrag för kulturaktivitet eller kulturevenemang

Kultur- och fritidsnämnden betalar årligen ut särskilt bidrag för kulturaktivitet eller kulturevenemang till kommunens kulturföreningar.

Syftet med stödet är att möjliggöra för kulturföreningar att genomföra kulturarrangemang inom det konstnärliga fältet, det vill säga ord, bild, scen, ton, film och aktiviteter inom kulturarv.

Föreningarna som söker särskilt bidrag för kulturaktivitet, måste vara registrerade som kulturförening i Skövde kommun. Ansökan görs löpande under året.

Villkor

Det särskilda bidraget för kulturaktivitet och kulturarrangemang minskas om arrangemanget ger ett överskott som är större än det preliminärt beslutade bidraget.

- Arrangemanget ska bidra till att bredda kulturutbudet för Skövdeborna.
- Kulturarrangemanget eller aktiviteten ska vara inom det konstnärliga fältet, det vill säga ord, bild, scen, ton, film och aktiviteter inom kulturarv.
- Aktiviteten ska vara offentlig, det vill säga allmänheten ska informeras och ha möjlighet att besöka arrangemanget.

- Aktiviteten ska äga rum inom Skövde kommun.
- I ansökan ska det anges vad det är för typ av kulturevenemang eller aktivitet, vad som ska genomföras samt hur evenemanget ska marknadsföras.
- Särskilt stöd för kulturaktivitet kan betalas ut med max 5000 kr/aktivitet och max 5 000 kr/förening och år.
- Budget ska vara kopplad till evenemanget.

Särskilt prioriteras tillfällig verksamhet och arrangemang som:

- Riktat sig till barn och unga
- Riktas till målgrupper som sällan nås av kulturverksamhet
- Främjar nya kulturella mötesplatser spridda över hela Skövde kommun
- Främjar människors aktiva deltagande och delaktighet i kulturlivet
- Är nyskapande

Bedömningsgrund

Ansökan inlämnas i verksamhetssystem senast en månad före arrangemanget.

- Bidraget avser kulturaktivitet som är kopplade till exempelvis gage, arvode, lokal eller teknik.
- Särskilt bidrag kan ej beviljas för löpande ordinarie verksamhet.
- Särskilt bidrag kan ej beviljas för samma kulturaktivitet i mer än högst tre år.
- Kulturföreningar som beviljats verksamhetsbidrag för en speciell kulturaktivitet, kan inte samma år beviljas särskilt bidrag för samma aktivitet.

Bedömningsprocessen

1. Ansökan skickas in via verksamhetssystem för handläggning.
2. Uppfyller föreningen ansökningskriterierna så beviljar handläggare bidraget så länge medel finns kvar.
3. Bidraget betalas ut efter att föreningen redovisat arrangemanget i systemets formulär.

Bidrag till studieförbund

Folkbildningen ska ge alla möjlighet att tillsammans med andra öka sin kunskap och bildning för personlig utveckling och delaktighet i samhället. Ett studieförbund är en mötesplats för skapande, bildning och kultur.

Villkor

Samtliga registrerade studieförbund som har verksamhet i Skövde kommun och som är registrerade i kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem kan få ett årligt bidrag.

Studieförbunden rapporterar sin verksamhet med följande underlag:

- Verksamhetsplan för nästkommande år lämnas senast den 15 december året innan.
- Verksamhetsberättelse inklusive ekonomisk berättelse för året innan lämnas senast den 30 juni
- Påskrivna kommunsammandrag för tidigare år lämnas senast den 30 juni

Bedömningsprocessen

Utbetalning av kommunbidrag betalas ut i sin helhet senast 31 januari utifrån Västra Götalands Bildningsförbunds fördelningsverktyg.

Kulturavdelningen har varje år en dialog utifrån villkoren för statens stöd till folkbildningen som regleras i Förordningen (2015:218) om statsbidrag till folkbildningen. De fyra syftena med statens stöd till folkbildningen, tillika kommunens, är att:

- Stödja verksamhet som bidrar till att stärka och utveckla demokratin
- Bidra till att göra det möjligt för en ökad mångfald av människor att påverka sin livssituation och skapa engagemang att delta i samhällsutvecklingen
- Bidra till att utjämna utbildningsklyftor och höja bildnings- och utbildningsnivån i samhället
- Bidra till att bredda intresset för samt öka delaktigheten i kulturlivet

Subventionerad lokalhyra i bygdegårdar

Kultur- och fritidsnämnden kan betala ut subventionerad lokalhyra till registrerade föreningar i Skövde kommun som hyr en i Skövde kommun registrerad bygdegård.

Syftet med stödet är att ge bidrag till föreningar vid förhyrning i bygdegårdar är för att främja verksamhet som är viktig för demokrati, gemenskap och mångfald i de mindre sammanhangen och centrala platser för det lokala förenings- och kulturlivet.

Villkor

Registrerade föreningar i Skövde kommuns föreningsregister, som uppfyller de allmänna kriterierna, kan söka bidrag.

- Lokalen ska tillhöra en registrerad bygdegård som får lokalbidrag av kultur- och fritidsnämnden
- Föreningar som är bidragsberättigade enligt kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde, det vill säga antingen godkänd kultur-, ungdoms- eller funktionshinderförening samt studieförbund, har rätt att söka bidrag med 80 procent av lokalhyran (dock högst 80 procent av 1 000 kr per tillfälle)
- Övriga föreningar som är registrerade i Skövde kommuns föreningsregister har rätt att söka bidrag med 50 procent av lokalhyran (dock högst 50 procent av 1 000 kr per tillfälle)

Bedömningsprocessen

Ansökan inlämnas i verksamhetssystemet senast en månad efter genomförd förhyrning. Uppfyller föreningen ansökningskriterierna så beviljar handläggare bidraget.

Ansökan ska innehålla:

- Verksamhetsberättelse
- Ekonomisk redovisning
- Revisionsberättelse samt protokoll från senaste årsmöte (behöver bara skickas in en gång per år om flera ansökningar görs per år).
- Ansökan ska innehålla kopia på faktura för lokalhyran från bygdegården.



Regler bidrag till föreningar för personer med funktionsnedsättning

Beslutad av kommunfullmäktige datum månad år, § XX. Dnr XXXXX.XXXX

Dokumenttyp: [xxx]

Dokumentet gäller för: [Datum]

Diarienummer: [xxx]

Reviderad: [Datum]

Giltighetstid: [xxx]

Tidpunkt för aktualitetsprövning: [Datum]

Dokumentansvarig: [xxx]

Andra tillhörande dokument: [xxx]

Program

Policy

Plan

Riktlinjer

» Regler



Innehåll

Allmänt.....	3
Rätt till bidrag	3
Kriterier.....	3
Medlemsregister	3
Bidragsberättigad medlem	3
Närvarorapportering	4
Bidrag	4
Verksamhetsbidrag	4
Lokalbidrag.....	5
Villkor	5
Bidrag	5
Subventionerad Lokalhyra	6
Villkor	6
Bedömningsprocessen	6

Allmänt

Syftet med stöd till verksamhet för personer med funktionsnedsättning är att bidra till ett aktivt föreningsliv och att skapa goda möjligheter till att ha en meningsfull fritid.

Rätt till bidrag

Föreningar för personer med funktionsnedsättning med medlemmar inom Skövde kommun har möjlighet att söka bidrag från Kultur- och fritidsnämnden. För att få bidraget ska föreningen vara godkänd som bidragsberättigad förening enligt de allmänna kraven och rikta sig till något av följande områden: fysiska, neuropsykiatriska och/eller intellektuella funktionsnedsättningar¹.

Kriterier

Förening för personer med funktionshinder

För att föreningar ska kunna beviljas bidrag från kultur- och fritidsnämnden gäller att föreningen följer de allmänna kriterierna samt följande krav. Föreningen:

- Ska ha öppen verksamhet för alla från och med 7 år
- Ha minst 10 registerförda medlemmar folkbokförda i Skövde kommun
- Ha minst fem sammankomster under verksamhetsåret

Medlemsregister

Föreningen ska upprätthålla ett medlemsregister som ska innehålla uppgift om medlemmarnas namn, födelsedatum, adress samt om och när medlemsavgiften är betald.

Bidragsberättigad medlem

Som bidragsberättigad medlem räknas den som under kalenderåret fyllt 7 år eller mer, har betalt medlemsavgift och därmed är registerförd i föreningen. Medlemmen ska vara folkbordförd i Skövde kommun.

¹ Definitionen av de olika typerna av funktionsnedsättningar är hämtade från Socialstyrelsen och 1177.se.

Närvarorapportering

Ansvarig ledare ska i anslutning till varje aktivitet föra närvarorapportering. Föreningen ska genom närvarorapporten styrka att medlem deltagit i planerad verksamhet.

Bidrag

Följande bidrag finns att ansöka om från Kultur- och fritidsnämnden för föreningar med verksamhet för personer med funktionsnedsättning:

- Verksamhetsbidrag
- Lokalbidrag
- Subventionerad lokalhyra

Varje bidrag har specifika kriterier som ska uppfyllas för att föreningar ska kunna ansöka.

Verksamhetsbidrag

Under förutsättning att de allmänna kraven uppfylls, får lokala föreningar för funktionsnedsatta söka verksamhetsbidrag. Bidraget beräknas på ett aktivt medlemskap där antal aktiviteter som föreningen har samt antal medlemmar som föreningen har i Skövde kommun.

Varje aktivitet ska ha minst fem deltagare utöver ledare. Aktiviteter och resor utanför Skövdes kommun kan räknas som bidragsberättigad aktivitet. Aktiviteten måste ha en tydlig koppling till föreningens verksamhet.

- Deltagare måste vara folkbokförda i Skövde kommun.
- Bidrag utgår till alla medlemmar från 7 år.

Bidraget regleras varje år utifrån det totala antalet ansökningar och Kultur- och Fritidsnämndens årliga budget. Bidraget kan därför variera.

Varje aktivitet är värd en i förväg beslutad summa, medlemsbidraget varierar efter hur stor del av bidragsbudgeten det blir kvar efter aktiviteterna har summerats.

Det är Kultur- och fritidsnämnden som inför varje bidragsår bestämmer budgeten för verksamhetsbidraget samt hur mycket varje aktivitet ska vara värd.

Verksamhetsbidraget ansöks i Kultur- och fritidsnämnden verksamhetssystem senast den 10:e maj varje år.

Ej bidragsberättigade föreningar

1. Patientföreningar
2. Anhörigföreningar

Lokalbidrag

Bidraget avser att stödja bidragsberättigade föreningar för personer med funktionshinder, som för sin verksamhet hyr eller på annat sätt har kostnader för lokal eller anläggning.

Villkor

- Lokalen ska vara belägen i Skövde kommun
- Avtal om uthyrning skall i förväg godkännas av fritidsavdelningen
- Lokalen skall i huvudsak användas regelmässigt för aktiviteter av föreningens medlemmar.

Bidrag

Bidrag betalas ut med 100 % av godkända nettolokalkostnader (lokalhyra, arrendekostnad, förbrukningsartiklar, försäkring, räntekostnad, mindre underhållsåtgärder samt konsumtionsutgifter). Dock högst 50 grundbelopp per förening och år.

Ansökan görs senast 3 veckor efter föreningens årsmöte i Kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem dock senast 1 november.

Bidrag ges ej till följande lokaler:

- Lokaler som föreningar hyr av Skövde kommun.

Subventionerad Lokalhyra

Kultur- och fritidsnämnden kan betala ut subventionerad lokalhyra till registrerade föreningar i Skövde kommun som hyr en i Skövde kommun registrerad bygdegård.

Syftet med stödet är att ge bidrag till föreningar vid förhyrning i bygdegårdar är för att främja verksamhet som är viktig för demokrati, gemenskap och mångfald i de mindre sammanhangen och centrala platser för det lokala förenings- och kulturlivet.

Villkor

Registrerade föreningar i Skövde kommuns föreningsregister, som uppfyller de allmänna kriterierna kan söka bidraget:

- Lokalen ska tillhöra en registrerad bygdegård som får lokalbidrag av kultur- och fritidsnämnden
- Föreningar som är bidragsberättigade enligt kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde, det vill säga antingen godkänd kultur-, ungdoms- eller funktionshinderförening samt studieförbund, har rätt att söka bidrag med 80 procent av lokalhyran (dock högst 80 procent av 1 000 kr per tillfälle)
- Övriga föreningar som är registrerade i Skövde kommuns föreningsregister har rätt att söka bidrag med 50 procent av lokalhyran (dock högst 50 procent av 1 000 kr per tillfälle)

Att tänka på:

- Ansökan inlämnas i verksamhetssystemet senast en månad efter genomförd förhyrning.
- Ansökan ska innehålla verksamhetsberättelse, ekonomisk redovisning, revisionsberättelse samt protokoll från senaste årsmöte (behöver bara skickas in en gång per år om flera ansökningar görs per år).
- Ansökan ska innehålla kopia på faktura för lokalhyran från bygdegården.

Bedömningsprocessen

- 1 Ansökan skickas in via verksamhetssystemet för handläggning.
- 2 Uppfyller föreningen ansökningskriterierna så beviljar handläggare bidraget.



Regler för bidrag till föreningar med ungdomsverksamhet inom idrott, natur och friluftsliv

Beslutad av kommunfullmäktige datum månad år, § XX. Dnr XXXXX.XXXX

Dokumenttyp: [xxx]

Dokumentet gäller för: [Datum]

Diarienummer: [xxx]

Reviderad: [Datum]

Giltighetstid: [xxx]

Tidpunkt för aktualitetsprövning: [Datum]

Dokumentansvarig: [xxx]

Andra tillhörande dokument: [xxx]

Program

Policy

Plan

Riktlinjer

» Regler



1 Innehåll

Allmänt.....	3
Rätt till bidrag.....	3
Kriterier.....	3
Medlemsregister.....	4
Bidragsberättigad medlem.....	4
Bidragsberättigad aktivitet.....	4
Närvarorapportering.....	4
Bidrag.....	5
Kommunalt lokalt aktivitetsstöd för ungdomsföreningar föreningar anslutna till ett riksidsrottsförbund.....	5
Lokalbidrag.....	7
Anläggningsbidrag.....	8
Investeringsbidrag.....	11
Ränte- och amorteringsfria lån.....	12
Subventionerad lokalhyra.....	13
Bidrag till särskilda insatser eller projekt.....	14

Allmänt

Syftet med stöd till ungdomsverksamhet inom idrotts*-natur och friluftslivet är att bidra till ett aktivt föreningsliv och att skapa goda möjligheter för barn och unga att ha en meningsfull fritid i hela Skövde kommun.

Rätt till bidrag

De föreningar i Skövde kommun som uppfyller de allmänna kraven samt kravställningarna för de olika bidragen i detta dokument har rätt att söka bidrag.

En nyregistrerad förening hos Fritidsavdelningen måste gå en styrelseutbildning genom RF-SISIU Västra Götaland för att kunna registreras som en bidragsberättigad förening. Alla bidragsberättigade föreningar på Fritidsavdelningen måste genomgå en styrelseutbildning vart tredje år.

Kriterier

Förening med ungdomsverksamhet.

För att föreningar ska kunna beviljas bidrag från kultur- och fritidsnämnden gäller att föreningen följer de allmänna kriterierna samt följande krav. Föreningen:

1. Ska ha öppen verksamhet för alla inom åldersgruppen 7–20 år.
2. Ska minst ha 10 registerförda medlemmar i åldern 7–20 år.
3. Ska min 50 % av medlemmarna bosatta i Skövde kommun.
4. Ska ha minst 10 bidragsberättigade aktiviteter under verksamhetsåret.
5. Ska ha, av föreningens styrelse, en antagen plan för barnens rättigheter kopplat till barnkonventionen.
6. Huvudsyftet ska vara att föreningen bedriver idrott, natur- eller friluftsliv.
7. Föreningens aktiviteter ska huvudsakligen riktas mot barn och ungdomar.
8. Föreningen ska vara ansluten till ett riksförbund inom idrott, natur eller friluftsliv.

Förening som inte uppfyller punkt 3 kan få bidrag efter särskilt beslut av Kultur- och fritidsnämnden.

* Skövde kommun utgår från de idrotter som Riksidrottsförbundet godkänner som idrotter.

Medlemsregister

Föreningen ska upprätthålla ett medlemsregister som ska innehålla uppgift om medlemmarnas namn, födelsedatum, adress samt om och när medlemsavgiften är betald

Bidragsberättigad medlem

Som bidragsberättigad medlem räknas den som under kalenderåret fyllt 7 år men ej 21 år, har betalt medlemsavgift och därmed är registerförd i föreningen. Medlemmen ska vara folkbordförd i Skövde kommun och delta i minst 5 bidragsberättigade aktiviteter.

Bidragsberättigad aktivitet

För att en aktivitet ska räknas som bidragsberättigad gäller följande:

- Består av minst fyra medlemmar i åldern 7–20 år.
- Aktiviteten ska pågå minst 45 minuter och innehåller gemensam samling och avslutning.
- Har en ledare som är utsedd av föreningen och är minst 15 år gammal.

En deltagare får endast räknas en gång per dag och förening.

Lägerverksamhet och cuper berättigar till maximalt 3 aktiviteter per dag och barn/ungdom.

Följande aktiviteter är inte bidragsberättigade:

Fester, firande av högtider, publika eller kommersiella arrangemang, verksamhet inom skolans ram, av studieförbund arrangerande studiecirklar eller studier i religion.

Närvarorapportering

Ansvarig ledare ska i anslutning till varje aktivitet föra närvarorapportering. Föreningen ska genom närvarorapporten styrka att medlem deltagit i planerad verksamhet.

Bidrag

Följande bidrag finns att ansöka om från Kultur- och fritidsnämnden för ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv:

- Kommunalt lokalt aktivitetsstöd
- Lokalbidrag
- Anläggningsbidrag
- Investeringsbidrag
- Ränte- och amorteringsfritt lån
- Subventionerad lokalhyra
- Bidrag till särskilda insatser eller projekt

Varje bidrag har specifika kriterier som ska uppfyllas för att föreningar ska kunna ansöka om bidragen.

Kommunalt lokalt aktivitetsstöd för ungdomsföreningar föreningar anslutna till ett riksidrottsförbund

Kommunalt lokalt aktivitetsstöd kan sökas av föreningar inom idrott, natur och friluftsliv som redovisar ungdomsverksamhet i åldern 7 – 20 år och uppfyller alla kriterier.

Maxantal bidragsgrundande aktiviteter per vecka och åldersgrupp

- 0 – 6 år 0 aktiviteter / vecka
- 7 – 15 år 4 aktiviteter / vecka
- 16 – 20 år inga begränsningar

Föreningen måste vara ansluten till Riksidrottsförbundets system IdrottOnline och ansökan görs i Skövde kommuns verksamhetssystem för kommunalt lokalt aktivitetsstöd.

Ansökan

Ansökan görs två gånger per år, senast 28 februari (för perioden 1/7 – 31/12) och senast 28 augusti (för period 1/1 – 30/6). Föreningar kan bli uttagna för kontroll och stickprov.

Senast 3 veckor efter föreningens årsmöte ska följande dokument från årsmötet läggas in i kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem:

- Verksamhetsberättelse
- Årsmötesprotokoll
- Balans- och resultatrapport
- Revisionsberättelse
- Plan för barnensrättigheter kopplat till barnkonventionen

Om dessa dokument inte skickas in till fritidsavdelningen blir föreningen återbetalningsskyldig.

Kommunalt Lokalt aktivitetsstöd ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv som inte är anslutna till ett Riksidrottsförbund

Kommunalt lokalt aktivitetsstöd kan sökas av föreningar inom idrott, natur och friluftsliv som inte är anslutna till ett Riksidrottsförbund och som redovisar ungdomsverksamhet i åldern 7 – 20 år och uppfyller alla kriterier.

Maxantal bidragsgrundande aktiviteter per vecka och åldersgrupp

- 0 – 6 år 0 aktiviteter / vecka
- 7 – 15 år 4 aktiviteter / vecka
- 16 – 20 år inga begränsningar

Ansökan

Ansökan görs två gånger per år, senast 28 februari (för perioden 1/7 – 31/12) och senast 28 augusti (för period 1/1 – 30/6). Föreningar kan bli uttagna för kontroll och stickprov.

Föreningen närvarorapporterar och ansöker om bidrag via kommunens verksamhetssystem för kommunalt lokalt aktivitetsstöd.

Senast 3 veckor efter föreningens årsmöte ska följande dokument från årsmötet läggas in i kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem:

- Verksamhetsberättelse
- Årsmötesprotokoll
- Balans- och resultatrapport
- Revisionsberättelse
- Plan för barnensrättigheter kopplat till barnkonventionen

Om dessa dokument inte skickas in till fritidsavdelningen blir föreningen återbetalningsskyldig.

Lokalbidrag

Ändamål

Bidraget avser att stödja bidragsberättigade ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv, som för sin verksamhet hyr eller på annat sätt har kostnader för lokal eller anläggning.

Villkor

- Lokalen ska vara belägen i Skövde kommun
- Avtal om uthyrning skall i förväg godkännas av fritidsavdelningen
- Lokalen skall i huvudsak användas regelmässigt för aktiviteter av föreningens medlemmar i åldersgruppen 7 – 20 år.

Bidrag

Bidrag betalas ut med maximalt 75% av godkända nettolokalkostnader (lokalhyra, arrendekostnad, förbrukningsartiklar, försäkring, räntekostnad, mindre underhållsåtgärder samt konsumtionsutgifter). Dock högst 50 grundbelopp per förening och år.

Ansökan görs senast 3 veckor efter föreningens årsmöte i Kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem dock senast 1 november.

Efter sista ansökningsdag fördelas de bidragsmedel som finns kvar ut till de bidragsberättigade föreningar som har ansökt om lokalbidrag under bidragsåret.

Bidrag ges ej till följande lokaler:

- Kanslier
- Lokaler som föreningar hyr av Skövde kommun

Anläggningsbidrag

Ändamål

Bidraget avser att stödja bidragsberättigade ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv, som för sin verksamhet äger eller långsiktigt hyr sin anläggning

Villkor

- Lokalen/anläggningen ska vara belagen i Skövde kommun
- Lokalen/anläggningen skall vara föreningsägd alternativt långfristigt hyrd, minst 10 år, av föreningen (styrkes genom avtal)
- Lokalen/anläggningen skall i huvudsak användas regelmässigt för aktiviteter av föreningen medlemmar i åldersgruppen 7 – 20 år
- Lokaler som hyrs ut permanent kan ej räknas in i anläggningsbidraget
- Bidrag ges ej till kansli, kontor, personalrum eller förråd

Ansökan görs senast 3 veckor efter föreningens årsmöte i Kultur- och fritidsnämndens verksamhetssystem. Dock senast 1 november.

Efter sista ansökningsdag fördelas de bidragsmedel som finns kvar ut till de bidragsberättigade föreningar som har ansökt om anläggningsbidrag under bidragsåret. Fördelningen sker procentuellt efter hur stor del av anläggningsbidraget som föreningen fått av det totala fördelade anläggningsbidraget.

Bidrag

Kultur-och fritidsnämnden beslutar årligen beloppet för varje poäng.

Bidrag betalas ut med maximalt följande poäng:

Betäckning	Typ av bidrag	Maxantal poäng
A1	Bidrag för A – plan	200
A2	Bidrag för övriga fotbollsclippta ytor/1000 kvm	17
A3	Bidrag för övrig gräsyta	1
A4	Fotbolls grus, min 100*60 m	1
A5	Elbelysning för fotbollsplan gräs eller grus min 100*60 m	5
A6	Konstgräsplan ute 7 mot 7	15
A7	Konstgräsplan ute 5 mot 5	7
B1	Omklädningsrum används året runt med värme och dusch, poäng per kvm	0,6
B2	Omklädningsrum delvis använd under året med värme och dusch, poäng per kvm	0,3
B3	Klubbrum används året om, poäng per kvm	0,5
B4	Klubbrum delvis använd under året, poäng per kvm	0,25
B5	Samlingslokal, poäng per kvm	0,25
C1	Tennisbana grus	17
C2	Tennisbana asfalt	2
C3	Padelbana	2
D1	Ridhus minst 20*40	100
D2	Paddock minst 20*40	50

D3	Uppvärmst stall med vatten och avlopp med minst 10 boxplatser, poäng per kvm	0,1
E1	Spontanidrottsplats	10
F1	Elljusspår, per km	23
F2	Motionsspår, per km	5
G1	Nyproduktion av orienteringskarta per km ²	6
G2	Revidering av orienteringskarta per km ²	0
H1	Skjutbana 300 m, per ställ	1
H2	Skjutbana 10 m, per ställ	0,5
I1	Motorbana	15
J1	Golfbana per hål	7
J2	Driving Range	18
J3	Övningsområde övrigt	18
K	Särskild prövning anläggningsbidrag	

Investeringsbidrag

Investeringsbidrag kan ansökas av bidragsberättigade ungdomsföreningar inom idrotts-, natur- och friluftsliv samt bygdegårdsföreningar som äger, arrenderar eller externt hyr anläggningar/lokaler.

Ändamål

Bidraget är avsett för att ge ekonomiskt stöd vid inköp av inventarier eller kostnader för periodiskt underhåll av anläggningen.

Villkor

- Ansökan ska vara fritidsavdelning tillhanda senast den 1 mars
- Totalkostnaden för projektet ska överstiga ett halvt basbelopp
- Till ansökan ska offerter för investeringen bifogas
- Projektet får ej ha påbörjats, alternativt utrustning ej inköpts vid ansökningstillfället
- Vid arrende/hyresavtal måste giltigt avtal med löptid på minst ett år finnas.
- Om medel finns kvar efter Kultur- och fritidsnämndens prioriteringar gäller en ny ansökningsomgång där ansökan skall vara Fritidsavdelningen till handa senast den 1 september

Vid fördelning av investeringsbidrag prioriteras följande:

- Föreningens möjlighet till utveckling av barn- och ungdomsverksamhet.
- Inköp av inventarier.
- Jämställdhetsskapande åtgärder.
- Planerat periodiskt underhåll.
- Tillgänglighet och användarbarhet för personer med nedsatt rörlighet – eller orienteringsförmåga.
- Miljöförbättringar.
-

Bidrag

Bidrag kan utgå efter Kultur- och fritidsnämndens prövning i varje enskilt fall är maximerat till 50 % av godkända kostnader.

Ränte- och amorteringsfria lån

Ränte- och amorteringsfria lån för bidragsberättigade ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv samt bygdegårdsföreningar som äger eller långtidsarrenderar sina föreningslokaler/anläggningar.

Ändamål

Bidrag till ny-, till- eller ombyggnation av anläggning, bidrag till fast inredning av lokaler samt bidrag till inventarier i samband med utökning/renovering av lokal/anläggningsyta.

Villkor

- Ansökan ska innehålla en projektbeskrivning, kostnadskalkyl, finansieringsplan, eventuella ritningar, tidplan samt foton på befintlig yta/anläggning.
- Föreningen är skyldig att utnyttja statliga bidragsmöjligheter. Dessa eventuella bidrag samt frivilligt arbete frånräknas totalkostnaden före beräkning av det ränte- och amorteringsfria lånet.
- Ansökan ska vara fritidsavdelningen tillhanda senast den 30 april.
- Ränte- och amorteringsfritt lån betalas ut med högst 50 % av Kultur- och fritidsnämndens godkända nettokostnader.
- Ränte- och amorteringsfritt lån kan börjas utnyttjas 1 januari året efter att lånet beviljas.
- Ränte- och amorteringsfritt lån ska vara fullt utnyttjat inom 2 år
- Ränte- och amorteringsfria lån avskrivs för föreningen efter 10 år
- Totalkostnaden för projektet ska överstiga 30 grundbelopp.

Fördelningsmedel för ränte- och amorteringsfria lån beslutas varje år i samband med budgetarbetet.

Bidrag

Ränte- och amorteringsfritt lån kan betalas ut med högst 50 % av Kultur- och fritidsnämnden godkända nettokostnader.

Subventionerad lokalhyra

Kultur- och fritidsnämnden kan betala ut subventionerad lokalhyra till registrerade föreningar i Skövde kommun som hyr en i Skövde kommun registrerad bygdegård.

Syftet med stödet är att ge bidrag till föreningar vid förhyrning i bygdegårdar är för att främja verksamhet som är viktig för demokrati, gemenskap och mångfald i de mindre sammanhangen och centrala platser för det lokala förenings- och kulturlivet.

Vem kan söka?

Registrerade föreningar i Skövde kommuns föreningsregister kan söka bidrag.

Kriterier:

- Lokalen ska tillhöra en registrerad bygdegård som får lokalbidrag av kultur- och fritidsnämnden
- Föreningar som är bidragsberättigade enligt kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde, det vill säga antingen godkänd kultur-, ungdoms- eller funktionshinderförening samt studieförbund, har rätt att söka bidrag med 80 procent av lokalhyran (dock högst 80 procent av 1 000 kr per tillfälle)
- Övriga föreningar som är registrerade i Skövde kommuns föreningsregister har rätt att söka bidrag med 50 procent av lokalhyran (dock högst 50 procent av 1 000 kr per tillfälle)

Att tänka på:

- Ansökan inlämnas i verksamhetssystemet senast en månad efter genomförd förhyrning.
- Ansökan ska innehålla verksamhetsberättelse, ekonomisk redovisning, revisionsberättelse samt protokoll från senaste årsmöte (behöver bara skickas in en gång per år om flera ansökningar görs per år)
- Ansökan ska innehålla kopia på faktura för lokalhyran från bygdegården

Bedömningsprocessen

- 1 Ansökan skickas in via verksamhetssystemet för handläggning.
- 2 Uppfyller föreningen ansökningskriterierna så beviljar handläggare bidraget.

Bidrag till särskilda insatser eller projekt

Bidraget kan ansökas av bidragsberättigade ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv.

Bidraget avser att vara ett komplement till de riktade bidragsformerna, som inte helt täcker variationer och behov i föreningarnas verksamhet.

Bidrag kan ges för särskilda insatser och projekt utöver föreningens ordinarie verksamhet.

Kultur- och fritidsnämnden kan efter särskild framställning eller på eget initiativ ge bidrag. Bidrag kan betalas ut efter särskild prövning av Kultur- och fritidsnämnden i varje enskilt fall.

Prioriterade områden:

- Fler ungdomar i föreningslivet.
- Behålla ungdomar längre i föreningslivet.
- Projekt för livslångt engagemang i föreningslivet.

Ansökan, som skall innehålla ekonomisk kalkyl och beskrivning av projektet, görs i Kultur- och fritidsnämnden verksamhetssystem en månad innan verksamheten planeras starta. Ansökningsperioden är löpande under hela året, med förbehåll om att bidragsmedlen kan ta slut under ansökningsperioden.



Allmänna regler för bidrag

Beslutad av kommunfullmäktige datum månad år, § XX. Dnr XXXXX.XXXX

Dokumenttyp: [xxx]

Dokumentet gäller för: [Datum]

Diarienummer: [xxx]

Reviderad: [Datum]

Giltighetstid: [xxx]

Tidpunkt för aktualitetsprövning: [Datum]

Dokumentansvarig: [xxx]

Andra tillhörande dokument: [xxx]

Program

Policy

Plan

Riktlinjer

» Regler



Innehåll

Bidragsbestämmelser.....	3
Allmänna kriterier.....	3
Ej bidragsberättigade föreningar	4
Ansökan om bidrag	4
Föreningsuppgifter och föreningsregister.....	4
Utbetalning av bidrag	5
Bokföring.....	5
För sent inkommen ansökan.....	5
Kontroll.....	5
Återbetalning av stöd och avstängning.....	5
Övrigt	6

Bidragsbestämmelser

Skövde kommuns bidragsbestämmelser är till för de föreningar i Skövde kommun som vill söka bidrag från Kultur- och fritidsnämnden. Nedan följer de kriterier som gäller för samtliga bidrag, varje bidrag har sedan särskilda kriterier som också måste uppfyllas för att kunna erhålla bidrag.

Allmänna kriterier

Förening i Skövde kommun, som bedriver verksamhet inom Skövde kommun, kan få bidrag om följande kriterier är uppfyllda:

1. Föreningens ändamål och/eller verksamhet ska vara ideell och allmännyttig¹.
2. Föreningen ska ha ett organisationsnummer.
3. Föreningen ska vara öppen för alla som delar föreningens målsättning och vill stödja dess stadgar, även om det kan finnas godtagbara naturliga begränsningar.
4. Verksamheten ska vara öppen för alla, oavsett kön eller könstillhörighet, sexuell läggning, etnisk bakgrund, religion eller funktionsnedsättning.
5. Föreningen ska vara uppbyggd enligt demokratiska principer.
6. Föreningen som vill ha kommunalt bidrag enligt detta reglemente skall vara registrerad i Skövde kommuns föreningsregister.
7. I förening med flera sektioner kan endast huvudföreningen söka bidrag.
8. Förening skall vara ansluten till riksorganisation. Förening som inte är ansluten till riksorganisation, kan godkännas som bidragsberättigad av Kultur- och fritidsnämnden.
9. Föreningen ska bedriva sin huvudsakliga verksamhet inom Skövde kommun och ha sitt säte i Skövde kommun (dock undantag för föreningar för funktionsnedsatta).
10. Medlemsavgiften ska uppgå till minst 50 kr per enskild medlem/år eller 120 kr för en familj/år.
11. Föreningen ska ha minst 10 betalande medlemmar.
12. Föreningen ska följa svenska lagar och författningar (inkl. FN:s barnkonvention).
13. Bidragsaktiviteter i föreningsregi ska bedrivas i drog- och alkoholfria miljöer.

¹ Vid tveksamheter använder Skövde kommun sig av Skatteverkets definition av ideell förening.

Ej bidragsberättigade föreningar

Följande föreningskategorier är ej bidragsberättigade i Skövde kommun.

- Ekonomiska föreningar
- Fackliga föreningar
- Skol- och föräldraföreningar
- Korporationsföreningar
- Support-, kamratförening eller annan stödförening, som har direkt syfte att stödja en annan förening
- Förening som bedriver verksamhet av rasistisk- eller våldskaraktär
- Friskolor
- Religiösa

Föreningar som gynnar medlemmarnas ekonomiska intressen har inte ett syfte som är till nytta för allmänheten. Det gäller till exempel följande föreningar:

- Fackföreningar och branschföreningar
- Samlarföreningar
- Jakt- och fiskeföreningar
- Väg- och vattenföreningar
- Stug-, villa- och hyresgästföreningar
- Brygg- och hamnföreningar

Ansökan om bidrag

Alla bidrag ansöks och handläggs i Skövde kommuns verksamhetssystem. (Gäller ej Kommunalt lokalt aktivitetsstöd)

Föreningsuppgifter och föreningsregister

Föreningarna ansvarar för att ha uppdaterade föreningsuppgifter i föreningsregistret. Detta ska ske minst 1 gång per år för att bidrag ska kunna erhållas.

För att få registrera sin förening i Skövde kommuns föreningsregister krävs följande av föreningen:

- Föreningen ska ha ett organisationsnummer
- Föreningen ska ha av föreningen antagna stadgar (Dessa ska även bifogas vid registreringen)
- Ha en styrelse med ordförande, sekreterare och revisor
- Vid registrering bifogas följande dokument: verksamhetsberättelse, årsmötesprotokoll, balans- och resultatrapport samt revisionsberättelse från det senaste årsmötet. Om föreningen är ny bifogas årsmötesprotokollet från det konstituerande årsmötet.

Utbetalning av bidrag

Utbetalning sker endast till plusgiro, bankgiro eller bankkonto registrerat i förenings namn.

- Utbetalning görs inte till förening som står i skuld till kultur- och fritidsnämnden utan att en skriftlig överenskommelse har gjorts för hur skulden ska regleras.
- Om Kultur- och fritidsnämnden, vid tidpunkten för utbetalning av föreningsbidrag, har fordringar på föreningen, har nämnden rätt att avräkna dessa fordringar mot de bidrag föreningen är berättigad till.

Bokföring

Förening som erhåller bidrag är skyldiga att föra kassabok enligt bokföringslagens krav. Medlemsavgift ska redovisas separat i resultaträkningen och inte inkluderas i års-termins eller verksamhetsavgift.

För sent inkommen ansökan

Ansökning som kommer in efter senaste ansökningsdag tas inte upp till behandling.

Kontroll

Kultur- och fritidskontoren utöver regelbunden kontroll av de handlingar som är av betydelse för bidragsgivningen. Handlingarna skall bevaras i minst 5 år efter verksamhetsårets utgång.

Till ansökan bifogas årsmötesprotokoll, verksamhetsberättelse, balans- och resultatrapport samt revisionsberättelse.

Återbetalning av stöd och avstängning

Kultur- och fritidsnämnden har rätt att kräva återbetalning av utbetalt stöd och stänga av en förening från vidare föreningsstöd om stödet används i strid med gällande bestämmelser eller för annat ändamål än som uppgivits i ansökan.

Föreligger misstanke om att förening gjort sig skyldig till oegentligheter för att få bidrag, kan Kultur- och fritidsnämnden besluta att denna förening inte längre ska betraktas som bidragsberättigad. Vid lämnande av oärliga och missledande uppgifter kan Kultur- och fritidsnämnden besluta om att göra polisanmälan.

Kultur- och fritidsnämnden kan också komma att stänga av föreningen från kommunala anläggningar i upp till två år.

Övrigt

Bidrag kan reduceras om kommunalfullmäktige i Skövde kommun beslutar om lägre anslag.

Förening som är registrerad som ungdomsförening kan inte beviljas verksamhetsbidrag för kulturverksamhet. Förening som är registrerad som kulturförening kan inte beviljas bidrag avsedda för ungdomsföreningar. Förening som erhållit bidrag för verksamhet/projekt från annan avdelning på Skövde kommun kan inte erhålla bidrag för samma verksamhet/projekt från kultur- och fritidsnämnden.

KFN § 40/21**Nytt regelverk för föreningsbidrag 2022**

KFN2021.0059

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott	2021-08-18	28/21
2 Kultur- och fritidsnämnden	2021-09-01	40/21

Beslut

Kultur- och fritidsnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta att:

- Anta nya regler för de föreningsbidrag som ingår i kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde. Från 1 januari 2022 ersättes de tidigare bidragsreglerna med de nu tagna reglerna.
- Samtliga föreningar får ansöka igen om att bli bidragsberättigade. Ansökan ska ske innan den 31 januari 2022.
- Flytta all bidragshantering med budget som rör funktionshinderföreningar från socialnämnden och kommunstyrelsen till kultur- och fritidsnämnden.

Ändringsyrkande

Emilia Uvesten Gustavsson (C) yrkar på bifall till arbetsutskottets förslag till beslut.

Malin Wadman (S) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag till beslut med ändringarna enligt följande:

1. I dokumentet "Regler för kulturföreningar och studieförbund" sidan 4. Under rubrik "Villkor" ska meningen: - *Verksamheten ska vara riktad till allmänheten snarare än föreningens egna medlemmar* strykas.
2. "Regler för bidrag till ungdomsföreningar inom idrott, natur och friluftsliv" byter namn till "Regler för bidrag till föreningar med ungdomsverksamhet inom idrott, natur och friluftsliv"

Beslutsgång

Ordförande konstaterar att det finns ett förslag till beslut med två ändringsyrkande från Malin Wadman (S).

Ordförande finner att Kultur- och fritidsnämnden beslutar att avslå Malin Wadmans (S) första ändringsyrkande. Därefter finner ordförande att Kultur- och

Skövde kommun**Protokollsutdrag**

17

(19)

Kultur- och fritidsnämnden

fritidsnämnden bifaller Malin Wadmans (S) andra ändringsyrkande. Ordförande finner att Kultur- och fritidsnämnden beslutar enligt arbetsutskottets förslag till beslut med Malin Wadmans (S) andra ändringsyrkande.

Reservation

Malin Wadman (S), Jörgen Frödelius (S), Elin Hjärtqvist (S) och Inga-Lill Nilsson (MP) reserverar sig till förmån för sitt första ändringsyrkande.

Bakgrund

De nya bidragsreglerna grundar sig på den bidragsutredning som har genomförts av kultur- och fritidsavdelningarna.

Syftet med bidragsutredningen är att få mer jämlika och rättvisa bidrag för att ge goda möjligheter till ett aktivt kultur- och fritidsliv.

Dialog har förts med externa aktörer bland annat föreningar, ungdomar i Skövde kommun, RF SISU och andra kommuner.

De nya bidragsreglerna innebär bland annat:

- Tydligare och enklare ingång för föreningarna
- Nya och förändrade bidrag
- Alla bidrag i samma verksamhetssystem
- Anpassning till Barnkonventionen

Handlingar

Allmänna regler bidrag

Regler för bidrag till ungdomsföreningar inom idrott natur och friluftsliv

Regler för bidrag till kulturföreningar och studieförbund

Regler för bidrag till föreningar för personer med funktionshinder

Föreningsbidrag Ungdomsverksamhet, nuvarande

Föreningsbidrag Handikappverksamhet nuvarande

Utvärderingsringens rapport Utredning av det totala stödet till föreningar

Regler bidrag för bygdegårdsföreningar

Skickas till

Kommunstyrelsen

Camilla Hammarström

Skövde kommun

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

29(34)

KS § 184/21**Beslut om nytt regelverk för föreningsbidrag 2022**

KS2021.0284

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	180/21
2 Kommunstyrelsen	2021-11-15	184/21

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att

- Anta nya regler för de föreningsbidrag som ingår i kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde. Från 1 januari 2022 ersättes de tidigare bidragsreglerna med de nu antagna reglerna.
- Samtliga föreningar får ansöka igen om att bli bidragsberättigade. Ansökan ska ske innan den 31 januari 2022.
- Flytta all bidragshantering med budget som rör funktionshinderföreningar från socialnämnden och kommunstyrelsen till kultur- och fritidsnämnden.

Yrkanden

Ulla-Britt Hagström (L) yrkar bifall till KSAU:s förslag till beslut.

Malin Wadman (S) har följande ändringsyrkande:

I dokumentet "Regler för kulturföreningar och studieförbund" sidan 4.

Under rubrik "Villkor" ska meningen: -"Verksamheten ska vara riktad till allmänheten snarare än föreningens egna medlemmar" strykas.

Jonas Eriksson (SD) har följande tilläggsyrkande:

I bilagan Allmänna regler om bidrag, sidan 4, under rubriken ej bidragsberättigade föreningar lägger till: -förening bildad på etnisk grund.

Ulla-Britt Hagström (L), Malin Wadman (S) och Dag Fredriksson (V) yrkar på avslag på Jonas Erikssons tilläggsyrkande.

Beslutsgång

Ordförande finner att det finns ett förslag till beslut samt ett ändringsyrkande och ett tilläggsyrkande. Ordförande ställer först Malin Wadmans (S) ändringsyrkande mot KSAU:s förslag till beslut mot varandra och finner att kommunstyrelsens beslutar enligt KSAU:s förslag till beslut.

Ordförande ställer sedan Jonas Erikssons (SD) tilläggsyrkande mot KSAU:s förslag till beslut och finner att kommunstyrelsen beslutar enligt KSAU:s förslag till beslut

Reservation

Jonas Eriksson och Jerzy Kucier (SD) reserverar sig till förmån för eget förslag.

WTS

Skövde kommun

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

30(34)

Bakgrund

De nya bidragsreglerna grundar sig på den bidragsutredning som har genomförts av kultur- och fritidsavdelningarna. Syftet med bidragsutredningen är att få mer jämlika och rättvisa bidrag för att ge goda möjligheter till ett aktivt kultur- och fritidsliv.

Dialog har förts med externa aktörer bland annat föreningar, ungdomar i Skövde kommun, RF, SISU och andra kommuner.

De nya bidragsreglerna innebär bland annat:

- Tydligare och enklare ingång för föreningarna
- Nya och förändrade bidrag
- Alla bidrag i samma verksamhetssystem
- Anpassning till Barnkonventionen

Handlingar

KFN § 40/21 Nytt regelverk för föreningsbidrag 2022

Allmänna regler bidrag 2021-09-16

Regler för bidrag till föreningar med ungdomsverksamhet inom idrott, natur och friluftsliv 2021-09-16

Regler för bidrag till föreningar för personer med funktionshinder 2021-09-16

Regler för bidrag till kulturföreningar och studieförbund 2021-09-16

Regler bidrag för bygdegårdsföreningar 2021-09-16

Utvärderingsringens rapport Utredning av det totala stödet till föreningar 2021-09-16

Skickas till

Kultur- och fritidsnämnden

Socialnämnden

Kommunstyrelsen (ekonomienheten)

Författningssamlingen

WTS

KSAU § 180/21**Beslut om nytt regelverk för föreningsbidrag 2022**

KS2021.0284

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	180/21

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att

- Anta nya regler för de föreningsbidrag som ingår i kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde. Från 1 januari 2022 ersättes de tidigare bidragsreglerna med de nu antagna reglerna.
- Samtliga föreningar får ansöka igen om att bli bidragsberättigade. Ansökan ska ske innan den 31 januari 2022.
- Flytta all bidragshantering med budget som rör funktionshinderföreningar från socialnämnden och kommunstyrelsen till kultur- och fritidsnämnden.

Yrkanden

Ulla-Britt Hagström (L) yrkar bifall till beredningens förslag till beslut.

Robert Ciabatti (S) och Dag Fredriksson (V) har följande ändringsyrkande;

I dokumentet "Regler för kulturföreningar och studieförbund" sidan 4. Under rubrik "Villkor" ska mening: -*"Verksamheten ska vara riktad till allmänheten snarare än föreningens egna medlemmar"* strykas.

Beslutsgång

Ordförande ställer de båda yrkandena mot varandra och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar enligt beredningens förslag till beslut.

Reservation

Robert Ciabatti (S) och Dag Fredriksson (V) reserverar sig till förmån för sitt ändringsyrkande.

Bakgrund

De nya bidragsreglerna grundar sig på den bidragsutredning som har genomförts av kultur- och fritidsavdelningarna. Syftet med bidragsutredningen är att få mer jämlika och rättvisa bidrag för att ge goda möjligheter till ett aktivt kultur- och fritidsliv.

Dialog har förts med externa aktörer bland annat föreningar, ungdomar i Skövde kommun, RF, SISU och andra kommuner.

De nya bidragsreglerna innebär bland annat:

- Tydligare och enklare ingång för föreningarna

(33)

Kommunstyrelsens arbetsutskott

- Nya och förändrade bidrag
- Alla bidrag i samma verksamhetssystem
- Anpassning till Barnkonventionen

Handlingar

KFN § 40/21 Nytt regelverk för föreningsbidrag 2022

Allmänna regler bidrag 2021-09-16

Regler för bidrag till föreningar med ungdomsverksamhet inom idrott, natur och friluftsliv 2021-09-16

Regler för bidrag till föreningar för personer med funktionshinder 2021-09-16

Regler för bidrag till kulturföreningar och studieförbund 2021-09-16

Regler bidrag för bygdegårdsföreningar 2021-09-16

Utvärderingsringens rapport Utredning av det totala stödet till föreningar 2021-09-16

Skickas till

Kultur- och fritidsnämnden

Socialnämnden

Kommunstyrelsen (ekonomenheten)

Författningssamlingen

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-10-18**

Diarienummer: **KS2021.0310-5**

Handläggare: **Agneta Tilly**



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Beslut om regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att Skövde kommun ställer sig bakom förslaget från Skaraborgs kommunalförbund till regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet.

Bakgrund

Personer med funktionsnedsättning som har behov av hjälpmedel kan behöva samordnade insatser från både hälso- och sjukvård och från skola eller daglig verksamhet. Överenskommelsen förtydligar ansvaret för dessa huvudmän och anger former för parternas samverkan. Intentionen har varit att få en så patientsäker och jämlik hjälpmedelshantering som möjligt.

Med utgångspunkt i gällande lagstiftning och rådande praxis ansvarar sjukvårdshuvudmannen för personliga hjälpmedel, skolhuvudmannen för pedagogiska hjälpmedel, läromedel och grundutrustning och kommunens dagliga verksamhet för grundutrustning i sin verksamhet. Beroende på situation och det aktuella syftet med hjälpmedlet kan en och samma produkt vara antingen ett personligt eller ett pedagogiskt hjälpmedel, läromedel eller grundutrustning, vilket komplicerar gränsdragningen mellan huvudmännen. Det kan leda till en fördröjning innan den enskildes behov av hjälpmedel blir tillgodosett. För att effektivisera handläggningen och ta till vara den kompetens som finns hos huvudmännen gav Ledningsrådet för Medicintekniska produkter ett uppdrag till en tillfällig beredningsgrupp att förtydliga ansvaret för de berörda aktörerna.

Om den enskildes behov av individuellt utprovat och anpassat hjälpmedel för att kunna vistas i skola eller daglig verksamhet tillgodoses som personligt förskrivet hjälpmedel, även vid dubbelförskrivning, kan det betyda att vissa produkter som idag bekostas av skola eller daglig verksamhet istället blir ett ansvar för hälso- och sjukvården. Konsekvens av formuleringen att grundutrustning ska kunna användas av en eller flera personer kan bli att hjälpmedel som idag är personligt förskrivet på grund av att det endast är en person i verksamheten som har behov av det, istället blir ett ansvar för berörd verksamhet att anskaffa som grundutrustning.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-10-18**

Diarienummer: **KS2021.0310-5**

Handläggare: **Agneta Tilly**



Skaraborgs kommunalförbund ställer sig bakom förslaget till överenskommelse och rekommenderar kommunerna att ta egna beslut.

Beredning

Sektor barn- och utbildning avstår att yttra sig pga hög arbetsbelastning. Sektor vård- och omsorg har erbjudits möjlighet att lämna yttrande.

Handlingar

§ 84 Regional överenskommelse för hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet.

Förslag överenskommelse hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet

Rapport Hjälpmedel förskola skola daglig verksamhet

Hjälpmedel i skola daglig verksamhet VästKoms styr 1 jun 2021

Beslut Kommunstyrelsen 2021-11-15, Ärende 185/21, Regional överenskommelse för hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet

Skickas till

Skaraborgs kommunalförbund

Vård- och omsorgsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden

Handläggare

Agneta Tilly

Kommunstyrelsen



§ 84 Beslut om Regional överenskommelse för hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet

Föredragande: Kristofer Svensson

Personer med funktionsnedsättning som har behov av hjälpmedel kan behöva samordnade insatser från både hälso- och sjukvård och från skola eller daglig verksamhet.

Överenskommelsen förtydligar ansvaret för dessa huvudmän och anger former för parternas samverkan. Intentionen har varit att få en så patientsäker och jämlik hjälpmedelshantering som möjligt.

Med utgångspunkt i gällande lagstiftning och rådande praxis ansvarar sjukvårdshuvudmannen för personliga hjälpmedel, skolhuvudmannen för pedagogiska hjälpmedel, läromedel och grundutrustning och kommunens dagliga verksamhet för grundutrustning i sin verksamhet. Beroende på situation och det aktuella syftet med hjälpmedlet kan en och samma produkt vara antingen ett personligt eller ett pedagogiskt hjälpmedel, läromedel eller grundutrustning, vilket komplicerar gränsdragningen mellan huvudmännen. Det kan leda till en fördröjning innan den enskildes behov av hjälpmedel blir tillgodosett. För att effektivisera handläggningen och ta till vara den kompetens som finns hos huvudmännen gav Ledningsrådet för Medicintekniska produkter ett uppdrag till en tillfällig beredningsgrupp att förtydliga ansvaret för de berörda aktörerna.

Direktionen beslutar

att ställa sig bakom förslaget till överenskommelse samt att rekommendera kommunerna att ta egna beslut.

Hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet

Ansvar för pedagogiskt hjälpmedel, grundutrustning och personligt
förskrivet hjälpmedel

Anette Alfredsson
2020-11-23

Innehåll

Bakgrund	2
Problembeskrivning.....	2
Tidigare lokala utredningar och aktiviteter i Västra Götaland	2
Uppdragsbeskrivning.....	2
Deltagare i den tillfälliga beredningsgruppen	3
Arbetsformer	3
Avgränsningar	3
Genomförda aktiviteter.....	3
Omvärldsbevakning.....	4
Resultat.....	4
Synpunktsrunda gällande överenskommelsen.....	4
Förslag till beslut.....	5
Konsekvensanalys av förslag i lokal överenskommelse.....	5
Statistik gällande förslag i överenskommelsen	5
Kvarstående frågor att hantera.....	6

Bakgrund

Problembeskrivning

Med utgångspunkt i gällande lagstiftning och rådande praxis ansvarar sjukvårdshuvudmannen för personliga hjälpmedel, skolhuvudmannen för pedagogiska hjälpmedel, läromedel och grundutrustning och kommunens dagliga verksamhet för grundutrustning i sin verksamhet. Beroende på det aktuella syftet med hjälpmedlet kan en och samma produkt vara antingen ett personligt eller ett pedagogiskt hjälpmedel, läromedel eller grundutrustning, vilket komplicerar gränsdragningen mellan huvudmännen. Det kan leda till en fördröjning innan den enskildes behov av hjälpmedel blir tillgodosett. För att effektivisera handläggningen och ta till vara den kompetens som finns hos huvudmännen på bästa sätt har ett dokument efterfrågats som förtydligar ansvaret för de berörda aktörerna.

Tidigare lokala utredningar och aktiviteter i Västra Götaland

Det tidigare Samarbetsrådet för Västra Götalandsregionen och VästKom gav 2006 ett uppdrag till en arbetsgrupp att konkretisera och exemplifiera grundutrustning inklusive pedagogiska hjälpmedel i barnomsorg/skola. Syftet med uppdraget skulle vara att skapa en samsyn i Västra Götaland om gränsdragning mellan grundutrustning, pedagogiska hjälpmedel och personliga hjälpmedel i barnomsorg/skola. Arbetsgruppen kom dock fram till att det inte var möjligt att enas om en specificerad lista.

Dåvarande Hjälpmedelsinstitutet (HI) tog fram en vägledning 2008 för hur ansvarsfördelningen borde se ut. Det konstaterades att kommuner och landsting har ett delat ansvar för att barn och elever med funktionsnedsättning som har behov av hjälpmedel i skolan, ska få tillgång till sådana. Utredarna föreslog att det skulle tas fram lokala överenskommelser mellan primärkommunerna och landstingen då samverkan och samarbete mellan olika vårdgivare är nyckeln till ett framgångsrikt stöd till medborgarna. Efter att frågan diskuterats i det dåvarande gemensamma Samarbetsrådet för hjälpmedel i Västra Götaland beslutades att tillämpa vägledningen från Hjälpmedelsinstitutet utan att en mer formell lokal överenskommelse togs fram. Ett ställningstagande gällande detta skrevs på 2008-11-18, av Dan Gustafsson VästKom och Mikael Forslund Handikappförvaltningen (nuvarande Habilitering & Hälsa).

I ett försök att förtydliga de olika ansvarsdelarna för hjälpmedel tog Habilitering & Hälsa fram ett dokument 2013 där olika produktområden på sexställig ISO-kodsnivå angav vad som borde betraktas som grundutrustning i förskola, skola respektive särskola. Detta dokument har dock inte fastställts och undertecknats av berörda.

Uppdragsbeskrivning

Ledningsrådet Medicintekniska produkter gav i december 2019 ett uppdrag att skapa en tillfällig beredningsgrupp med syfte att tydliggöra ansvar för hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet. I uppdraget ingick att särskilja vad som är pedagogiskt hjälpmedel, grundutrustning, lokalanpassning samt personligt förskrivet hjälpmedel. Den tillfälliga beredningsgruppen förväntades starta i februari 2020.

Deltagare i den tillfälliga beredningsgruppen

Ann Trbovsek, Daglig verksamhet SDF Östra Göteborg
Ann-Sofie Lönn, Daglig verksamhet Lidköping
Annica Garpebring, grundskola i Alingsås
Charlotte Stigh-Brüsin, förskola och skola, Sjuhärad (från hösten 2020 som referensperson)
Annika Flytström, Primärvårdens hjälpmedelsenhet
Linda Augustsson, hälso- och sjukvård Marks kommun
Stina Nyström, Habilitering och hälsa
Anette Alfredsson, hjälpmedelssamordnare för VGR och de 49 kommunerna

Arbetsformer

Avgränsningar

Ansvarig huvudman för skola eller daglig verksamhet har ansvar för lokalanpassningar. Beredningsgruppen upplevde ingen generell gränsdragningsproblematik avseende detta, varför lokalanpassningar inte omfattats i gruppens arbete.

I uppdraget ingick att även inkludera privata aktörer inom förskola, skola och daglig verksamhet, men detta har inte fokuserats på eftersom Socialstyrelsen (2020) bedömer att särskilda överenskommelser behöver göras med privata aktörer. I detta sammanhang kan dock nämnas att privata aktörer som är utförare av skolverksamhet eller vård och omsorg i Västra Götaland på uppdrag av en kommun i länet, kan avropa grundutrustning från Hjälpmedelscentralens sortiment. En förutsättning är dock att kommunen har avtal med Hjälpmedelscentralen gällande grundutrustning. Kravet är också att beställande verksamhet kan visa upp ett godkännande från den berörda kommunen.

Beredningsgruppen har diskuterat problematik med att varje enskild kommun själv kan besluta om vad som ingår i grundutrustningen, men har bedömt att denna fråga inte kan lösas inom ramen för uppdraget.

Genomförda aktiviteter

Arbetsgruppen startade sitt arbete först 2020-03-26 på grund av att det tog längre tid än förväntat att bemanna gruppen. Gruppen har träffats vid sju tillfällen fram till 2020-11-23 och de flesta mötena har genomförts på distans. Deltagarna har utöver mötena var och en förberett frågor, bearbetat material och inhämtat information.

De verksamheter som omfattas är förskola, förskoleklass, grundskola/grundskola, gymnasieskola/gymnasieskola, daglig verksamhet inom LSS, hälso- och sjukvård inom Västra Götalandsregionen (VGR) och kommunal hälso- och sjukvård. I denna rapport benämns ovanstående verksamheter med begreppen skola alternativt daglig verksamhet respektive sjukvårdshuvudman.

Beredningsgruppens arbete har till stor del utgått från figur 1, som beskriver olika vägar att få tillgång till ett hjälpmedel. De röda ovala ringarna i bilden åskådliggör att diskussionerna framförallt handlat om ansvarsfördelning gällande behovsbedömning, hjälpmedel enligt HSL (personligt förskrivna), grundutrustning (både inom skola och daglig verksamhet) samt pedagogiska hjälpmedel i skola.



Figur 1 Beskrivning av olika vägar för att få tillgång till hjälpmedel. (Handbok för förskrivning av personliga hjälpmedel)

Beredningsgruppen inledde sitt arbete med diskussioner om vad deltagande upplever fungerar bra och vad som skulle kunna fungera bättre. Under arbetets gång framkom att en viktig aspekt för samsyn och en god samverkan mellan olika aktörer grundas i att tolka och använda begrepp och termer på liknande sätt. Genom hela arbetsprocessen har beredningsgruppen därför haft fokus på att diskutera definitioner och tillämpning av olika begrepp kopplade till uppdraget. Representanter från förskola och skola har bedömt att samma krav på grundutrustning kan gälla inom alla de skolformer som omfattas i uppdraget.

Omvärldsbevakning

Förutom den referenslitteratur som anges i referenslistan har inspiration inför beredningsgruppens arbete hämtats från dokument och överenskommelser i andra regioner, som funnits tillgängliga på internet. En rapport från Socialstyrelsen som publicerades i juni 2020 har utgjort ett stöd i arbetet med att ta fram förslag på en lokal överenskommelse.

Resultat

Beredningsgruppens arbete har resulterat i ett förslag till överenskommelse som till stor del bygger på rekommendationer publicerade av Socialstyrelsen (2020). Utöver de övergripande definitionerna av personligt hjälpmedel, pedagogiskt hjälpmedel samt grundutrustning som presenteras i Socialstyrelsens rapport lämnar beredningsgruppen förslag på lokal tillämpning utifrån förutsättningar i Västra Götaland. Intentionen har varit att få en så patientsäker och jämlik hjälpmedelshandling som möjligt. Förslag på överenskommelse finns bilagd.

Synpunktsrunda gällande överenskommelsen

Beredningsgruppens medlemmar har varit och skickat ut utkast på överenskommelsen i sina respektive nätverk. Synpunkter på innehållet i överenskommelsen har lämnats via framtagen svarsmall. Verksamheter från följande områden har lämnat synpunkter:

- Barn- och utbildningsförvaltning
- Förskole-/grundskoleförvaltning
- Gymnasie-/vuxenutbildningsverksamheten
- Socialförvaltning
- Nätverk inom Funktionshinder, daglig verksamhet
- Koncernkontoret, hälso- och sjukvårdsstab
- Habilitering & Hälsa

- Hemsjukvård och rehabilitering
- Regionhälsan

Totalt har beredningsgruppen tagit emot drygt 90 synpunkter på olika avsnitt i överenskommelsen, varav cirka hälften innehöll positiva kommentarer och övriga innehöll förslag om redaktionella eller innehållsmässiga justeringar. Alla inkomna synpunkter sammanställdes i en matris. Några frågeställningar ansåg beredningsgruppen redan var besvarade i överenskommelsen, varför dessa inte åtgärdats. Några kommentarer handlade om frågor som beredningsgruppen bedömt inte går att lösa inom ramen för detta uppdrag.

Förslag till beslut

Beredningsgruppen föreslår att Västra Götalandsregionen och de 49 kommunerna i Västra Götaland antar föreliggande förslag till överenskommelse för hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet.

För att uppnå en jämlik hantering i hela Västra Götaland krävs att samtliga kommuner ställer sig bakom och tillämpar överenskommelsen. Privata aktörer som driver verksamhet på uppdrag av Västra Götalandsregionen eller av en kommun kan omfattas av överenskommelsen, om detta framgår i uppdraget till den privata aktören.

Konsekvensanalys av förslag i lokal överenskommelse

För att stärka patientsäkerheten och öka tydligheten avseende ansvarsfördelning är beredningsgruppens samlade bedömning att förändringar behöver göras i Handbok för förskrivning av personliga hjälpmedel utifrån följande förslag i lokal överenskommelse:

1. Den enskildes behov av ett individuellt utprovat och anpassat hjälpmedel för att kunna vistas i skola eller daglig verksamhet ska tillgodoses som personligt förskrivet hjälpmedel, även i de fall detta skulle innebära förskrivning av två likvärdiga hjälpmedel (dubbelförskrivning), vilket kan betyda att vissa produkter som idag bekostas av skola eller daglig verksamhet istället blir ett ansvar för hälso- och sjukvården. Se formuleringar under rubriken Personligt förskrivna hjälpmedel på sidan 10 (tredje stycket).
2. Grundutrustning ska utan större svårigheter kunna användas av *en eller flera personer* som vistas i verksamheten, vilket förtydligar nuvarande krav på grundutrustning som anger att vissa verksamheter ska ha en grundutrustning av hjälpmedel som gör att miljön motsvarar behoven hos dem som vistas där. Konsekvensen av föreslaget tillägg kan bli att hjälpmedel som idag är personligt förskrivet på grund av att det endast är en person i verksamheten som har behov av det, istället blir ett ansvar för berörd verksamhet att anskaffa som grundutrustning.

Statistik gällande förslag i överenskommelsen

De kommuner, i dagsläget 48, som tecknat avtal med Hjälpmedelscentralen gällande grundutrustning kan avropa hjälpmedel ur Hjälpmedelscentralens sortiment. För att belysa storleksordningen på en uppskattad kostnadsförskjutning, enligt beskrivningen för konsekvens punkt 1. ovan, har statistik inhämtats från Hjälpmedelscentralen gällande hyreskostnader för grundutrustning i september 2020. De underlag som gick att få fram har dock stora brister som härrör från att varje beställande enhet själv väljer ”kundnamn”, vilket inte alltid avspeglar vad det är för typ av verksamhet. Med anledning av detta har det inte varit möjligt att få fram rättvisande data som avser kostnader för daglig verksamhet. För att ändå kunna göra någon form av uppskattning visas därför endast statistik inom skolans område där sökning i underlagen gjorts på ”skol” och ”gymn”.

Ett antagande som tillämpats vid genomgång av statistiken är att hjälpmedel med olika inställnings-/anpassningsmöjligheter samt med flera valbara tillbehör (såsom knästöd, bålstöd, huvudstöd, höftstöd, underarmsstöd, svankstöd, bäckenstöd, sidostöd eller ankelstöd) borde, utifrån beredningsgruppens förslag, vara ett hälso- och sjukvårdsansvar och därmed ett personligt förskrivet hjälpmedel. Huvudhjälpmedel som överensstämde med antagandet markerades i underlaget och utgjorde grund för nedanstående kostnadsberäkning, se tabell 1. Statistikunderlaget omfattar totalt 13 315 artiklar (huvudhjälpmedel och tillbehör), varav cirka 4500 utgör grundutrustning inom skola.

Tabell 1. Kostnader grundutrustning

Hyreskostnad september 2020 i VG	Summa	Andel
Grundutrustning, totalt	1 327 298 kr	100 %
Grundutrustning, skola	Cirka 300 000 kr	23 % av grundutrustning, total
Hjälpmedel i skola med många inställningsmöjligheter och valbara tillbehör	Cirka 90 000 kr	30 % av grundutrustning, skola

Sammanfattningsvis blir konsekvensen att den grovt uppskattade månadskostnaden på 90 000 kr, enligt exemplet, istället skulle belasta vårdgivare som har hälso- och sjukvårdsansvar. Den tillgängliga, om än bristfälliga, statistiken visar att andelen hjälpmedel (grundutrustning) med flera olika inställningsmöjligheter och tillbehör är färre inom daglig verksamhet, vilket därför troligen inte leder till stora kostnadsförskjutningar.

Beredningsgruppen tror att det i vissa fall kan bli en kostnadsförskjutning från personligt förskrivet hjälpmedel till grundutrustning på grund av att nuvarande regelverk tillämpas olika i Västra Götaland. Eventuell kostnadsförskjutning avseende detta har beredningsgruppen inte sett vara möjlig att beräkna.

Kvarstående frågor att hantera

- Om Ledningsråd Medicintekniska produkter ställer sig bakom förslaget till lokal överenskommelse behöver också ställning tas avseende den fortsatta beslutsgången.
- Om överenskommelsen tecknas av samtliga berörda parter krävs en revidering i Handbok för förskrivning av personliga hjälpmedel enligt beskrivna konsekvenser.
- I beredningsgruppens förslag är fristående privata aktörer exkluderade. Denna avgränsning har gjorts då Socialstyrelsen (2020) bedömer att särskilda överenskommelser behöver göras med privata aktörer.
- Kartläggning av behov och möjlighet avseende en gemensam grundutrustningslista för samtliga 49 kommuner i Västra Götaland.

Regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet inom Västra Götaland

Inledning

En tillfällig beredningsgrupp med representation från förskola, skola, daglig verksamhet och hälso- och sjukvård har på uppdrag av Ledningsråd Medicintekniska produkter arbetat fram denna lokala överenskommelse. Avstämning har skett genom att överenskommelsen skickats ut för synpunkter till berörda verksamhetsområden.

De verksamheter som omfattas av denna överenskommelse är:

Förskola
Förskoleklass
Grundskola/grundsärskola
Gymnasieskola/gymnasiesärskola
Daglig verksamhet inom LSS
Hälso- och sjukvård inom Västra Götalandsregionen
Kommunal hälso- och sjukvård

I denna överenskommelse benämns ovanstående verksamheter med begreppen skola alternativt daglig verksamhet respektive sjukvårdshuvudman. Grundprincipen är att överenskommelsen gäller både offentlig och privat verksamhet.

Bakgrund

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning lyfter rättigheten att leva ett självständigt liv och delta i samhället på jämlika villkor som alla andra. Enligt FN:s konvention om barnets rättigheter har alla barn samma rättigheter och lika värde. Inget barn får diskrimineras. Alla barn med fysisk eller psykisk funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv som gör det möjligt för dem att delta aktivt i samhället.

Med utgångspunkt i gällande lagstiftning och rådande praxis ansvarar sjukvårdshuvudmannen för personliga hjälpmedel, skolan för pedagogiska hjälpmedel, läromedel och grundutrustning och daglig verksamhet för grundutrustning i sin verksamhet. Beroende på det aktuella syftet med hjälpmedlet kan en och samma produkt vara antingen ett personligt eller pedagogiskt hjälpmedel, läromedel eller grundutrustning, vilket komplicerar gränsdragningen mellan huvudmännen. Det kan leda till en fördröjning innan den enskildes behov av hjälpmedel blir tillgodosett.

Avtalsparter

Parter för denna överenskommelse är Västra Götalandsregionen och de 49 kommunerna i Västra Götaland (som huvudmän för hälso- och sjukvård, skola och daglig verksamhet).

Syfte och mål

Syftet med överenskommelsen är att den enskildes behov av hjälpmedel ska bilda utgångspunkt för hjälpmedelshanteringen, att ansvarsfördelningen tydliggörs samt att påtala vikten av samverkan mellan olika parter. Målet är att tillgodose den enskildes behov av hjälpmedel inom rimlig tid.

Ansvar

Styrdokument

Sjukvårdshuvudman: Hälso- och sjukvårdslag (SFS 2017:30). Hälso- och sjukvårdsavtalet i Västra Götaland reglerar hälso- och sjukvårdsansvaret mellan kommunerna i Västra Götaland och Västra Götalandsregionen. Hälso- och sjukvårdsavtalet är det huvudavtal som samtliga huvudmän ställt sig bakom och ska tillämpa, se www.vardsamverkan.se.

Skola: Skollag (SFS 2010:800).

Daglig verksamhet: Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (SFS 1993:387)

Ansvarsfördelning

I tabell 1 beskrivs övergripande definitioner av personligt hjälpmedel, pedagogiskt hjälpmedel samt grundutrustning. Ytterligare förklaring av begrepp samt dess tillämpning i Västra Götaland framgår av bilaga.

Tabell 1. Personligt hjälpmedel, pedagogiskt hjälpmedel samt grundutrustning¹

Typ av hjälpmedel	Personligt hjälpmedel för det dagliga livet	Pedagogiskt hjälpmedel	Grundutrustning
Beskrivning	Individuellt utprovad produkt som syftar till att bibehålla eller öka aktivitet, delaktighet eller självständighet genom att kompensera för en funktionsnedsättning.	Pedagogiska hjälpmedel kännetecknas av att de huvudsakligen har som syfte att för den enskilda kompensera för en funktionsnedsättning i lärandesituationen.	Utrustning som behövs för att tillgodose behovet hos en eller flera personer och som inte kräver någon mer omfattande individuell anpassning.
Ansvarig huvudman	Sjukvårdshuvudman	Skola	Skola/ Daglig verksamhet

Sjukvårdshuvudman har ansvar för att

- ge kunskap och råd inom ramen för professionernas kompetenser om den enskildes funktionsnedsättning, behov och förutsättningar.
- förskrivare gör en bedömning av hjälpmedelsbehov.
- prova ut personligt förskrivet hjälpmedel samt informera, instruera och träna. Detta görs vid behov i samråd med personal inom skola/daglig verksamhet och/eller personlig assistans.
- förskrivare av personligt förskrivna hjälpmedel ger information och utbildning till berörd personal inom skola/daglig verksamhet och/eller personlig assistans i enlighet med Handbok för personligt förskrivna hjälpmedel.
- förskrivare av personligt förskrivna hjälpmedel följer vid behov upp hjälpmedlet i samråd med skola/daglig verksamhet och/eller personlig assistans.

Skola har ansvar för att

- den pedagogiska verksamheten är anpassad och utrustad så att alla elever kan tillgodogöra sig undervisningen, både avseende lärmiljön och de pedagogiska hjälpmedel som används i undervisningen samt grundutrustning.
- berörd personal får förutsättningar för att tillgodogöra sig information och utbildning om varje enskild elevs hjälpmedel och om dess funktion och användningsområde i undervisningen.

¹ Västra Götalands anpassning från rapporten: Samordning av hjälpmedel till barn och elever med funktionsnedsättning (Socialstyrelsen, 2020)

- vid byte av skola, i god tid informera sjukvårdshuvudmannen så att information om personligt förskrivna hjälpmedel vid behov kan överföras.

Daglig verksamhet har ansvar för att

- verksamheten är anpassad och utrustad för dem som vistas där både avseende tillgänglighet och grundutrustning.
- berörd personal får förutsättningar för att tillgodogöra sig information och utbildning om varje enskild persons hjälpmedel, om dess funktion och användningsområde.

Samverkan

Personer med funktionsnedsättning som har behov av hjälpmedel behöver ofta samordnade insatser från både hälso- och sjukvård och från skola eller daglig verksamhet. Samverkan behöver ske med den enskildes behov som utgångspunkt och vägledande princip.

Den som identifierat eller fått kännedom om den enskildes behov av hjälpmedel ansvarar för att, efter samtycke med den enskilde/vårdnadshavare, kontakta berörda aktörer. Tillsammans upprättas en gemensam planering där det framgår vem/vilka som ansvarar för kartläggning av behov, hur behovet ska tillgodoses och följas upp.

Jämställdhetsperspektiv

Alla personer ska få sina behov av hjälpmedel tillgodosedda på ett likvärdigt sätt. Medarbetare och chefer ska ha kunskap om genus och jämställdhet så att de kan analysera resultat för att göra förbättringar och att omotiverade skillnader åtgärdas.

Implementering

Huvudmännen ansvarar för att denna överenskommelse blir känd och tillämpas inom respektive ansvarsområde.

I händelse av tvist

Tvister löses i första hand på lokal chefsnivå mellan parterna. Den aktuella situationen ska lösas med den enskildes bästa i fokus. Fortsatt oenighet/tvist ska lösas i enlighet med den regionala riktlinje som finns framtagna för hantering av oenighet på regional nivå.

Uppföljning

Ledningsråd MTP ansvarar för att överenskommelsen följs upp två år efter att den har trätt i kraft och därefter vid behov.

Giltighet och omförhandling

Överenskommelsen gäller från och med xxxx-xx-xx.

Samtliga avtalsparter har när som helst rätt att påkalla förhandlingar om förutsättningarna för denna överenskommelse förändras.

Denna överenskommelse har upprättats i två likalydande exemplar av vilka undertecknande parter tagit varsitt exemplar.

Definitioner av begrepp och dess tillämpning i överenskommelsen (Bilaga till överenskommelsen)

Hjälpmedel för det dagliga livet

Hjälpmedel för det dagliga livet är en individuellt utprovad produkt som syftar till att bibehålla eller öka aktivitet, delaktighet eller självständighet genom att kompensera en funktionsnedsättning. Exempel på hjälpmedel för det dagliga livet är rollatorer, griptänger, hörapparater, förstoringssystem och applikationer för påminnelser. Hjälpmedel erbjuds ofta som en del av habilitering eller rehabilitering.

Personligt förskrivna hjälpmedel

Hälso- och sjukvårdslagen omfattar allt hälso- och sjukvårdsarbete i regioner och kommuner, och den reglerar huvudmännens skyldighet att tillhandahålla personliga hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning. Hjälpmedelsförskrivning är en integrerad del av vård och behandling. De flesta hjälpmedel som förskrivs inom hälso- och sjukvården är medicintekniska produkter och omfattas därmed av lagen om medicintekniska produkter. Varje sjukvårdshuvudman (region eller kommun) fastställer vilka enskilda produkter hälso- och sjukvården tillhandahåller som hjälpmedel.

Personligt förskrivna hjälpmedel ska ge förutsättning för att bibehålla eller öka aktivitet, delaktighet eller självständighet genom att kompensera en funktionsnedsättning. Hjälpmedel förskrivs endast till den stadigvarande bostaden och de miljöer där personen frekvent och regelbundet vistas i sitt dagliga liv. I Västra Götalandsregionen regleras förskrivning av *Handbok för personligt förskrivna hjälpmedel*. Där anges vem som får förskriva och utifrån vilka kriterier. Specialanpassade produkter är alltid personligt förskrivna.

Utgångspunkten är att bara en uppsättning av ett hjälpmedel kan förskrivas till en och samma person. Innan dubbelförskrivning kan bli aktuell ska den fysiska miljön motsvara behoven hos dem som vistas där. Behov av dubbelförskrivning bedöms av förskrivaren utifrån patientsäkerhet och patientens behov. Exempel på situationer då dubbelförskrivning kan vara aktuell för att ge förutsättningar för vistelse på skola eller daglig verksamhet:

- Hjälpmedel som är för skrymmande eller tungt för att flyttas till och från hemmet.
- Hjälpmedel som kräver hälso- och sjukvårdskompetens för att göra inställningar eller anpassning
- Hjälpmedel som kan påverkas av yttre faktorer vid transport, såsom hjälpmedel där inställningar ändras när de fälls ihop och/eller hjälpmedel med hjul som inte bör användas utomhus.
- För att säkerställa den medicinska säkerheten som hjälpmedlet syftar till.

Kostnadsansvaret för förskrivna hjälpmedel i Västra Götaland följer personens folkbokföringsort och fördelas mellan Västra Götalandsregionen (VGR) och kommunerna. VGR har kostnadsansvar för personliga hjälpmedel för barn och ungdomar upp till 18-årsdagen. Kommunen har hälso- och sjukvårdsansvar under vistelsetiden på daglig verksamhet, vilket innebär kostnadsansvar för hjälpmedel som endast används på daglig verksamhet. Det finns även personliga hjälpmedel för vuxna där VGR alltid har ansvaret. Kostnadsansvar för respektive produktgrupp framgår av produktanvisningarna i [Handbok för förskrivning av personliga hjälpmedel](#).

Grundutrustning

Förskolor, skolor och daglig verksamhet ska ha en grundutrustning av hjälpmedel som gör att miljön motsvarar behoven hos dem som vistas där. Dessa hjälpmedel ska inte behöva omfattande individuell inställning eller anpassning, som kräver hälso- och sjukvårdskompetens och/eller teknisk kompetens. De ska utan större svårigheter kunna användas av en eller flera personer som vistas i verksamheten. Grundutrustning är något som förändras över tid när standarden i samhället förändras och varje kommun beslutar själv vad som ingår i grundutrustningen. Ett personligt hjälpmedel kan förskrivas när kravet på grundutrustning är uppfyllt men inte täcker det individuella behovet.

Exempel på omfattande individuell inställning/anpassning är hjälpmedel med flera olika korrigerande tillbehör som behöver anpassas för att uppnå målet med hjälpmedlet.

Pedagogiska hjälpmedel

Pedagogiska hjälpmedel kompenserar i inlärningssituationer och är tänkta att användas i utbildningssituationen av en specifik elev. Exempel på särskilda läromedel eller utrustning med anpassade programvaror kan vara tidsstöd för att förstå och passa tider, programvara som läser upp text eller läromedel i alternativa format som kompenserar för en funktionsnedsättning i lärsituationen.

Skolan ansvarar för att eleverna kan tillgodogöra sig undervisningen. I ansvaret ingår att tillhandahålla läromedel och pedagogiska hjälpmedel. Skolans ansvar gäller hjälpmedel som huvudsakligen är kunskapsbärande, som utan större svårigheter kan användas av flera elever och som inte behöver någon omfattande individuell anpassning. (Handbok för förskrivning av personliga hjälpmedel)

Arbetstekniska hjälpmedel

Arbetstekniska hjälpmedel är hjälpmedel som en anställd behöver för att motverka att arbetsskador uppstår i arbetet. Enligt Arbetsmiljöverket är det arbetsgivaren som har ansvaret för arbetsmiljön.

Referenser

FN:s konvention om barnets rättigheter, Barnkonventionen.

<https://www.barnombudsmannen.se/barnombudsmannen/barnkonventionen/>

FN:s konvention för personer med funktionsnedsättning

<http://www.mfd.se/delaktighet/fns-konvention/>

Handbok för förskrivning av personliga hjälpmiddel [https://www.vgregion.se/halsa-och-](https://www.vgregion.se/halsa-och-vard/vardgivarwebben/vardriktlinjer/hjalpmiddel/handbok-for-forskrivig-av-personliga-hjalpmiddel/)

[vard/vardgivarwebben/vardriktlinjer/hjalpmiddel/handbok-for-forskrivig-av-personliga-hjalpmiddel/](https://www.vgregion.se/halsa-och-vard/vardgivarwebben/vardriktlinjer/hjalpmiddel/handbok-for-forskrivig-av-personliga-hjalpmiddel/)

Hjälpmedelsinstitutets rapport 2008 ”Vems är ansvaret för hjälpmiddel i skolan?”

<https://www.spsm.se/globalassets/upsatser/upsatser1/vems-ar-ansvaret-for-hjalpmedeli-skolan.pdf>

Hjälpmedelsutredningen ”På lika Villkor” SOU 2017:43

<https://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2017/05/sou-201743/>

Hälso- och sjukvårdslag, SFS 2017:30 [https://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/](https://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/dokument/svensk-forfattningssamling/halso--och-sjukvardslag_sfs-2017-30)

[dokument/svensk-forfattningssamling/halso--och-sjukvardslag_sfs-2017-30](https://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/dokument/svensk-forfattningssamling/halso--och-sjukvardslag_sfs-2017-30)

Lag om medicintekniska produkter, SFS 1993:584 [https://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/](https://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1993584-om-medicintekniskaprodukter_sfs-1993-584)

[dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1993584-om-medicintekniskaprodukter_sfs-1993-584](https://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1993584-om-medicintekniskaprodukter_sfs-1993-584)

Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade, SFS 1993:387

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1993387-om-stod-och-service-till-vissa_sfs-1993-387

Skollag, SFS 2010:800 [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/skollag-2010800_sfs-2010-800)

[lagar/dokument/svenskforfattningssamling/skollag-2010800_sfs-2010-800](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/skollag-2010800_sfs-2010-800)

Socialstyrelsens kartläggning ”Samordning av hjälpmiddel till barn och elever med funktionsnedsättning” 2020 [https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/sharepoint-](https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/sharepoint-dokument/artikelkatalog/ovrigt/2020-6-6852.pdf)

[dokument/artikelkatalog/ovrigt/2020-6-6852.pdf](https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/sharepoint-dokument/artikelkatalog/ovrigt/2020-6-6852.pdf)

Socialstyrelsens termbank <https://termbank.socialstyrelsen.se/>

2021-06-01
Tjänsteutlåtande
Framtaget av
Anneli Assmundson Bjerde, VästKom



Till VästKoms styrelse:

Regional överenskommelse för hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet

Förslag på ställningstagande

- VästKoms styrelse ställer sig bakom förslaget till överenskommelse och rekommenderar kommunalförbunden att rekommendera kommunerna att ta egna beslut.

Sammanfattning av ärendet

Personer med funktionsnedsättning som har behov av hjälpmedel kan behöva samordnade insatser från både hälso- och sjukvård och från skola eller daglig verksamhet. Överenskommelsen förtydligar ansvaret för dessa huvudmän och anger former för parternas samverkan. Intentionen har varit att få en så patientsäker och jämlik hjälpmedelshantering som möjligt.

Bakgrund

Med utgångspunkt i gällande lagstiftning och rådande praxis ansvarar sjukvårdshuvudmannen för personliga hjälpmedel, skolhuvudmannen för pedagogiska hjälpmedel, läromedel och grundutrustning och kommunens dagliga verksamhet för grundutrustning i sin verksamhet. Beroende på situation och det aktuella syftet med hjälpmedlet kan en och samma produkt vara antingen ett personligt eller ett pedagogiskt hjälpmedel, läromedel eller grundutrustning, vilket komplicerar gränsdragningen mellan huvudmännen. Det kan leda till en fördröjning innan den enskildes behov av hjälpmedel blir tillgodosett. För att effektivisera handläggningen och ta till vara den kompetens som finns hos huvudmännen gav Ledningsrådet för Medicintekniska produkter ett uppdrag till en tillfällig beredningsgrupp att förtydliga ansvaret för de berörda aktörerna.

Beredningsprocess

- En tillfällig beredningsgrupp med representanter från förskola, skola, daglig verksamhet och hälso- och sjukvård (Habilitering & Hälsa, primärvård och kommunal hälso- och sjukvård) har arbetat fram ett förslag till överenskommelse samt hanterat synpunkter på innehåll som inkommit efter synpunktsrunda i representanternas lokala nätverk.
- Avstämning skedde med beredningsgrupp Handbok & Sortiment (inom den länsövergripande samarbetsorganisation för hjälpmedel) 2020-11-24.
- Ledningsråd Medicintekniska produkter ställde sig bakom förslag till överenskommelse 2020-12-09 under förutsättning att det skrivs in i överenskommelsen att grundprincipen är att den även gäller privata verksamheter i Västra Götaland, vilket genomförts.

2021-06-01
Tjänsteutlåtande
Framtaget av
Anneli Assmundson Bjerde, VästKom



- Den politiska beredningsgruppen (inom den länsövergripande samarbetsorganisation för hjälpmedel) ställde sig bakom förslag till överenskommelse 2021-02-12.
- Det Politiska Samrådsorganet, SRO ställde sig bakom förslag till överenskommelse 2021-04-23

Konsekvenser av förslaget

Om den enskildes behov av individuellt utprovat och anpassat hjälpmedel för att kunna vistas i skola eller daglig verksamhet tillgodoses som personligt förskrivet hjälpmedel, även vid dubbelförskrivning, kan det betyda att vissa produkter som idag bekostas av skola eller daglig verksamhet istället blir ett ansvar för hälso- och sjukvården.

Konsekvens av formuleringen att grundutrustning ska kunna användas av *en eller flera* personer kan bli att hjälpmedel som idag är personligt förskrivet på grund av att det endast är en person i verksamheten som har behov av det, istället blir ett ansvar för berörd verksamhet att anskaffa som grundutrustning.

På grund av bristfälligt statistikunderlag har tänkbara kostnadsförskjutningar inte varit möjliga att beräkna. Därför redovisas endast en grov uppskattning, se bifogad rapport sid 5-6.

Bilagor:

Förslag Överenskommelse Hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet
Rapport Hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet

Ann-Charlotte Järnström
VD, VästKom

Anneli Assmundson Bjerde
Chef välfärdsutveckling, VästKom

Skövde kommun

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

31(34)

KS § 185/21**Beslut om regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet**

KS2021.0310

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	181/21
2 Kommunstyrelsen	2021-11-15	185/21

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att Skövde kommun ställer sig bakom förslaget från Skaraborgs kommunalförbund till regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet.

Bakgrund

Personer med funktionsnedsättning som har behov av hjälpmedel kan behöva samordnade insatser från både hälso- och sjukvård och från skola eller daglig verksamhet. Överenskommelsen förtydligar ansvaret för dessa huvudmän och anger former för parternas samverkan. Intentionen har varit att få en så patientsäker och jämlik hjälpmedelshantering som möjligt.

Med utgångspunkt i gällande lagstiftning och rådande praxis ansvarar sjukvårdshuvudmannen för personliga hjälpmedel, skolhuvudmannen för pedagogiska hjälpmedel, läromedel och grundutrustning och kommunens dagliga verksamhet för grundutrustning i sin verksamhet. Beroende på situation och det aktuella syftet med hjälpmedlet kan en och samma produkt vara antingen ett personligt eller ett pedagogiskt hjälpmedel, läromedel eller grundutrustning, vilket komplicerar gränsdragningen mellan huvudmännen. Det kan leda till en fördröjning innan den enskildes behov av hjälpmedel blir tillgodosett. För att effektivisera handläggningen och ta till vara den kompetens som finns hos huvudmännen gav Ledningsrådet för Medicintekniska produkter ett uppdrag till en tillfällig beredningsgrupp att förtydliga ansvaret för de berörda aktörerna.

Om den enskildes behov av individuellt utprovat och anpassat hjälpmedel för att kunna vistas i skola eller daglig verksamhet tillgodoses som personligt förskrivet hjälpmedel, även vid dubbelförskrivning, kan det betyda att vissa produkter som idag bekostas av skola eller daglig verksamhet istället blir ett ansvar för hälso- och sjukvården. Konsekvens av formuleringen att grundutrustning ska kunna användas av en eller flera personer kan bli att hjälpmedel som idag är personligt förskrivet på grund av att det endast är en person i verksamheten som har behov av det, istället blir ett ansvar för berörd verksamhet att anskaffa som grundutrustning.

WTS

Skövde kommun

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

32(34)

Skaraborgs kommunalförbund ställer sig bakom förslaget till överenskommelse och rekommenderar kommunerna att ta egna beslut.

Beredning

Sektor barn- och utbildning avstår att yttra sig pga hög arbetsbelastning. Sektor vård- och omsorg har erbjudits möjlighet att lämna yttrande.

Handlingar

§ 84 Regional överenskommelse för hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet.
Förslag överenskommelse hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet
Rapport Hjälpmedel förskola skola daglig verksamhet
Hjälpmedel i skola daglig verksamhet VästKoms styr 1 jun 2021

Skickas till

Skaraborgs kommunalförbund
Vård- och omsorgsnämnden
Barn- och utbildningsnämnden

WTS

KSAU § 181/21**Beslut om regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet**

KS2021.0310

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	181/21

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att Skövde kommun ställer sig bakom förslaget från Skaraborgs kommunalförbund till regional överenskommelse om hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet.

Bakgrund

Personer med funktionsnedsättning som har behov av hjälpmedel kan behöva samordnade insatser från både hälso- och sjukvård och från skola eller daglig verksamhet. Överenskommelsen förtydligar ansvaret för dessa huvudmän och anger former för parternas samverkan. Intentionen har varit att få en så patientsäker och jämlik hjälpmedelshantering som möjligt.

Med utgångspunkt i gällande lagstiftning och rådande praxis ansvarar sjukvårdshuvudmannen för personliga hjälpmedel, skolhuvudmannen för pedagogiska hjälpmedel, läromedel och grundutrustning och kommunens dagliga verksamhet för grundutrustning i sin verksamhet. Beroende på situation och det aktuella syftet med hjälpmedlet kan en och samma produkt vara antingen ett personligt eller ett pedagogiskt hjälpmedel, läromedel eller grundutrustning, vilket komplicerar gränsdragningen mellan huvudmännen. Det kan leda till en fördröjning innan den enskildes behov av hjälpmedel blir tillgodosett. För att effektivisera handläggningen och ta till vara den kompetens som finns hos huvudmännen gav Ledningsrådet för Medicintekniska produkter ett uppdrag till en tillfällig beredningsgrupp att förtydliga ansvaret för de berörda aktörerna.

Om den enskildes behov av individuellt utprovat och anpassat hjälpmedel för att kunna vistas i skola eller daglig verksamhet tillgodoses som personligt förskrivet hjälpmedel, även vid dubbelförskrivning, kan det betyda att vissa produkter som idag bekostas av skola eller daglig verksamhet istället blir ett ansvar för hälso- och sjukvården. Konsekvensen av formuleringen att grundutrustning ska kunna användas av en eller flera personer kan bli att hjälpmedel som idag är personligt förskrivet på grund av att det endast är en person i verksamheten som har behov av det, istället blir ett ansvar för berörd verksamhet att anskaffa som grundutrustning.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Skaraborgs kommunalförbund ställer sig bakom förslaget till överenskommelse och rekommenderar kommunerna att ta egna beslut.

Beredning

Sektor barn- och utbildning avstår att yttra sig pga hög arbetsbelastning. Sektor vård- och omsorg har erbjudits möjlighet att lämna yttrande.

Handlingar

§ 84 Regional överenskommelse för hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet.

Förslag överenskommelse hjälpmedel i förskola, skola och daglig verksamhet

Rapport Hjälpmedel förskola skola daglig verksamhet

Hjälpmedel i skola daglig verksamhet VästKoms styr 1 jun 2021

Skickas till

Skaraborgs kommunalförbund

Vård- och omsorgsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum:

Diarienummer: **KS2021.0321-4**

Handläggare: **Emma Stefansson**



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen. Taxan ska gälla från den 1 januari 2022.

Bakgrund

Direktionen för Miljösamverkan östra Skaraborg föreslår kommunfullmäktige i Miljösamverkans medlemskommuner att anta en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen att gälla från den 1 januari 2022.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har under september 2021 uppdaterat underlag och vägledning utifrån de anpassningar av svensk lagstiftning som gjordes i april 2021 efter att EU:s nya kontrollförordning 2017/625 trätt i kraft. Då infördes bland annat det nya begreppet ”annan offentlig verksamhet” i svensk rätt och efterhandsdebitering av livsmedelskontroll gjordes obligatorisk.

Underlaget innehåller flera nyheter jämfört med gällande taxa, till exempel möjliggörs en succesiv övergång till efterhandsdebitering, och helt nya avgiftsgrunder för kostnader för inköp under dold identitet och hantering av RASFF-ärenden (myndigheternas system för att rapportera in varningar gällande livsmedel) har införts.

Med anledning av dessa förändringar har en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen tagits fram för miljönämndens verksamhet. Miljönämnden kommer att tillämpa efterhandsdebitering av planerad kontroll för nya verksamheter från och med den 1 januari 2022. För befintliga verksamheter kommer fast årlig avgift tillämpas för åren 2022 och 2023. Från och med 1 januari 2024 tillämpas efterhandsdebitering även på dessa.

En indexjustering av nuvarande timavgifter och inställelseavgift har gjorts för året 2022 enligt prisindex för kommunal verksamhet (PKV). Justeringen motsvarar en ökning på 2,1 procent från året 2021 till året 2022. Förändringen grundar sig i senast tillgängliga värde på SKR:s webbplats, vilket är den 30 september 2021.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum:

Diarienummer: **KS2021.0321-4**

Handläggare: **Emma Stefansson**



2021-09-30

Prisindex kommunal verksamhet

PKV

	2020	2021	2022	2023	2024
Personalkostnad*	2,1	2,4	2,1	2,7	2,3
Övrig förbrukning**	0,8	2,4	2,2	2,0	2,2
Prisindex kommunal verksamhet	1,7	2,4	2,1	2,5	2,3

* Kvalitetsjusterad lönekostnadsförändring inkl. förändring i arbetsgivaravgifter.

** 50 % lönekostnadsförändring och 50 % KPIF, konsumentprisindex med fast ränta.

Källa: <https://skr.se/skr/ekonomijuridik/ekonomi/budgetochplanering/prisindex/pkv.1334.html>

Handlingar

Dir § 14 Taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen
 Sammanträdesprotokoll Miljösamverkan östra Skaraborg 2021-10-22 Dir § 14 Ny taxa för offentlig kontroll och annan verksamhet enligt livsmedelslagen
 Beslut Kommunstyrelsen 2021-11-15, Ärende 183/21, Ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen

Skickas till

Miljösamverkan östra Skaraborg

Handläggare

Emma Stefansson

Kommunstyrelsen



MILJÖSAMVERKAN
ÖSTRA SKARABORG

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

2021-10-22

Dir § 14

Dnr 2021-6023

Ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen

Beslut

Direktionen för Miljösamverkan östra Skaraborg föreslår kommunfullmäktige i Miljösamverkans medlemskommuner att anta en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen att gälla från den 1 januari 2022.

Redogörelse för ärendet

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har under september 2021 uppdaterat underlag och vägledning utifrån de anpassningar av svensk lagstiftning som gjordes i april 2021 efter att EU:s nya kontrollförordning 2017/625 trätt i kraft. Då infördes bland annat det nya begreppet ”annan offentlig verksamhet” i svensk rätt och efterhandsdebitering av livsmedelskontroll gjordes obligatorisk.

Underlaget innehåller flera nyheter jämfört med gällande taxa, till exempel möjliggörs en succesiv övergång till efterhandsdebitering, och helt nya avgiftsgrunder för kostnader för inköp under dold identitet och hantering av RASFF-ärenden (myndigheternas system för att rapportera in varningar gällande livsmedel) har införts.

Med anledning av dessa förändringar har en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen tagits fram för miljönämndens verksamhet.

Nämnden kommer att tillämpa efterhandsdebitering av planerad kontroll för nya verksamheter från och med den 1 januari 2022. För befintliga verksamheter kommer fast årlig avgift tillämpas för åren 2022 och 2023. Från och med 1 januari 2024 tillämpas efterhandsdebitering även på dessa.

En indexjustering av nuvarande timavgifter och inställelseavgift har gjorts för året 2022 enligt prisindex för kommunal verksamhet (PKV). Justeringen motsvarar en ökning på 2,1 procent från året 2021 till året 2022. Förändringen grundar sig i senast tillgängliga värde på SKR:s webbplats, vilket är den 30 september 2021.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande



MILJÖSAMVERKAN
ÖSTRA SKARABORG

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

2021-10-22

Dir § 14 forts.

2021-09-30

Prisindex kommunal verksamhet

PKV

	2020	2021	2022	2023	2024
Personalkostnad*	2,1	2,4	2,1	2,7	2,3
Övrig förbrukning**	0,8	2,4	2,2	2,0	2,2
Prisindex kommunal verksamhet	1,7	2,4	2,1	2,5	2,3

* Kvalitetsjusterad lönekostnadsförändring inkl. förändring i arbetsgivaravgifter.

** 50 % lönekostnadsförändring och 50 % KPIF, konsumentprisindex med fast ränta.

Källa: <https://skr.se/skr/ekonomijuridik/ekonomi/budgetochplanering/prisindex/pkv.1334.html>

Miljönämnden östra Skaraborg beslutade den 13 oktober 2021 (MN § 64) att föreslå direktionen att föreslå kommunfullmäktige i Miljösamverkans medlemskommuner att anta en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen att gälla från den 1 januari 2022.

Beslutsunderlag

Miljösamverkans förslag till beslut daterat 2021-10-15

Miljönämndens beslut, MN § 64, 2021-10-13 med bilaga, Taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen

Bilaga

Taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige i medlemskommunerna: Falköping, Hjo, Karlsborg, Skövde och Tibro

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen

Inledande bestämmelser

1 § Denna taxa gäller avgifter för Miljönämnden östra Skaraborgs kostnader för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen (2006:804), lagen (2009:1424) om kontroll av skyddade beteckningar på jordbruksprodukter och livsmedel och lagen (2013:363) om kontroll av ekologisk produktion samt de föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lagstiftning, inklusive förordning (2021:176) om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel och vissa jordbruksprodukter, och de EU-bestämmelser som lagstiftningen kompletterar.

Med livsmedel i denna taxa avses även det som enligt 3 § 2 st. livsmedelslagen jämföras med livsmedel.

Allmänna bestämmelser om avgift

2 § Avgift enligt denna taxa betalas av den aktör vars verksamhet är föremål för nämndens offentliga kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen enligt 1 §, om inte annat följer av denna taxa. Med aktör avses varje livsmedelsföretagare, annan verksamhetsutövare och aktör inom ekologisk produktion som åläggs ansvar och skyldigheter enligt regleringen i 1 §.

3 § Avgift enligt denna taxa tas inte ut för handläggning som föranleds av att beslut enligt livsmedelslagstiftningen eller enligt lagen om kontroll av ekologisk produktion överklagas.

4 § Beslut om avgift eller nedsättning av avgift i enskilda fall fattas av Miljönämnden östra Skaraborg efter handläggning.

Särskilda bestämmelser om avgifter

5 § För offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som utförs enligt de bestämmelser som avses i 1 § ska en avgift betalas för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 §.

I 9–16 §§ finns särskilda bestämmelser om avgift för

1. registrering av anläggningar och verksamheter (9 §)
2. uppföljande kontroll (10 §)
3. utredning av klagomål (11–12 §§)
4. kostnader för korrigerande åtgärder (13 §)
5. exportkontroll och utfärdande av exportintyg (14 §)
6. importkontroll (15 §) samt
7. avgift för inköp under dold identitet (16 §)

Timavgift

6 § Vid tillämpningen av denna taxa är timavgiften

1. **1 423 kronor** per timme kontrolltid för planerad kontroll.
2. **1 151 kronor** per timme kontrolltid för uppföljande kontroll, utredning av klagomål och registrering av ny verksamhet.

Med kontrolltid avses den sammanlagda tid som varje tjänsteperson vid nämnden har använt för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen så som inläsning av ärendet, handläggning och beslut, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, inspektioner, revisioner, provtagning och kontroller i övrigt.

7 § Nämnden får besluta att ta ut avgifter för planerad kontroll enligt bestämmelserna i 7 a § om årlig avgift eller 7 b § om faktisk kontrolltid.

Nämnden ska fatta beslut om verksamhetens riskklass som ska ligga till grund för årlig avgift (7 a §) eller kontrollintervall för verksamheten (7 b §).

7 a § För offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen av en livsmedelsanläggning ska en fast årlig kontrollavgift betalas. Den årliga kontrollavgiften beräknas genom att kontrolltiden (timmar) som framgår av det riskklassningsbeslut som beslutats av Miljönämnden östra Skaraborg multipliceras med timavgiften.

Fast årlig avgift omfattar kalenderår och ska betalas i förskott.

Avgiften ska därefter betalas med helt avgiftsbelopp för varje helt kalenderår.

Om en tillämpning av första stycket skulle medföra att kontrolltiden för en anläggning blir uppenbart oriktig i förhållande till det faktiska kontrollbehovet enligt nämndens riskbedömning, ska anläggningen istället tilldelas kontrolltid på grundval av nämndens bedömning av anläggningens kontrollbehov.

Den årliga kontrollavgiften ska betalas av den som äger eller innehar livsmedelsanläggningen vid kalenderårets början.

7 b § Avgiftsuttag sker i förhållande till faktiskt nedlagd kontrolltid i varje ärende eller enligt de andra grunder som anges i taxan.

Avgift för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen ska debiteras efter det att kontrollen har utförts, om inte annat följer av denna taxa.

Kontrollen utförs med det kontrollintervall som föranleds av anläggningens riskklassningsbeslut som fastställs av Miljönämnden östra Skaraborg.

Indexuppräknig

8 § Timavgiften i denna taxa är bestämd med utgångspunkt från kostnadsläge och Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) oktober månad året före det år taxan börjar gälla.

Miljönämnden östra Skaraborg ska för varje kalenderår (avgiftsår) därefter besluta att höja timavgiften med den procentsats för PKV som är publicerad på SKR:s webbplats för oktober månad året före avgiftsåret.

Avgift för registrering av anläggningar och verksamheter

9 § Den som anmäler en livsmedelsanläggning för registrering ska betala avgift för **1 timme** kontrolltid enligt 6 § punkt 2. Detsamma gäller för den som anmäler en anläggning eller verksamhet som ska registreras enligt regelverket för material i kontakt med livsmedel. Av 1 § 2 st. i taxan framgår att anläggningar för det som enligt livsmedelslagen definieras som livsmedel omfattas av taxan.

Avgiftsskyldigheten gäller även den som anmäler registrering av en anläggning med anledning av att den övergått till en ny aktör.

Avgift för uppföljande kontroll

10 § För offentlig kontroll som ursprungligen inte var planerad, och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen, ska en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 § betalas om kontrollen blivit nödvändig efter det att bristande efterlevnad upptäckts under en offentlig kontroll och utförs för att bedöma omfattningen och konsekvenserna av denna bristande efterlevnad eller för att verifiera att korrigerande åtgärder har vidtagits.

Vid tillämpningen av denna taxa är avgiften för inställelse på anläggningen vid uppföljande kontroll **247 kronor** per kontrolltillfälle. Restid räknas inte som kontrolltid vid uppföljande kontroll.

Avgift för utredning av klagomål

11 § För utredning av klagomål ska en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 § betalas för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen i de fall där bristande efterlevnad hos aktören kan bekräftas.

Vid tillämpningen av denna taxa är avgiften för inställelse på anläggningen vid utredning av klagomål **247 kronor** per kontrolltillfälle. Restid räknas inte som kontrolltid vid utredning av klagomål.

12 § För offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen som utförs efter ett meddelande inom systemet för snabb varning (RASSF) enligt artikel 50 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 178/2002 av den 28 januari 2002 om allmänna principer och krav för livsmedelslagstiftning, om inrättande av Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet och om förfaranden i frågor som gäller livsmedelssäkerhet, ska en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 §, om det efter det att aktören erhöll meddelandet blivit nödvändigt för nämnden att vidta åtgärder för att spåra eller återkalla de varor som omfattas av meddelandet.

Avgiften ska betalas av den aktör som innehar eller har importerat, producerat, bearbetat, framställt eller distribuerat de varor som omfattas av meddelandet.

Avgift för korrigerande åtgärder

13 § För korrigerande åtgärder som blivit nödvändiga efter att bristande efterlevnad har konstaterats i syfte att åtgärda eller förebygga upprepning av den bristande efterlevnaden ska en avgift betalas motsvarande nämndens faktiska utgifter som hänger samman med åtgärden.

Avgift exportkontroll

14 § För exportkontroll som föranleds av införselbestämmelser i tredje land ska en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt 6 § betalas för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen samt för utfärdande av exportintyg och andra intyg.

Avgiften ska betalas av den aktör som innehar den exportkontrollerade anläggningen.

Avgift importkontroll

15 § För kontroll av varor som importeras från ett tredjeland ska en avgift enligt 6 § betalas av den aktör som ansvarar för sändningen, med ett belopp som motsvarar nämndens nedlagda kontrolltid för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet som hänger samman med kontrollen.

För uppföljning av prover som har lett till anmärkning ska en avgift enligt 6 § betalas med ett belopp som motsvarar nämndens nedlagda kontrolltid samt nämndens övriga faktiska utgifter. Avgiften ska betalas av importören, dennes ombud eller den som annars ansvarar för livsmedlen.

Avgift för inköp under dold identitet

16 § För inköp under dold identitet som är nödvändiga för att kontrollera att ett livsmedel uppfyller kraven i livsmedelslagstiftningen ska en avgift motsvarande nämndens faktiska utgifter för köpet betalas.

Om ett inköp under dold identitet utförs som ett led i en klagomålskontroll enligt 11–12 §§ tas avgift enligt första stycket ut endast om bristande efterlevnad kan bekräftas.

Justering av avgift i enskilt fall

17 § Om det finns särskilda skäl med hänsyn till en verksamhets art, omfattning, tillsynsbehov eller övriga omständigheter, får Miljönämnden östra Skaraborg i ett enskilt ärende besluta att sänka en avgift enligt denna taxa.

Första stycket gäller dock inte en avgift enligt 10 §. En sådan avgift får endast ändras enligt de förutsättningar som anges i artikel 79.3 förordning (EU) 2017/625.

18 § Om den sammanlagda kontrolltiden understiger en halv timme under ett och samma kalenderår får nämnden besluta att ingen timavgift ska tas ut av aktören under det kalenderåret.

Detsamma gäller andra avgifter enligt denna taxa än timavgift om beloppet i det enskilda fallet är så lågt att det inte är ekonomiskt motiverat att ta ut avgiften.

Betalning av avgift

19 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till kommunalförbundet Miljösamverkan östra Skaraborg genom dess miljönämnd. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i faktura.

Överklaganden

§ 20 Nämndens beslut om avgift överklagas till länsstyrelsen.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

§ 21 Denna taxa träder i kraft den **1 januari 2022** och tillämpas på ärenden som kommer in från och med denna dag. För ärenden som påbörjats innan denna taxas ikraftträdande tillämpas tidigare gällande taxa.

Avgift enligt 7 b § ska från och med 1 januari 2024 betalas av samtliga verksamheter oavsett riskklass.

För verksamheter som nyregistrerats efter 1 januari 2022 tillämpas 7 b § oavsett riskklass.

Bestämmelserna i 7 § första stycket och 7 a § upphör att gälla den 1 januari 2024.

Skövde kommun

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

27(34)

KS § 183/21

Ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen

KS2021.0321

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	179/21
2 Kommunstyrelsen	2021-11-15	183/21

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen. Taxan ska gälla från den 1 januari 2022.

Bakgrund

Direktionen för Miljösamverkan östra Skaraborg föreslår kommunfullmäktige i Miljösamverkans medlemskommuner att anta en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen att gälla från den 1 januari 2022.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har under september 2021 uppdaterat underlag och vägledning utifrån de anpassningar av svensk lagstiftning som gjordes i april 2021 efter att EU:s nya kontrollförordning 2017/625 trätt i kraft. Då infördes bland annat det nya begreppet ”annan offentlig verksamhet” i svensk rätt och efterhandsdebitering av livsmedelskontroll gjordes obligatorisk.

Underlaget innehåller flera nyheter jämfört med gällande taxa, till exempel möjliggörs en succesiv övergång till efterhandsdebitering, och helt nya avgiftsgrunder för kostnader för inköp under dold identitet och hantering av RASFF-ärenden (myndigheternas system för att rapportera in varningar gällande livsmedel) har införts.

Med anledning av dessa förändringar har en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen tagits fram för miljönämndens verksamhet. Miljönämnden kommer att tillämpa efterhandsdebitering av planerad kontroll för nya verksamheter från och med den 1 januari 2022. För befintliga verksamheter kommer fast årlig avgift tillämpas för åren 2022 och 2023. Från och med 1 januari 2024 tillämpas efterhandsdebitering även på dessa.

En indexjustering av nuvarande timavgifter och inställelseavgift har gjorts för året 2022 enligt prisindex för kommunal verksamhet (PKV). Justeringen motsvarar en ökning på 2,1 procent från året 2021 till året 2022. Förändringen grundar sig i senast tillgängliga värde på SKR:s webbplats, vilket är den 30 september 2021.

Källa: <https://skr.se/skr/ekonomijuridik/ekonomi/budgetochplanering/prisindex/pkv.1334.html>

WTS

Skövde kommun

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

28(34)

Handlingar

Dir § 14 Taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen
Sammanträdesprotokoll Miljösamverkan östra Skaraborg 2021-10-22 Dir § 14 Ny taxa för
offentlig kontroll och annan verksamhet enligt livsmedelslagen

Skickas till

Miljösamverkan östra Skaraborg

U 75

KSAU § 179/21**Ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen**

KS2021.0321

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	179/21

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen. Taxan ska gälla från den 1 januari 2022.

Bakgrund

Direktionen för Miljösamverkan östra Skaraborg föreslår kommunfullmäktige i Miljösamverkans medlemskommuner att anta en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen att gälla från den 1 januari 2022.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har under september 2021 uppdaterat underlag och vägledning utifrån de anpassningar av svensk lagstiftning som gjordes i april 2021 efter att EU:s nya kontrollförordning 2017/625 trätt i kraft. Då infördes bland annat det nya begreppet ”annan offentlig verksamhet” i svensk rätt och efterhandsdebitering av livsmedelskontroll gjordes obligatorisk.

Underlaget innehåller flera nyheter jämfört med gällande taxa, till exempel möjliggörs en succesiv övergång till efterhandsdebitering, och helt nya avgiftsgrunder för kostnader för inköp under dold identitet och hantering av RASFF-ärenden (myndigheternas system för att rapportera in varningar gällande livsmedel) har införts.

Med anledning av dessa förändringar har en ny taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen tagits fram för miljönämndens verksamhet.

Miljönämnden kommer att tillämpa efterhandsdebitering av planerad kontroll för nya verksamheter från och med den 1 januari 2022. För befintliga verksamheter kommer fast årlig avgift tillämpas för åren 2022 och 2023. Från och med 1 januari 2024 tillämpas efterhandsdebitering även på dessa.

En indexjustering av nuvarande timavgifter och inställelseavgift har gjorts för året 2022 enligt prisindex för kommunal verksamhet (PKV). Justeringen motsvarar en ökning på 2,1 procent från året 2021 till året 2022. Förändringen

Kommunstyrelsens arbetsutskott

grundar sig i senast tillgängliga värde på SKR:s webbplats, vilket är den 30 september 2021.

Källa:

<https://skr.se/skr/ekonomijuridik/ekonomi/budgetochplanering/prisindex/pkv.1334.html>

Handlingar

Dir § 14 Taxa för offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet enligt livsmedelslagen

Sammanträdesprotokoll Miljösamverkan östra Skaraborg 2021-10-22 Dir § 14

Ny taxa för offentlig kontroll och annan verksamhet enligt livsmedelslagen

Skickas till

Miljösamverkan östra Skaraborg

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-10-28**Diarienummer: **KS2021.0358-1**Handläggare: **Viktor Bood Rijal**

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Revidering av Plan för laddinfrastruktur

Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att anta reviderad plan för laddinfrastruktur.

Sammanfattning

Det står i den ursprungliga planen från 2019 att den vid behov bör revideras vartannat år. Sektor samhällsbyggnad anser att det behovet finns då mycket framsteg har gjorts på kort tid och det är viktigt att planen för laddinfrastrukturen hålls aktuell.

Bakgrund

Utvecklingen av elbilar fortsätter i snabb takt i samhället och i takt med det ökar även andelen elbilar ute på vägarna. I samband med det ställs det högre krav på tillgängligheten av laddplatser, vilket medför att laddinfrastrukturen också blir ännu viktigare. Både att antalet laddplatser ökar, men även att de även fortsättningsvis installeras på strategiska platser.

Genomförandeavsnittet innehåller delar som är genomförda, som är på god väg och delar som inte har kommit igång. Här krävs en revidering för att kunna utvärdera vad som kvarstår, samt för att kunna ta ny höjd inom de områden där utvecklingen har gått snabbare än förväntat. Det är viktigt att det finns mål att jobba mot för att fortsätta driva utvecklingen. En uppdatering behövs för att det som står att det ska genomföras behålls aktuellt.

Fakta och statistik generellt behöver uppdateras då de har hunnit bli utdaterade. Det är särskilt påfallande i avsnittet ”färdplan 2025”. För att färdplanen ska vara relevant och kunna ge bra vägledning för hur laddinfrastrukturen ska byggas ut behöver den vara uppdaterad.

Handlingar

Plan för laddinfrastruktur Skövde kommun (reviderad 2021).pdf

Tjänsteskrivelse KSAU-KS-KF.pdf

Utredning Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon.pdf

Arb.mat. m markeringar, Plan för laddinfrastruktur Skövde kommun rev vers.pdf

IVL Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun.pdf

Beslut Kommunstyrelsen 2021-11-15, Ärende 182/21, Revidering av Plan för laddinfrastruktur

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-10-28**

Diarienummer: **KS2021.0358-1**

Handläggare: **Viktor Bood Rijal**



Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Handläggare

Viktor Bood Rijal

Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum:

Diarienummer: ADM.2021.357

Handläggare: Viktor Bood Rijal



Kommunstyrelsens arbetsutskott/Kommunstyrelsen

Revidering av planen för laddinfrastruktur

Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att anta reviderad plan för laddinfrastruktur.

Sammanfattning

Det står i den ursprungliga planen från 2019 att den vid behov bör revideras vartannat år. Sektor samhällsbyggnad anser att det behovet finns då mycket framsteg har gjorts på kort tid och det är viktigt att planen för laddinfrastrukturen hålls aktuell.

Bakgrund

Utvecklingen av elbilar fortsätter i snabb takt i samhället och i takt med det ökar även andelen elbilar ute på vägarna. I samband med det ställs det högre krav på tillgängligheten av laddplatser, vilket medför att laddinfrastrukturen också blir ännu viktigare. Både att antalet laddplatser ökar, men även att de även fortsättningsvis installeras på strategiska platser.

Genomförandeavsnittet innehåller delar som är genomförda, som är på god väg och delar som inte har kommit igång. Här krävs en revidering för att kunna utvärdera vad som kvarstår, samt för att kunna ta ny höjd inom de områden där utvecklingen har gått snabbare än förväntat. Det är viktigt att det finns mål att jobba mot för att fortsätta driva utvecklingen. En uppdatering behövs för att det som står att det ska genomföras behålls aktuellt.

Fakta och statistik generellt behöver uppdateras då de har hunnit bli utdaterade. Det är särskilt påfallande i avsnittet ”färdplan 2025”. För att färdplanen ska vara relevant och kunna ge bra vägledning för hur laddinfrastrukturen ska byggas ut behöver den vara uppdaterad.

Handlingar

Utredning Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon.pdf

IVL Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun.pdf

Arbetsmaterial Plan för laddinfrastruktur Skövde kommun reviderad version.pdf

Plan för laddinfrastruktur Skövde kommun (reviderad 2021).pdf

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Sektor samhällsbyggnad

Inger Carlsson
Tf samhällsbyggnadschef

Viktor Bood Rijal
Energirådgivare- och klimatrådgivare

Plan för laddinfrastruktur

Antagandehandling

KF 2019-04-29 §53

Beslutad

2019-04-29

Program

Policy

» Plan

Riktlinjer

Regler



Dokumenttyp: Plan

Dokumentet gäller för: Skövde kommun

Diarienummer: KF 2019-04-29 §53

Reviderad: XXXX-XX-XX

Giltighetstid: vid inaktualitet

Dokumentansvarig: Sektor samhällsbyggnad

Andra tillhörande dokument:

IVL (2018), Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun, Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Skövde kommun (2018), Utredning, Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon

Innehåll

1	Inledning.....	5
1.1	Upplägg.....	5
1.2	Syfte.....	5
1.3	Omfattning och avgränsning.....	5
1.4	Definitioner av olika begrepp.....	6
2	Planeringsprinciper	7
2.1	Uppbyggnad av laddinfrastruktur	7
2.1.1	Rätt laddare på rätt plats	7
2.1.2	Publika laddare i korridor- och klusterstruktur	9
2.2	Utformning av laddstation.....	10
2.2.1	Ladduttag och laddeffekt	10
2.2.2	Laddplatsens utseende och funktion.....	11
2.2.3	Betalning	12
2.3	Smarta laddstationer	12
3	Genomförande.....	14
3.1	Skövde kommuns roll.....	14
3.1.1	Riktlinjer för laddplats.....	14
3.1.2	Medaktörer	14
3.1.3	Information via kartor	15
3.1.4	Exploatering och nyproduktion.....	15
3.1.5	Information och kunskapsspridning.....	16
3.1.6	Fördjupningar på respektive parkeringsplats	16
3.1.7	Utbyggnad av icke-publik kommunal laddinfrastruktur	16
3.1.8	Publik laddinfrastruktur utanför centralorten	17
3.2	Färdplan till 2025	17
4	Uppföljning	20
4.1	Mätning.....	20
4.2	Redovisning.....	20
5	Litteraturförteckning	21
	Bilagor	22

Beställare:

Kommundirektörens ledningsgrupp gav 2017-11-21 Sektor samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram en Plan för laddinfrastruktur.

Medverkande:

Handlingen är framtagen av Ludvig Isacson, energistrateg, på sektor samhällsbyggnads, i samarbete med Skövde Energi AB, sektor service, sektor vård och omsorg och sektor samhällsbyggnad. Kommunikation och utbyte av information har skett kontinuerligt under projektetiden. Reviderad av Viktor Bood Rijal, energi- och klimatrådgivare på sektor samhällsbyggnad.

1 Inledning

1.1 Upplägg

Planen är till största del baserad på två tillhörande utredningar som utförts under våren 2018. Den ena utredningen är utförd av Skövde kommun och fokuserar på icke-publika laddpunkter för kommunala fordon, hur de ska utformas och var de borde placeras utifrån framtida efterfrågan. Den andra utredningen är utförd av IVL på uppdrag av Skövde kommun och fokuserar på den publika laddinfrastrukturen i kommunen och vilken förväntad efterfrågan på laddare som kommer finnas i kommunen framöver. Båda utredningarna finns som bilagor till planen.

Planen behandlar ett par olika områden. I huvudsak beskriver planen de planeringsprinciper som finns för hur laddinfrastrukturen ska utformas med fokus på publik laddinfrastruktur. Planen beskriver också vilken roll Skövde kommun som organisation har för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur i kommunen, färdplanen framåt samt hur uppföljning av planen hanteras.

1.2 Syfte

Syftet med en kommunal plan för laddinfrastruktur är att beskriva hur, ur ett samhällplaneringsperspektiv, den framtida laddinfrastrukturen borde utformas. Eftersom publika laddstationer kommer finnas både på kommunala och privata parkeringar är resonemangen i planen anpassade så att både kommunala och privata aktörer kan använda dem. Planen och dess tillhörande utredningar ska även fungera som ett hjälpmedel till nätägare för att de ska kunna planera framtida investeringar i elnätet.

Planen för laddinfrastruktur förväntas accelerera installationen av laddstationer samt bidra till att kommunen får en laddinfrastruktur som är anpassad efter kommunens förutsättningar.

Kommunen som organisation kommer också, precis som resten av samhället, investera i nya laddbara fordon. Utifrån hur dessa fordon används behöver kommunen investera i egna laddare. Planen för laddinfrastruktur ska därför visa på vilket sätt kommunens egna laddare blir en del av den publika laddinfrastrukturen och hur införandet av laddbara fordon i den kommunala verksamheten kan öka antalet laddbara bilar i regionen.

1.3 Omfattning och avgränsning

Planen och dess tillhörande utredningar fokuserar på hur man, utifrån största samhällsnytta, ska planera laddinfrastrukturen samt vad kommunen ska göra för att främja utbyggnaden av laddstationer. Planen involverar både privata och kommunala parkeringar. Planen med dess tillhörande utredningar redovisar också var det bör finnas kommunala icke-publika laddare samt vilken effekt dessa bör ha.

Planen behandlar inte laddinfrastruktur för tunga transporter eller kollektivtrafik.

1.4 Definitioner av olika begrepp

Laddstation/Laddplats	En plats där ett eller flera laddbara fordon kan ladda samtidigt.
Laddare/Laddstolpe	En laddare är den hårdvara som tillhandahåller el för laddning av elfordon. En laddare eller laddstolpe kan ha flera laddpunkter.
Laddpunkt	Teknisk anordning som möjliggör laddning av ett fordon åt gången.
Normalladdare	Till normalladdare räknas de laddare som levererar upp till 22 kW, enligt en definition i EU-direktivet ¹ om infrastruktur för el och alternativa drivmedel.
Semisnabbladdare	Till semisnabbladdare räknas de laddare som levererar 11-22 kW. Semisnabb laddning är en typ av normalladdning som använder tre faser istället för en.
Snabbladdare	Till snabbladdare räknas de laddare som levererar över 22 kW.
Elbil	Benämning för en bil som endast använder elmotor för framdrift. Elbilens batteri laddas från elnätet.
Laddhybridbil	En bil med två olika typer av motorer varav minst en är en elmotor avsedd för framdrivning. Motorerna kan arbeta parallellt eller ersätta varandra. Laddhybridbilens elmotor får ström från ett batteri som laddas externt. Eldriften kompletteras med bensin- eller dieselmotor.
Laddbara bilar	Samlingsnamn för elbilar och ladd-hybridbilar.
Laddbara fordon	Samlingsnamn för alla fordon som kan ladda sitt batteri externt, alltså inte endast personbilar utan till exempel mopeder, bussar, lastbilar

¹ 2014/94/EU

2 Planeringsprinciper

2.1 Uppbyggnad av laddinfrastruktur

De allra flesta laddbara bilar laddas i hemmet eller vid arbetsplatsen, alltså där bilar står parkerade länge. De flesta bilköpare anser av den anledningen att en förutsättning för att kunna välja en laddbar bil är att den ska kunna laddas där den långtidsparkeras. Privatbilen behöver kunna laddas vid eller nära hemmet och/eller arbetsplatsen medan organisationsbilen behöver kunna laddas vid arbetsplatsen.

En majoritet av de laddbara personbilar som används i Sverige idag (oktober 2021) är laddhybrider, men andelen sålda elbilar ökar fort och till tredje kvartalet 2021 var ökningen av elbilar större än ökningen av laddhybriderna. Laddhybrider har en kort körsträcka med el. För sådana fordon spelar tillgången till publik laddning stor roll för hur mycket bilen körs på el, men de publika laddarna har ändå liten betydelse för valet av bil.

Publika snabbbladdare kan fungera som ett viktigt komplement till de publika normalladdarna, men då i första hand för elbilar och inte för laddhybrider. Om elbilsägaren har möjligt att snabbbladda är denne inte lika begränsad i räckvidd, vilket ge större incitament att investera i en elbil då det går att åka överallt.

Men eftersom även snabbbladdning tar betydligt längre tid än att tanka en bensin- eller dieselbil är snabbbladdare med dagens teknik fortfarande ett komplement till hemmaladdning, även för elbilar. De flesta klarar sig idag en normal veckodag utan att stödladda elbilen under dagen, men vid exempelvis tillfälliga långresor behöver elbilen stanna för att ladda. I de fallen behöver det vid kommunens genomfartsleder finnas snabbbladdare med tillhörande service såsom restauranger eller shopping tillgängliga.

Genom en kombinerad struktur där publika normalladdare på parkeringsanläggningar och välbesökta destinationer tillsammans med publika snabbbladdare vid större genomfartsleder utgör kärnan av de publika laddplatserna, samtidigt som kommunens invånare har tillgång till laddning hemma och på arbetsplatsen, skapas förutsättningarna för en god laddinfrastruktur som tillgodoser alla behov.

Planeringen av laddinfrastruktur i Skövde ska följa dessa principer. Det betyder att satsningar på att erbjuda laddning där bilar står uppställda länge ska prioriteras före snabbbladdare, då det gör störst nytta i den meningen att det bidrar till att fler får möjlighet att välja laddbara bilar. Snabbbladdare ska komplettera klusterstrukturen av normalladdare och fungera som räckviddsförlängare för elbilar.

2.1.1 Rätt laddare på rätt plats

Beroende på typ av plats och laddfordonsägarens planerade stopptid ska olika laddare användas. Generellt gäller att normalladdare används då stopptiden är lång (över 3 timmar), semisnabba laddare används då stopptiden är medellång (1 till 3 timmar) och snabbbladdare då parkeringstiden är kort (under 1 timme). För att kunna utnyttja en semisnabb laddares fulla potential behöver det laddbara fordonet vara utrustat med en intern 3-fasladdare. För att så många som möjligt ska kunna utnyttja den högre effekten en semisnabb laddare ger bör därför alla semisnabba laddare även kunna leverera laddning med 32 A över en fas, detta för att säkerställa att även fordon med 1-fasladdare ska kunna ladda fortare.

Vilka laddare som ska används i vilket sammanhang visas i Tabell 1;

Tabell 1. Vilken typ av laddare som ska användas vid vilket sammanhang.

	Normalladdning	Semisnabb laddning	Snabbladdning
Hemmaladdning (ej publik)	Villabostad Bostadsrättsparkering Boendeparkering vägkant Hyresrättsparkering	Besöksparkering bostadsområden	Besöksparkering bostadsområde
Arbetsplatsladdning (mest icke publik, publik förekommer)	Fastighet med verksamheter och företag Parkering nära arbetsplatser	Besöksparkering verksamhet	Besöksparkering verksamhet Taxibolag Bilpooler Budfirmor
Destinationsladdning (både publik och icke- publik)	Pendelparkeringar Tåg-/busstationer Flygplatser	Friskluftsområde Kulturmiljöområden Centrala parkeringar Flygplatser, Evenemangsplatser, Parkeringshus Högskolor, hotell, Vandrarhem Herrgårdar Vårdcentral Sjukhus Köpcentra, affärer Restauranger Idrottsplats	Snabbmatsrestaurang, snabbköp, kiosk etc. Väggrogar
Publik snabbladdning	-	-	Bensinstation Väggkant tätort

2.1.2 Publika laddare i korridor- och klusterstruktur

Vid uppbyggnad av laddinfrastruktur finns det i huvudsak två principer att följa, korridorstruktur och klusterstruktur. För att öka nyttan hos snabbbladdningsstationer ska vi använda båda principerna, det kallas kombinerad struktur.

Korridorstruktur

Korridorstruktur innebär att snabbladdare placeras längs samma väg mellan två punkter. Det kan exempelvis vara mellan två tätorter, eller längs en större europaväg. Med avseende på det elbilar som finns idag bör laddarna läggas med ett avstånd på 5 till 10 mil, detta för att skapa flexibilitet i systemet.

Klusterstruktur

Klusterstruktur är, som namnet antyder, när laddarna i en tätort tillsammans skapar ett kluster. Till skillnad från korridorstruktur behöver klusterstrukturen inte enbart innehålla snabbladdare, utan normal- och semisnabbbladdare kan med fördel etableras. Laddare i en klusterstruktur placeras på strategiska platser så som arbetsplatser, idrottsplatser, järnvägsstationer, sjukhus, stadskärnor och köpcenter.

Kombinerad struktur

Genom att placera snabbbladdare som ingår i en stads klusterstruktur nära genomfartsleder kan de även användas av genomresande elbilar som räckviddsförlängare. Man kombinerar då laddarna i klusterstrukturen med laddarna i korridorstrukturen och får en kombinerad struktur.

Som tidigare beskrivits kommer elbilar och laddhybrider att laddas till största delen där de står parkerade en längre tid, såsom vid hemmet eller på arbetsplatsen. För privatpersoner med elbilar bosatta i tätorten kommer publika laddare i staden användas relativt sällan, eftersom de inte transporterar sig speciellt långa sträckor under dagen. För de som har laddhybrid kommer behovet av publika laddare vara större, detta då batteriet är mindre.

2.1.2.1 Publika hemmaladdare

I tätbebyggda områden finns många bilägare som inte har tillgång till egen parkering och därmed tvingas parkera på gatan. Gatumark är offentligt ägda ytor som hanteras av kommunen och regleras i trafikförordningen. Gatuutrymmet ska användas för allmänhetens olika behov, och parkering måste kunna hanteras effektivt och flexibelt. En laddplats kan liknas vid en bensinstation för laddbara fordon. Kommuner upplåter inte gatumark till bensinstationer utan enbart tomtmark.

För boende som idag parkerar på gatumark och vill skaffa elbil ska man försöka att underlätta skiftet genom att introducera kvartersladdare. Det är publika laddplatser placerade i områden där det är små möjligheter att skaffa privat hemmaladdare. Dessa kvartersladdare ska vara tillgängliga dygnet runt för att på så vis vara en del av den publika klusterstrukturen på dagtid, men även fungera som hemmaparkering nattetid för de som äger en laddbar bil i det området där parkeringen är belägen.

2.1.2.2 Publika destinationsladdare

För de ägare av laddbara bilar som reser in från andra kommuner för shopping eller turism ska det finnas destinationsladdare. Det kan vara attraktivt för bilägaren att kunna ladda på olika besöksmål, exempelvis idrottsanläggningar, sjukhus, naturreservat eller andra utflyktsmål. Men möjligheten att ladda på besöksmål som besöks av ett stort antal personer men som varje enskild besökare bara besöker ibland, har emellertid en liten betydelse för den genomsnittlige bilköparens intresse av att skaffa en laddbar bil. Den typen av etableringar ger därför inte särskilt stor miljö- eller samhällsnytta i förhållande till kostnaden.

För handelsaktörer och besöksmål som vill locka till sig fler kunder eller hotell, herrgårdar och exklusiva restauranger som har hög andel av kunder med god ekonomi kan det, även om nyttjandegraden inte alltid är den högsta, trots allt vara intressant att erbjuda destinationsladdning. I dessa fall ska kommunen givetvis uppmuntra och underlätta etableringen då de gynnar laddinfrastrukturen i stort.

Publika destinationsladdare som har hög nyttjandegrad ger störst miljö- och samhällsnytta. För att skapa förutsättningarna till hög nyttjandegrad bör därför publika destinationsladdare i första hand placeras på parkeringsanläggningar nära bostäder och arbetsplatser. Därigenom kan de användas som hemmaladdare för de som bor i närheten på natten, som arbetsplatsparkering under dagtid på vardagar och som destinationsladdare för besökare på helger. De blir då en naturlig del av den kommunala klusterstrukturen vilket minskar räckviddsångesten för de som äger en laddbar bil.

2.1.2.3 Publika snabbladdare

För att ägare av elbilar ska kunna transportera sig längre sträckor på en rimlig tid behövs snabbladdare i korridorstruktur. Publika snabbladdare ska kunna användas av många och vara lätta att nå. För att nyttjandegraden på snabbladdarna ska bli så stor som möjligt bör de i så stor grad som möjligt placeras vid genomfartsleder genom tätorter, gärna vid tankstationer eller snabbmatställen där man samtidigt kan äta eller uträtta ärenden.

Genom att placera laddarna vid genomfartsleder i tätorter blir snabbladdarna även en del av den kommunala klusterstrukturen och kommunen får då en kombinerad struktur. Detta gör att laddarna kan nyttjas av fler användare.

Det finns idag flera verksamheter som kör långa sträckor även inne i tätorten. Taxibolag, budfirmor, färd- och hemtjänst, bilpooler samt servicefordon behöver kunna stanna och stödladda när batterierna börjar ta slut, för dessa verksamheter skapar en kombinerad struktur med snabbladdare en säkerhet och där igenom möjlighet till att investera i elbilar.

2.2 Utformning av laddstation

Själva utseendet på laddstolpen varierar beroende på tillverkare av laddstolpen och beroende på om det är en normalladdare eller en snabbladdare. Även faciliteter runt omkring laddstationen kan variera beroende på var laddpunkten är placerad. På de parkeringsanläggningar där Skövde kommun har rådighet över utseende och funktion ska laddstationerna vara så lika varandra som möjligt, detta för att skapa användarvänlighet genom igenkänning.

Riktlinjer för utformning av laddplatser i Skövde finns att finna i bilaga C.

2.2.1 Ladduttag och laddeffekt

Alla laddbara bilar är inte lika utan flera saker skiljer dem åt, en av dessa är kontaktdonet till laddaren vilket kan ha olika utseende beroende på biltillverkare. I sin tur leder det till att inte alla laddbara bilar kan ladda på alla laddstationer, detta eftersom alla laddhandskar inte passar alla bils kontaktdon.

2.2.1.1 Normalladdning

För normalladdning finns två olika typer av kontakter, Typ 1 och Typ 2, vilka inte är kompatibla med varandra. EU-direktiv² har uttryckt att Typ-2-kontakten skall vara standard vid publik

² 2014/94/EU

normalladdning från och med 2017. På sikt kommer EU-direktivet bidra till att den stora majoriteten av de laddbara bilar som säljs i Europa utrustas med Typ 2-kontakt. Därför ska laddpunkter placerade på parkeringsanläggningar där kommunen har rådighet enbart utrustas med Typ 2-kontakter. För de med en laddbar bil som har Typ 1-kontakt finns kombinationskablar, där ena sidan på kabeln är Typ 1 och andra sidan är Typ 2, att köpa. För att möjliggöra för bilar med Typ 1-kontakter att använda kombinationskablar för att ladda i Typ-2 uttag ska laddpunkterna för normalladdning inte utrustas med fasta kablar.

2.2.1.2 Snabbladdning

För snabbladdning finns i Europa tre olika kontakter som är relevanta att föra fram, CCS, CHAdeMO och Tesla supercharger. Av dessa kontakter använder de flesta laddbara bilar CCS eller CHAdeMO. Tesla har en egen laddare som endast Teslaägare kan använda, dessa är inte relevanta ur ett samhällsplaneringsperspektiv då de laddarna endast gynnar de invånare som äger en Tesla.

Precis som för publika normalladdare finns även i EU-direktiv 2014/94/EU bestämmelser för publika snabbladdare, vilket säger att det vid en publik snabbladdare måste finnas minst en CCS-kontakt. Men till skillnad från kontakter av Typ 1 och Typ 2 finns inga kombinationskablar för CCS och CHAdeMO. För att bibehålla hög säkerhet vid snabbladdarstationer finns också endast snabbladdare med fasta kablar. De snabbladdarstationer som installeras i kommunen ska därför utrustas med minst ett uttag för CCS för att följa EU-direktivet.

Snabbladdare är endast avsedda för korta stopp och är inte till för längre parkering (över 1 timme). Om längre parkering tillåts finns risken att laddbara bilar blockerar möjligheten att snabbladda för andra elbilar. Av den anledningen ska snabbladdare inte utrustas med Typ 2-kontaktdon. I de fall det behöver finnas Typ 2-laddare i anslutning till snabbladdarstationer ska de anläggas i anslutning till snabbladdaren men på en egen parkeringsruta.

Enligt EU-direktiv³ är snabbladdare laddare som kan leverera effekter över 22 kW. I Skövde ska snabbladdare vara snabba och eftersom de är en stor investering även framtidssäkra. Därför ska publika snabbladdare som installeras på platser där kommunen har rådighet kunna leverera minst 100 kW. På de platser där kommunen inte har rådighet rekommenderas starkt att då man installerar publika snabbladdare se till att de kan leverera en laddeffekt på minst 100 kW.

2.2.2 Laddplatsens utseende och funktion

Det är viktigt att laddplatserna i kommunen upplevs som trygga och tillgängliga samt att de skyddas mot yttre påverkan. De ska också vara användarvänliga för de laddbilsägare som ska använda laddaren.

För att laddstationen ska vara lätt att använda ska laddstolparna, där det går, monteras på tvärställda parkeringar. Detta gör att laddbilsägaren själv kan välja om denne vill köra in rakt fram eller backa till laddstationen. Normalladdare bör också utrustas med två stycken Typ-2-kontakter samt placeras mellan två parkeringsrutor så att den kan användas av två laddbara bilar samtidigt, det minskar mängden utrustning och installation. Vid snabbladdarstationer, eller normalladdare med fasta kablar, är det viktigt att laddkablarna är tillräckligt långa. Dagens laddbara fordon kan ha ladduttaget antingen i fram, på sidan eller i bak. Genom att ha långa laddkablar räcker de fram till bilens ladduttag oavsett placering. Det kan ibland vara svårt att komma intill bilen och ladda på trånga

³ 2014/94/EU

parkeringsplatser. Där det ges utrymme ska därför själva parkeringsrutan vara större än standardmått.

För att skapa trygghet vid publika laddstationer i kommunen bör det finnas belysning i anslutning platsen. Belysning gör också att den som ska använda laddpunkten alltid kan läsa instruktioner på laddaren oavsett tid på dygnet. I det fall tillgänglig belysning anses otillräcklig ska ytterligare belysning i anslutning till laddplatsen installeras. Utöver detta bör minst en laddpunkt på varje laddplats anpassas så att invånare med funktionsnedsättning också kan ladda sina bilar.

För att skydda laddplatserna mot yttre påverkan ska alla laddpunkter förses med påkörningsskydd. På de platser det är lämpligt bör också laddplatsen utrustas med väderskydd.

Alla laddplatser ska tydligt märkas ut. Detta för att den som laddar utan tvekan ska veta var själva laddplatsen är. För att ägare av laddbara bilar ska hitta till laddplatsen ska alla publika laddplatser ha tillhörande skyltning och vägvisning med vägmärken. Vid publika normalladdare ska det inte finnas någon tidsbegränsning eftersom möjlighet till långtidsparkering skapar incitament att investera i en laddbar bil. Vid snabbaddare ska parkeringstiden begränsas för att inte elbilar i behov av snabbaddning ska bli blockerade av andra laddbara bilar som laddat färdigt.

2.2.3 Betalning

En kommun kan enligt ellagen inte ta betalt för el, eftersom ett köp av el endast kan ske mellan bilanvändare och eldistributör. En kommun kan inte heller subventionera eller ge bort el, då detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Kommunen får dock ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Kommunen ska inte erbjuda subventionerad eller gratis laddning, då detta kan bryta med lagar och ge signaler om att el är gratis. Därför ska kommunen handla upp och investera i laddutrustning på ett sådant sätt att det är möjligt att ta betalt för laddtjänsten.

Det är viktigt att kommunen har en öppen dialog med fastighetsägare i kommunen om hur kommunorganisationen löst installation och betalsystem samt hur vår prismodell fungerar. På så sätt kan vi påverka fastighetsägare vilket bidrar till att hyresgäster får tillgång till liknande hemmaladdningslösningar, oavsett hyresvärd.

Publika laddstationer ska vara öppna för så många som möjligt oberoende av tid på dygnet. Laddare som installeras på parkeringar som står under kommunens förvaltning ska därför vara driftsäkra och möjliggöra betalning alla tider på dygnet.

Det är viktigt att en eventuell betalningsmodell är enkel att använda för den som ska ladda sin bil. På alla de parkeringar kommunen förvaltar ska samma betalsätt för användas för laddning. Rekommendationen är även att laddare på parkeringar som kommunen inte förvaltar använder samma eller ett liknande betalsätt.

2.3 Smarta laddstationer

Genom att koppla upp laddstationen mot en databas är det möjligt för laddaren att skicka information om laddningen och dess användning. Sådan information kan exempelvis innehålla statistik kring

laddning, information om laddstationens status eller felmeddelanden. På så sätt kan laddaren läggas in i nationella databaser med vilka ägare till laddbara bilar kan se var laddare finns i kommunen och om de är lediga eller inte. Det går också att fjärrstyra vissa laddare vilket ökar användarvänligheten då laddaren kan startas om på distans vid eventuellt fel. Informationen laddaren tillhandahåller kan även användas för att utveckla och förbättra laddinfrastrukturen i framtiden.

Alla nyetablerade publika laddstationer bör därför ha ett så kallat smart mätsystem.

Då kommunen upplåter plats för privata aktörer att etablera laddpunkter ska kommunen säkerställa rätten till statistik från laddstolpen. Data från laddstolpen ska användas som underlag till framtida strategiska beslut om laddinfrastrukturens fortsatta utbyggnad.

3 Genomförande

3.1 Skövde kommuns roll

För att skapa en genomtänkt laddinfrastruktur behövs en part som har det övergripande ansvaret. Risken om varje involverad part gör som den vill är att kommunens laddinfrastruktur blir rörig och krånglig att använda, vilket riskerar bromsa övergången till en elektrifierad fordonsflotta.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: Skövde kommun, Sektor service.

3.1.1 Riktlinjer för laddplats

För att laddare i kommunen ska vara användarvänliga är det viktigt att de i så stor utsträckning som möjligt ser ut och fungerar på samma sätt. För att åstadkomma detta är det kommunens roll som samhällsplanerare att ta fram riktlinjer över hur laddplatserna i kommunen bör utformas.

Riktlinjerna ska kunna användas av såväl kommunala som privata aktörer.

Riktlinjer för hur en laddplats i Skövde ska se ut har tagits fram och återfinns i bilaga C. Dessa riktlinjer ska kunna användas för icke-publika och publika laddplatser på både kommunala och privata parkeringar.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: Skövde kommun, Sektor service.

3.1.1.1 Betalning

För att kommunen ska kunna ta betalt för laddtjänsten krävs att en extern aktör hanterar själva transaktionen mot kund, Skövde kommun har oktober 2021 ett avtal med InCharge. Elen säljs för marknadsmässigt pris, vilket är 2,50 kr/kWh (oktober 2021). Samma standard ska användas på alla kommunalt ägda parkeringar, men kan även vara en riktlinje för privat ägda parkeringar.

3.1.2 Medaktörer

Eftersom laddplatser inte bara kommer uppföras på parkeringar där kommunen har rådighet behövs samarbete med andra aktörer i samhället. Den kommunala organisationen tillsammans med olika medaktörer ska bygga laddinfrastrukturen i kommunen. Därför behöver vi starta nya eller utveckla befintliga samarbeten med de aktörer som kan vara intresserade av att investera i laddinfrastruktur.

Exempel på medaktörer kan vara;

- energibolag
- elbilsoperatörer
- byggherrar
- fastighetsägare (både till kommersiella fastigheter och till bostäder)
- arbetsgivare
- återförsäljare av fordon
- drivmedelskedjor
- bilpoolsoperatörer

- biluthyrningsföretag
- logistikföretag
- taxibolag
- näringsidkare, till exempel snabbmatrestauranger utmed huvudvägnätet.

Vid etablering av nya laddplatser på kommunala parkeringar kan kommunen själv upphandla, köpa in, installera och hantera driften av laddstationer. Ett annat alternativ är att kommunen upplåter ytor på allmän platsmark för etablering av laddstolpar till privata aktörer. I dessa fall bör de privata aktörerna finansiera laddutrustning, elförsörjningen och nödvändiga ledningsarbeten medan kommunen ansvarar för kringutrustning som t.ex. vägmärken, vägmarkeringar och belysning.

Kommunen kommer vid upplåtande av ytor på allmän platsmark ställa krav på vilken typ av utrustning som ska användas samt säkerställa rätten till statistik från laddstolpen.

I de fall då privata aktörer sköter etableringen av laddinfrastruktur kommer kommunen vid behov anta en aktiv roll som rådgivare.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: Skövde kommun, Sektor service; Skövde kommun, Näringslivsenheten.

3.1.3 Information via kartor

Information om var det finns publika laddare och vad som gäller för varje laddare, t.ex. pris och parkeringstid, ska vara enkelt för brukare att hitta. Därför kommer Skövde kommun utvärdera möjligheten och nyttan av att samla den typen av information i en karttjänst jämfört med de nationella databaser som redan finns. I nuläget finns information att finna på kartor hos bland annat uppladdning.nu och InCharge.

Kommunen ansvarar även för att se till att de nationella databaser som finns med information om laddpunkter är uppdaterade med rätt information. Det innebär att kommunen, i de fall det saknas laddare, tillhandahåller vägledning till ägaren av laddaren om hur denne kopplar laddaren till de nationella karttjänsterna.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: -

3.1.4 Exploatering och nyproduktion

Kommunen ska driva på etableringen av laddinfrastruktur genom att försäkra sig om att laddplatser etableras i tillräcklig omfattning i alla framtida exploateringar och markupplåtelse. Kommunen ska därför utreda om det går att göra förändringar i de avtal som uppförs i samband med att kommunen säljer mark så att laddinfrastrukturen främjas. Vid utformning av gatumark och parkeringsytor samt vid framtagande av detaljplaner ska laddinfrastrukturen tas med i början av processen för att på så sätt bli en naturlig del av ytan.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: -

3.1.4.1 Reviderad parkeringsnorm

Kommunen ska utreda om Skövdes nu gällande parkeringsnorm bör revideras, och om den ska revideras hur den ska revideras, så att kommunen vid ny etablering kan ställa krav på laddplatser.

En sådan strategi tillämpas i Norge, där kommunen kan använda sig av plan- och bygglagen för att se till att det ställs krav på att normalladdare sätts upp vid nya parkeringsplatser för bostäder, offentliga byggnader, privata företag samt inte minst offentliga parkeringsplatser i städer och tätorter.⁴

3.1.4.2 Nya rutiner

I de fall då privata aktörer vill anlägga laddplatser ska kommunen för de ärenden där det är möjligt utveckla färdiga rutiner som hanterar frågor kring kontaktpersoner, bygglov, tillgång till kartunderlag och annan information om befintlig infrastruktur osv. Detta för att underlätta byggprocessen.

3.1.5 Information och kunskapsspridning

Kommunen har en viktig roll när det kommer till kunskapshöjning kring elbilar och laddinfrastruktur hos de olika brukare som finns i kommunen. Kommunikationsarbetet kring laddinfrastruktur ska drivas sektorsövergripande. Kunskapshöjningen kan ske direkt genom information med invånarna kring hållbara elbilstransportlösningar eller indirekt genom att kommunen tillhandahåller laddbara bilar till sina anställda i tjänsten, på så sätt syns även bilarna publikt för andra brukare i kommunen.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad; Skövde kommun, Sektor service.

Stöd: Skövde kommun, kommunikationsenheten.

3.1.6 Fördjupningar på respektive parkeringsplats

Varje plats som lämpar sig för utbyggnad av laddstationer är unik. För alla de parkeringar som står under kommunens förvaltning ska ett förslag på utbyggnad tas fram som grundar sig i laddinfrastrukturplanen och dess tillhörande utredningar. Förslaget ska sedan ligga som grund för anläggning av laddplats i området.

För publika laddplatser som inte står under kommunens förvaltning ska kommunen bidra med sin kompetens och vid behov anta en aktiv roll som rådgivare.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad; Skövde kommun, Sektor service.

Stöd: -

3.1.7 Utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur

Kommunen som organisation är en kommunens största arbetsgivare, därför ska vi föregå med gott exempel. Genom att bidra med kompetens och riktlinje för icke-publika laddplatser samtidigt som vi tillhandahåller laddbara bilar för transporter i tjänsten bidrar vi till att kunskapen kring laddbara fordon ökar, vilket ökar sannolikheten att nästa bil privata blir en laddbar bil.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad; Skövde kommun, Sektor service.

Stöd: -

⁴ SKL (2017), Ladda för framtiden, Laddinfrastruktur för elfordon

3.1.7.1 *Icke-publik laddinfrastruktur för kommunala fordon*

För att kommunorganisationen på ett säkert och tillförlitligt sätt ska kunna ladda sina arbetsfordon ska varje laddbart fordon ha tillgång till en egen laddbox med stöd för Mode 3 Typ-2.

3.1.7.2 *Icke-publik laddinfrastruktur på arbetsplatsparkeringar*

För att uppmuntra anställda att välja en laddbar bil som kan användas till och från arbetsplatsen behöver det finnas laddpunkter på, eller i anslutning till, arbetsplatsen. Kommunen som organisation ska utreda hur man kan möjliggöra för anställda att kunna ladda sina privata fordon under arbetstid på kommunens parkeringar.

I kommunen finns även andra arbetsgivare. Det är såklart även av hög prioritet att de erbjuder besökande och framförallt anställda möjligheten att ladda sina fordon under arbetstid. Kommunen ska därför bidra med kompetens för öka antalet arbetsplatsladdare på arbetsplatserna runt om i kommunen.

3.1.7.3 *Icke-publik laddinfrastruktur på vid flerbostadshus*

Runt om i kommunen finns flertalet parkeringar dedikerade för boende i närliggande flerbostadshus. Kommunen ska informera, föra dialog med samt bidra med kompetens till fastighetsägare i kommunen för att på så sätt bidra till ett ökat antal laddplatser på privata parkeringar.

3.1.8 Publik laddinfrastruktur utanför centralorten

Det är rimligt att anta att de elbilsägare som har möjlighet att införskaffa en laddpunkt på sin privata bilparkering kommer att göra det. I de mindre yttertätorterna där den stora majoriteten av hushåll är privatägda villor kommer behovet av publika laddare därför vara lägre än i tätorten. Det är därför troligt att privata aktörer främst kommer satsa på publika laddplatser i centralorten då det är i just centralorten det största underlaget av brukare finns.

Det är därför upp till kommunen att utreda behovet och förse även de mindre tätorterna som ligger utanför centralorten med publika laddplatser, förutsatt att inga privata aktörer har incitament att göra så.

Kommunen ska samarbeta kring utbyggnaden av snabbladdare med resten av kommunerna i Skaraborg för att korridorstrukturen till, från och igenom Skövde ska fungera så bra som möjligt för laddbilsägare.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: -

3.2 Färdplan till 2025

De beräkningar IVL gjort på uppdrag av Skövde kommun visar att behovet av publika normalladdare 2025 är 215 stycken och behovet av publika snabbladdare är 21 stycken. Som med alla prognoser ska resultatet inte tolkas som en exakt sanning men resultatet ger ändå en indikation om antalet laddpunkter som behövs för att kommunen ska tillhandahålla en god laddinfrastruktur, och resultatet visar framförallt att antalet laddpunkter behöver öka markant från dagens nivåer (juni 2018).

I nuläget återfinns det totalt inom kommunen cirka 130 stycken publika laddpunkter varav 6 stycken är snabbladdare (2021), vilket visar på en snabb tillväxt, men även att det behöver fortsätta öka för att hålla takten med den ökande andelen laddbara bilar i kommunen. Det är en bra bit kvar till att uppfylla IVL:s beräknade behov till 2025, även om stora framsteg har gjorts.

Enligt den svenska branschorganisation för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar, BIL Sweden, har andelen laddbara fordon i det svenska fordonsbeståndet 2020 passerat 3,5 procent. De rapporterade även att under första halvåret 2021 uppgick de laddbara bilarna till 39,9 procent av alla nyregistrerade bilar i Sverige. Dessutom släppte elkraftbranschens intresseorganisation, Power Circle, 2019 en långtidsprognos som uppskattade att andelen bilar i personbilsflottan som är laddbara år 2025 kommer vara omkring 20 procent samt vid år 2030 kommer det vara omkring 50 procent. Då dessa prognoser pekar mot att andelen laddningsbara fordon kommer att fortsätta att öka ordentligt är det rimligt att förvänta sig att behovet av laddplatser också kommer fortsätta att öka, kanske även snabbare än IVL beräknade.

Då antalet laddbara bilar var lågt 2019 inleddes arbetet kring laddinfrastrukturen med att ta fram riktlinjer för funktion och utseende av laddplatserna, vilka återfinns i bilaga C. Parallellt med det installerades laddpunkter för kommunens egna fordon. Informationsinsatser om laddbara fordon och laddinfrastruktur genomfördes även i syfte att utbilda invånare i kommunen.

Publika normalladdare belägna på större parkeringar i tätbebyggda områden nära arbetsplatser förväntas ha störst nyttjandegrad och därigenom bäst lönsamhet och miljönytta. De parkeringar som är belägna i centrala tätortens centrum är därför de ytor som kommer utredas först och där uppförandet av publika laddpunkter har högst prioritet.

Möjligheten till arbetsplatsladdning är en högt prioriterad fråga vid valet av laddbar bil. Kommunen kommer därför att fortsätta arbetet genom att utreda möjligheten för anställda att kunna ladda sina bilar medan de är på arbetsplatsen. Möjligheten att installera kvarterssladdare ska även utredas för att möjliggöra hemmaladdning för så många som möjligt.

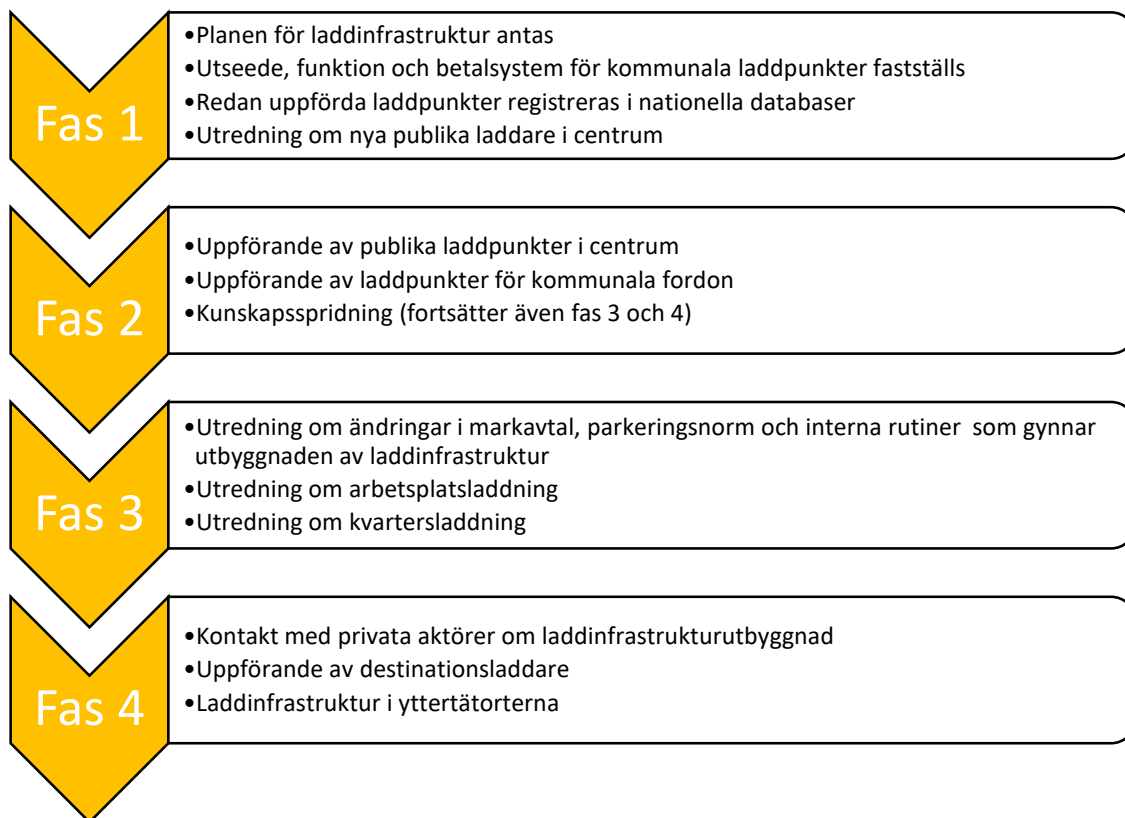
Kommunen behöver även beakta de nya reglerna från boverket kring laddning av elfordon. Dels då de ställer krav vid nybyggnation av hus med parkeringsplatser, men framförallt då det finns ett retroaktivt krav att uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och har fler än 20 parkeringsplatser ska installera minst en laddningspunkt före 2025.

Publika laddstationer på destinationer som besöks av många, men som varje besökare inte besöker regelbundet har lägre betydelse vid valet av laddbar bil. Det blir därför naturligt att öka insatserna för publik laddning på dessa platser först när antalet laddbara fordon ökat. Det samma gäller för publika laddplatser utanför centralorten där underlaget är lägre. För de som inte bor i centralorten är det viktigast att möjligheten finns att ladda sin bil hemma och på arbetsplatsen. För den sakens skull ska kommunen tillhandahålla information om hur en hemmaladdarinstallation bör se ut.

I framtiden kommer kommunen behöva fler snabbaddare samt snabbaddare med högre effekt. Utbyggnaden av dessa behöver följa efterfrågan då investeringen är betydligt högre än för normalladdare. Kommunen kommer i första hand kontakta tankstationer och snabbmatresturanger belägna intill centralortens huvudstråk för att undersöka om det finns ett intresse hos de aktörerna att investera i snabbaddare.

3.2.1 Tidslinje

Fas ett är genomförd och arbetet befinner sig nu i fas två (oktober 2021). Tidslinjen i sin helhet återfinns nedan.



4 Uppföljning

4.1 Mätning

Kommunen kommer kontinuerligt mäta antalet publika laddpunkter, fördelat på normalladdare och snabbladdare. För laddpunkter placerade på ytor som kommunen förvaltar kommer kommunen säkerställa tillgång till mätdata om antal laddtillfällen, levererad energi och levererad effekt för varje laddsession. Mätning från dessa laddpunkter kommer ske kontinuerligt.

Utöver mätning från laddpunkter kommer kommunen också att mäta hur många laddbara fordon kommunorganisationen har samt hur många icke-publika laddpunkter kommunorganisationen har.

Mätning kommer också ske av antalet annonser och event kring laddinfrastruktur och laddbara fordon som kommunen varje år är med och anordnar.

4.2 Redovisning

Kommunorganisationen sammanställer årligen en miljöredovisning. Uppföljning och redovisning av hur laddinfrastrukturen utvecklas i kommunen mellan åren ska redovisas i miljöredovisningen, eller i framtiden liknande dokument, årligen under ett eget avsnitt. Avsnittet ska vara utformat så att det kan användas som informationsmaterial riktad till kommuninvånare och andra som är intresserade.

I avsnittet kommer de åtgärder som genomförts för laddinfrastruktur och elfordon redovisas. Utöver detta kommer resultat av genomförda mätningar och undersökningar att presenteras. Ansvar för sammanställning av avsnittet om laddinfrastruktur till miljöredovisningen ligger på sektor samhällsbyggnad.

4.3 Revidering

Eftersom förutsättningar och planeringsprinciper för laddinfrastruktur förändras snabbt ska detta dokument ses över och vid behov revideras vart annat år med start 2019. Översyn kommer därför ske 2021, 2023, 2025 osv.

5 Litteraturförteckning

IVL (2018), Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun, Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Skövde kommun (2018), Utredning, Icke-publika elbilsaddare för kommunala fordon

Skövde kommun (2010), Parkering i Skövde, med parkeringsstrategi och p-normer

Skövde kommun (2012), Riktlinjer för fordon och resor

Skövde kommun (2012), Energi- och klimatplan för Skövde kommun 2011-2020

Skövde kommun (2014), Policy för funktionshindersfrågor

Power circle (2017), Laddat för kunskap, Laddstationer – Den kompletta guiden

SKL (2017), Ladda för framtiden, Laddinfrastruktur för elfordon

Länsstyrelsen Västra Götaland (2017), Laddinfrastruktur för elfordon, Strategisk studie för utbyggnad av publik laddning i Västra Götalands län

Bilaga A IVL (2018), Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun, Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Bilaga B Skövde kommun (2018), Utredning, Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon

Bilaga C Riktlinjer vid utformning av laddplats i Skövde

Utseendet på en laddplats varierar kraftigt runt om i Sverige. För skapa en laddinfrastruktur som upplevs trygg och tillgänglig samtidigt som den är användarvänlig har Skövde kommun tagit fram detta dokument med riktlinjer.

Riktlinjerna beskriver hur en laddplats i Skövde ska se ut för att vara i enlighet med Planen för laddinfrastruktur. Alla kommunala laddplatser ska följa riktlinjerna i så stor utsträckning som det är möjligt. För privata aktörer finns inget tvång att följa riktlinjerna, men laddplatser på privat ägda fastigheter blir naturligt en del av den kommunala laddinfrastrukturen. För att skapa en laddinfrastruktur som uppskattas av invånarna rekommenderas därför ändå att riktlinjerna följs i så stor utsträckning som möjligt.

Snabbladdare och normalladdare har inte samma användarbeteende eller projekteringsförutsättningar. Av den anledningen finns separata riktlinjer för normalladdare och snabbladdare. Riktlinjerna gäller i första hand för publika laddplatser men kan med fördel även användas vid uppförande av icke-publika laddplatser vid till exempel på besöksparkeringar och arbetsplatsparkeringar.

Snabbladdare

Skyltning

Vid alla platser med snabbladdare bör det finnas tydlig skyltning om vad som gäller vid platsen. Skyltning vid själva laddplatsen bör alltid innehålla:

- Parkeringsskylt (E19)
- Tilläggstavla Laddplats (T24).

Vid behov ska dessa kompletteras med:

- Tilläggstavla Avgift (T16)
- Tilläggstavla Tidsangivelse (T6)
- Tilläggstavla Utsträckning (T11).

Vid varje laddplats bör det också finnas tydliga instruktioner om:

- Hur laddning startas
- Om och vad laddning kostar (kr/kWh, kr/minut, kr/timma).

För att ytterligare förtydliga att det finns en publik laddplats på parkeringsplatsen ska det vid infarten till parkeringen sitta en lokaliseringsskylt. Då kan Lokaliseringsskylt H27 med fördel användas.

Laddplatsens utformning

Laddarens placering

Snabbladdare bör placeras vid kortsidan på tvärställda parkeringsrutor. För att minska mängden elektrisk utrustning på platsen ska själva laddaren, i de fall laddaren kan förse två bilar med el samtidigt, placeras mellan två parkeringsrutor.

För att öka synligheten ska laddplatsen, där det är möjligt, placeras på ett sådant sätt att besökare redan innan de åker in på parkeringen vet:

- Att det finns publika laddare på parkeringen
- Var det finns publika laddare på parkeringen.

Laddarens utformning

Varje laddplats ska utrustas med minst ett uttag för CCS då CCS är EU-standard för snabbladdning.

Nya snabbladdare som uppförs i kommunen bör inte ha en laddeffekt som är lägre än 100 kW.

Laddarna ska tydligt märkas med färg och/eller ljus så att de syns att det är just elbilsaddare. Tydlig märkning uppmärksammar även förbipasserande att det finns laddare på parkeringsplatsen. Märkningen på kommunala laddare anpassas efter modell av snabbladdare.

Skydd mot yttre påverkan

Eftersom investeringskostnaden för snabbladdare är hög ska de skyddas mot yttre påverkan i så stor grad som möjligt. Varje laddare ska därför förses med påkörningsskydd och väderskydd.

Parkeringsrutans storlek

För att det ska vara enkelt att komma åt att koppla in laddkabeln i bilen bör storleken på parkeringsrutorna vara minst 3,5 meter bred. På detta sätt blir också alla snabbladdare tillgängliga för invånare med rörelsehinder.

Linjemålning och vägmarkeringar

För att ytterligare uppmärksamma att det är en laddplats ska parkeringsrutorna som ansluter till laddplatsen vara målade med vit färg. Varje parkeringsruta ska även kompletteras med vägmarkering föreställande motivet på tilläggstavla T24, märket ska vara 1,2 x 0,77 m. Även denna markering med vit färg.

Belysning

Laddplatsen ska kompletteras med belysning om befintlig belysning saknas eller anses vara undermålig. Bra belysning ökar tryggheten samtidigt som det förenklar användningen av laddplatsen.

Belysning ska upprättas på skyltar eller vid laddplatsen så att det även då det är mörkt går att hitta till laddplatsen.

Tidsgräns

Laddhastigheten av ett elbilsbatteri är inte konstant utan istället anpassas laddhastigheten efter hur fullt batteriet är. Detta innebär att oavsett hur hög effekt laddaren kan leverera kommer effekten automatiskt minska mer och mer desto fullare batteriet blir. För att minska eventuell kötid vid laddaren bör därför parkeringstiden vid snabbladdare begränsas till högst 60 minuter.

Normalladdare

Skyltning

Vid alla platser med normalladdare bör det finnas tydlig skyltning om vad som gäller vid platsen. Skyltning vid själva laddplatsen bör alltid innehålla:

- Parkeringsskylt (E19)
- Tilläggstavla Laddplats (T24).

Vid behov ska dessa kompletteras med:

- Tilläggstavla Avgift (T16)
- Tilläggstavla Tidsangivelse (T6)
- Tilläggstavla Utsträckning (T11).

Vid varje laddplats bör det också finnas tydliga instruktioner om:

- Hur laddning startas
- Om och vad laddning kostar (kr/kWh, kr/minut, kr/timme).

För att ytterligare förtydliga att det finns en publik laddplats på parkeringsplatsen ska det vid infarten till parkeringen sitta en lokaliseringsskylt. Då kan Lokaliseringsskylt H27 med fördel användas.

Laddplatsens utformning

Laddarens placering

Normalladdare bör placeras vid kortsidan på tvärställda parkeringsrutor. För att minska mängden elektrisk utrustning på platsen ska själva laddaren, i de fall laddaren kan förse två bilar med el samtidigt, placeras mellan två parkeringsrutor.

För att öka synligheten ska laddplatsen, där det är möjligt, placeras på ett sådant sätt att besökare redan innan de åker in på parkeringen vet:

- Att det finns publika laddare på parkeringen
- Var det finns publika laddare på parkeringen.

Laddarens utformning

Publika normalladdare ska inte ha fasta kablar utan ska istället utrustas med Mode 3 Typ 2 kontakter. Det är upp till varje elbilsägare att ta med egen laddkabel. Detta minskar slitaget på laddaren och ger även besökare med Typ 1 kontakt möjlighet att använda laddpunkten genom en typ 1/typ 2 kombinerad kabel.

Icke-publika normalladdare kan utrustas med fast kabel, detta för att det underlättar för återkommande användare av laddplatsen.

Laddarna ska tydligt märkas med färg och/eller ljus så att det syns att just de är elbilsaddare. Tydlig märkning uppmärksammar även förbipasserande att det finns laddare på parkeringsplatsen. Märkningen ska på kommunala laddare utföras enligt gällande specifikation som återfinns på kommunens hemsida.

Skydd mot yttre påverkan

Investeringskostnaden för normalladdare är betydligt lägre än för snabbaddare. Därför bör påkörningsskydd bara installeras där det finns risk att normalladdaren blir påkörd. Anses laddaren stå tillräckligt skyddad utan påkörningsskydd kan det utlämnas. Anses laddaren stå oskyddad från två håll bör även två påkörningsskydd installeras.

Parkeringsrutans storlek

För att det ska vara enkelt att komma åt att koppla in laddkabeln bör storleken på parkeringsrutorna vara minst 3,5 meter bred. På detta sätt blir också alla snabbaddare tillgängliga för invånare med rörelsehinder.

Linjemålning och vägmarkeringar

För att ytterligare uppmärksamma att det är en laddplats ska parkeringsrutorna som ansluter till laddplatsen vara målade med vit färg.

Varje parkeringsruta ska även kompletteras med vägmarkering föreställande motivet på tilläggstavla T24, märket ska vara 1,2 x 0,77 m.

Belysning

Laddplatsen ska kompletteras med belysning om befintlig belysning saknas eller anses vara undermålig. Belysningen ska ses över vid varje etablering. Bra belysning ökar tryggheten samtidigt som det förenklar användningen av laddplatsen.

Belysning ska upprättas på skyltar eller vid laddplatsen så att det även då det är mörkt går att hitta till laddplatsen.

Tidsgräns

Normalladdare har betydligt lägre effekt än snabbaddare. Elbilar laddar upp cirka 2 mil/timme med 3,7 kW, men kan som mest ladda med 15 mil/timma vid effekter upp till 22 kW. För laddhybrider gäller att de laddar med strax över 1 mil/timma oavsett effekt på laddaren. Därför ska inte laddplatser med normalladdare ha kortare tidsgräns än 2 timmar.

Plan för laddinfrastruktur

Antagandebehandling

KF 2019-04-29 §53

Beslutad

2019-04-29

Program

Policy

» Plan

Riktlinjer

Regler



Dokumenttyp: Plan

Dokumentet gäller för: Skövde kommun

Diarienummer: KF 2019-04-29 §53

Reviderad: XXXX-XX-XX

Giltighetstid: vid inaktualitet

Dokumentansvarig: Sektor samhällsbyggnad

Andra tillhörande dokument:

IVL (2018), Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun, Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Skövde kommun (2018), Utredning, Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Upplägg	5
1.2	Syfte.....	5
1.3	Omfattning och avgränsning.....	5
1.4	Definitioner av olika begrepp	6
2	Planeringsprinciper	7
2.1	Uppbyggnad av laddinfrastruktur	7
2.1.1	Rätt laddare på rätt plats.....	7
2.1.2	Publika laddare i korridor- och klusterstruktur.....	9
2.2	Utformning av laddstation	10
2.2.1	Ladduttag och laddeffekt.....	10
2.2.2	Laddplatsens utseende och funktion.....	11
2.2.3	Betalning	12
2.3	Smarta laddstationer	12
3	Genomförande.....	13
3.1	Skövde kommuns roll	13
3.1.1	Riktlinjer för laddplats	13
3.1.2	Medaktörer	13
3.1.3	Information via kartor	14
3.1.4	Exploatering och nyproduktion	14
3.1.5	Information och kunskapsspridning	15
3.1.6	Fördjupningar på respektive parkeringsplats.....	15
3.1.7	Utbyggnad av icke-publik kommunal laddinfrastruktur.....	15
3.1.8	Publik laddinfrastruktur utanför centralorten	16
3.2	Färdplan till 2025.....	16
4	Uppföljning	19
4.1	Mätning.....	19
4.2	Redovisning.....	19
5	Litteraturförteckning	20
	Bilagor.....	21

Beställare:

Kommundirektörens ledningsgrupp gav 2017-11-21 Sektor samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram en Plan för laddinfrastruktur.

Medverkande:

Handlingen är framtagen av Ludvig Isacson, energistrateg, på sektor samhällsbyggnads, i samarbete med Skövde Energi AB, sektor service, sektor vård och omsorg och sektor samhällsbyggnad. Kommunikation och utbyte av information har skett kontinuerligt under projektetiden. Reviderad av Viktor Bood Rijal, energi- och klimatrådgivare på sektor samhällsbyggnad.

1 Inledning

1.1 Upplägg

Planen är till största del baserad på två tillhörande utredningar som utförts under våren 2018. Den ena utredningen är utförd av Skövde kommun och fokuserar på icke-publika laddpunkter för kommunala fordon, hur de ska utformas och var de borde placeras utifrån framtida efterfrågan. Den andra utredningen är utförd av IVL på uppdrag av Skövde kommun och fokuserar på den publika laddinfrastrukturen i kommunen och vilken förväntad efterfrågan på laddare som kommer finnas i kommunen framöver. Båda utredningarna finns som bilagor till planen.

Planen behandlar ett par olika områden. I huvudsak beskriver planen de planeringsprinciper som finns för hur laddinfrastrukturen ska utformas med fokus på publik laddinfrastruktur. Planen beskriver också vilken roll Skövde kommun som organisation har för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur i kommunen, färdplanen framåt samt hur uppföljning av planen hanteras.

1.2 Syfte

Syftet med en kommunal plan för laddinfrastruktur är att beskriva hur, ur ett samhällplaneringsperspektiv, den framtida laddinfrastrukturen borde utformas. Eftersom publika laddstationer kommer finnas både på kommunala och privata parkeringar är resonemangen i planen anpassade så att både kommunala och privata aktörer kan använda dem. Planen och dess tillhörande utredningar ska även fungera som ett hjälpmedel till nätägare för att de ska kunna planera framtida investeringar i elnätet.

Planen för laddinfrastruktur förväntas accelerera installationen av laddstationer samt bidra till att kommunen får en laddinfrastruktur som är anpassad efter kommunens förutsättningar.

Kommunen som organisation kommer också, precis som resten av samhället, investera i nya laddbara fordon. Utifrån hur dessa fordon används behöver kommunen investera i egna laddare. Planen för laddinfrastruktur ska därför visa på vilket sätt kommunens egna laddare blir en del av den publika laddinfrastrukturen och hur införandet av laddbara fordon i den kommunala verksamheten kan öka antalet laddbara bilar i regionen.

1.3 Omfattning och avgränsning

Planen och dess tillhörande utredningar fokuserar på hur man, utifrån största samhällsnytta, ska planera laddinfrastrukturen samt vad kommunen ska göra för att främja utbyggnaden av laddstationer. Planen involverar både privata och kommunala parkeringar. Planen med dess tillhörande utredningar redovisar också var det bör finnas kommunala icke-publika laddare samt vilken effekt dessa bör ha.

Planen behandlar inte laddinfrastruktur för tunga transporter eller kollektivtrafik.

1.4 Definitioner av olika begrepp

Laddstation/Laddplats	En plats där ett eller flera laddbara fordon kan ladda samtidigt.
Laddare/Laddstolpe	En laddare är den hårdvara som tillhandahåller el för laddning av elfordon. En laddare eller laddstolpe kan ha flera laddpunkter.
Laddpunkt	Teknisk anordning som möjliggör laddning av ett fordon åt gången.
Normalladdare	Till normalladdare räknas de laddare som levererar upp till 22 kW, enligt en definition i EU-direktivet ¹ om infrastruktur för el och alternativa drivmedel.
Semisnabbladdare	Till semisnabbladdare räknas de laddare som levererar 11-22 kW. Semisnabb laddning är en typ av normalladdning som använder tre faser istället för en.
Snabbladdare	Till snabbladdare räknas de laddare som levererar över 22 kW.
Elbil	Benämning för en bil som endast använder elmotor för framdrift. Elbilens batteri laddas från elnätet.
Laddhybridbil	En bil med två olika typer av motorer varav minst en är en elmotor avsedd för framdrivning. Motorerna kan arbeta parallellt eller ersätta varandra. Laddhybridbilens elmotor får ström från ett batteri som laddas externt. Eldriften kompletteras med bensin- eller dieselmotor.
Laddbara bilar	Samlingsnamn för elbilar och ladd-hybridbilar.
Laddbara fordon	Samlingsnamn för alla fordon som kan ladda sitt batteri externt, alltså inte endast personbilar utan till exempel mopeder, bussar, lastbilar

¹ 2014/94/EU

2 Planeringsprinciper

2.1 Uppbyggnad av laddinfrastruktur

De allra flesta laddbara bilar laddas i hemmet eller vid arbetsplatsen, alltså där bilar står parkerade länge. De flesta bilköpare anser av den anledningen att en förutsättning för att kunna välja en laddbar bil är att den ska kunna laddas där den långtidsparkeras. Privatbilen behöver kunna laddas vid eller nära hemmet och/eller arbetsplatsen medan organisationsbilen behöver kunna laddas vid arbetsplatsen.

En majoritet av de laddbara personbilar som används i Sverige idag (oktober 2021) är laddhybrider, men andelen sålda elbilar ökar fort och till tredje kvartalet 2021 var ökningen av elbilar större än ökningen av laddhybriderna.

Laddhybrider har en kort körsträcka med el. För sådana fordon spelar tillgången till publik laddning stor roll för hur mycket bilen körs på el, men de publika laddarna har ändå liten betydelse för valet av bil.

Publika snabbladdare kan fungera som ett viktigt komplement till de publika normalladdarna, men då i första hand för elbilar och inte för laddhybrider. Om elbilsägaren har möjligt att snabbladda är denne inte lika begränsad i räckvidd, vilket ge större incitament att investera i en elbil då det går att åka överallt.

Men eftersom även snabbladdning tar betydligt längre tid än att tanka en bensin- eller dieselmil är snabbladdare med dagens teknik fortfarande ett komplement till hemmaladdning, även för elbilar. De flesta klarar sig idag en normal veckodag utan att stödladda elbilen under dagen, men vid exempelvis tillfälliga långresor behöver elbilen stanna för att ladda. I de fallen behöver det vid kommunens genomfartsleder finnas snabbladdare med tillhörande service såsom restauranger eller shopping tillgängliga.

Genom en kombinerad struktur där publika normalladdare på parkeringsanläggningar och välbesökta destinationer tillsammans med publika snabbladdare vid större genomfartsleder utgör kärnan av de publika laddplatserna, samtidigt som kommunens invånare har tillgång till laddning hemma och på arbetsplatsen, skapas förutsättningarna för en god laddinfrastruktur som tillgodoser alla behov.

Planeringen av laddinfrastruktur i Skövde ska följa dessa principer. Det betyder att satsningar på att erbjuda laddning där bilar står uppställda länge ska prioriteras före snabbladdare, då det gör störst nytta i den meningen att det bidrar till att fler får möjlighet att välja laddbara bilar. Snabbladdare ska komplettera klusterstrukturen av normalladdare och fungera som räckviddsförlängare för elbilar.

2.1.1 Rätt laddare på rätt plats

Beroende på typ av plats och laddfordonsägarens planerade stopptid ska olika laddare användas. Generellt gäller att normalladdare används då stopptiden är lång (över 3 timmar), semisnabba laddare används då stopptiden är medellång (1 till 3 timmar) och snabbladdare då parkeringstiden är kort (under 1 timme). För att kunna utnyttja en semisnabb laddares fulla potential behöver det laddbara fordonet vara utrustat med en intern 3-fasladdare. För att så många som möjligt ska kunna utnyttja den högre effekten en semisnabb laddare ger bör därför alla semisnabba laddare även kunna leverera laddning med 32 A över en fas, detta för att säkerställa att även fordon med 1-fasladdare ska kunna ladda fortare.

Vilka laddare som ska används i vilket sammanhang visas i Tabell 1;

Tabell 1. Vilken typ av laddare som ska användas vid vilket sammanhang.

	Normalladdning	Semisnabb laddning	Snabbladdning
Hemmaladdning (ej publik)	Villabostad Bostadsrättsparkering Boendeparkering vägkant Hyresrättsparkering	Besöksparkering bostadsområden	Besöksparkering bostadsområde
Arbetsplatsladdning (mest icke publik, publik förekommer)	Fastighet med verksamheter och företag Parkering nära arbetsplatser	Besöksparkering verksamhet	Besöksparkering verksamhet Taxibolag Bilpooler Budfirmor
Destinationsladdning (både publik och icke-publik)	Pendelparkeringar Tåg-/busstationer Flygplatser	Friskluftsområde Kulturmiljöområden Centrala parkeringar Flygplatser, Evenemangsplatser, Parkeringshus Högskolor, hotell, Vandrarhem Herrgårdar Vårdcentral Sjukhus Köpcentra, affärer Restauranger Idrottsplats	Snabbmatsrestaurang, snabbköp, kiosk etc. Väggrogar
Publik snabbladdning	-	-	Bensinstation Väggkant tätort

2.1.2 Publika laddare i korridor- och klusterstruktur

Vid uppbyggnad av laddinfrastruktur finns det i huvudsak två principer att följa, korridorsstruktur och klusterstruktur. För att öka nyttan hos snabbbladdningsstationer ska vi använda båda principerna, det kallas kombinerad struktur.

Korridorstruktur

Korridorstruktur innebär att snabbladdare placeras längs samma väg mellan två punkter. Det kan exempelvis vara mellan två tätorter, eller längs en större europaväg. Med avseende på det elbilar som finns idag bör laddarna läggas med ett avstånd på 5 till 10 mil, detta för att skapa flexibilitet i systemet.

Klusterstruktur

Klusterstruktur är, som namnet antyder, när laddarna i en tätort tillsammans skapar ett kluster. Till skillnad från korridorsstruktur behöver klusterstrukturen inte enbart innehålla snabbladdare, utan normal- och semisnabbbladdare kan med fördel etableras. Laddare i en klusterstruktur placeras på strategiska platser så som arbetsplatser, idrottsplatser, järnvägsstationer, sjukhus, stadskärnor och köpcenter.

Kombinerad struktur

Genom att placera snabbladdare som ingår i en stads klusterstruktur nära genomfartsleder kan de även användas av genomresande elbilar som räckviddsförlängare. Man kombinerar då laddarna i klusterstrukturen med laddarna i korridorstrukturen och får en kombinerad struktur.

Som tidigare beskrivits kommer elbilar och laddhybrider att laddas till största delen där de står parkerade en längre tid, såsom vid hemmet eller på arbetsplatsen. För privatpersoner med elbilar bosatta i tätorten kommer publika laddare i staden användas relativt sällan, eftersom de inte transporterar sig speciellt långa sträckor under dagen. För de som har laddhybrid kommer behovet av publika laddare vara större, detta då batteriet är mindre.

2.1.2.1 Publika hemmaladdare

I tätbebyggda områden finns många bilägare som inte har tillgång till egen parkering och därmed tvingas parkera på gatan. Gatumark är offentligt ägda ytor som hanteras av kommunen och regleras i trafikförordningen. Gatutrymmet ska användas för allmänhetens olika behov, och parkering måste kunna hanteras effektivt och flexibelt. En laddplats kan liknas vid en bensinstation för laddbara fordon. Kommuner upplåter inte gatumark till bensinstationer utan enbart tomtmark.

För boende som idag parkerar på gatumark och vill skaffa elbil ska man försöka att underlätta skiftet genom att undersöka möjligheten att introducera kvartersladdare. Det är publika laddplatser placerade i områden där det är små möjligheter att skaffa privat hemmaladdare. Dessa kvartersladdare ska vara tillgängliga dygnet runt för att på så vis vara en del av den publika klusterstrukturen på dagtid, men även fungera som hemmaparkering nattetid för de som äger en laddbar bil i det området där parkeringen är belägen.

2.1.2.2 Publika destinationsladdare

För de ägare av laddbara bilar som reser in från andra kommuner för shopping eller turism ska det finnas destinationsladdare. Det kan vara attraktivt för bilägaren att kunna ladda på olika besöksmål, exempelvis idrottsanläggningar, sjukhus, naturreservat eller andra utflyktsmål. Men möjligheten att ladda på besöksmål som besöks av ett stort antal personer men som varje enskild besökare bara besöker ibland, har emellertid en liten betydelse för den genomsnittlige bilköparens intresse av att skaffa en laddbar bil. Den typen av etableringar ger därför inte särskilt stor miljö- eller samhällsnytta i förhållande till kostnaden.

För handelsaktörer och besöksmål som vill locka till sig fler kunder eller hotell, herrgårdar och exklusiva restauranger som har hög andel av kunder med god ekonomi kan det, även om nyttjandegraden inte alltid är den högsta, trots allt vara intressant att erbjuda destinationsladdning. I dessa fall ska kommunen givetvis uppmuntra och underlätta etableringen då de gynnar laddinfrastrukturen i stort.

Publika destinationsladdare som har hög nyttjandegrad ger störst miljö- och samhällsnytta. För att skapa förutsättningarna till hög nyttjandegrad bör därför publika destinationsladdare i första hand placeras på parkeringsanläggningar nära bostäder och arbetsplatser. Därigenom kan de användas som hemmaladdare för de som bor i närheten på natten, som arbetsplatsparkering under dagtid på vardagar och som destinationsladdare för besökare på helger. De blir då en naturlig del av den kommunala klusterstrukturen vilket minskar räckviddsångesten för de som äger en laddbar bil.

2.1.2.3 Publika snabbbladdare

För att ägare av elbilar ska kunna transportera sig längre sträckor på en rimlig tid behövs snabbbladdare i korridorstruktur. Publika snabbbladdare ska kunna användas av många och vara lätta att nå. För att nyttjandegraden på snabbbladdarna ska bli så stor som möjligt bör de i så stor grad som möjligt placeras vid genomfartsleder genom tätorter, gärna vid tankstationer eller snabbmatställen där man samtidigt kan äta eller uträtta ärenden.

Genom att placera laddarna vid genomfartsleder i tätorter blir snabbbladdarna även en del av den kommunala klusterstrukturen och kommunen får då en kombinerad struktur. Detta gör att laddarna kan nyttjas av fler användare.

Det finns idag flera verksamheter som kör långa sträckor även inne i tätorten. Taxibolag, budfirmor, färd- och hemtjänst, bilpooler samt servicefordon behöver kunna stanna och stödladda när batterierna börjar ta slut, för dessa verksamheter skapar en kombinerad struktur med snabbbladdare en säkerhet och där igenom möjlighet till att investera i elbilar.

2.2 Utformning av laddstation

Själva utseendet på laddstolpen varierar beroende på tillverkare av laddstolpen och beroende på om det är en normalladdare eller en snabbbladdare. Även faciliteter runt omkring laddstationen kan variera beroende på var laddpunkten är placerad. På de parkeringsanläggningar där Skövde kommun har rådighet över utseende och funktion ska laddstationerna vara så lika varandra som möjligt, detta för att skapa användarvänlighet genom igenkänning.

Riktlinjer vid utformning av laddplats i Skövde finns att finna i bilaga C.

2.2.1 Ladduttag och laddeffekt

Alla laddbara bilar är inte lika utan flera saker skiljer dem åt, en av dessa är kontaktdonet till laddaren vilket kan ha olika utseende beroende på biltillverkare. I sin tur leder det till att inte alla laddbara bilar kan ladda på alla laddstationer, detta eftersom alla laddhandskar inte passar alla bils kontaktdon.

2.2.1.1 Normalladdning

För normalladdning finns två olika typer av kontakter, Typ 1 och Typ 2, vilka inte är kompatibla med varandra. EU-direktiv² har uttryckt att Typ 2 kontakten skall vara standard vid publik normalladdning från och med 2017. På sikt kommer EU-direktivet bidra till att den stora majoriteten av de laddbara bilar som säljs i Europa utrustas med Typ 2 kontakt. Därför ska laddpunkter placerade på parkeringsanläggningar där kommunen har rådighet enbart utrustas med Typ 2 kontakter. För de med en laddbar bil som har Typ 1-kontakt finns kombinationskablar, där ena sidan på kabeln är Typ 1 och andra sidan är Typ 2, att köpa. För att möjliggöra för bilar med Typ 1 kontakter att använda kombinationskablar för att ladda i Typ 2 uttag ska laddpunkterna för normalladdning inte utrustas med fasta kablar.

2.2.1.2 Snabbbladdning

För snabbbladdning finns i Europa tre olika kontakter som är relevanta att föra fram, CCS, CHAdeMO och Tesla supercharger. Av dessa kontakter använder de flesta laddbara bilar CCS eller CHAdeMO. Tesla har en egen

² 2014/94/EU

laddare som endast Teslaägare kan använda, dessa är inte relevanta ur ett samhällsplaneringsperspektiv då de laddarna endast gynnar de invånare som äger en Tesla.

Precis som för publika normalladdare finns även i EU-direktiv 2014/94/EU bestämmelser för publika snabbbladdare, vilket säger att det vid en publik snabbbladdare måste finnas minst en CCS-kontakt. Men till skillnad från kontakter av Typ 1 och Typ 2 finns inga kombinationskablar för CCS och CHAdeMO. För att bibehålla hög säkerhet vid snabbbladdarstationer finns också endast snabbbladdare med fasta kablar. De snabbbladdarstationer som installeras i kommunen ska därför **utrustas med minst ett uttag för CCS för att följa EU-direktivet.**

Snabbbladdare är endast avsedda för korta stopp och är inte till för längre parkering (över 1 timme). Om längre parkering tillåts finns risken att laddbara bilar blockerar möjligheten att snabbbladda för andra elbilar. Av den anledningen ska snabbbladdare inte utrustas med Typ 2 kontaktdon. I de fall det behöver finnas Typ 2 laddare i anslutning till snabbbladdarstationer ska de anläggas i anslutning till snabbbladdaren men på en egen parkeringsruta.

Enligt EU-direktiv³ är snabbbladdare laddare som kan leverera effekter över 22 kW. I Skövde ska snabbbladdare vara snabba och eftersom de är en stor investering även framtidssäkra. Därför ska publika snabbbladdare som installeras på platser där kommunen har rådighet kunna leverera minst 100 kW. På de platser där kommunen inte har rådighet rekommenderas starkt att då man installerar publika snabbbladdare se till att de kan leverera en laddeffekt på minst 100 kW.

2.2.2 Laddplatsens utseende och funktion

Det är viktigt att laddplatserna i kommunen upplevs som trygga och tillgängliga samt att de skyddas mot yttre påverkan. De ska också vara användarvänliga för de laddbilsägare som ska använda laddaren.

För att laddstationen ska vara lätt att använda ska laddstolparna, där det går, monteras på tväreställda parkeringar. Detta gör att laddbilsägaren själv kan välja om denne vill köra in rakt fram eller backa till laddstationen. Normalladdare bör också utrustas med två stycken Typ 2 kontakter samt placeras mellan två parkeringsrutor så att den kan användas av två laddbara bilar samtidigt, det minskar mängden utrustning och installation. Vid snabbbladdarstationer, eller normalladdare med fasta kablar, är det viktigt att laddkablarna är tillräckligt långa. Dagens laddbara fordon kan ha ladduttaget antingen i fram, på sidan eller i bak. Genom att ha långa laddkablar räcker de fram till bilens ladduttag oavsett placering. Det kan ibland vara svårt att komma intill bilen och ladda på trånga parkeringsplatser. Där det ges utrymme ska därför själva parkeringsrutan vara större än standardmått.

För att skapa trygghet vid publika laddstationer i kommunen bör det finnas belysning i anslutning platsen. Belysning gör också att den som ska använda laddpunkten alltid kan läsa instruktioner på laddaren oavsett tid på dygnet. I det fall tillgänglig belysning anses otillräcklig ska ytterligare belysning i anslutning till laddplatsen installeras. Utöver detta bör minst en laddpunkt på varje laddplats anpassas så att invånare med funktionsnedsättning också kan ladda sina bilar.

För att skydda laddplatserna mot yttre påverkan ska alla laddpunkter förses med påkörningsskydd. På de platser det är lämpligt bör också laddplatsen utrustas med väderskydd.

Alla laddplatser ska tydligt märkas ut. Detta för att den som laddar utan tvekan ska veta var själva laddplatsen är. För att ägare av laddbara bilar ska hitta till laddplatsen ska alla publika laddplatser ha tillhörande skyltning och vägvisning med vägmärken. Vid publika normalladdare ska det inte finnas någon tidsbegränsning eftersom möjlighet till långtidsparkering skapar incitament att investera i en laddbar bil. Vid snabbbladdare ska

³ 2014/94/EU

parkeringstiden begränsas för att inte elbilar i behov av snabbladdning ska bli blockerade av andra laddbara bilar som laddat färdigt.

2.2.3 Betalning

En kommun kan enligt ellagen inte ta betalt för el, eftersom ett köp av el endast kan ske mellan bilanvändare och eldistributör. En kommun kan inte heller subventionera eller ge bort el, då detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Kommunen får dock ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Kommunen ska inte erbjuda subventionerad eller gratis laddning, då detta kan bryta med lagar och ge signaler om att el är gratis. Därför ska kommunen handla upp och investera i laddutrustning på ett sådant sätt att det är möjligt att ta betalt för laddtjänsten.

Det är viktigt att kommunen har en öppen dialog med fastighetsägare i kommunen om hur kommunorganisationen löst installation och betalsystem samt hur vår prismodell fungerar. På så sätt kan vi påverka fastighetsägare vilket bidrar till att hyresgäster får tillgång till liknande hemmaladdningslösningar, oavsett hyresvärd.

Publika laddstationer ska vara öppna för så många som möjligt oberoende av tid på dygnet. Laddare som installeras på parkeringar som står under kommunens förvaltning ska därför vara driftsäkra och möjliggöra betalning alla tider på dygnet.

Det är viktigt att en eventuell betalningsmodell är enkel att använda för den som ska ladda sin bil. På alla de parkeringar kommunen förvaltar ska samma betalsätt för användas för laddning. Rekommendationen är även att laddare på parkeringar som kommunen inte förvaltar använder samma eller ett liknande betalsätt.

2.3 Smarta laddstationer

Genom att koppla upp laddstationen mot en databas är det möjligt för laddaren att skicka information om laddningen och dess användning. Sådan information kan exempelvis innehålla statistik kring laddning, information om laddstationens status eller felmeddelanden. På så sätt kan laddaren läggas in i nationella databaser med vilka ägare till laddbara bilar kan se var laddare finns i kommunen och om de är lediga eller inte. Det går också att fjärrstyra vissa laddare vilket ökar användarvänligheten då laddaren kan startas om på distans vid eventuellt fel. Informationen laddaren tillhandahåller kan även användas för att utveckla och förbättra laddinfrastrukturen i framtiden.

Alla nyetablerade publika laddstationer bör därför ha ett så kallat smart mätsystem.

Då kommunen upplåter plats för privata aktörer att etablera laddpunkter ska kommunen säkerställa rätten till statistik från laddstolpen. Data från laddstolpen ska användas som underlag till framtida strategiska beslut om laddinfrastrukturens fortsatta utbyggnad.

3 Genomförande

3.1 Skövde kommuns roll

För att skapa en genomtänkt laddinfrastruktur behövs en part som har det övergripande ansvaret. Risken om varje involverad part gör som den vill är att kommunens laddinfrastruktur blir rörig och krånglig att använda, vilket riskerar bromsa övergången till en elektrifierad fordonsflotta.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: Skövde kommun, Sektor service-

3.1.1 Riktlinjer för laddplats

För att laddare i kommunen ska vara användarvänliga är det viktigt att de i så stor utsträckning som möjligt ser ut och fungerar på samma sätt. För att åstadkomma detta är det kommunens roll som samhällsplanerare att ta fram riktlinjer över hur laddplatserna i kommunen bör utformas. Riktlinjerna ska kunna användas av såväl kommunala som privata aktörer.

Riktlinjer för hur en laddplats i Skövde ska se ut har tagits fram och återfinns i bilaga C. Dessa riktlinjer ska kunna användas för icke-publika och publika laddplatser på både kommunala och privata parkeringar.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: Skövde kommun, Sektor service-

3.1.1.1 Betalning

För att kommunen ska kunna ta betalt för laddtjänsten krävs att en extern aktör hanterar själva transaktionen mot kund, Skövde kommun har oktober 2021 ett avtal med InCharge för detta. Elen säljs för ett marknadsmässigt pris, vilket är 2,50 kr/kWh (oktober 2021). Samma standard ska användas på alla kommunalt ägda parkeringar med publik laddning, men kan även vara en riktlinje för privat ägda parkeringar.

3.1.2 Medaktörer

Eftersom laddplatser inte bara kommer uppföras på parkeringar där kommunen har rådighet behövs samarbete med andra aktörer i samhället. Den kommunala organisationen tillsammans med olika medaktörer ska bygga laddinfrastrukturen i kommunen. Därför behöver vi starta nya eller utveckla befintliga samarbeten med de aktörer som kan vara intresserade av att investera i laddinfrastruktur.

Exempel på medaktörer kan vara;

- energibolag
- elbilsoperatörer
- byggherrar
- fastighetsägare (både till kommersiella fastigheter och till bostäder)
- arbetsgivare
- återförsäljare av fordon
- drivmedelskedjor
- bilpoolsoperatörer
- biluthyrningsföretag
- logistikföretag
- taxibolag
- näringsidkare, till exempel snabbmatrestauranger utmed huvudvägnätet.

Vid etablering av nya laddplatser på kommunala parkeringar kan kommunen själv upphandla, köpa in, installera och hantera driften av laddstationer. Ett annat alternativ är att kommunen upplåter ytor på allmän platsmark för etablering av laddstolpar till privata aktörer. I dessa fall bör de privata aktörerna finansiera laddutrustning, elförsörjningen och nödvändiga ledningsarbeten medan kommunen ansvarar för kringutrustning som t.ex. vägmärken, vägmarkeringar och belysning.

Kommunen kommer vid upplåtande av ytor på allmän platsmark ställa krav på vilken typ av utrustning som ska användas samt säkerställa rätten till statistik från laddstolpen.

I de fall då privata aktörer sköter etableringen av laddinfrastruktur kommer kommunen vid behov anta en aktiv roll som rådgivare.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: Skövde kommun, Sektor service; Skövde kommun, Näringslivsenheten.

3.1.3 Information via kartor

Information om var det finns publika laddare och vad som gäller för varje laddare, t.ex. pris och parkeringstid, ska vara enkelt för brukare att hitta. **Därför kommer Skövde kommun utvärdera möjligheten och nyttan av att samla den typen av information i en karttjänst jämfört med de nationella databaser som redan finns. I nuläget finns informationen att finna på kartor hos bland annat uppladdning.nu och InCharge.**

Kommunen ansvarar även för att se till att de nationella databaser som finns med information om laddpunkter är uppdaterade med rätt information. Det innebär att kommunen, i de fall det saknas laddare, tillhandahåller vägledning till ägaren av laddaren om hur denne kopplar laddaren till de nationella karttjänsterna.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: -

3.1.4 Exploatering och nyproduktion

Kommunen ska driva på etableringen av laddinfrastruktur genom att försäkra sig om att laddplatser etableras i tillräcklig omfattning i alla framtida exploateringar och markupplåtelse. Kommunen ska därför utreda om det går att göra förändringar i de avtal som uppförs i samband med att kommunen säljer mark så att laddinfrastrukturen främjas. Vid utformning av gatumark och parkeringsytor samt vid framtagande av detaljplaner ska laddinfrastrukturen tas med i början av processen för att på så sätt bli en naturlig del av ytan.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: -

3.1.4.1 Reviderad parkeringsnorm

Kommunen ska utreda om Skövdes nu gällande parkeringsnorm bör revideras, och om den ska revideras hur den ska revideras, så att kommunen vid nyetablering kan ställa krav på laddplatser.

En sådan strategi tillämpas i Norge, där kommunen kan använda sig av plan- och bygglagen för att se till att det ställs krav på att normalladdare sätts upp vid nya parkeringsplatser för bostäder, offentliga byggnader, privata företag samt inte minst offentliga parkeringsplatser i städer och tätorter.⁴

⁴ SKL (2017), Ladda för framtiden, Laddinfrastruktur för elfordon

3.1.4.2 Nya rutiner

I de fall då privata aktörer vill anlägga laddplatser ska kommunen för de ärenden där det är möjligt utveckla färdiga rutiner som hanterar frågor kring kontaktpersoner, bygglov, tillgång till kartunderlag och annan information om befintlig infrastruktur osv. Detta för att underlätta byggprocessen.

3.1.5 Information och kunskapsspridning

Kommunen har en viktig roll när det kommer till kunskapshöjning kring elbilar och laddinfrastruktur hos de olika brukare som finns i kommunen. Kommunikationsarbetet kring laddinfrastruktur ska drivas sektorsövergripande. Kunskapshöjningen kan ske direkt genom information med invånarna kring hållbara elbilstransportlösningar eller indirekt genom att kommunen tillhandahåller laddbara bilar till sina anställda i tjänsten, på så sätt syns även bilarna publikt för andra brukare i kommunen.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad; Skövde kommun, Sektor service.

Stöd: Skövde kommun, kommunikationsenheten.

3.1.6 Fördjupningar på respektive parkeringsplats

Varje plats som lämpar sig för utbyggnad av laddstationer är unik. För alla de parkeringar som står under kommunens förvaltning ska ett förslag på utbyggnad tas fram som grundar sig i laddinfrastrukturplanen och dess tillhörande utredningar. Förslaget ska sedan ligga som grund för anläggning av laddplats i området.

För publika laddplatser som inte står under kommunens förvaltning ska kommunen bidra med sin kompetens och vid behov anta en aktiv roll som rådgivare.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad; Skövde kommun, Sektor service.

Stöd: -

3.1.7 Utbyggnad av icke-publik laddinfrastruktur

Kommunen som organisation är en av kommunens största arbetsgivare och därför ska vi föregå med gott exempel. Genom att bidra med kompetens och riktlinjer för icke-publika laddplatser samtidigt som vi tillhandahåller laddbara bilar för transporter i tjänsten bidrar vi till att kunskapen kring laddbara fordon ökar, vilket ökar sannolikheten att nästa bil privata blir en laddbar bil.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad; Skövde kommun, Sektor service.

Stöd: -

3.1.7.1 Icke-publik laddinfrastruktur för kommunala fordon

För att kommunorganisationen på ett säkert och tillförlitligt sätt ska kunna ladda sina arbetsfordon ska varje laddbart fordon ha tillgång till en egen laddbox med stöd för Mode 3 Typ 2.

3.1.7.2 Icke-publik laddinfrastruktur på arbetsplatsparkeringar

För att uppmuntra anställda att välja en laddbar bil som kan användas till och från arbetsplatsen behöver det finnas laddpunkter på, eller i anslutning till, arbetsplatsen. Kommunen som organisation ska utreda hur man kan möjliggöra för anställda att kunna ladda sina privata fordon under arbetstid på kommunens parkeringar.

I kommunen finns även andra arbetsgivare. Det är såklart även av hög prioritet att de erbjuder besökande och framförallt anställda möjligheten att ladda sina fordon under arbetstid. Kommunen ska därför bidra med kompetens för öka antalet arbetsplatsladdare på arbetsplatserna runt om i kommunen.

3.1.7.3 Icke-publik laddinfrastruktur på vid flerbostadshus

Runt om i kommunen finns flertalet parkeringar dedikerade för boende i närliggande flerbostadshus. Kommunen ska informera, föra dialog med samt bidra med kompetens till fastighetsägare i kommunen för att på så sätt bidra till ett ökat antal laddplatser på privata parkeringar.

3.1.8 Publik laddinfrastruktur utanför centralorten

Det är rimligt att anta att de elbilsägare som har möjlighet att införskaffa en laddpunkt på sin privata bilparkering kommer att göra det. I de mindre yttertätorterna där den stora majoriteten av hushåll är privatägda villor kommer behovet av publika laddare därför vara lägre än i tätorten. Det är därför troligt att privata aktörer främst kommer satsa på publika laddplatser i centralorten då det är i just centralorten det största underlaget av brukare finns.

Det är därför upp till kommunen att utreda behovet och förse även de mindre tätorterna som ligger utanför centralorten med publika laddplatser, förutsatt att inga privata aktörer har incitament att göra så.

Kommunen ska samarbeta kring utbyggnaden av snabbladdare med resten av kommunerna i Skaraborg för att korridorstrukturen till, från och igenom Skövde ska fungera så bra som möjligt för laddbilsägare.

Huvudansvarig: Skövde kommun, Sektor samhällsbyggnad.

Stöd: -

3.2 Färdplan till 2025

De beräkningar IVL gjort på uppdrag av Skövde kommun visar att behovet av publika normalladdare 2025 är 215 stycken och behovet av publika snabbladdare är 21 stycken. Som med alla prognoser ska resultatet inte tolkas som en exakt sanning men resultatet ger ändå en indikation om antalet laddpunkter som behövs för att kommunen ska tillhandahålla en god laddinfrastruktur, och resultatet visar framförallt att antalet laddpunkter behöver öka markant från dagens nivåer (juni 2018).

I nuläget återfinns det totalt inom kommunen cirka 130 stycken publika laddpunkter varav 6 stycken är snabbladdare (2021), vilket visar på en snabb tillväxt, men även att det behöver fortsätta öka för att hålla takten med den ökande andelen laddbara bilar i kommunen. Det är en bra bit kvar till att uppfylla IVL:s beräknade behov till 2025, även om stora framsteg har gjorts.

Enligt den svenska branschorganisation för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar, BIL Sweden, har andelen laddbara fordon i det svenska fordonsbeståndet 2020 passerat 3,5 procent. De rapporterade även att under första halvåret 2021 uppgick de laddbara bilarna till 39,9 procent av alla nyregistrerade bilar i Sverige. Dessutom släppte elkraftbranschens intresseorganisation, Power Circle, 2019 en långtidsprognos som uppskattade att andelen bilar i personbilsflottan som är laddbara år 2025 kommer vara omkring 20 procent samt vid år 2030 kommer det vara omkring 50 procent. Då dessa prognoser pekar mot att andelen laddningsbara fordon kommer att fortsätta att öka ordentligt är det rimligt att förvänta sig att behovet av laddplatser också kommer fortsätta att öka, kanske även snabbare än IVL beräknade.

Då antalet laddbara bilar var lågt 2019 inleddes arbetet kring laddinfrastrukturen med att ta fram riktlinjer för funktion och utseende av laddplatserna, vilka återfinns i bilaga C. Parallellt med det installerades laddpunkter för kommunens egna fordon. Informationsinsatser om laddbara fordon och laddinfrastruktur genomfördes även i syfte att utbilda invånare i kommunen.

Publika normalladdare belägna på större parkeringar i tätbebyggda områden nära arbetsplatser förväntas ha störst nyttjandegrad och därigenom bäst lönsamhet och miljönytta. De parkeringar som är belägna i centrala tätortens centrum är därför de ytor som kommer utredas först och där uppförandet av publika laddpunkter har högst prioritet.

Möjligheten till arbetsplatsladdning är en högt prioriterad fråga vid valet av laddbar bil. Kommunen kommer därför att fortsätta arbetet genom att utreda möjligheten för anställda att kunna ladda sina bilar medan de är på arbetsplatsen. Möjligheten att installera kvartersladdare kommer ska även utredas för att möjliggöra hemmaladdning för så många som möjligt.

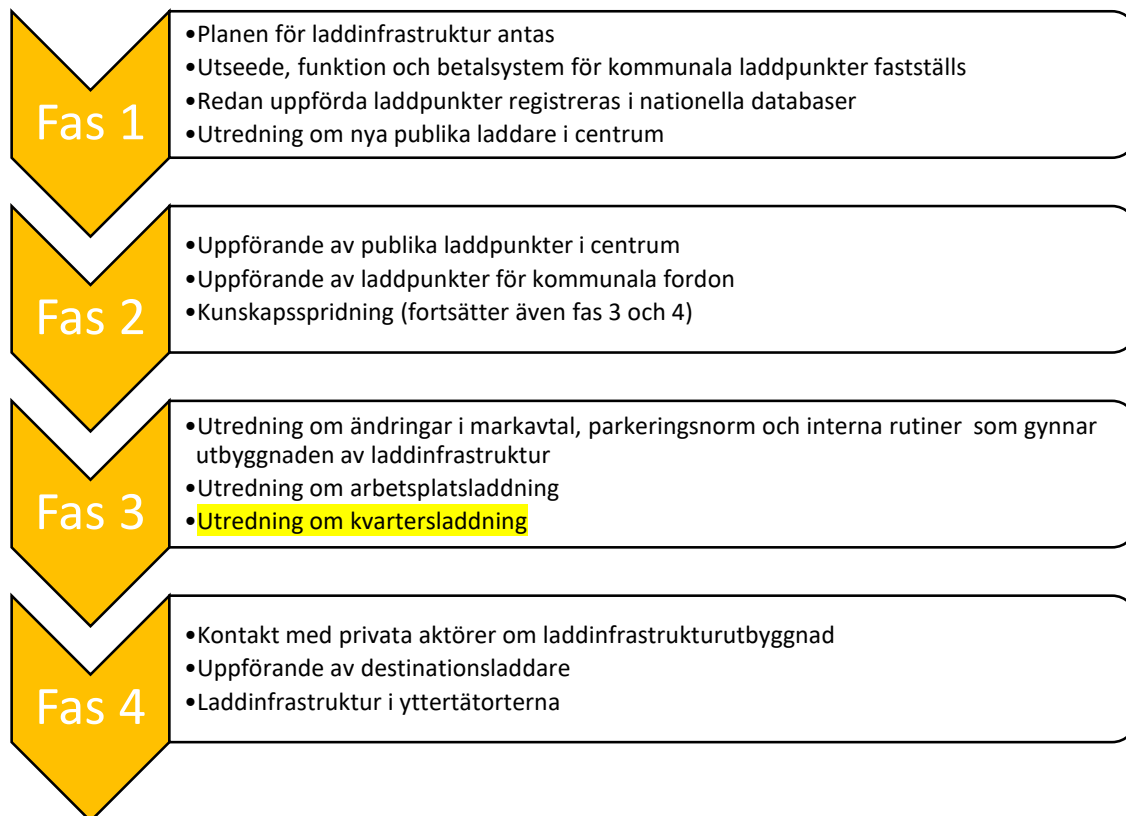
Kommunen behöver även beakta de nya reglerna från boverket kring laddning av elfordon. Dels då de ställer krav vid nybyggnation av hus med parkeringsplatser, men framförallt då det finns ett retroaktivt krav att uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och har fler än 20 parkeringsplatser ska installera minst en laddningspunkt före 2025.

Publika laddstationer på destinationer som besöks av många, men som varje besökare inte besöker regelbundet har lägre betydelse vid valet av laddbar bil. Det blir därför naturligt att öka insatserna för publik laddning på dessa platser först när antalet laddbara fordon ökat. Det samma gäller för publika laddplatser utanför centralorten där underlaget är lägre. För de som inte bor i centralorten är det viktigast att möjligheten finns att ladda sin bil hemma och på arbetsplatsen. För den sakens skull ska kommunen tillhandahålla information om hur en hemmaladdarinstallation bör se ut.

I framtiden kommer kommunen behöva fler snabbladdare samt snabbladdare med högre effekt. Utbyggnaden av dessa behöver följa efterfrågan då investeringen är betydligt högre än för normalladdare. Kommunen kommer i första hand kontakta tankstationer och snabbmatresturanger belägna intill centralortens huvudstråk för att undersöka om det finns ett intresse hos de aktörerna att investera i snabbladdare.

3.2.1 Tidslinje

Fas ett är genomförd och arbetet befinner sig nu i fas två (oktober 2021). Tidslinjen i sin helhet återfinns nedan.



4 Uppföljning

4.1 Mätning

Kommunen kommer kontinuerligt mäta antalet publika laddpunkter, fördelat på normalladdare och snabbladdare. För laddpunkter placerade på ytor som kommunen förvaltar kommer kommunen säkerställa tillgång till mätdata om antal laddtillfällen, levererad energi och levererad effekt för varje laddsession. Mätning från dessa laddpunkter kommer ske kontinuerligt.

Utöver mätning från laddpunkter kommer kommunen också att mäta hur många laddbara fordon kommunorganisationen har samt hur många icke-publika laddpunkter kommunorganisationen har.

Mätning kommer också ske av antalet annonser och event kring laddinfrastruktur och laddbara fordon som kommunen varje år är med och anordnar.

4.2 Redovisning

Kommunorganisationen sammanställer årligen en miljöredovisning. Uppföljning och redovisning av hur laddinfrastrukturen utvecklas i kommunen mellan åren ska redovisas i miljöredovisningen, eller i framtiden liknande dokument, årligen under ett eget avsnitt. Avsnittet ska vara utformat så att det kan användas som informationsmaterial riktad till kommuninvånare och andra som är intresserade.

I avsnittet kommer de åtgärder som genomförts för laddinfrastruktur och elfordon redovisas. Utöver detta kommer resultat av genomförda mätningar och undersökningar att presenteras. Ansvar för sammanställning av avsnittet om laddinfrastruktur till miljöredovisningen ligger på sektor samhällsbyggnad.

4.3 Revidering

Eftersom förutsättningar och planeringsprinciper för laddinfrastruktur förändras snabbt ska detta dokument ses över och vid behov revideras vart annat år med start 2019. Översyn kommer därför ske 2021, 2023, 2025 osv.

5 Litteraturförteckning

IVL (2018), Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun, Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Skövde kommun (2018), Utredning, Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon

Skövde kommun (2010), Parkering i Skövde, med parkeringsstrategi och p-normer

Skövde kommun (2012), Riktlinjer för fordon och resor

Skövde kommun (2012), Energi- och klimatplan för Skövde kommun 2011-2020

Skövde kommun (2014), Policy för funktionshindersfrågor

Power circle (2017), Laddat för kunskap, Laddstationer – Den kompletta guiden

SKL (2017), Ladda för framtiden, Laddinfrastruktur för elfordon

Länsstyrelsen Västra Götaland (2017), Laddinfrastruktur för elfordon, Strategisk studie för utbyggnad av publik laddning i Västra Götalands län

Bilaga A IVL (2018), Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun, Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Bilaga B Skövde kommun (2018), Utredning, Icke-publika elbilsaddare för kommunala fordon

Bilaga C *Riktlinjer vid utformning av laddplats i Skövde*

Utseendet på en laddplats varierar kraftigt runt om i Sverige. För skapa en laddinfrastruktur som upplevs trygg och tillgänglig samtidigt som den är användarvänlig har Skövde kommun tagit fram detta dokument med riktlinjer.

Riktlinjerna beskriver hur en laddplats i Skövde ska se ut för att vara i enlighet med Planen för laddinfrastruktur. Alla kommunala laddplatser ska följa riktlinjerna i så stor utsträckning som det är möjligt. För privata aktörer finns inget tvång att följa riktlinjerna, men laddplatser på privat ägda fastigheter blir naturligt en del av den kommunala laddinfrastrukturen. För att skapa en laddinfrastruktur som uppskattas av invånarna rekommenderas därför ändå att riktlinjerna följs i så stor utsträckning som möjligt.

Snabbladdare och normalladdare har inte samma användarbeteende eller projekteringsförutsättningar. Av den anledningen finns separata riktlinjer för normalladdare och snabbladdare. Riktlinjerna gäller i första hand för publika laddplatser men kan med fördel även användas vid uppförande av icke-publika laddplatser vid till exempel på besöksparkeringar och arbetsplatsparkeringar.

Snabbladdare

Skyltning

Vid alla platser med snabbladdare bör det finnas tydlig skyltning om vad som gäller vid platsen. Skyltning vid själva laddplatsen bör alltid innehålla:

- Parkeringsskylt (E19)
- Tilläggstavla Laddplats (T24).

Vid behov ska dessa kompletteras med:

- Tilläggstavla Avgift (T16)
- Tilläggstavla Tidsangivelse (T6)
- Tilläggstavla Utsträckning (T11).

Vid varje laddplats bör det också finnas tydliga instruktioner om:

- Hur laddning startas
- Om och vad laddning kostar (kr/kWh, kr/minut, kr/timma).

För att ytterligare förtydliga att det finns en publik laddplats på parkeringsplatsen ska det vid infarten till parkeringen sitta en lokaliseringsskylt. Då kan Lokaliseringsskylt H27 med fördel användas.

Laddplatsens utformning

Laddarens placering

Snabbladdare bör placeras vid kortsidan på tväreställda parkeringsrutor. För att minska mängden elektrisk utrustning på platsen ska själva laddaren, i de fall laddaren kan förse två bilar med el samtidigt, placeras mellan två parkeringsrutor.

För att öka synligheten ska laddplatsen, där det är möjligt, placeras på ett sådant sätt att besökare redan innan de åker in på parkeringen vet:

- Att det finns publika laddare på parkeringen
- Var det finns publika laddare på parkeringen.

Laddarens utformning

Varje laddplats ska utrustas med minst ett uttag för CCS då CCS är EU-standard för snabbladdning.

Nya snabbladdare som uppförs i kommunen bör inte ha en laddeffekt som är lägre än 100 kW.

Laddarna ska tydligt märkas med färg och/eller ljus så att de syns att det är just elbilsaddare. Tydlig märkning uppmärksammar även förbipasserande att det finns laddare på parkeringsplatsen. Märkningen på kommunala laddare anpassas efter modell av snabbladdare.

Skydd mot yttre påverkan

Eftersom investeringskostnaden för snabbladdare är hög ska de skyddas mot yttre påverkan i så stor grad som möjligt. Varje laddare ska därför förses med påkörningsskydd och väderskydd.

Parkeringsrutans storlek

För att det ska vara enkelt att komma åt att koppla in laddkabeln i bilen bör storleken på parkeringsrutorna vara minst 3,5 meter bred. På detta sätt blir också alla snabbladdare tillgängliga för invånare med rörelsehinder.

Linjemålning och vägmarkeringar

För att ytterligare uppmärksamma att det är en laddplats ska parkeringsrutorna som ansluter till laddplatsen vara målade med vit färg. Varje parkeringsruta ska även kompletteras med vägmarkering föreställande motivet på tilläggstavla T24, märket ska vara 1,2 x 0,77 m. Även denna markering med vit färg.

Belysning

Laddplatsen ska kompletteras med belysning om befintlig belysning saknas eller anses vara undermålig. Bra belysning ökar tryggheten samtidigt som det förenklar användningen av laddplatsen.

Belysning ska upprättas på skyltar eller vid laddplatsen så att det även då det är mörkt går att hitta till laddplatsen.

Tidsgräns

Laddhastigheten av ett elbilsbatteri är inte konstant utan istället anpassas laddhastigheten efter hur fullt batteriet är. Detta innebär att oavsett hur hög effekt laddaren kan leverera kommer effekten automatiskt minska mer och mer desto fullare batteriet blir. För att minska eventuell kötid vid laddaren bör därför parkeringstiden vid snabbladdare begränsas till högst 60 minuter.

Normalladdare

Skyltning

Vid alla platser med normalladdare bör det finnas tydlig skyltning om vad som gäller vid platsen. Skyltning vid själva laddplatsen bör alltid innehålla:

- Parkeringsskylt (E19)
- Tilläggstavla Laddplats (T24).

Vid behov ska dessa kompletteras med:

- Tilläggstavla Avgift (T16)
- Tilläggstavla Tidsangivelse (T6)
- Tilläggstavla Utsträckning (T11).

Vid varje laddplats bör det också finnas tydliga instruktioner om:

- Hur laddning startas
- Om och vad laddning kostar (kr/kWh, kr/minut, kr/timme).

För att ytterligare förtydliga att det finns en publik laddplats på parkeringsplatsen ska det vid infarten till parkeringen sitta en lokaliseringsskylt. Då kan Lokaliseringsskylt H27 med fördel användas.

Laddplatsens utformning

Laddarens placering

Normalladdare bör placeras vid kortsidan på tväreställda parkeringsrutor. För att minska mängden elektrisk utrustning på platsen ska själva laddaren, i de fall laddaren kan förse två bilar med el samtidigt, placeras mellan två parkeringsrutor.

För att öka synligheten ska laddplatsen, där det är möjligt, placeras på ett sådant sätt att besökare redan innan de åker in på parkeringen vet:

- Att det finns publika laddare på parkeringen
- Var det finns publika laddare på parkeringen.

Laddarens utformning

Publika normalladdare ska inte ha fasta kablar utan ska istället utrustas med Mode 3 Typ 2 kontakter. Det är upp till varje elbilsägare att ta med egen laddkabel. Detta minskar slitaget på laddaren och ger även besökare med Typ 1 kontakt möjlighet att använda laddpunkten genom en typ 1/typ 2 kombinerad kabel.

Icke-publika normalladdare kan utrustas med fast kabel, detta för att det underlättar för återkommande användare av laddplatsen.

Laddarna ska tydligt märkas med färg och/eller ljus så att det syns att just de är elbilsaddare. Tydlig märkning uppmärksammar även förbipasserande att det finns laddare på parkeringsplatsen. Märkningen ska på kommunala laddare utföras enligt gällande specifikation som återfinns på kommunens hemsida.

Skydd mot yttre påverkan

Investeringskostnaden för normalladdare är betydligt lägre än för snabbaddare. Därför bör påkörningsskydd bara installeras där det finns risk att normalladdaren blir påkörd. Anses laddaren stå tillräckligt skyddad utan påkörningsskydd kan det utlämnas. Anses laddaren stå oskyddad från två håll bör även två påkörningsskydd installeras.

Parkeringsrutans storlek

För att det ska vara enkelt att komma åt att koppla in laddkabeln bör storleken på parkeringsrutorna vara minst 3,5 meter bred. På detta sätt blir också alla snabbaddare tillgängliga för invånare med rörelsehinder.

Linjemålning och vägmarkeringar

För att ytterligare uppmärksamma att det är en laddplats ska parkeringsrutorna som ansluter till laddplatsen vara målade med vit färg.

Varje parkeringsruta ska även kompletteras med vägmarkering föreställande motivet på tilläggstavla T24, märket ska vara 1,2 x 0,77 m.

Belysning

Laddplatsen ska kompletteras med belysning om befintlig belysning saknas eller anses vara undermålig. Belysningen ska ses över vid varje etablering. Bra belysning ökar tryggheten samtidigt som det förenklar användningen av laddplatsen.

Belysning ska upprättas på skyltar eller vid laddplatsen så att det även då det är mörkt går att hitta till laddplatsen.

Tidsgräns

Normalladdare har betydligt lägre effekt än snabbaddare. Elbilar laddar upp cirka 2 mil/timme med 3,7 kW, men kan som mest ladda med 15 mil/timme vid effekter upp till 22 kW. För laddhybrider gäller att de laddar med strax över 1 mil/timme oavsett effekt på laddaren. Därför ska inte laddplatser med normalladdare ha kortare tidsgräns än 2 timmar.



Utredning

Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon

Ludvig Isacson, energistrateg, Skövde kommun

2018-06-30

Innehåll

1	Sammanfattning.....	3
2	Inledning.....	4
2.1	Bakgrund.....	4
2.2	Syfte.....	4
2.3	Omfattning och avgränsning.....	4
3	Målbeskrivning.....	5
3.1	Effektmål.....	5
3.2	Arbetsmål.....	5
4	Nulägesanalys.....	6
4.1	Elbilar och laddbart fordon.....	6
4.2	Elbilsladdare.....	6
5	Metod.....	9
5.1	Placering av elfordonsladdare.....	9
5.2	Framtida behov av elfordonsladdare.....	9
5.2.1	Fordonstyp.....	9
5.2.2	Räckvidd.....	10
5.3	Dimensionering av effektbehov.....	11
6	Resultat och analys.....	12
6.1	Potentiella elfordon.....	12
6.1.1	Fördelning av laddare.....	15
6.2	Effekt och säkring.....	18
7	Diskussion.....	19
7.1	Förändring av parkering.....	19
7.2	Speciella krav på fordon.....	19
7.3	Avtalens löptid.....	19
7.4	Laddning vid hemmaparkering.....	20
7.5	Stödladdning.....	20
7.6	Kostnad.....	21
8	Avslutning.....	22
9	Referenser.....	23
	Bilagor.....	24
	Analys elfordonsutbud.....	24
	Analys elbilsräckvidd.....	25
	Analys laddtid och laddeffekt.....	26
	Placering av potentiellt laddbara fordon.....	27

1 Sammanfattning

De senaste åren har det skett en stark teknikutveckling för elbilar vars batterier laddas direkt från elnätet. Detta har lett till att priset på batterier sjunkit kraftigt vilket i sin tur gjort att elbilar närmar sig priset för en fossildriven motsvarighet. När kostnaden för kommunen är samma för att äga en elbil som en avgasbil kommer antalet elbilar i den kommunala organisationen öka fort, och då även antalet icke-publika laddare till dessa fordon.

För att avgasfordon ska kunna bytas till ett elfordon behöver det klara ett normalt arbetspass utan att stödladdas. Den laddning som ska ske av fordonet behöver ske nattetid då fordonet står parkerat på sin hemmaparkering. Vidare har utredningen kommit fram till att endast fordon i kategorierna: 1 – Litet fordon, 2 – Mellanstort fordon, 3 – Kombibil och 4 – Transportfordon går att byta till en eldriven motsvarighet idag, medan fordon i kategori 5 och 6 (Skåpbilar, terrängfordon, traktorer och släp) i dagsläget inte går att byta till elfordon.

Räckvidden på ett elfordon som körs på landsväg i -10 grader med kupévärme påslagen tar sig 13 mil innan batteriet tar slut. Detta anses vara det tuffaste förhållandet bilarna kommer utsättas för då kallare temperatur i snitt åren 2010 tom 2017 endast förekommer 1,6 procent av alla dagar.

Det effektbehov som krävs av laddarna beror på den sammanlagda tid bilarna står parkerade under natten. Utredning har kommit fram till att en elbil går att ladda från tomt till fullt med 1-fas 16 Ampere på 9 till 12,5 timmar beroende på batteristorlek. Analysen bedömer också att elfordonen går att ladda tomt till fullt med 1-fas 32 Ampere på 4,5 till 7 timmar.

Fordon som behöver laddas på kortare tid än 7 timmar behöver enligt denna utredning kunna laddas högre effekt än 7,4 kW, vilket i praktiken innebär att laddare och bil förbereds för 3-fas laddning alternativt att snabbladdare med likström på minst 43 kW installeras.

Totalt hade kommunorganisationen, exklusive kommunala bolag, 379 fordon då utredningen genomfördes. Av de 379 fordonen har utredningen kommit fram till att 199 fordon har potentialen att drivas av el. Skillnaden mellan totala antalet fordon och antalet fordon som kan bli elbilar beror främst på kommunen har många fordon som inte har någon eldriven motsvarighet och att vissa fordon används mer än 13 mil per dag.

Avtalens bindningstid visar att majoriteten av de potentiellt utbytbara fordonen ligger på löpande avtal. Vidare kommer avtalet för 95 procent av de potentiella fordonen fram till 2020 övergått till löpande. Detta innebär att kommunen inom ett par år har möjlighet att byta ett stort antal fordon.

Fördelat över kommunen kommer den stora majoriteten av laddare placeras i centrala tätorten. Ett antal laddare kommer även behövas i Södra Ryd och i Skultorp. I områden längre från tätorten så som Tidån och Vårsås bedöms det i dagsläget bara behövas ett fåtal laddare till kommunala fordon. Detta beror främst på att det fordon som finns parkerade där i dagsläget kräver längre räckvidd än 13 mil.

På nio områden i centrala tätorten behövs ett större antal laddare koncentrerade på samma plats. Vid investering och installation på sådana områden är det viktigt att säkerställa att fordonen som finns där idag även kommer finnas där i framtiden. Annars finns en risk att kommunen får lägga mycket tid och pengar på att flytta laddare mellan olika områden i tätorten.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Den svenska fordonsflottan står för en tredjedel av alla växthusgasutsläpp som sker i Sverige. På grund av en ständigt ökande medeltemperatur, som är resultatet av många års ökad användning av fossila bränslen, måste det ske stora förändringar i transportsektorn som syftar till att minska beroendet av fossila bränslen.

De senaste åren har det skett en stark teknikutveckling för elbilar vars batterier laddas direkt från elnätet. Detta har lett till att priset på batterier sjunkit kraftigt vilket i sin tur gjort att elbilar inte längre är reserverade för samhällets mest förmögna. Om utvecklingen fortsätter kommer snart elbilar kosta lika mycket som deras fossildrivna motsvarighet. Därför visar flera prognoser att det mest troliga scenariot är att vi inom en snar framtid har en fordonsflotta som till största del består av fordon som drivs helt eller delvis av el.

Kommunen som organisation kommer också, precis som resten av samhället, investera i nya laddbara fordon. 80–90 procent av all den energi en elbil använder laddas när bilen står parkerad vid hemmaparkeringen. En väl utbyggd laddinfrastruktur skapar trygghet då man som elbilsanvändare vet att det aldrig är långt till en laddstation om batteriet skulle börja ta slut och att fordonet man använder alltid är fulladdat då det arbetspasset startar.

2.2 Syfte

Syftet med denna utredning är att kartlägga behovet av laddare för kommunorganisationens verksamhet samt utreda dessa ska placeras för att främja införandet av laddbara fordon. Utredningen ska också fungera som hjälpmedel till nät- och fastighetsägare då de planerar framtida investeringar i elnätet.

Utredningen kommer även ligga som grund för kommunens laddinfrastrukturplan.

2.3 Omfattning och avgränsning

Utredningen fokuserar på var det ska finnas kommunala icke-publika laddare samt vilken effekt dessa bör ha. De kommunala icke-publika laddarna som beskrivs i utredningen har som huvudsyfte att ladda kommunalägda fordon som används i tjänsten.

Utredningen omfattar inte:

- Laddare för hemmabruk placerade vid villor, bostadsrätter och hyresrätter.
- Icke-publika laddare vid arbetsplatsparkeringar med syftet att ladda den kommunala personalens privata fordon.
- Publika laddare på kommunägda parkeringar.

3 Målbeskrivning

3.1 Effektmål

Med en kartläggning av behovet av laddare och en utredning av var dessa laddare bör placeras förväntas utbyggnaden av laddare, och därmed inköpen av elfordon till kommunorganisationen, öka.

Genom att kommunen tagit fram en kommunövergripande utredning behöver inte varje enskild verksamhet utreda var eller vilken laddare de ska välja, tröskeln att köpa in elfordon blir därmed betydligt lägre. Med en fungerande laddinfrastruktur i kommunen ökar också känslan hos de anställda att det alltid finns en laddare nära till hands, vilket minskar "räckviddsångesten". Räckviddsångest är ett fenomen som gör att man väljer bort elbilar när man köper en ny bil då man tror att man kommer bli stående längs vägkanten med en bil som inte har någon el kvar i batteriet. Genom att minska räckviddsångesten blir anställda mer positiva till laddbara fordon, vilket ökar acceptansen.

3.2 Arbetsmål

Utredningen har som mål att besvara:

- hur många kommunala fordon som har potentialen att drivas av el
- var det i kommunen bör finnas icke-publika laddare för kommunala fordon
- hur många laddare som bör finnas på varje plats
- vilken effekt föreslagna laddare ska kunna leverera.

4 Nulägesanalys

4.1 Elbilar och laddbart fordon

En elbil är en bil som drivs av el, till skillnad från avgasbilar, vilka drivs av en förbränningsmotor. Idag definieras en elbil som ett fordon med en eller flera elmotorer, ett eller flera batterier och som kan laddas via en extern kabel från elnätet (1). Elbilar kommer i olika utföranden men gemensamt för alla elbilar är att de alltid ska kunna laddas från elnätet, vilket kräver en elbilsladdare.

Plug-inhybrid (Plug-in hybrid electric vehicle, PHEV)

Plug-inhybrider har minst två motorer, en förbränningsmotor och minst en elmotor. Den har också minst ett batteri som ska kunna laddas från elnätet.

Rent elfordon (Battery electric vehicle, BEV)

Ett rent elfordon har minst en elmotor och minst ett batteri, men den saknar helt förbränningsmotor. Batteriet ska kunna laddas från elnätet.

Det finns idag bilar på marknaden som har elmotorer och batterier, men där batterierna laddas antingen via inbromsning eller via förbränningsmotorn. Dessa bilar kallas i vardagligt språk för elhybrider men kan inte laddas externt från elnätet.

De första moderna elbilarna som lanserades under åren 2012–2015 hade en praktisk räckvidd på mellan 100–150 km (2). Undantag är elbilstillverkaren Tesla vars modeller, med sina stora batteripack, under verkliga förhållanden hade en räckvidd mellan på 200 - 400 km (2). Skälet till att räckvidden varierar så pass mycket är att luftmotstånd och däckfriktion ökar vid högre hastighet samt att användning av klimatanläggning för kyla/värme i kupén ökar energianvändningen, vilket minskar räckvidden.

Elbilar laddas upp då elbilen står parkerad, detta gäller både plug-inhybrider och rena elfordon. Men batterikapaciteten skiljer sig åt mellan de olika typerna och de klarar de sig därför olika långt på en full laddning. Eftersom batterikapacitet, laddeffekt och parkeringstid bestämmer hur lång tid det tar att ladda en elbil behöver man vid planering av laddinfrastruktur anpassa laddaren efter bilens användning och rörelsemönster.

De största hindren för bredare acceptans av rena elfordon är idag begränsad räckvidd, lång laddtid och ett relativt högt inköpspris. Men den snabba teknikutvecklingen gör att batterierna i kommande generation elbilar kommer ta mindre plats och samtidigt vara billigare än dagens batterier, vilket kommer öka räckvidden och sänka inköpspriset.

4.2 Elbilsladdare

Alla elbilar är inte skapta lika utan flera saker skiljer dem åt, en av dessa är hur man ska ladda fordonet. Det går att jämföra med avgasbilar, dessa kan drivas av flera olika bränslen som exempelvis bensin, diesel, etanol eller fordonsgas, som alla har en egen pump eller ett eget tankställe. Alla elbilar drivs av el och elmotorer, men själva laddhandsken som kopplas till bilen kan se ut på flera olika sätt. Det är därför inte säkert att alla elbilar kan ladda på alla laddstationer, eftersom alla laddhandskar inte passar alla bilars kontaktdon.

EU direktivet (2014/94/EU) har uttryckt att Typ-2 kontakten skall vara standard vid publik normalladdning från och med 2017. Men utöver det kontaktdon som kallas Typ-2 finns även ett kontaktdon av Typ-1. Båda dessa kan användas för normalladdning, men är inte kompatibla med varandra. Det finns dock kombinerade laddkablar där ena sidan är Typ-1 och andra sidan är Typ-2, med detta kablar kan ett fordon med Typ-1 kontaktdon ladda med en laddare som har Typ-2 kontaktdon (3).

För snabbaddning finns det tre olika kontakter som är relevanta att föra fram, CCS, CHAdeMO och Tesla supercharger. Även här finns ett EU-direktiv som säger att det vid en snabbaddare måste finnas minst ett CCS-uttag.

CHAdeMO

Japansk standard för snabbaddning med likström. Använder en grövre kontakt med upp till 50kW effekt (1).

CCS (Combined Charging System)

Tyskutvecklad kontakt som följer den europeiska standarden med ett Typ 2-uttag för växelströmsladdning, men som också har ett särskilt uttag för snabbaddning med likström upp till 100kW. Fordonet kan alltså med denna typ av kontakt både snabb- och normalladda i samma uttag på bilen (1).

Tesla supercharger

Tesla har sin egen kontakt och sina egna snabbaddningsstationer. De är egenutvecklade och klarar effekter upp till 120kW (1).

Förutom laddarnas olika utseende skiljer de sig också åt när det gäller laddeffekt. Laddeffekt brukar delas in i tre olika kategorier, normalladdning, semisnabbaddning och snabbaddning, detta eftersom en högre laddeffekt gör att man kan ladda elbilen snabbare. Med snabbare laddare ökar också kostnaden då det krävs dyrare komponenter för att klara högre effekter. Detta visar sig tydligt i en prisjämförelse där normalladdare normalt kostar mellan 25 000 och 50 000 kr medan en snabbaddare kan kosta allt mellan 250 000 och 500 000 kr allt beroende på utformning av laddstationen och val av utrustning (1).

Typ-1 och Typ-2 används idag för normalladdning medan CCS, Tesla supercharger och CHAdeMO används vid snabbaddning. Värt att notera är att Typ-1, Typ-2, CCS och CHAdeMO alla kan användas för semisnabbaddning.

En elbil kan aldrig laddas med för hög effekt, i de fall en bil som inte kan ta emot en hög laddeffekt kopplas i en snabbaddare kommer laddaren att reglera ner effekten till den högsta möjliga effekt bilen kan ta emot. Detta sker automatiskt och är inget elbilsbrukaren behöver bry sig om. Men på grund av detta är det inte säkert att en laddare med hög effekt laddar bilen snabbare än en laddare med lägre effekt.

- **Normalladdning** – Laddar mellan 1,1 och 3,7 mil körsträcka per timme (1)
- **Semisnabbladdning** – Laddar mellan 5,5 och 11 mil körsträcka per timme (1)
- **Snabbladdning** – Laddar mer än 21,5 mil körsträcka per timme (1)

Eftersom elbilar laddas när dom står parkerade är det naturligt att placera laddare på just parkeringar. Men det finns flera olika typer av parkeringar och beroende på vilken typ av parkering laddaren befinner sig kallas den för olika saker, närmare bestämt: *Snabbladdare*, *destinationsladdare* eller *Hemmaladdare*. Alla dessa tre typer kan sedan delas in i två olika segment: *Publik-laddare* eller *icke-publik laddare*

- **Publik laddare**
Öppen för alla som vill ladda sin elbil. Betala och ladda.
- **Icke-publik laddare**
Öppen enbart för de som fått tillgång till laddaren. De kan t.ex. etableras på arbetsplatser för anställda, för företagsbilar eller i bostadsområden för de som bor där, men den är inte öppen för allmänheten att använda.
- **Destinationsladdare**
Publik laddare som placeras på befintliga parkeringsplatser dit besökare kommer för att utträta ett specifikt ärende. Det kan till exempel vara vid shoppingcenter, idrottsarenor eller sjukhus.
- **Hemma-/arbetsplatsladdare**
En hemmaladdare/arbetsplatsladdare är en icke-publik laddare som sitter i hemmet eller på arbetsplatsen, platsen styr namnet. Kanske sitter den i ett garage eller på uppfarten till huset eller på arbetsplatsparkeringen.

Generellt för de flesta elbilar som är privatägda kommer den största delen av laddningen ske i hemmet via en hemmaladdare. För bilar som är företagsägda kommer den största delen av laddningen ske på bilens hemmaparkering, den parkeringsplats bilen står på då den inte används.

För alla typer av laddare gäller att laddarens effekt anpassas efter laddbehovet på just den parkeringen där laddaren finns installerad. Den laddare som behövs kan alltså vara normal-, semisnabb- eller snabbladdare, helt beroende på vilken parkering de ligger på.

5 Metod

Utredningen är utförd av sektor samhällsbyggnad på uppdrag från kommundirektörens ledningsgrupp som ett steg i att ta fram en kommunala laddinfrastrukturplan. Ansvarig för utredningen är kommunens energistrateg och utredningen är utförd i tätt samarbete med kommunens fastighetenhet, fordonsansvariga i organisationen och Skövde nät.

Utredningen har haft som fokus att besvara tre frågor:

1. Var i kommunen behövs elfordonsladdare till kommunens egna fordon?
2. Hur många elfordonsladdare behöver installeras för att tillgodose framtida elfordon?
3. Vilket effektbehov, och där igenom strömbehov, finns på de olika platserna?

Utredningen fastställde tidigt att om man kan besvara dessa tre frågor finns ett stabilt underlag till en kommunal laddinfrastrukturplan. Genom att besvara dessa frågor kan kommunen som organisation även på allvar planera inköp av nya fordon och laddare samt lägga en budget för vad den kommunala laddinfrastrukturen kommer kosta.

5.1 Placering av elfordonsladdare

För att ta reda på var i kommunen det behöver finnas laddare till kommunala fordon behövde utredningen först och främst klargöra hur laddarna skulle komma att användas. Till det behövde man även koppla effektbehovet laddarna var tvungna att leverera, detta då mängden energi som går att ladda till en elbil är beroende av effekten och tiden bilen är inkopplad till laddaren.

Efter diskussioner med olika brukare i kommunorganisationen togs beslutet att för att personalen med högsta driftsäkerhet ska kunna använda elbilar i tjänsten behöver fordonen klara ett helt arbetspass utan att stödladdas. Det betyder i praktiken att bilen i värsta fall behöver laddas från 0 procent till 100 procent medan den står parkerad under natten på sin hemmaparkering.

För att få fram de platser där kommunen kommer behöva installera laddare sammanställdes en lista där alla kommunens fordon fanns representerade, med undantaget lastbilar. Till listan kopplades, för varje fordon, dennes nattparkeringsplats. Listan sorterades sedan utifrån varje fordons nattparkeringsadress och på så sätt gick det se hur många fordon som fanns placerade på de olika parkeringarna runt om i kommunen.

För att ytterligare fördjupa listan valdes även att inkludera vilken affärspartner respektive fordon tillhörde och när avtalet för fordonet gick ut. På så sätt gick det se vilka verksamheter som hade störst andel fordon som gick att byta mot elfordon samt få en indikation om i vilken takt det skulle vara rimligt att byta ut dessa fordon. Det gick också se vilka verksamheter som hade fordon på vilka parkeringar.

5.2 Framtida behov av elfordonsladdare

5.2.1 Fordonstyp

Utifrån de platser som tagits och antalet fordon som stod parkerade på respektive parkering blev det i nästa skede intressant att ta reda hur många laddare som faktiskt skulle behövas runt om i kommunen. För att ta reda på det behövde utredning först ta reda på vilka fordon som potentiellt kunde bli elfordon.

Detta arbete utgick från den fordonslista som tidigare tagits fram. Alla kommunens fordon har inte möjlighet att bytas till en eldriven motsvarighet, vilket beror på att det idag inte finns tillräckligt många eldrivna modeller att välja mellan. För att bedöma vilka fordon som skulle gå att byta till en eldriven motsvarighet gjordes en nulägesanalys av elfordonsutbudet. I analysen valdes att kategorisera elfordonen efter deras utseende och funktion. Samma system implementerades sedan i fordonslistan och varje fordon fick därför en av följande kategorier beroende på fordonstyp eller fordonsstatus.

Kategori	Fordonstyp
0	Sålt fordon
1	Liten bil
2	Mellanstor bil
3	Kombibil
4	Transportfordon
5	Annat fordon (traktor, terrängfordon, släp)
6	Skåpbil

De fordonskategorier som anses kunna bli elbilar är kategori 1, 2, 3 och 4. Analysen i sin helhet kan ses i bilaga 0.

5.2.2 Räckvidd

Eftersom ett fordon behöver klara minst ett helt arbetspass utan att laddas räcker det inte att veta vilka fordonstyper som kan bytas till elfordon. Den längsta dagliga körsträckan är också en begränsande faktor. Om en elbil har en räckvidd på 10 mil med fulladdat batteri kan ett fordon som behöver köra 15 mil under ett dygn inte bytas till ett elfordon, detta eftersom det då kommer behöva stödladdas under arbetspasset.

Generellt för en av dagens elfordon gäller att batterierna presterar sämre om temperaturen är låg. För att få fram en rimlig lägsta temperatur i Skövde vid vilken fordonen kommer användas utgick utredningen från SMHI:s temperaturdata. Enligt SMHI:s mätstation i Skövde har temperaturen inte varit lägre än -10 grader mer än 1,6 procent av timmarna åren 2010 till och med 2017. Att temperaturen är lägre än -10 grader då fordonen används får därför ses som undantagsfall.

Även hastigheten fordonet färdas i har inverkan på räckvidden. På grund av högre luft- och friktionsmotstånd vid höga hastigheter minskar räckvidden för elfordon vid landsvägskörning. I stadskörning är förhållandena det omvända och räckvidden är därför längre vid stadskörning än vid landsvägskörning. Då ett elfordon bromsar laddas batterierna av fordonets rörelseenergi, i stadstrafik med många start och stopp ökar därför räckvidden ytterligare.

Den dimensionerande räckvidden som antagits i denna utredning är, med avseende på informationen ovan, därför för en elbil som färdas på landsväg i -10 grader.

För att komma fram till en rimlig lägsta räckvidd för ett elfordon valde utredningen att analysera räckvidden för ett antal nya elfordon vid landsvägskörning i -10 grader, vilken går att se i bilaga 0. Analysen visade att medelvärdet för bilarna var 14,1 mil. Eftersom det är högst osannolikt att de anställda

kommer köra helt slut på batteriet gjordes utifrån analysen antagandet att en elbil minst bör klara 13 mil på full laddning, även om förhållandena är tuffa.

För att ta reda på hur långt varje fordon rörde sig under ett dygn användes den totala körsträckan under 2017. Antagandet gjordes också att bilarna bara används under normala arbetsdagar, vilka för 2017 var 251 stycken. Genom att dela den totalt körda sträckan med antalet arbetsdagar fås ett dygnsnitt på antalet körda kilometer. Detta kan dock vara missvisande. Om ett fordon kör 20 mil en dag och sedan står still fyra dagar blir snittet per dag 4 mil. En elbil klarar, enligt tidigare antagande, 4 mil men inte 20 mil. I utredningen klassas därför fordonet som utbytbart, men i praktiken är det 20 mil som är den dimensionerande sträckan. På grund av detta skickades även frågan ut till alla medarbetare som står på ett bilavtal i kommunorganisationen om huruvida snittsträckan stämde med den faktiska användningen. I de fall där medarbetare återkom om att körsträckan inte stämde ändrades den till det värde som föreslogs istället.

Dimensionerande körsträckan för varje fordon lades sedan in i den tidigare framtagna fordonslistan. Även kriteriet att ett elfordon inte har längre räckvidd än 13 mil lades in.

Genom att matcha kriterierna om maximal räckvidd och fordonstyp med faktisk körsträcka och fordonstyp gick det se hur många av det totala antalet fordon som hade potentialen att bytas från till en eldriven motsvarighet.

5.3 Dimensionering av effektbehov

Bedömningen av effektbehovet på laddarna utgår från att varje elfordon behöver vara fulladdat då arbetspasset börjar. De fordon som finns i kommunorganisationen används minst ett arbetspass per arbetsdag, även om vissa fordon används mer än ett arbetspass per dygn. Med antagandet att ett arbetspass pågår i 9 timmar (8 timmar arbete och 1 timme lunch) kommer bilen stå parkerad i 15 timmar på sin hemmaparkering.

Effekten med vilken ett elfordon kan laddas beror dels på effekten laddaren kan leverera, men även på den effekt fordonet kan ta emot. De flesta elfordon kan idag ta emot strömstyrkor på mellan 10 och 32 Ampere per fas. Beroende på hur många faser strömmen levereras blir möjlig effekt mellan 2,3 och 22 kW. Men inte alla av dagens elfordon kan ta emot ström på tre faser vilket begränsar den möjliga laddeffekten till 7,4 kW, som då levereras med en fas på 32 Ampere.

Utredningen valde därför att göra antagandet att ett elfordon antingen kan laddas med 1-fas 16 Ampere eller 1-fas 32 Ampere. Med hjälp av tidigare gjord analys av räckvidden för olika elfordon beräknades utifrån antagandet laddtiden för de olika fordonen, analysen i sin helhet återfinns i bilaga 0.

6 Resultat och analys

Utifrån vad som beskrivits i tidigare avsnitt *Metod* har denna utredning kommit fram till ett antal parametrar som behöver gälla för att ett avgasfordon ska klassas som ett potentiellt elfordon. Eftersom varje elfordon behöver en laddare är antalet potentiella elfordon är den parameter som bestämmer hur många elbilsaddare den kommunala organisationen behöver de närmaste åren.

För att avgasfordon ska kunna bytas till ett elfordon behöver det klara ett normalt arbetspass utan att stödladdas. Den laddning som ska ske av fordonet behöver ske nattetid då fordonet står parkerat på sin hemmaparkering. Vidare kan inte alla fordonstyper bytas ut då det inte finns elfordonsmodeller som motsvarar alla de fordonstyper som finns i organisationen. Utredningen har kommit fram till att fordon i kategorierna: 1 – Litet fordon, 2 – Mellanstort fordon, 3 – Kombibil och 4 – Transportfordon går att byta till en eldriven motsvarighet idag, medan fordon i kategori 5 och 6 (Skåpbilar, terrängfordon, traktorer och släp) i dagsläget inte går att byta till elfordon.

Vidare bedöms räckvidden på ett elfordon som körs på landsväg i -10 grader med kupévärmepåslagen ta sig 13 mil innan batteriet tar slut. Detta anses vara det tuffaste förhållandet bilarna kommer utsättas för då kallare temperatur i snitt åren 2010 tom 2017 endast förekommer 1,6 procent av alla dagar.

Det effektbehov som krävs av laddarna beror på den sammanlagda tid bilarna står parkerade under natten. Den analysen som återfinns i bilaga 0 resulterade i att en elbil går att ladda från tomt till fullt med 1-fas 16 Ampere på 9 till 12,5 timmar beroende på batteristorlek. Analysen bedömde också att elfordonen går att ladda tomt till fullt med 1-fas 32 Ampere på 4,5 till 7 timmar.

För fordon som står parkerade 12,5 timmar eller längre i sträck bedöms effektbehovet per laddare till minst 3,7 kW (1 fas, 16 A).

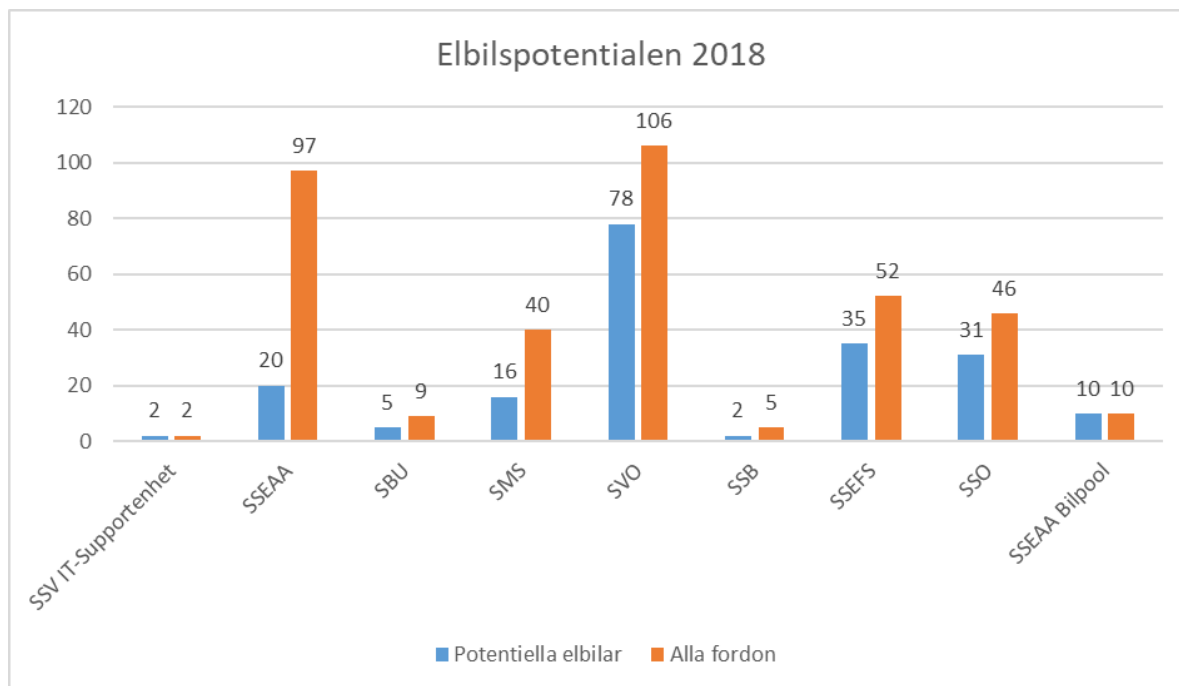
För de bilar som används mer än ett arbetspass per dygn bedömer utredningen att den tillgängliga effekten ökas till 7,4 kW (1 fas, 32 A). Detta innebär att laddtiden blir kortare men även att det behövs det dubbla strömbehovet per laddare.

Fordon som behöver laddas på kortare tid än 7 timmar behöver enligt denna utredning kunna laddas högre effekt än 7,4 kW, vilket i praktiken innebär att laddare och bil förbereds för 3-fas laddning.

6.1 Potentiella elfordon

Totalt hade kommunorganisationen, exklusive kommunala bolag, 379 fordon då utredningen genomfördes. Av de 379 fordonen har utredningen kommit fram till att 199 fordon har potentialen att drivas av el.

För de olika affärspartnerna är förutsättningarna för elfordon varierande, vilket går att se i Figur 1.



Figur 1. Elbilspotentialen för respektive affärspartner

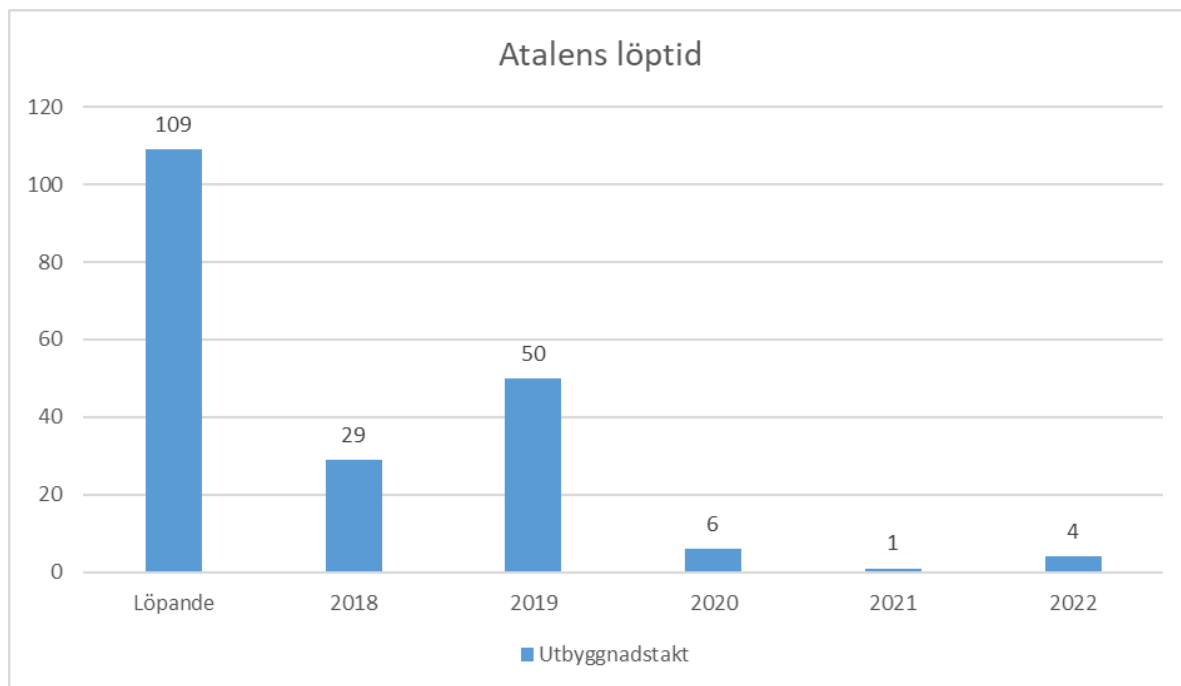
Variationen beror främst på två parametrar; biltyp och daglig körsträcka. För SSEAA är totala antalet fordon högt men antalet fordon som är lämpliga att byta till elfordon är i jämförelse låg. Det beror på att den största andelen fordon SSEAA har är traktorer, släp, terrängbilar och skåpbilar, vilka i dagsläget klassas som ej utbytbara. Samma gäller för SMS, där majoriteten av fordon också är traktorer, släp, terrängbilar och skåpbilar.

SVO har ett stort antal fordon och en hög andel fordon som går att byta till en eldriven motsvarighet. Av de 106 fordon SVO har är 9 stycken skåpbilar och därför ej utbytbara medan 18 fordon har för lång daglig körsträcka för att bytas ut.

De fordon för SSEFS som bedöms ej utbytbara är främst skåpbilar, där det idag inte finns någon eldriven motsvarighet. De finns även något enstaka fordon som behöver en längre daglig körsträcka än 13 mil och därför bedömts ej utbytbara.

För SSO är det främst ett behov av att vissa fordon behöver klara en lång daglig körsträcka som gör att flera fordon klassas som ej utbytbara.

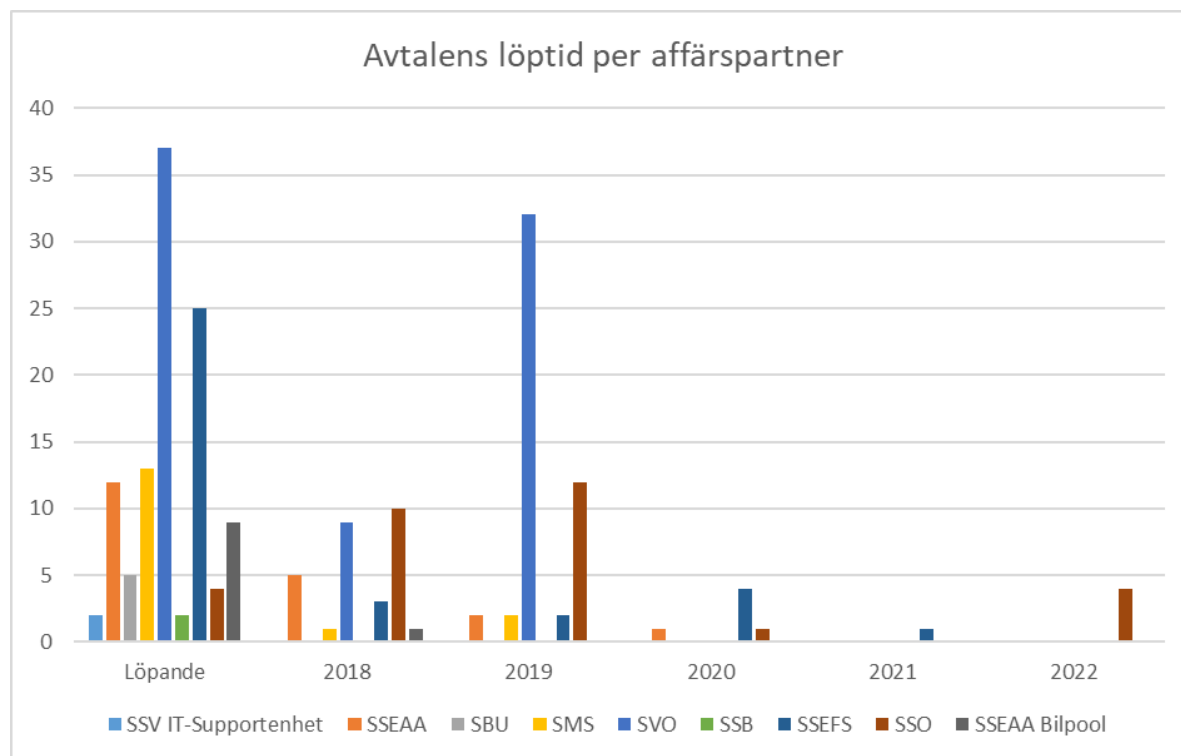
Tittar man vidare på avtalens bindningstid visar det sig att majoriteten av de potentiellt utbytbara fordonen ligger på löpande avtal, vilket syns i Figur 2. Vidare kommer avtalet för 95 procent av de potentiella fordonen fram till 2020 övergått till löpande.



Figur 2. Året då avtal för potentiella elfordon går ut. Löpande avtal förlängs årsvis

Error! Reference source not found. redovisar avtalens löptid för respektive affärspartner. Tydligt är att ett stort antal löpande avtal innehavs av SVO och SSEFS, men också av SSEAA, SMS och SSEAA bilpool.

SSO har i dagsläget få fordon på löpande avtal men majoriteten av avtalen övergår till löpande avtal de närmaste två åren. SVO har ungefär hälften av sina avtal löpande idag medan resterande avtal för potentiella elfordon kommer övergå till löpande de närmaste två åren.



Figur 3. Avtalens löptid uppdelat för varje affärspartner. Löpande avtal förlängs årsvis

SSEFS har majoriteten av sina fordon på löpande avtal idag men resterade antalet avtal är utspridda de närmaste fyra åren.

6.1.1 Fördelning av laddare

Fördelat över kommunen kommer den stora majoriteten av laddare placeras i tätorten, se Tabell 1. Ett antal laddare kommer även behövas i Södra Ryd och i Skultorp. I områden längre från tätorten så som Tidän och Vårsås bedöms det i dagsläget bara behövas ett fåtal laddare till kommunala fordon. Detta beror främst på att det fordon som finns parkerade där kräver längre räckvidd än 13 mil.

Område	Antal laddare
Tätort	173
Södra Ryd	12
Skultorp	7
Stöpen	3
Tidän	2
Timmersdala	1
Lerdala	0
Rånna	0
Vårsås	0

Tabell 1. Fördelning av elbilsaddare i kommunen

I Figur 4 redovisas det laddarbehov som finns i tätorten baserat på de potentiella elfordonens nattparkering. Alla adresser med potentiella elfordon kopplat till affärspartner går att se i bilaga **Error! Reference source not found.** Flera av adresserna ligger i närheten av varandra och kan därför i vissa fall kräva anslutning till samma fastighet/nätstation för elförsörjning, detta framgår av Figur 4 och Tabell 2.

Område	Fastighet	Behov av laddare
Södra ryds centrum	-	12
Rosenhaga	Norra rosenhaga 1	18
Käpplunda gärde	Käpplundagärdet 2	16
Norrmalms äldreboende	Smultronet 16 och 17	9
Kommunverkstaden	Kommunverkstaden 1	29
Bilpoolen	Motorn 5	17
Ekedal	Ekedal 1	24
Vasaporten	Boktryckaren 2	12
Badhusgatan 22	Lönnen 7	8

Tabell 2. Områden med hög koncentration av laddare

6.2 Effekt och säkring

Från Figur 4 och Tabell 2 har koncentrationen av laddare i några utvalda områden, och därigenom effektbehovet i områdena, tagits fram. Sammanställningen återfinns i Tabell 3 och visar det behov av ström, totalt och per fas, som finns i områdena om alla laddare används samtidigt och begär 3,7 kW. I de fall fordon behöver laddas snabbare behövs 7,4 kW istället för 3,7 kW och därmed dubblas också strömbehovet. Värdena i Tabell 3 bör ses som miniminivå för strömbehovet.

Område	Fastighet	Behov av laddare	Totalt strömbehov vid 3,7 kW (A)	Strömbehov per fas vid 3,7 kW (A)
Södra Ryds centrum	-	12	192	64
Rosenhaga	Norra rosenhaga 1	18	288	96
Käplundagärdet	Käplundagärdet 2	16	256	85
Norrmalms äldreboende	Smultronet 16 och 17	9	144	48
Kommunverkstaden	Kommunverkstaden 1	29	464	155
Bilpoolen	Motorn 5	17	272	91
Ekedal	Ekedal 1	24	384	128
Vasaporten	Boktryckaren 2	12	192	64
Badhusgatan 22	Lönnen 7	8	128	43

Tabell 3. Antal laddare och därigenom strömbehovet i några utvalda områden i kommunen

7 Diskussion

7.1 Förändring av parkering

I samband med att kommunens organisation förändras ändras även behovet av laddplatser. Fordon som ena dagen behövs i ett område kan nästa dag behövas i ett annat och i samband med det behöver även fordonets hemmaparkeringsplats ändras. I denna utredning har inte denna osäkerhet tagits med i beräkningarna utan antal laddplatser på respektive parkering utgår från dagens behov.

De lösningar som finns för elbilsaddare på marknaden idag är alla mer eller mindre permanenta installationer som förlitar sig på fasta elinstallationer. Tekniskt sett borde det gå att göra mer flexibla, portabla, installationer. Med portabel installation menas ett alternativ som är lättare att flytta när verksamheten förändras. De skulle även kunna användas vid större arrangemang som tillfälliga lösningar på publika parkeringar.

Innan man bestämmer sig för att installera laddplatser på en plats bör man försäkra sig om att bilarna som finns på platsen kommer vara kvar där en tid framöver, risken är annars att laddare behöver flyttas med jämna mellanrum vilket ger onödiga extrakostnader i form av grävning och elinstallationsarbete. Man skulle också kunna tänka sig att man inte förlitar sig helt på elfordon utan att basen är elfordon med permanenta laddplatser och att de fordonen som skapar flexibilitet i fordonsflottan drivs av biogas och kanske i framtiden vätgas.

7.2 Speciella krav på fordon

Flera av de fordon som klassats som möjliga att byta till elfordon i utredningen behöver dragkrok för att kunna utföra sina arbetsuppgifter. Problemet är att det i dagsläget finns få elbilar med möjlighet att utrustas med dragkrok. Kommunen har även fordon som behöver utrustas med specialutrustning och fordon som behöver extra stort bagageutrymme.

Krav på specialutrustning har utredningen inte tagit hänsyn till. Det är på grund av detta alltså högst sannolikt att ett antal fordon som i utredningen klassats som potentiellt utbytbara i själva verket inte är det på grund av speciella krav som finns för fordonen.

Vid fordonsbyte är det därför viktigt att göra en grundlig analys av fordonets användningsområde och vilken typ av extrautrustning det behöver för att kunna utföra sina arbetsuppgifter.

7.3 Avtalens löptid

Av de potentiella fordon som konstaterades kunna bli elfordon är majoriteten idag på löpande avtal och 95 procent av alla potentiella fordon kommer ha löpande avtal i slutet på 2019. Flera av dessa fordon har troligtvis, av olika anledningar, haft löpande avtal i flera år och det därför troligt att de inte kommer bytas den närmaste tiden. Men resterande fordon kommer troligtvis att bytas den närmaste tiden. Utifrån kommunens energi- och klimatmål bör dessa fordon bytas till ett fordon som drivs av el eller ett annat förnybart bränsle. Om fordonen byts till ett nytt fossildrivna fordon kommer det ta många år innan det är dags att byta det igen.

För att Skövde kommun ska nå sina mål om att minska sina utsläpp av växthusgaser borde så många fordon som möjligt av de som presenteras i denna utredning bytas till en eldriven motsvarighet.

Kommunen borde därför göra sig redo att inom loppet av något år behöva sätta upp ett stort antal laddare för att kunna möta efterfrågan på laddplatser från kommunens olika fordonsbrukare.

7.4 Laddning vid hemmaparkering

Som beskrevs i Avsnitt 5.3 och **Error! Reference source not found.** kan inte alla eldrivna fordon laddas på alla tre faser, utan flera större fordonstillverkare har begränsat laddningen till en fas. Detta begränsar fordonets laddeffekt till max 7,4 kW. Detta gäller då fordonen laddas via laddare som levererar växelström, för exempelvis snabbladdare som levererar likström gäller högre laddeffekter.

Trots att alla fordon inte kan laddas med alla faser samtidigt är rekommendationen ändå att man installerar laddare på alla tre faser. Det betyder att laddarna är installerade för att kunna leverera 22 kW (7,4 kW per fas) styck. Det går sedan att reglera vilken topp effekt som laddaren ska leverera via inställningar direkt i laddaren. På så sätt är kommunen rustad för framtiden då fler fordon kommer kunna laddas på alla faser samtidigt.

För att inte riskera att överbelasta en fastighets elnät rekommenderas också att man förser laddare med effekttregleringssystem. Effekttregleringen läser av det effektbehov som finns i fastigheten och anpassar sedan tillgänglig effekt till laddarna därefter. På så sätt kan inte laddarna orsaka att säkringar löser ut. Fördelen är också att på natten då aktivitet i fastigheten vanligtvis är låg, men då laddning av elbilar kommer vara aktiv, kan effekttregleringen tillåta att högre effekter vilket skulle ladda fordonen går snabbare.

7.5 Stödladdning

I denna utredning föreslås att laddning av fordon endast ska ske då fordonet står på sin hemmaparkering och då främst under natten. Kommunens olika verksamheter har olika förutsättningar för elfordon då de inte vistas i samma områden och för att de kör olika långt. På grund av det har de olika verksamheterna också olika god tillgång på laddplatser. Genom antagandet att elfordonet ska klara ett helt arbetspass och att det ska vara fulladdat då arbetspasset börjar har denna osäkerhet tagits bort.

Med det sagt är det inte fel att stödladda ett fordon under arbetspasset. Men då måste arbetsuppgifterna och området fordonet vistas i tillåta att man snabbt och enkelt kan hitta en laddstation. Stationen behöver också ha en relativt hög effekt för att laddningen ska gå fort, vilket i praktiken betyder att det främst är snabbladdare som kommer användas vid stödladdning. Snabbladdare är dyr utrustning och inget denna utredning rekommenderar att kommunen investerar i. Det alternativ som istället förespråkas är att utnyttja publika snabbladdare på liknande sätt kommunens fordon använder tankstationer idag. I varje fordon finns ett betalkort med vilket kommunens fordon kan köpa el från de publika laddstationer som finns i och utanför kommunen. Kommunens fordon utnyttjar på så sätt den befintliga laddinfrastrukturen i kommunen och gynnar då de verksamheter som har investerat i laddare. Det i sin tur borde bidra till en ännu bättre laddinfrastruktur för alla kommunens invånare.

För de fordon som vanligtvis används korta sträckor men i vissa fall används för att köra längre sträckor (över 13 mil) måste möjligheten till stödladdning också finnas. Genom att planera in stödladdning kan ett elfordon idag användas i lika stor utsträckning som ett avgasfordon. Den sträcka som borde vara dimensionerande till om ett avgasfordon kan bytas till ett eldrivet fordon torde vara den längsta sträcka fordonet kör på ett dygn under en normal arbetsvecka. För längre sträckor som sker endast ett par gånger per år borde det vara möjligt att planera in stopp för stödladdning för att på så sätt klara av resan.

7.6 Kostnad

Kommunen har totalt 379 fordon varav 199 av dem är potentiellt utbytbara till en eldriven motsvarighet. Med informationen från avsnitt **Error! Reference source not found.** om kostnaden för en normalladdare innebär detta att kommunen de närmaste åren kommer behöver investera mellan 5 och 10 miljoner kronor i elfordonsladdare och då är det inte medräknat de okända extrakostnader som kan komma vid behov av kringutrustning.

Som tidigare beskrivits är det högst osannolikt att alla dessa 199 fordon kommer att bytas och ännu mindre sannolikt att alla fordon som byts blir elfordon. Det är dock ändå viktigt att redan nu räkna med ett snabbt ökande antal elfordon och där med laddare de närmaste åren, vilket kommer att medföra en ny utgift för kommunen i form av elfordonsladdare.

8 Avslutning

Om utvecklingen för elbilar fortsätter i förväntad takt kommer kommunens fordonsflotta stå inför stora förändringar de närmaste åren. Fordonsflottan kommer gå från att i huvudsak bestå av avgasfordon till att innehålla en stor del fordon som drivs av el. Av kommunens fordon har 199 stycken klassats som potentiellt utbytbara. Av dessa 199 fordon är idag 109 stycken på löpande avtal och ytterligare 79 fordon har avtal som går ut 2018 och 2019. Detta betyder att kommunen inom en snar framtid har många fordon som är möjliga att byta ut. Om de fordonen som byts inte byts till ett elfordon nu kommer det dröja många år innan det finns chans att byta fordonet igen, vilket hade varit olyckligt med avseende på utsläpp av växthusgaser och andra hälsoskadliga ämnen.

Med ett ökat antal elfordon kommer också ett ökat antal laddare. För att tillgodo se fordonens laddbehov behöver varje elfordon en egen laddare placerad på fordonets hemmaparkering. Den laddaren behöver vara anpassad effektmässigt så att fordonet alltid är fulladdat när dygnets första arbetspass börjar. 13 mil är den sträcka som elfordonen förväntas kunna köra utan att laddas, om bilen kör på landsväg i minus 10 grader. För att upprätthålla hög effektivitet i organisationen rekommenderas inte att verksamheterna köper in elfordon om de måste stödladdas under arbetspasset då laddtider för elbilar fortfarande är relativt långa samtidigt som snabbaddare har en hög investeringskostnad.

Av kommunens olika områden är det främst i tätorten det kommer behövas laddare. Även Skultorp och Södra ryd är i behov av ett flertal laddare medan det i övriga delar av kommunen endast behövs enstaka laddare i dagsläget. På de platser där det bara behövs några få laddare blir installation och effekt inget större problem. Det finns dock ett antal områden där ett större antal laddare kommer finnas koncentrerade. För att inte riskera att överbelasta elnätet i dessa områden rekommenderas att man förser laddarna med ett effektregeringssystem. På så sätt anpassas effekten hos laddarna efter tillgänglig effekt i fastigheten.

9 Referenser

1. **Power circle.** *Laddat för kunskap laddstationer - Den kompletta guiden.*
2. **Strömfelt, Gordon.** *Strategisk studie för uppförande av.* u.o. : Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2017.
3. **Löof, Jonas och Strömfelt, Gordon.** *Laddinfrastruktur i Halland - ett kunskapsunderlag för strategisk utbyggnad.* u.o. : Länsstyrelsen i hallands län och region Halland, 2016.

Bilagor

Analys elfordonsutbud

Tabell 4. Elfordonsmodeller kopplade till fordonstyp, källa. ev-database.uk

Kategori	Fordonstyp	Modell
0	Sålt fordon	
1	Liten bil	Renault Zoe
2	Mellanstor bil	BMW i3 Hyundai IONIQ Electric Kia Soul EV Volkswagen e-golf Hyundai Kona electric
3	Kombibil	Nissan leaf Kia Niro EV
4	Transportfordon	Renault Kangoo Nissan e-NV200
5	Annat fordon (traktor, terrängfordon, släp)	
6	Skåpbil	

Analys elbilsräckvidd

Tabell 5. Rääckvidd för olika elfordonsmodeller vid olika förhållanden, källa. ev-database.uk

Bil	Batteri (kWh)	Räckvidd (-10°C, landsväg) (km)	Räckvidd (23°C, stad) (km)
BMW i3	27,2	120	256
Hyundai IONIQ Electric	28	136	288
Kia Soul EV	30	120	264
Renault Kangoo	31	112	248
Volkswagen e-golf	32	136	296
Renault Zoe	37	168	376
Nissan leaf	38	168	360
Nissan e-NV200	38	128	280
Kia Niro EV	39	152	336
Hyundai Kona electric	40	168	360
Snitt	34	141	306
Kortast	27,2	112	248

Analys laddtid och laddeffekt

Tabell 6. Laddtid för olika elfordonsmodeller vid olika effekt, källa. ev-database.uk

Bil	Batteri (kWh)	Laddtid (16 A, 3,7 kW) (h)	Laddtid (32 A, 7,4 kW) (h)
BMW i3	27,2	8,75	4,5
Hyundai IONIQ Electric	28	9	5
Kia Soul EV	30	9,75	5,5
Renault Kangoo	31	10	5
Volkswagen e-golf	32	10,5	10,5
Renault Zoe	37	11,75	6
Nissan leaf	38	12,5	7
Nissan e-NV200	38	12,25	7
Kia Niro EV	39	12,5	6,5
Hyundai Kona electric	40	12,5	6,5
Snitt	34	11	6
Längsta	27,2	12,5	10,5

Placering av potentiellt laddbara fordon

Tabell 7. Alla adresser med fordon och deras potentiella elfordon kopplat till affärspartner

Adress	Totalt antal fordon	SSV IT-Support enhet	SSEAA	SBU	SMS	SVO	SSB	SSEFS	SSO	SSEAA Bilpool
Verkstadsvägen 4	22		13					9		
Ekedalsgatan	18					18				
Mariestadsvägen 101 Rosenhaga	18								18	
Badhusgatan Bilpoolen	13	1				1	1			10
Ekängsvägen 15	13					10		3		
Petter Helens gata 6	12	1					1	1	9	
Rådmansgatan 31	9					9				
Badhusgatan 22 Elnät	8							8		
Timmervägen 7B	7					7				
Wester väg 4	7					6			1	
Ekedalsgatan 14	6					4		2		
Kyrkogatan 11 Garage	5					5				
Tomtegården, Gamla Kungsvägen 52B	5				1	4				

Verkstadsvägen 4, inne på gården	5		5						
Badhusgatan 1	4				4				
Egnells väg 1	4				1		3		
John G Grönvallsplats 1	3				2	1			
Kylarvägen 1C	3					3			
Gesällgatan	2				2				
Götgatan 1	2					2			
Hästskovägen 2 Stöpen	2					2			
Kavelbrovägen 17	2			1			1		
Okänd	2				1		1		
Timmervägen 1	2						2		
Timmervägen Ryd/Karlsgratan 2	2					2			
Wennerbergsgatan 2	2				2				
Verkstadsvägen 4, parkering staketet	2		2						
Östergatan 26 Kavelbro Hus 4	2			2					
Arne Sandbergs väg (Billingeusbadet)	1				1				
Bagaren (källaren)	1						1		

Billinge hovsvägen 9	1				1					
Ekängsvägen 25 Kåpplunda	1								1	
FTPER lokaler	1			1						
Gamla kungsvägen 52B	1					1				
Gröna Vägen 40 B	1							1		
Helenaskolan	1							1		
Kunskapsvägen Frösve skola	1							1		
Kylarvägen 2 Praktiska	1								1	
Kyrkogatan 11	1					1				
Långgatan 1	1				1					
Mariestadsvägen 2 (Timmersdala Åldreboende)	1							1		
Räddningsvägen 25	1			1						
Skaraborgsgatan 19C Actus	1								1	
Skytteledsvägen 12	1					1				
Timmervägen Ryd	1					1				
Allén 14 Stöpen	0									

Billingsdalskolan Skultorp	0									
Drottninggatan 20 Actus	0									
Kavelbrovägen	0									
Kultomtsgatan 1	0									
Kylarvägen 1	0									
Lögegatan 6	0									
Mokvarn	0									
Nyckelpigevägen 142	0									
Prinsgatan 7	0									
Rånna	0									
Smedsgården	0									
Stadskvarnsvägen 6 (VA verket)	0									
Tingshusbacken 7	0									
Värsås skola	0									



Nr U 5991

Juni 2018

Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun

Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Tomas Wisell
Mats-Ola Larsson



I samarbete med: Skövde Kommun

Författare: Tomas Wisell, Mats-Ola Larsson, IVL Svenska Miljöinstitutet AB

Medel från: Skövde kommun

Fotograf: Tomas Wisell

Rapportnummer U5991

Upplaga Finns endast som PDF-fil för egen utskrift

© IVL Svenska Miljöinstitutet 2018

IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Box 210 60, 100 31 Stockholm

Tel 010-788 65 00 // www.ivl.se

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
Ordlista.....	6
Syfte och omfattning	7
Förutsättningar i Skövde kommun	7
Elnät	7
Laddplatser i Skövde 2018	10
Efterfrågan av laddning i Skövde	11
Förväntad efterfrågan.....	11
Fordonsbestånd	11
Beräkningsprinciper för efterfrågan	12
Uppskattad efterfrågan av laddning.....	13
Lokalisering	15
Förslag på laddstrategi för Skövde	19
Allmänt.....	19
Nytta av kommunens insatser	19
Principer för laddstrategi	19
Ägarskap.....	20
Medaktörer	20
Kommunala subventioner.....	21
Laddning privat och publikt	21
Laddningstyper	21
Privat laddning (hemma och på arbetsplats)	22
Publik laddning.....	22
Kommunala åtgärder	23
Åtgärder möjliga för kommunen	23
Laddning på gatumark	23
Kommunala parkeringar för destinationsladdning	24
Kommunala pendelparkeringar	24
Laddning vid besöksmål	25
Upplåta mark till energibolag.....	25
Samverka med näringslivet	25
Upplåta parkeringsplatser till bilpooler	26
Krav vid nyexploatering	26
Sprida information	26
Referenser.....	27
Bilaga med underlagsfakta.....	28
Laddfordon.....	28

Miljöaspekter med laddfordon	28
Laddningstyper.....	28
Laddbara flottan idag.....	29
Normalladdning	29
Semisnabb laddning	30
Snabbladdning	30
Teknik för elbilsaddning	30
Effektiv utformning av laddplatsen.....	31
Kapacitet i elnätet.....	32
Juridik	32
Typer av mark	32
Vägtrafikdefinitioner	33
Trafikföreskrifter	33
Nätkoncession.....	33
Avgifter och betalning.....	34
Bygglov	34
Aktörer vid elbilsaddning.....	34
Typer av aktörer	34
Länsstyrelsen.....	35
Staten	35
Erfarenheter från Stockholm	35



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Sammanfattning

Skövde kommun ska under 2018 ta fram en plan för utbyggnad av laddinfrastruktur för laddbara fordon. Syftet med planen är att bedöma det framtida behovet av elladdare med avseende på antal och effekt inom Skövde kommun, och planen ska kunna användas till analyser, planering och genomförande. IVL Svenska Miljöinstitutet AB har på uppdrag av Skövde kommun gjort en utredning som dels utgår ifrån tekniska aspekter med laddinfrastrukturen och den förväntade efterfrågan, därutöver diskuteras hur kommunen kan agera för att främja utbyggnaden och vilka åtgärder som kan göras i olika situationer.

Större delen av laddbehovet inom Skövde kommun finns inom tätorten Skövde, där Skövde Energi (f.d. Skövde Nät) är enda nätägaren. I dagsläget uppskattas den tillgängliga effektkapaciteten i transformatorstationer belägna inom Skövde tätort till ca 6 MW. Den förväntade effektefterfrågan av el för laddning i Skövde har beräknats för dagens situation och fram till år 2030. Beräkningen har vidare gjorts för hur efterfrågan fördelar sig över ett vardagsdygn. Även efterfrågan av antalet publika laddpunkter för snabb- respektive normalladdning har uppskattats. Resultatet ger att dagens situation med två laddpunkter för snabbaddning och knappt tio för normalladdning fram mot år 2025 behöver bli ca 20 snabbaddare och ca 200 normalladdare.

Utifrån detta resultat bedöms den befintliga tekniska kapaciteten inte utgöra en särskild begränsning i närtid under förutsättning att effekten sprids ut. Skövde kommun utnyttjar idag som mest ca 70 MW av max 73 MW i sitt abonnemang. Hur mycket anläggningen kan klara rent tekniskt beror på hur den tillkommande effekten fördelas, men på sikt kan flaskhalsar uppstå i nätets kapacitet när fordonsladdning antas bli vanligare vid år 2025-2030.

Skövde kommun kan göra ett flertal åtgärder för att främja utbyggnaden såsom; etablera laddning på gatumark, destinationsladdning på kommunala parkeringar (eventuellt pendelparkeringar), besöksmål, upplåta mark till energibolag, samverka med näringslivet och övriga privata aktörer, upplåta parkeringsplatser till bilpooler, krav vid nyexploatering samt sprida information om laddning. Beroende på olika omständigheter på olika platser kan olika åtgärder rekommenderas. En generell rekommendation är att utreda möjligheter till att erbjuda boende i kommunägda flerbostadshus laddning i takt med ökande efterfrågan.

En viktig åtgärd för Skövde kommun är att etablera kontakt med de stora kommersiella aktörerna och ha en dialog om deras planer och behov. Om laddare ska ägas av kommunala energibolag så behöver dessa bolag handla upp olika produkter och tjänster för att tillhandahålla en professionell laddtjänst. Vår bedömning är att en utbyggnad av framförallt fler normalladdare på arbetsplatsnära parkeringar är att rekommendera för att möta efterfrågan de kommande åren.

Satsningar på att erbjuda laddning där bilar står uppställda länge ger störst nytta, Skövde kommun bör därför i första hand fokusera på att sådana ytor, och andelen av körning med el kommer då att bli högre med laddhybriderna. Kommunen bör inte erbjuda subventionerad eller gratis laddning, då detta kan bryta med lagar och ge signaler om att el är gratis. Därför behöver kommunen handla upp och investera i laddutrustning på ett sådant sätt att det är möjligt att ta betalt för laddtjänsten. Kommunens bostadsbolag rekommenderas att ta fram prismodeller för laddning och ha en dialog med större privata fastighetsägare.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Ordlista

I denna rapport används följande termer med definition och betydelse som beskrivs nedan:

Laddstation/Laddplats En plats där ett eller flera laddbara fordon kan ladda samtidigt.

Laddare/Laddstolpe En laddare är den hårdvara som tillhandahåller el för laddning av elfordon. En laddare eller laddstolpe kan ha flera laddpunkter.

Laddpunkt Teknisk anordning som möjliggör laddning av ett fordon åt gången.

Normalladdare- Till normalladdare räknas de laddare som levererar upp till 22 kW, enligt en definition i EU-direktivet¹ om infrastruktur för el och alternativa drivmedel.

Semisnabb laddare- Till semisnabb laddare räknas de laddare som levererar 11-22 kW. Semisnabb räknas som den typ av normalladdning.

Snabbladdare- Till snabbladdare räknas de laddare som levererar över 22 kW.

Elbil- Benämning för en bil som endast använder elmotor för framdrift. Elbilens batteri laddas från elnätet.

Laddhybridbil- En bil med två olika typer av motorer varav minst en är en elmotor avsedd för framdrivning. Motorerna kan arbeta parallellt eller ersätta varandra. Laddhybridbilens elmotor får ström från ett batteri som laddas externt. Eldriften kompletteras med bensin- eller dieselmotor.

Laddbara bilar- Samlingsnamn för elbilar och laddhybridbilar.

Laddbara fordon- Samlingsnamn för alla fordon som kan ladda sitt batteri externt, alltså inte endast personbilar utan till exempel mopeder, bussar, lastbilar

Allmän platsmark- Med allmän plats avses ett område som i en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. En allmän plats får inte mer än tillfälligtvis upplåtas för en enskild verksamhet. En allmän plats kan till exempel vara en gata, ett torg eller en park [11].

Kvartersmark- Med kvartersmark avses all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde. I en detaljplan ska det alltid framgå vilken användning som är tillåten inom kvartersmark. Användning av kvartersmark kan till exempel vara bostäder, detaljhandel eller industri. Användningen av ett markområde kan också anges som en kombination av flera användningar [11].

Gatemark- Gatemark är allmän platsmark som ägs av en kommun. Den marken består främst av gator, trottoarer och till dessa närliggande ytor samt parker [12].

Tomtmark- Tomtmark är all mark som inte är gatemark och räknas som privat. Tomtmark ägs främst av företag, kommunala och statliga bolag samt privatpersoner [12].

¹ 2014/94/EU



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Syfte och omfattning

Skövde kommun ska under 2018 ta fram en egen plan för utbyggnad av laddinfrastruktur i kommunen. Kommunen har därför gett IVL Svenska Miljöinstitutet i uppdrag att utarbeta en laddinfrastrukturplan som kan användas till analyser, planering och genomförande. Initiativet till uppdraget kommer från de kommunägda bolagen, och kommundirektörens ledningsgrupp.

Syftet med uppdraget är att bedöma det framtida behovet av elladdare för vägfordon inom Skövde kommun. Uppdraget omfattar hela Skövde kommun och behoven beskrivs främst för publika laddare. Analysen omfattar geografiska strukturer och platser där laddning av vägfordon sannolikt kommer efterfrågas. De viktigaste parametrarna i utredningen är hur den framtida efterfrågan på fordonsladdningen kommer att växa, och var den uppskattade efterfrågan på laddtjänster kommer att finnas. Planen ska kunna ge en bra motivering till varför vissa typer av platser är lämpliga för etablering och vilken typ av laddare som då blir aktuella. Platser kan vara allmänna parkeringar, köpcentrum. och andra publika destinationer för fordon som till exempel restauranger, golfklubbar etc. Förutsättningar för att skaffa elbil och hur laddbara fordon kommer att öka i framtiden beaktas också. Analysen utgår ifrån bästa samhällsnytta som baseras på nyttjandegrad.

Uppdraget syftar också till att beskriva kommunens roll som myndighet, samordnare mellan aktörer och vilka möjligheter kommunen har att agera. Frågor om mark och tillgång beskrivs, liksom möjligheten att ställa krav i kommunal upphandling.

Förutsättningar i Skövde kommun

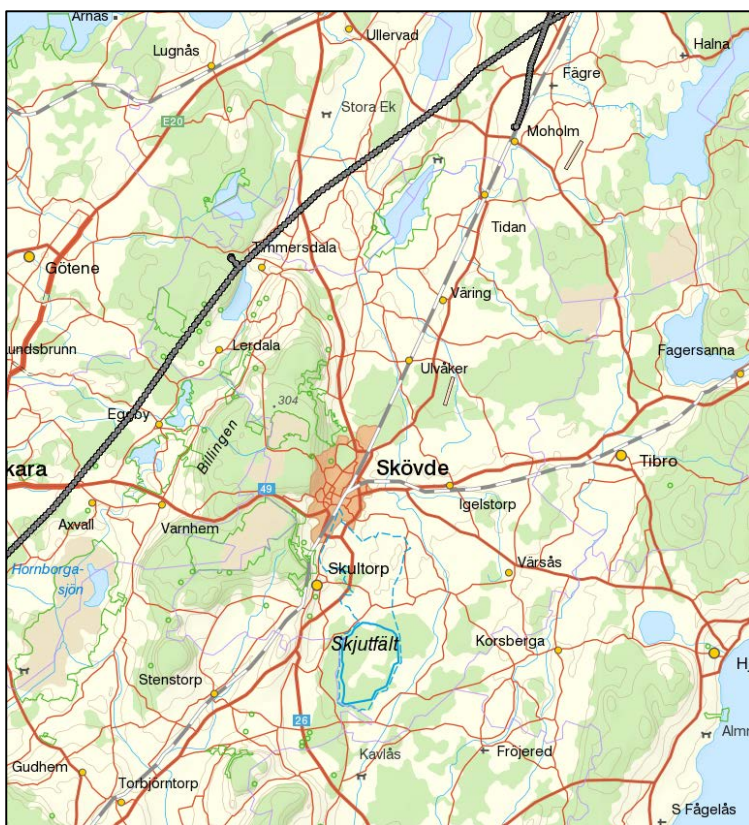
Elnät

Elnätet i Sverige är sammankopplat, där all el går in i ett gemensamt nät och distribueras över hela landet. Nätägaren ansvarar för elledningarna och elmätaren och har ensamrätt på eltransporterna inom sitt geografiska område. En kund på den svenska elmarknaden har ett abonnemang hos nätägaren och för att få elen levererad behövs också ett elhandelsavtal med elleverantören. Det går att välja från vilket elleverantör man vill köpa elen. Elen som används produceras både inom landets gränser och utomlands [8].

I Figur 1 finns en karta som visar en överblick över Skövde tätort med omnejd med stamnätet inlagt. Stamnätet är ett nationellt högspänningsnät (220 -400 kV) för att distribuera el över hela landet och med kopplingar till andra länder.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun



Figur 1. Överblick över Skövde tätort och delar av kommunen. Stamnätet syns som grå linjer.

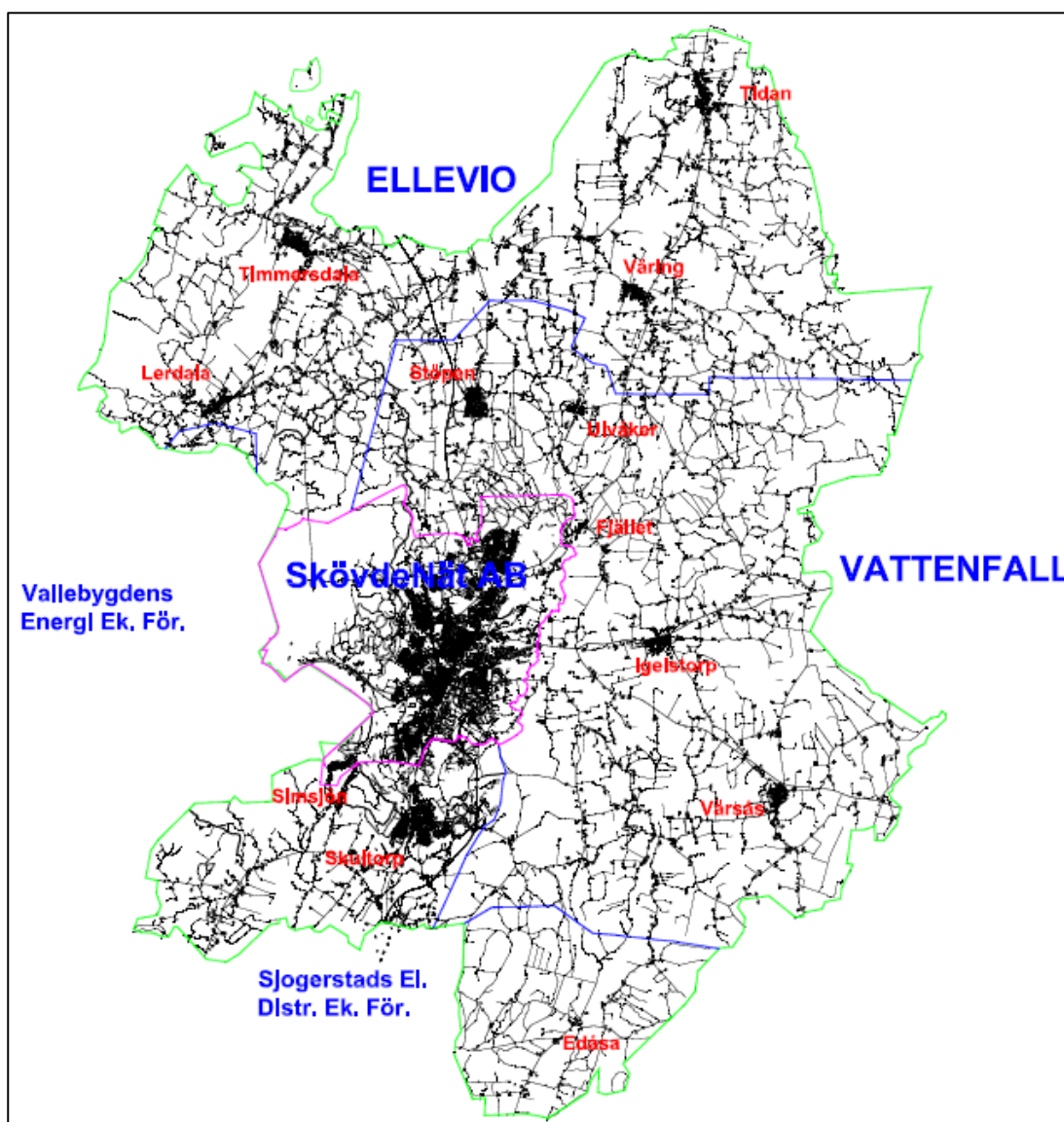
I Skövde kommun äger Skövde Energi (f.d. SkövdeNät) elnätet i tätorten Skövde och ett markområde väster om tätorten [1]. Det finns också ett antal andra ledningsägare i olika delar av kommunen, dessa är följande [8];

- Svenska Kraftnät (stamnätet)
- Vattenfall eldistribution
- Ellevio AB
- Vallebygdens Energi Ekonomisk förening
- Sjögerstads Elektriska Distributionsförening Ekonomisk förening

I kartan nedan visas nätägaren för varje område inom Skövde kommun.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun



Figur 2. Karta över elnätföretag (nätägare) och deras områden (rosa, blå) inom Skövde kommun (grön gräns). [8]

Skövde Energi transporterar el till cirka 20 000 kunder i kommunen och ansvarar för fortlöpande underhåll och investeringar. Detta omfattar stationer, kraftledningar och annan teknisk utrustning. Övervakning av elnätet sker dygnet om, året runt. Skövde Energis ledningsnät är totalt 874 km långt, varav är 859 km nedgrävd kabel och 15 km isolerad luftledning. Det finns 190 nätstationer och drygt 2 000 kabelskåp för att leverera el till kunder [1].

Hur mycket effekt (kW) som dagens elnät i Skövde skulle kunna leverera maximalt vid ett givet tillfälle i framtiden och kunna avsätta för fordonsladdning, beror på nätets tillgängliga strömkapacitet (A)². Skövde Energi har till projektet bidragit med en karta över transformatorstationer och tillgänglig strömkapacitet i varje station inom Skövde tätort, se figur nedan. Den totala tillgängliga strömkapaciteten uppskattas till ca 8500 A i dagsläget (juni 2018). Detta skulle i teorin motsvara en maximal effekt på ca 6000 kW (6 MW) i ett 3-fas 230 V-nät.

² Ampere



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Skövde kommun utnyttjar idag som mest ca 70 MW av maximalt 73 MW i sitt abonnemang från Vattenfall. Det bör poängteras att resonemanget är teoretiskt och beroende på hur och var utbyggnaden fördelar sig och hur effektuttaget varierar kan olika problem uppstå ”bakåt” i nätet och andra delar av anläggningen om denna effekt skulle utnyttjas maximalt. Det går inte att välja ut särskilda ytor där det finns ledig nätkapacitet och som är lämpliga för laddning utan att göra en fördjupad utredning av elnätet och konsekvenser av utbyggnaden i varje enskilt fall [3].



Figur 3. Transformatorstationer och deras lägen, samt hur mycket tillgänglig strömcapacitet (A) som finns. (Skövde Energi)

Laddplatser i Skövde 2018

Antalet publika laddplatser i Västra Götalands län har ökat de senaste åren och i slutet av 2017 fanns ungefär 490 laddpunkter. På cirka 50 platser finns snabbladdare och på flera av dem finns tre snabbladdare på samma plats [4]. I Skaraborg finns totalt ca 40 laddpunkter spridda på 23 platser,



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

varav 4 snabbladdare [4]. En snabbladdare med två laddpunkter (50 kW) finns i Skövde kommun och står på parkeringsplatsen vid Skaraborgs Allehanda i centrala Skövde. Samma laddare har också en normalladdare (22 kW), dessutom finns ytterligare åtta publika normalladdare i Skövde kommun (3,7- 22 kW).

Efterfrågan av laddning i Skövde

Förväntad efterfrågan

Som underlag för hur kommunen vill agera för att möta efterfrågan på framtida laddtjänster, har bedömningen gjorts att det är den *förväntade efterfrågeökningen* som är det relevanta måttet som ska uppskattas. Med förväntad efterfrågan menas **effekten** och det **antal laddpunkter** som krävs för att alla som efterfrågar laddning ska bli tillfredsställda. Uppskattningen ska alltså betraktas som ett maximum vid givna och antagna förutsättningar men **inte** som en prognos om vad som kommer att ske. Anledningen till att det eventuellt inte sker kan t.ex. vara att det inte är ekonomiskt rationellt och att det därmed saknas finansiering, att marken som behövs inte är åtkomlig eller att effektkapacitet saknas.

Fordonsbestånd

Inom Skövde kommun finns ca 33 000 lätta fordon registrerade, varav 2 700 är lätta lastbilar. Varje år registreras ungefär 3 000 nya bilar. Flottan av alla personbilar och lätta lastbilar som är registrerade inom Skövde kommun visas i tabellen nedan.

Tabell 1. Flottan av alla personbilar och lätta lastbilar inom Skövde kommun under år 2017 uppdelat på drivmedelsteknik³.

	Bensin	Diesel	El-hybrider	Etanol E85	Gas/bi-fuel	Elbilar	Laddhybrider	Totalt (+Lätta lastbilar)
Flottan	17209	9658	510	1213	935	53	92	29670 (+2672)
Nyregistrerade	1321	1404	128	14	145	24	54	3090

Under år 2017 ökade nyregistreringarna av laddbara bilar (elbilar och laddhybrider) nationellt med 48 procent jämfört med 2016. Under år 2018 uppskattas andelen nyregistrerade laddbara bilar vara ca 10 procent [5]. De flesta laddbara bilar som säljs är emellertid laddhybrider som har sin primära framdrivning med en bensin- eller dieselmotor. Bara drygt 1 procent av alla sålda personbilar i oktober 2017 utgjordes av rent eldrivna bilar (SCB).

Av nyregistreringar nationellt uppskattas laddbara bilar utgöra 12 procent år 2019, 19 procent år 2020 och 25 procent år 2021 enligt BilSweden [5]. Enligt prognoser från Power Circle beräknas det

³ Källa: Trafikanalys.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

finnas 180 000- 200 000 laddfordon i Sverige år 2020. År 2030- då Sverige ska vara fossiloberoende-beräknas det finnas ca 1,1 -2,2 miljoner laddfordon i landet [14]. I Västra Götalands län finns cirka 55 000 förmånsbilar och vanligen byts sådana bilar vart tredje år. Ungefär hälften av personbilarna som ägs av organisationer är förmånsbilar. En stor del av dessa skulle i teorin kunna bli laddbara [6].

Andelen laddbara fordon, laddhybrider och elbilar i Sveriges framtida flotta har uppskattats genom att använda dagens siffror och olika prognoser, dessa presenteras i tabellen nedan. För år 2030 är osäkerheterna stora och två scenarier har använts, en "låg" och en "hög". Antagandet är att de som laddar i Skövde inte motsvarar de fordon som är registrerade i Skövde utan en stor del av laddbehovet kommer att efterfrågas av förbipasserande och därför används den nationella flottan i beräkningarna.

Tabell 2. Andelen laddbara fordon i flottan i Sverige och de som laddar i Skövde har uppskattats till värdena i tabellen [5], [13], [14].

	Laddbara Fordon (%)	Laddhybrider (%)	Elbilar (%)
2018	1.1	0.86	0.27
2020	2.7	2.2	0.65
2025	8.8	6.8	2.0
2030 (Scenario Låg)	18	13.5	4.0
2030 (Scenario Hög)	32	25	7.3

Beräkningsprinciper för efterfrågan

För att kunna ge kommunen ett underlag för hur man ska agera för att möta framtidens laddbehov, utgår uppskattningen från förväntad efterfrågan av laddtjänster.

Utifrån denna frågeställning har dagens och framtidens effektbehov för att ladda fordonen beräknats. De ingående parametrarna har i Skövde kommun varit följande:

- Antalet parkeringsplatser för olika typer av destinationer (affär, idrottsanläggning, bensinmack etc.) (n)
- Parkeringsplatsens beläggning vid en viss timme på dygnet (%)
- Fordonsflottans andel laddbara fordon och fördelning mellan laddhybrider och rena elbilar (%)
- Andelen laddhybrider respektive elbilar som efterfrågar laddning vid parkering (%)
- Andelen laddbara fordon som vill normalladda (ansatt 5 kW) respektive snabbadda (ansatt 50 kW) när de efterfrågar laddning, andelen varierar beroende av typ av destination (%)

Antalet parkeringsplatser har beräknats utifrån olika källor. Skövde kommun har levererat omfattande digital kartdata för kommunen som har använts som underlag till beräkningarna. Information om kommunala parkeringar och vissa parkeringar på kommunal mark, med antalet parkeringsplatser finns tillgängligt. Det finns också kartdata med ytor över "handelsområden", och



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

antalet parkeringsplatser på dessa har uppskattats genom att titta på flygfoton. Samma metod har använts för bensinstationer.

Utöver beskrivna parkeringsplatser ovan finns parkeringar vid en mängd andra destinationer som t.ex. restauranger, idrottsanläggningar, affärer, vårdcentraler, kyrkor, naturreservat och så vidare. Dessa har också uppskattas genom att titta på flygfoton av några utvalda objekt och sedan multiplicera ett schablonvärde med antalet liknande anläggningar. Dessa besöksobjekt har alltså tilldelats ett antal parkeringsplatser som avser att täcka upp mot de parkeringsplatser som saknas i det övriga underlaget.

Parkeringsbeläggningen över dygnet är baserat på en vardag (fredag eller måndag) och besöksdata från Google Maps har använts om det finns tillgängligt. Om data saknas har en liknande destination använts eller egen bedömning gjorts.

För andelarna av laddhybrider och elbilar som efterfrågar laddning vid parkering har antaganden på 25 procent respektive 50 procent gjorts. Andelen laddbara fordon som förväntar sig kunna normalladda respektive snabbadda baseras på antaganden om vilka aktörer som förväntas vilja erbjuda laddtjänster och vilken betalningsvilja som vi tror att det finns.

För uppgifter om fordonsbeståndet antas andelarna av laddhybrider och elbilar i flottan som laddas inom Skövde kommun vara samma som i riket, i detta fall har det inte gjorts skillnad på typ av destination. Prognoser om utveckling och användning av laddbara fordon redovisades föregående avsnitt.

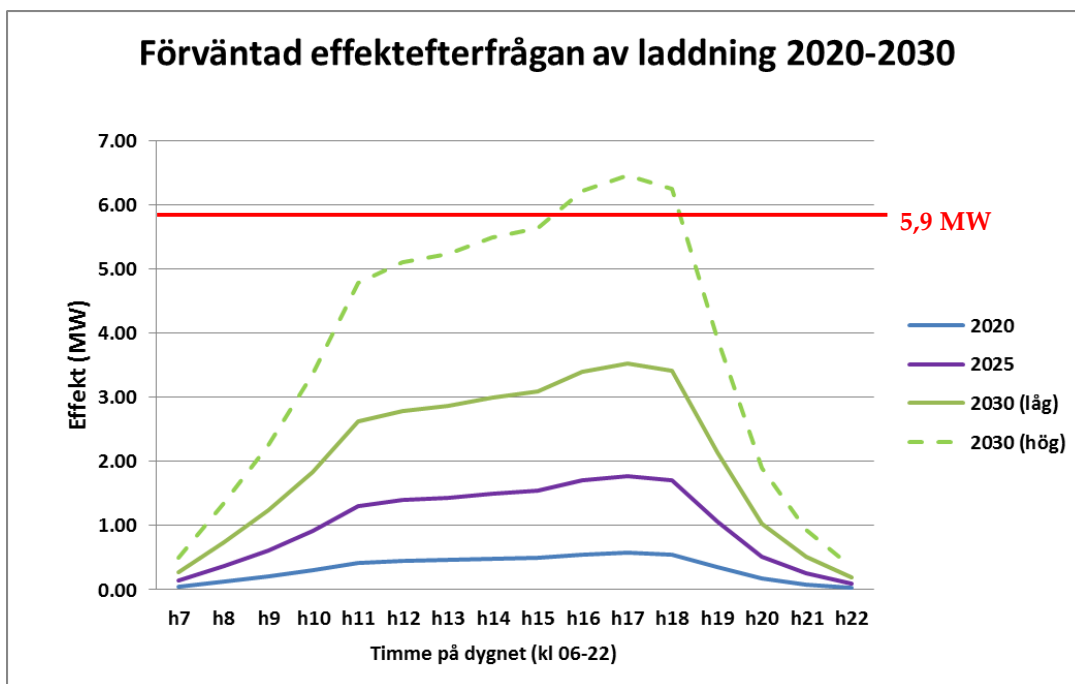
Denna beräkningsmetodik tar inte hänsyn till trafikarbetet inom Skövde kommun eftersom det bedöms som vanskligt att uppskatta efterfrågan på det sättet med tanke på in- och utpendlingen samt genomresande i kommunen. Det saknas också heltäckande tillförlitlig trafikdata. Dessutom utförs en viss del av trafikarbetet med laddhybriderna med andra bränslen än el. Trafikarbetet är för övrigt ett energimått och kan inte beskriva effektefterfrågan på ett tydligt sätt, vilket är det relevanta ifråga om fordonsladdning.

Uppskattad efterfrågan av laddning

För att beskriva den förväntade efterfrågeökningen har den totala efterfrågade effekten beräknats timme för timme under dagtid (kl. 06-22) för publika parkeringar i Skövde enligt beräkningsmetoden som beskrivits ovan. Resultatet visas i diagrammet nedan. Effektkurvan ska tolkas som effekttoppen som kan uppstå varje timme och inte en konstant nivå (det totala energibehovet kan således inte utläsas ur kurvan).



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun



Figur 4. Förväntad efterfrågan på laddeffekt för lätta fordon i hela Skövde kommun och variation över ett vardagsdygn. Den röda linjen visar det beräknade maximalt tillgängliga effektuttaget från dagens nät inom Skövde tätort (5,9 MW).

Denna förväntade maxeffekt per "plats" och timme (kan i själva verket vara ett handelsområde eller en kombination av liknande destinationer på flera platser) kan också räknas om till antal laddpunkter för snabbladdning och normalladdning. Antalet laddpunkter för publik snabb- och normalladdning idag och i framtiden har beräknats om den förväntade efterfrågan skulle tillfredsställas. Resultatet av beräkningen visas i tabellen nedan. Observera att beräkningarna är osäkra och bör tolkas med försiktighet.

Tabell 3. Uppskattat antal laddpunkter för publik snabb- och normalladdning idag och i framtiden om den förväntade efterfrågan skulle tillfredsställas.

År	Antal laddpunkter Snabbladdning	Antal laddpunkter Normalladdning
Finns idag ⁴	2	9
2018	3	27
2020	7	70
2025	21	215
2030 låg	43	430
2030 hög	78	785

Efterfrågan på normalladdare tenderar att bli ca 10 gånger större än snabbladdare, detta beror till stor del på de beräkningsförutsättningar som antagits. IVL:s expertbedömning är att många destinationer har 90 procent efterfrågan på normalladdning och 10 procent på snabbladdning (t.ex. restauranger, affärscentrum, idrottsanläggningar etc.). Detta beror på vilka typer av aktörer som förväntas vilja erbjuda laddtjänster och vad betalningsviljan är. På vissa typer av platser som

⁴ 30 juni 2018, www.uppladdning.nu



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

bensinmackar och snabbmatrestauranger har det tvärtom antagits att 100 procent efterfrågar snabbladdare och ingen normalladdare.

Lokalisering

Vid beslut om utbyggnadens struktur bör laddplatsernas lägen utredas. När kommunen vill samverka med privata aktörer bör synsättet utgå ifrån typen av destination och vilka användare som kommunen vill rikta sig till. Det är viktigt att syftet och placeringen av laddningsstationen relaterar till varandra, t.ex. kan närheten till en specifik målpunkt eller verksamhet påverka vem som kommer att använda laddstationen.

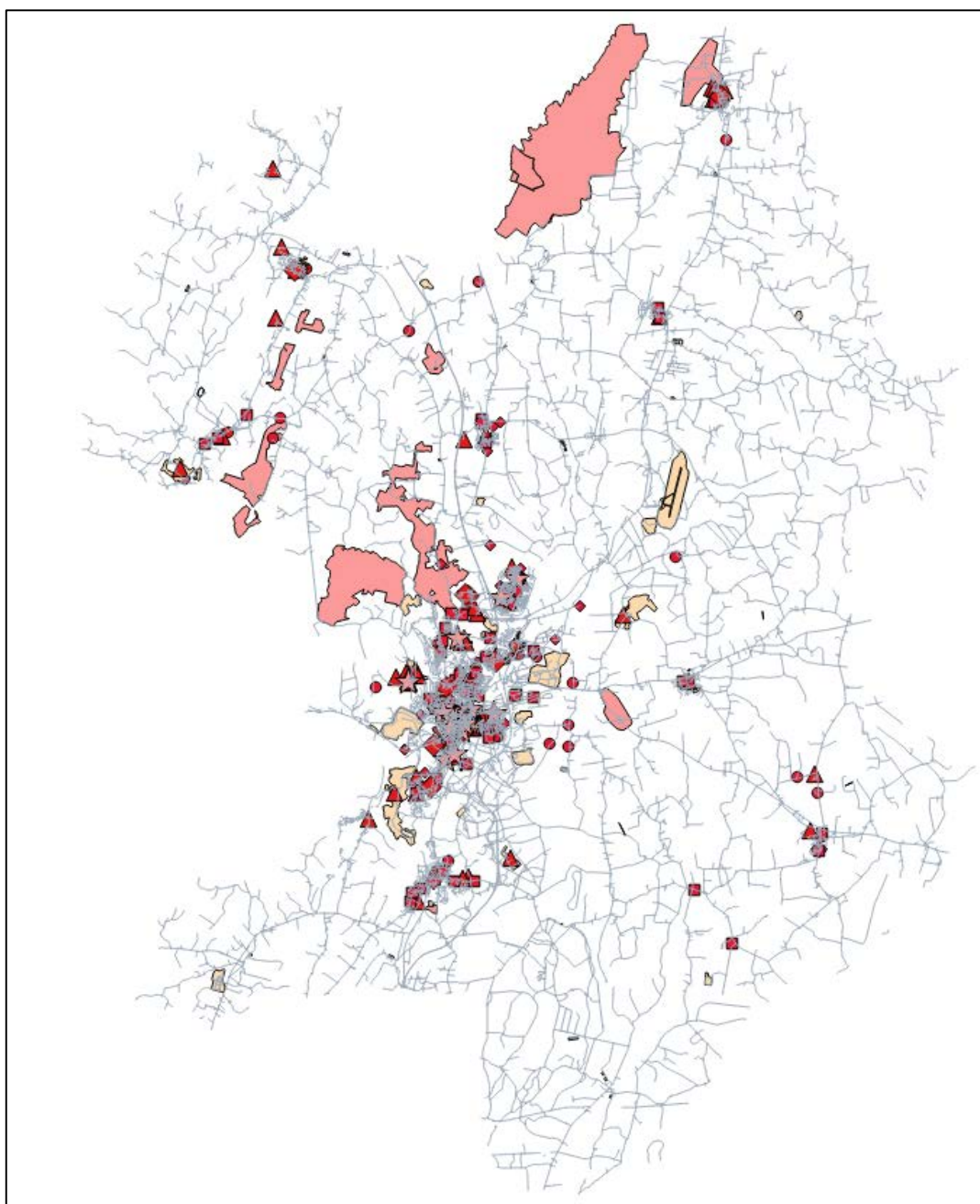
De olika typerna av möjliga laddplatser gör att olika principer ligger till grund för planeringen av laddinfrastrukturen. Stora trafikstråk kan vara intressanta för de aktörer som kan etablera snabbladdare, när man behöver stanna och ladda under färd. Är det många som jobbar i närheten av parkeringen under lång tid, det vill säga där det finns stora möjligheter att ladda under dagtid (medan man jobbar), så kommer efterfrågan av snabbladdare vara låg.

För att få en överblick över var det förväntade laddbehovet finns geografiskt har flera kartor med de olika destinationerna och parkeringsplatserna i relation till vägnätet utformats. Hela Skövde kommun, Skövde tätort och de centrala delarna av Skövde tätort har illustrerats i tre olika kartor, se nedan. En del viktiga destinationer som bensinmackar och privat drivna publika parkeringar finns inte med i kartbilderna, de har däremot mestadels fångats upp i beräkningarna.

Det finns ett stort antal fornminnen och historiska lämningar i naturen i Skövde kommun som eventuellt har någon eller några få parkeringsplatser i anslutning till objektet. I dessa fall har det emellertid antagits att det inte finns någon förväntat efterfråga på laddning- och dessa visas inte heller i kartorna.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun



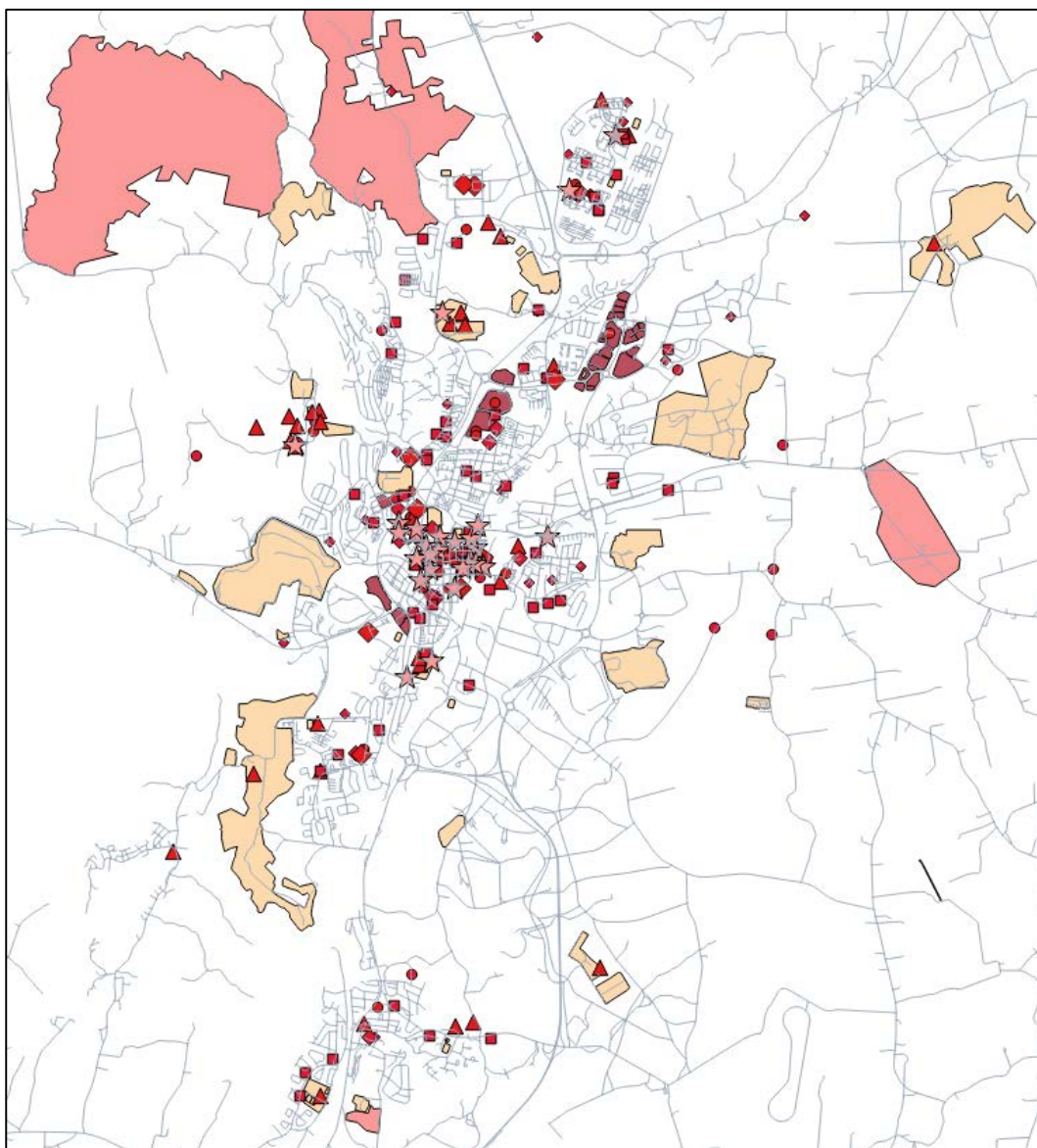
Figur 5. Karta över Skövde kommun med nuvarande destinationer inlagda för publik laddning. Vägnetet syns i ljusgrått.

Teckenförklaring till kartan:

- De små rosa ytor i kombination med rosa stjärnor är befintliga eller planerade (enbart stjärna) kommunala parkeringar.
- De vinröda ytor är handelsområden, de små röda symbolerna är diverse destinationer för fordon som högskola, samhällservice, kyrkor, herrgårdar, besöksanläggningar av olika slag t.ex. kultur, apotek etc.
- De större rosa ytor är naturreservat och naturvårdsområden och de orange ytor är begravningsplatser, golfbanor, idrottsplatser, friluftsområden, campingplatser och flygplats.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun



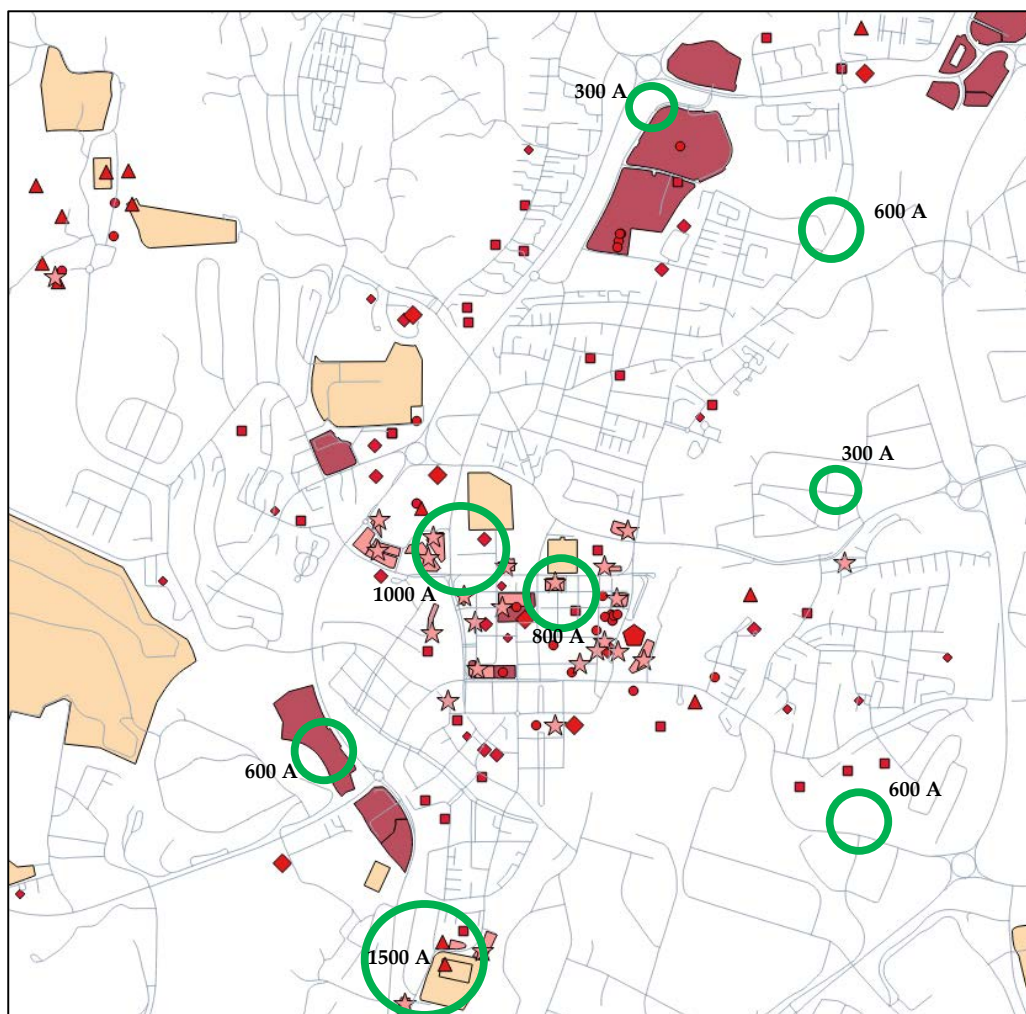
Figur 6. Karta över Skövde tätort med nuvarande destinationer inlagda för publik laddning. Vägnätet syns i ljusgrått.

Teckenförklaring till kartan:

- De små rosa ytor i kombination med rosa stjärnor är befintliga eller planerade (enbart stjärna) kommunala parkeringar.
- De vinröda ytor är handelsområden, de små röda symbolerna är diverse destinationer för fordon som högskola, samhällservice, kyrkor, herrgårdar, besöksanläggningar av olika slag t.ex. kultur, apotek etc.
- De större rosa ytor är naturreservat och naturvårdsområden och de orange ytor är begravningsplatser, golfbanor, idrottsplatser, friluftsområden, campingplatser och flygplats.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun



Figur 7. Karta över centrala Skövde med nuvarande destinationer inlagda för publik laddning. Vägnetet syns i ljusgrått. De gröna ringarna visar transformatorstationernas lägen där storleken representerar tillgänglig strömkapacitet idag (A).

Teckenförklaring till kartan:

- De små rosa ytor i kombination med rosa stjärnor är befintliga eller planerade (enbart stjärna) kommunala parkeringar.
- De vinröda ytor är handelsområden, de små röda symbolerna är diverse destinationer för fordon som högskola, samhällservice, kyrkor, herrgårdar, besöksanläggningar av olika slag t.ex. kultur, apotek etc.
- De större rosa ytor är naturreservat och naturvårdsområden och de orange ytor är begravningsplatser, golfbanor, idrottsplatser, friluftsområden, campingplatser och flygplats.
- De gröna ringarna är läget för transformatorstationerna, storleken representerar olika tillgänglig strömkapacitet idag (300 – 1500 A).



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Förslag på laddstrategi för Skövde

Allmänt

I detta avsnitt ges förslag till en kommunal strategi för att erbjuda goda möjligheter att ladda elfordon i Skövde kommun. Användningen av elfordon ökar snabbt. Men bilar har lång livslängd, och en övergång till eldrift kommer ta flera decennier. Därför behöver en plan för laddinfrastruktur innehålla åtgärder på kort sikt och även ta sikte en bit fram i tiden till åtminstone år 2030. Riksdagen har beslutat att Sverige ska minska klimatutsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030 och elektrifiering av fordonsflottan är viktigt för att minska utsläppen av koldioxid.

Nytta av kommunens insatser

Principer för laddstrategi

Många aktörer behöver samverka om laddning av elfordon. En viktig utgångspunkt är vilken roll kommunen har, och var kommunala satsningar gör störst nytta.

De allra flesta elbilar laddas i hemmet eller vid arbetsplatsen, alltså där bilar står uppställda länge. De allra flesta bilköpare anser att en förutsättning för att kunna välja en eldriven bil är att den ska kunna laddas där den långtidsparkeras. Privatbilen behöver kunna laddas vid hemmet och organisationsbilen ska kunna laddas vid arbetsplatsen. För att en arbetsgivare ska välja elbil krävs dessutom i allmänhet att man har förutbestämda körsträckor som inte kräver laddning längs vägen, eftersom det skulle ta för lång tid i anspråk eller vara opraktiskt.

Det betyder att satsningar på att erbjuda laddning där bilar står uppställda länge ger störst nytta, i den meningen att det bidrar till att fler får möjlighet att välja laddbara bilar. Om kommunen ska stödja en ökad användning av laddbara fordon bör man därför i första hand fokusera på att sådana ytor.

Publik laddning vid pendelparkeringar, köpcentra, idrottsanläggningar och andra typer av besöksmål har mycket mindre betydelse för valet av bil. Snabbladdare kan fungera som ett viktigt komplement, men det är fortfarande möjligheten till hemmaladdning som i första hand påverkar hur många som kan tänka sig att gå över till en laddbar bil.

En majoritet av de laddbara personbilar som säljs är laddhybrider. Laddhybrider kommer troligen fortsätta dominera försäljningen, förutsatt att statliga incitament fortsätter utformas ungefär som hittills. Laddhybrider har en kort körsträcka med el. För sådana fordon spelar tillgången till publik laddning stor roll för hur mycket bilen körs på el. Om det är möjligt att ladda fordonet där det är parkerat kortare eller längre tid under arbete, ärenden och besök så kommer andelen av körning med el att vara högre.

Snabbladdare kommer däremot inte i någon högre utsträckning att användas till laddhybrider. Det tar en stund att ladda batteriet och den körsträcka man får med el är ändå begränsad.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Snabbladdare är betydligt viktigare för användare av rena elbilar. Om det är möjligt att snabbladda är bilägaren inte lika begränsad i räckvidd. Men eftersom även snabbladdning tar betydligt längre tid än att tanka en bensin- eller dieselbil så är snabbladdare med dagens teknik fortfarande ett komplement till hemmaladdning, exempelvis vid tillfälliga långresor där tidsåtgången för att ladda inte är begränsande på samma sätt som i vardagsresandet. Mer betydelsefulla kan snabbladdare vara för viss kommersiell trafik med miljöprofil, exempelvis taxi och paketleveranser.

Ägarskap

Både kommunen och privata aktörer kan äga laddinfrastrukturen var för sig, som i sin tur kan etableras på allmän platsmark eller privatägd kvartersmark. Frågan om ägandeskap är en viktig faktor som även är beroende av val av plats för laddstationer [6].

Det finns flera tänkbara samarbetsformer och ansvarsfördelningar när en kommun och en privat aktör ska samverka om laddinfrastruktur. När ägandet och etableringen av laddinfrastruktur hanteras av privata aktörer har kommuner ingen rådighet över etableringar på privat mark, men kan stötta aktörerna med rådgivning. På kommunägd mark eller i kommunägda anläggningar kan kommunen upplåta ytan till privata aktörer, upphandla laddtjänster-, eller själv etablera laddning som erbjuds till allmänheten eller boende.

En viktig utgångspunkt är vem som har incitament att tillgodose efterfrågan av laddplatser. Det blir olika svar beroende på vem som äger parkeringsytan, vem som förvaltar ytan och vem som vill äga infrastrukturen. Vid bostäder är det i första hand hyresvärden som har intresse av att tillgodose hyresgästernas behov. Vid arbetsplatser är det arbetsgivarens intresse att kunna ladda sina egna fordon eller underlätta för personal att ladda sina fordon. Besöksmål kan ha ett eget incitament att anlägga laddplatser, exempelvis handelsaktörer som vill locka till sig fler kunder. Det kan också vara intressant att erbjuda laddning på besöksmål som har hög andel av kunder med god ekonomi, exempelvis hotell, herrgårdar och exklusiva restauranger.

Medaktörer

Tänkbara privata aktörer som kan vara intresserade av att investera i etablering av laddinfrastruktur är [6,10]:

- energibolag
- elbilsoperatörer
- byggherrar
- fastighetsägare (både till kommersiella fastigheter och till bostäder)
- arbetsgivare
- återförsäljare av fordon
- drivmedelskedjor
- bilpooloperatörer
- biluthyrningsföretag
- logistikföretag
- taxibolag
- näringsidkare, till exempel snabbmatrestauranger utmed huvudvägnätet



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Kommunala subventioner

Kommunen bör inte erbjuda subventionerad eller gratis laddning, eftersom det riskerar att strida mot kommunallagens princip om likabehandling, om kommunen gynnar enskilda bilägare som äger en viss typ av bil. Det skulle också ge signaler om att elbilsaddning och el är gratis, vilket är fel och innebär i praktiken subventionerna med allmänna medel. Därför behöver kommunen handla upp och investera i laddutrustning på ett sådant sätt att det är möjligt att ta betalt för laddtjänsten [9].

Laddning privat och publikt

Laddningstyper

Beroende på typ av plats och laddfordonsägarens planerade stopptid och förväntningar kan olika typer av platser lämpliga som laddplatser identifieras. Dessa visas i tabellen nedan;

Tabell 4. Översikt över laddtyper och typiska platser

	Normalladdning	Semisnabb laddning	Snabbladdning
Hemmaladdning (ej publik)	Villabostad Bostadsrättsparkering Boendeparkering vägkant Hyresrättsparkering	Besöksparkering bostadsområden	Besöksparkering bostadsområde
Arbetsplatsladdning (mest icke publik, publik förekommer)	Fastighet med verksamheter och företag Parkering nära arbetsplatser	Besöksparkering verksamhet	Besöksparkering verksamhet, Taxibolag Bilpooler Budfirmor
Destinationsladdning (både publik och icke- publik)	Pendelparkeringar Tåg-/busstationer Flygplatser	Friskluftsområde Kulturmiljöområden Centrala parkeringar Flygplatser, Evenemangsplatser, Parkeringshus Högskolor, hotell, Vandrarhem Herrgårdar Vårdcentral Sjukhus Köpcentra, affärer Restauranger Idrottsplats	Snabbmatrestaurang, Snabbköp, kiosk etc. Väggrogar
Publik snabbladdning	-	-	Bensinstation, Väggkant tätort



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Privat laddning (hemma och på arbetsplats)

Kommunen har ingen rådighet över parkeringsytor vid privatägda villor, hyreshus, bostadsrättsområden och företagsägda fastigheter. Där kommer de privata marknadsaktörerna att erbjuda olika laddlösningar i takt med att efterfrågan ökar.

Däremot har kommunen rådighet över de parkeringsytor som kommunen äger. De viktigaste ytorna att satsa på är parkeringar i kommunägda flerbostadshus. De boende har ingen möjlighet att arrangera laddning själva utan är hänvisade till den som äger eller förvaltar parkeringsytan. Genom att ta fram erbjudanden till boende om att få tillgång till laddning så kan kommunen väsentligt underlätta för den som vill välja en laddbar bil.

Om den kommunala hyresvärden förvaltar parkeringen så behöver bostadsbolaget ta fram ett erbjudande och informera de boende om hur man går tillväga för att beställa laddning och vad det kan komma att kosta. Det finns många kommersiella aktörer som erbjuder olika former av laddtjänster. Kommunens bolag kan handla upp hela eller delar av tjänsten, beroende på hur bostadsbolaget vill agera.

Om parkeringen förvaltas av någon privat aktör kan kommunen samarbeta med aktören och uppmuntra den att ta fram motsvarande tjänster för att erbjuda dem till de boende. Erbjudandet kan marknadsföras av både parkeringsförvaltaren och kommunens bostadsbolag.

Rekommendationen är att kommunens arbete i första hand fokuserar på att utreda möjligheter till att erbjuda boende i kommunägda flerbostadshus laddning i takt med ökande efterfrågan. Det finns många aktörer som erbjuder olika typer av upplägg med installation och laddtjänster. Kommunens bostadsbolag kan exempelvis ta fram en prismodell som innebär att kostnaden för att få tillgång till en laddpunkt består av en fast månadskostnad för att få tillgång till laddning, och en rörlig kostnad för elkostnaden. Om det är svårt eller dyrt att ordna med rörlig debitering kan elkostnaden bakas in i fasta kostnaden enligt en schablon om att bilar körs x antal mil om dagen och konsumerar 2 kWh per mil. Den fasta kostnaden bör motsvara vad det genomsnittligt kostar att tillhandahålla laddning till ett större antal fordon i olika fastigheter. På så sätt kan utbudet ökas i takt med efterfrågan.

Ett förslag till kommunen kan vara att ha en dialog med större privata fastighetsägare om dessa frågor. Man kan då utbyta erfarenheter om laddning och aktörer som erbjuder laddtjänster samt vilka åtgärder som olika aktörer planerar.

Publik laddning

Lokaliseringen av laddplatsen är viktig om många eldrivna fordon ska kunna få tillgång till snabbladdning. Publika snabbladdare ska kunna användas av många och vara lätta att nå. Bästa placering av snabbladdare i Skövde kommun kan vara vid större vägar invid tätorten, gärna på bensinstationer eller snabbmatställen där man samtidigt kan äta eller utträta ärenden [10]. Taxiparkeringar kan också vara intressanta.

Det finns ett antal kommersiella aktörer som etablerar snabbladdare. Kommunala energibolag är också aktiva. Rekommendationen för Skövde kommun är att etablera kontakt med de stora kommersiella aktörerna och ha en dialog om deras planer och behov. Om snabbladdare ska ägas av kommunala energibolag så behöver dessa handla upp ett antal produkter och tjänster för att kunna tillhandahålla en professionell laddtjänst.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Kommunala åtgärder

Åtgärder möjliga för kommunen

Nedan beskrivs och diskuteras ett antal åtgärder som bedöms som kommunen kan vidtaga för att främja utbyggnaden av laddinfrastrukturen;

- Etablering av laddning på gatumark
- Etablering av destinationsladdning på kommunala parkeringar
- Etablering av laddning på kommunala pendelparkeringar
- Etablering av laddning vid besöksmål
- Upplåta mark till energibolag
- Samverka med näringslivet
- Upplåta parkeringsplatser till bilpooler
- Krav vid nyexploatering
- Sprida information
- Samverka med privata aktörer

Laddning på gatumark

Det finns idag (2018) inget kommunalt parkeringsbolag i Skövde, men skapas det ett i framtiden kan kommande parkeringar drivas av gatuenheten. Gatumark är offentligt ägda ytor som hanteras av kommunen och regleras i trafikförordningen. Gatututrymmet ska användas för allmänhetens olika behov, och parkering måste kunna hanteras effektivt och flexibelt. En laddplats kan liknas vid en bensinstation för elbilar. Kommuner upplåter inte gatumark till bensinstationer utan enbart tomtmark.

Efterhand som elbilarna blir fler antas att fler leverantörer vill konkurrera om möjligheten att tillhandahålla el. Förekomsten av ett antal laddplatser på kommunal gatumark kan då även bli problematisk ur konkurrenssynpunkt [6]. Om laddutrustning installeras på gatumark skulle det bli svårt att förändra markanvändningen ifall staden exempelvis behöver skifta från parkering till bussfil eller underhålla infrastruktur under mark. Ytor med laddstolpar blir i praktiken låsta till parkering under lång tid. Parkeringsytor används effektivast när de är tillgängliga för allas behov och inte låses till enstaka fordonstyper [9]. Med nuvarande lagstiftning är det inte möjligt att reservera gatuparkering för enskilda bilar.

Det är däremot möjligt för en kommun att reservera gatumarksparkering med laddplats för elbilar. Men enstaka laddplatser är ingen garanti för att elbilsägare får säker tillgång till laddning eftersom platsen kan vara upptagen av en annan elbil. Enda sättet att erbjuda någorlunda säker laddning på gatumark är att etablera en överkapacitet av laddstolpar i förhållande till efterfrågan- och skylta dessa med elbilsaddning. Då kan elbilsägarna garanteras att hitta laddplats nära sin bostad eftersom det alltid finns fler platser än elbilar.

Ett sådant system får dock som bieffekt att nyttjandegraden av parkering på gatumark minskar påtagligt. Ytorna blir låsta till laddbara bilar och parkeringsytan står dessutom outnyttjad när elbilen är någon annan stans. De ytorna är då otillgänglig för besöks- och boendeparkering med andra bilar.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

För att erbjuda säker tillgång till laddare på gatumark nära bostaden skulle kommunen behöva etablera ett stort antal laddstolpar. Det kan bli dyrt och opraktiskt och kan dessutom innebära att tillgången till parkering i tätorten generellt minskar eftersom nyttjandegraden sjunker. Boende som idag parkerar på gatumark och vill skaffa elbil får istället hänvisas till att söka parkering i närbelägna parkeringsanläggningar på kvartersmark där parkeringsupplåtaren kan erbjuda laddplats, eller använda publika snabbladdare [9].

Principen för fortsatt arbete bör vara att laddning, precis som traditionell tankning, i första hand ska ske på kvartersmark. I undantagsfall bör gatumark, som är väl avskild parkeringsyta, tills vidare kunna tas i anspråk för att stödja etableringen av ett basnät av publikt tillgängliga laddstationer [10].

Kommunala parkeringar för destinationsladdning

Som nämnts ovan gör kommunens insatser generellt sett störst miljönytta om de i första hand används till laddpunkter i kommunala i flerbostadsområden, eftersom det ger fler bilägare möjlighet att skaffa elbil. Det näst mest prioriterade området för kommunen är att verka för en utbyggnad av publik laddning på kommunala parkeringsplatser på tomtmark som används till arbetsplatsparkering och andra ytor där bilar står parkerade länge. Eftersom det kostar betydligt mer att etablera snabbladdning jämfört med normalladdning kommer destinationsladdningen vara normalladdning av ekonomiska skäl. Det betyder att sådana laddare kommer att efterfrågas i första hand där bilar står parkerade så länge att de hinner ladda för flera mils körsträcka.

Kommunen kan investera i själva infrastrukturen, men för att det ska vara möjligt att ta betalt behöver någon laddaktör stå för laddtjänsten, och på så sätt finns möjligheten för kommunen att mer eller mindre få betalt för investeringen. Man kan också tänka sig att privata aktörer är villiga att finansiera laddning vid kommunala anläggningar, och då bör staden givetvis uppmuntra detta och underlätta etableringen [9].

Kommunala pendelparkeringar

Att etablera laddställen på pendelparkeringar ger inte särskilt stor miljönytta i förhållande till investeringskostnaden. Avståndet mellan hemmet och kollektivtrafikhållplatsen är i allmänhet inte så stort för de flesta bilägare som använder pendelparkeringar. Att kunna ladda vid pendelparkeringen är därmed inte nödvändigt för möjligheten att äga elbil. Givetvis kan en elbilsägare uppfatta det som attraktivt att kunna ladda, särskilt om man får en reserverad parkering vid pendelparkeringen, men det gör egentligen inte elbilsägandet väsentligt mycket enklare.

Om kommunen har begränsade resurser är det därför bättre att fokusera på annan typ av parkering. Kommunen kan istället stödja privata energibolag och andra aktörer som är villiga att bekosta laddning på pendelparkeringar. En förutsättning är dock att sådana investeringar styrs till pendelparkeringar som har ledig kapacitet. Om pendelparkeringen ofta är full kommer reserverade platser för elbilar leda till att kapaciteten sjunker eftersom andra bilar inte får använda elbilsplatserna när de är outnyttjade.

På längre sikt är det önskvärt att även pendelparkeringar kan få gradvis utbyggd laddkapacitet. Men så länge investeringar på pendelparkeringar konkurrerar med andra och mer angelägna kommunala investeringar är det bättre att avvakta [9].



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Laddning vid besöksmål

Det kan vara attraktivt för bilägaren att kunna ladda även på olika besöksmål, exempelvis idrottsanläggningar, naturreservat och andra utflyktsmål. Men möjligheten att ladda på besöksmål som besöks av ett stort antal personer som varje enskild besökare bara besöker ibland, har emellertid en liten betydelse för den genomsnittlige bilköparens intresse av att skaffa en laddbar bil. Den typen av etableringar ger därför inte särskilt stor miljönytta i förhållande till kostnaden. Det är ofta dyrt att etablera laddning på avlägsna parkeringsytor (underhåll krävs också), och det blir sannolikt betydligt lägre nytta per investerad krona jämfört med att etablera laddning vid flerbostadshus och arbetsplatsparkering. Däremot kan det finnas aktörer vid besöksmålen som har ett eget intresse av att erbjuda laddning.

Upplåta mark till energibolag

Kommunen kan upplåta mark till olika laddaktörer efter överenskommelse. Kommunen kan erbjuda avtal och arrende för kommersiella aktörer och energibolag att etablera laddstationer på kommunal mark. I vissa fall finansierar de privata aktörerna laddutrustningen, elförsörjningen och nödvändiga ledningsarbeten medan kommunen ansvarar för utmärkning och upplåter eventuella ytor på allmän platsmark för etableringen [6].

I sådana fall har kommunen ett avtal med den aktör som tar betalt av kunderna för elen. För dessa ärenden kan det vara lämpligt att utveckla färdiga rutiner som hanterar frågor kring kontaktpersoner, bygglov, tillgång till kartunderlag och annan information om befintlig infrastruktur osv. Det är viktigt att det är klara villkor i avtalen mellan kommun och privat aktör om vad som gäller beträffande anläggning, drift, underhåll och avveckling. Kommunen bör i avtalet även ställa krav på vilken typ av utrustning som ska användas samt säkerställa rätten till statistik från laddstolpen. Kommunen kan teckna ett särskilt samarbetsavtal med energibolag angående data och utvärdering av stationerna. Datan kan användas för underlag till strategiska beslut om laddinfrastrukturens utbyggnad [10].

Om etableringen sker på privat ägd mark kan aktören i stort sett göra vad den vill om förfarandet inte är i strid med plan- och bygglagen. Om marken däremot är privat ägd men är offentlig plats, gäller ordningslagen och tillstånd krävs av Polismyndigheten. Om kommunen på något sätt väljer att stödja en privat aktör för att etablera laddmöjligheter på kvartersmark, måste dock kommunen beakta statsstödsreglerna och även kommunallagen [6].

Samverka med näringslivet

Näringslivet (ofta detaljvaruhandel) kan vara intresserade av att tillhandahålla elladdningen på sina parkeringsplatser i syfte att locka dit fler kunder och/ eller mer köpstarka kunder. Kommunen kan samverka med sådana aktörer. Träffar kan ordnas där man beskriver planer för varandra och hur marknaden utvecklas samt vilka tjänsteleverantörer det finns på marknaden. Laddaktörer och energibolag kan bjudas in för att beskriva sina erbjudanden och tekniker för laddning. Representanter för fordonsbranschen kan bjudas in för att beskriva utvecklingen av laddbara fordon. Kommunens enhet för näringslivsfrågor kan eventuellt stötta.

Ett exempel är köpcentret Nordstan i Göteborg som förvaltar många parkeringar. Affärsidkarna vill inte ta betalt för laddningen utan istället subventioneras laddplatserna, eftersom de vill att fler besökare ska komma och handla i deras butiker. Man utreder även att sätta upp snabbbladdare för



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

att locka bl.a. Tesla-ägare. Näringslivet kan alltså ha helt andra incitament än enbart ”behovet” av laddare.

Merparten av alla laddare kommer att sättas upp av privata aktörer. I takt med att efterfrågan ökar kommer parkeringsförvaltare, fastighetsägare, elbolag, laddtjänstföretag och fordonsbransch att erbjuda en mängd olika laddtjänster. Detta är marknadsdrivet och kommunen kan stödja processen genom att samverka och informera.

Upplåta parkeringsplatser till bilpooler

Kommunen kan upplåta attraktiva parkeringsplatser för bilpoolsbilar på kvartersmark. Om aktörerna vill erbjuda sina kunder laddbara bilar kan kommunen stödja dem i processen. Det är dock inte förenligt med kommunallagen att subventionera sådana installationer eller elleveranser, utan stödet får ges genom att samverka och hantera bygglov, tillstånd och liknande på ett sätt som är ändamålsenligt för bilpoolsaktören [9].

Krav vid nyexploatering

Kommunen kan underlätta etableringen av laddinfrastruktur genom att föra en dialog med byggbolag och fastighetsexploaterer i samband med detaljplaner och bygglov. Förbereder och planering kan göras för att möjliggöra etablering av laddplatser i tillräcklig omfattning i exploateringar och markupplåtelser [6,9].

Sprida information

Kommunen kan stödja med information om hur marknaden utvecklas och hur aktörerna kan tillgodose ett ökande laddbehov. Kommunen kan också utbyta erfarenheter, informera om myndighetsbeslut och driva gemensamma projekt med privata aktörer (verksamhetsutövare och fastighetsbolag). Seminarier, nyhetsbrev och nätverksträffar kan vara effektiva sätt att förmedla kunskap och stärka samarbetet [9]. Kommunen kan även informera och kommunicera med medborgare kring elbilar och laddinfrastruktur.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Referenser

- [1] <http://skovdenatab.se>
- [2] [#">https://www.ledningskollen.se/Vilka-ar-med #](https://www.ledningskollen.se/Vilka-ar-med)
- [3] Mattias Lång, Nätchef Skövde Nät/ Skövde Energi
- [4] *Laddinfrastruktur för elfordon- Strategisk studie för utbyggnad av publik laddning i Västra Götalands län*. Rapport 2017:43. Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Framtagen av Gordon Strömfelt, Engineering Force AB.
- [5] <http://www.bilsweden.se>
- [6] Ladda för framtiden-Laddinfrastruktur för elfordon, SKL, 2017.
- [7] <https://www.natomraden.se/>
- [8] <https://www.skovde.se/trafik-infrastruktur/energi/el/>
- [9] *Åtgärder för att stimulera elfordon och delade mobilitetslösningar i Göteborg, En rapport från projektet Elmob, arbetspaket 6*, Trafikkontoret Göteborgs Stad, maj 2016.
- [10] *Erfarenheter från etablering av publik laddning för elbilar i Stockholm*. Miljöbilar i Stockholm , Stockholm Stad. Februari, 2016
- [11] Boverket
- [12] <http://www.svepark.se>
- [13] Ny teknik, <https://www.nyteknik.se/fordon/sa-ratt-har-prognosmakarna-haft-om-elbilar-hittills-6874422>
- [14] Power Circle <http://powercircle.org/>



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Bilaga med underlagsfakta

Laddfordon

Miljöaspekter med laddfordon

De mest diskuterade miljöaspekterna med vägtrafik i närmiljön är buller och utsläpp av luftföroreningar. En helt eldriven bil släpper inte ut avgaser eftersom det inte finns någon förbränningsprocess. Detta innebär inga gasformiga föroreningar eller avgaspartiklar. För laddhybrider- som i varierande grad använder en förbränningsmotor- gäller naturligtvis inte detta även om övergången till laddhybrider innebär sänkta utsläpp.

Avgaspartiklarna är mycket små men många, vilket gör att de brukar uttryckas i antal, och har bara en liten betydelse för den totala partikelmassan. Utsläpp av partikelmassan till luft domineras istället helt av slitagepartiklar från däck och vägbanor samt uppvirvlade partiklar, dessa kan antas vara oförändrade oavsett framdrivningsteknik. Partiklar genererade från bromsar bör emellertid minska något eftersom större delen av rörelseenergin regenereras tillbaka till batteriet vid inbromsning, jämfört med bilar som drivs med förbränningsteknik som "bromsar bort" all rörelseenergi.

När det gäller buller kommer ljudet från förbränningsmotorn försvinna, men ljudet som alstras från kontakten mellan däck och vägbanor kan antas vara samma. Vid låga hastigheter dominerar ljudet från motor och avgassystem, medan bullret från däck och vägbanor tar över vid högre hastigheter. För personbilar ligger gränsen vid cirka 30–50 km/h och för tunga fordon vid 50–70 km/h. Detta innebär att bullret från elbilar kommer minska jämfört med förbränningsdrivna fordon i stadsmiljöer med låga hastighetsbegränsningar, men inte säkert att sänkningen är betydande nära större trafikleder. Sänkt ljudnivå är emellertid inte enbart positivt, då de tysta fordonen också utgör en större risk för olyckshändelser eftersom fotgängare och cyklister inte uppmärksammar dem på samma sätt.

Laddningstyper

Laddning av elfordon brukar enligt litteraturen delas in i olika typer beroende på storleken på effektöverföringen och vilken typ av plats som laddaren finns. En indelning grundar sig på syftet med att parkera på en viss plats, t.ex. att vara hemma eller att man tagit bilen till sin arbetsplats. En annan indelning utgår ifrån den förväntade tiden för laddning och/ eller effektbehovet. Indelningen med avseende på tidsåtgång och effekt visas nedan;

- **Normalladdning (< 11 kW)**
- **Semisnabbladdning (11- 22 kW)**
- **Snabbladdning (> 22 kW)**

Typer av laddning kan också delas in efter syftet med att parkera vid laddplatsen. Denna indelning kan beskrivas som följande;



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

1. **Hemmaladdning**, bilen laddas när man parkerar vid sin bostad. Laddas då normalt sett under natten.
2. **Arbetsplatsladdning**, bilen laddas under dagen när den står parkerad vid eller i närheten av arbetsplatsen.
3. **Destinationsladdning**, bilen laddas när den parkeras vid en plats där man har ett ärende av något slag.
4. **Publik snabbaddning**⁵, bilen laddas vid en bensinstation, vägkantsparkering, vägkrog eller motsvarande, och parkering sker i sitt primära syfte för att ladda bilen.

Ytterligare en relevant indelning är huruvida laddplatsen är publik eller inte, dvs. kan "vem som helst" stanna och ladda. Tillgängligheten för detta beror delvis av var själva parkeringen ligger, delvis på vad den är avsedd att användas till.

Laddbara flottan idag

För att få ett bra underlag till en laddinfrastrukturplan är det lämpligt att betrakta nuvarande fordonspark. Detta kan också vara vanskligt eftersom bilar byts ut efterhand och det är oklart vilken väg framtidens laddbara fordon tar ifråga om teknik. Det kan därför vara strategiskt att ha flera "dörrar öppna" när man planerar för en framtida laddinfrastruktur.

Införandet av ekonomiska styrmedel kommer snabba på omställningen och bromsa försäljningen av fossilt drivna bilar, ett viktigt beslut är bonus-malus som införs 1 juli 2018, vilket innebär att alla nya bilar med CO₂-utsläpp över 95 g/km får en straffskatt och rena elbilar får en bonus på 60 000 kr. Företag och organisationer får därigenom tydliga incitament att ställa om sin bilpark och uppdaterade tjänstebilspolicys kan styra förare av förmånsbilar att välja elbilar [6].

Elbilarna som lanserades under åren 2011-2015 hade batterier på 16-24 kWh vilket innebär en praktisk räckvidd på 100-150 km. Modernare elbilar som lanserats under 2016-2017 har utrustats med något större batterier på 30-40 kWh vilket utökar den verkliga räckvidden till 150-250 km. Elbilstillverkaren Tesla har redan idag modeller med mycket stora batterier på 60-100 kWh vilket ger en faktisk räckvidd på 300 - 450 km [4].

Den snabba teknikutvecklingen leder till energitätare batterier i kommande elbilar vilket gör det möjligt att utöka kommande elbilars räckvidd. Många biltillverkare kommer lansera fler modeller under närmaste åren, men alla har inte angivit några mer specifika detaljer.[4] Över 100 nya laddbara modeller förväntas sättas på den svenska marknaden de kommande åren [5].

Laddhybrider kan enbart köra en kortare sträcka på enbart el [6]. Laddhybrider har vanligtvis en deklarerad elektrisk räckvidd på 30-60 km vilket i verklig körning innebär 20-40 km beroende på hastighet och väderlek [2].

Normalladdning

Normalladdning innebär att fordonen laddas med låg effekt (upp till 11 kW). Vanliga alternativ för den här typen av laddning är anslutningar med en effekt på 2,3- 3,6 kW. Att fulladda ett helt tomt batteri i en batteribil tar då cirka 5– 8 h [6]. Laddstationer som installeras på en privat

⁵ Benämningen i denna rapport kan vara något förvirrande då annan typ av laddning också kan vara "snabb" och "publik", men bättre benämning saknas idagsläget.



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

parkeringsplats endast avsedd för boende i närliggande hus erbjuder så kallad hemmaladdning. En enskild laddplats kan även vara uppförd för laddning av ett företags eller en organisations egna fordon (arbetsplatsladdning) [4]. Dessa typer av laddning är oftast normalladdning, men normalladdning kan också förekomma på andra typer av platser.

Semisnabb laddning

Semisnabbladdning är en typ av snabbare normalladdning och innebär effekter upp till 22 kW. Den semisnabba laddningen är lämplig för publika laddplatser där den tillåtna parkeringstiden eller tiden som motsvarar besöket matchar tiden det tar att ladda fordonet. Laddningstiden för ett tomt batteri till fullt tar ca 1-3 h [6]. Lämpliga platser för denna typ av laddning kan vara restauranger, biografier, idrottshallar och liknande. Eftersom sådan laddning är dyrare att etablera är det i första hand av intresse för den näringsidkaren som har ett ekonomiskt motiv att erbjuda attraktiv laddning. För kommunen är det inte lika angeläget att verka för att denna typ av laddning ska komma till stånd.

Snabbladdning

Enligt EUs direktiv⁶ för laddinfrastruktur så är laddning med en effekt större än 22 kW klassificerad som snabbladdning. Snabbladdare är främst tänkta att fungera som räckviddsförlängare för rena elbilar vid tillfällena då det inte finns tid för normalladdning, till exempel vid längre resor eller frekvent användande inom tätort. En annan definition för snabbladdning är att det ska ta max 30 min att återladda batteriet till 80 procent [4]. För de flesta av dagens elbilar krävs en laddeffekt på 50 kW för att klara detta (vintertid går det långsammare). För att överföra en sådan effekt krävs en extern likströmsladdare direkt till elbilens batteri. Laddeffekt på 50 kW bedöms inte vara tillräcklig för framtida elbilar med större batterier om laddtiden ska begränsas till 30 min [4]. Vissa nya modeller som lanseras i Sverige under 2018- 2019 kan snabbladdas med effekter upp till 120- 150 kW [4].

För snabbladdning av elfordon i framtiden är det tänkt att kunna leverera en effekt på upp till 350 kW. Då kommer ett 100 kWh batteri att kunna snabbladdas till 80 procent på ca 15 min. Ökad laddeffekt är en förutsättning för att korta ned laddtiden vid snabbladdning vilket minskar risken för köbildning då elbilarna blir vanligare i framtiden, samt öka acceptansen för elbilsintroduktionen [4].

Det pågår en generell utveckling av så kallade URC-Ultra Rapid Chargers eller ibland kallat HPC-High Power Charging. Gemensamt för dessa är att effekten ligger på minst cirka 150 kW och att laddtiden är väldigt kort, ner emot 5–10 minuter från tomt till fullt, och att snabbladdning av flera bilar samtidigt är möjlig [6].

Teknik för elbilsaddning

Infrastruktur för laddning av eldrivna fordon beror av ett antal aspekter som varierar med typ av laddplats och berörda parter [4]. Olika bilar klarar olika effekter och kan behöva 1-fas eller 3-fas likström eller växelström. Därför är det bra om laddstolpen som byggs går att modifiera till rimlig kostnad. Med ”smarta laddstationer” finns möjlighet till statistik, alarm, kommunikation och

⁶ 2014/94/EU

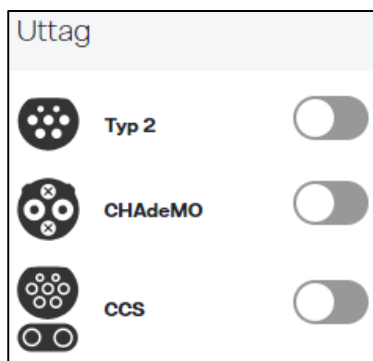


Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

fjärrstyrning med laddstationen, men inte säkert att den högre funktionaliteten går att motivera ekonomiskt [10]. De olika elbilarna har olika laddtag med avseende på teknisk utformning och mottagningseffekt. Alla fordon kan normalladdas men vissa modeller kan inte snabbaddas.

I europeisk och svensk standard (Svensk Standard SS-EN 61851) finns det olika säkerhetsnivåer definierade för laddning av elfordon, de olika nivåerna kallas modes (mode 1, 2 och 3). [4] De olika moden beskriver skillnader i kommunikation och säkerhet mellan fordonet och fasta installationer vid laddplatsen. Högre mode förenklar elöverföringen och kraven på högre mode ökar också med högre effekt. Enligt EU-beslut ska standarden för publik laddning av elfordon från och med 2017 uppfylla säkerhetsnivå Mode 3. Mode 3 kräver kommunikation mellan laddstationen och fordonet så standarden är förberedd för att klara av framtida krav på V2G (vehicle-to-grid, ISO/IEC 15118).

Det finns i huvudsak tre olika uttag för fordonsladdning i dag; "Typ 2", "CHAdEMO" och "CCS". Enligt EU-direktivet skall publika laddplatser uppfylla Mode 3 samt ska ha minst ett Typ 2-uttag för växelströmsladdning. För att öka tillgängligheten bör snabbaddare endast utrustas med likström och uttagen CHAdEMO och CCS. Även befintliga laddplatser bör uppgraderas för att så att mer än en elbil ska kunna ladda åt gången. Genom att fler elbilar kan ladda samtidigt minskas risken för laddkö när elbilarna blir vanligare på [4]. I figuren nedan visas symbolerna för de tre uttagstyperna;



Figur 8. Uttag som initiativet InCharge i sin karta över laddplatser.⁷

Publika normalladdare bör vara typ 2, mode 3, 16A, enfas. Detta motsvarar standarden på nya eldrivna fordon och möjliggör att fler elbilar kan ladda samtidigt vid samma p-anläggning till rimlig kostnad. 16A enfas räcker för nattladdning av en elbil samtidigt som kapaciteten i fastigheten kan räckas till fler elbilar [10].

Effektiv utformning av laddplatsen

Laddplatsen bör vara skalbar, dvs. 1-2 platser med möjlighet till ytterligare laddplatser på samma ställe vid senare tillfälle. Laddstationen bör helst stå placerad så att fordonen parkerar med för eller akter mot laddstationen. Det fungerar sämre med laddstationen längs med sidan på bilen pga. att olika elbilsmoeller har uttag på olika platser på bilen och risken är därför stor att fordon laddar parkerade mot körriktningen. Längsgående parkeringsplatser vid gångbana längs gata bör heller aldrig användas som laddplats. Utrymmet är ofta otillräckligt med hänsyn till gåendes framkomlighet. Det kostnadseffektivt att sätta upp en stolpe där två bilar kan ladda samtidigt [10].

⁷ Initiativet InCharge, Vattenfall: <https://www.goincharge.com/se/pages/om-oss/>



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Generellt för publika laddstationer gäller att de bör vara öppna för så många som möjligt oberoende av tid på dygnet. Lämpligen föreskrivs att stationen ska vara i drift och fungera minst 90-95 procent av tiden [10].

Kommunen kan utveckla ett system där elbilsägaren kan erbjudas laddning utan att samtidigt erbjudas en fast plats. Det kan exempelvis handla om att etablera så många laddpunkter för att elbilägare ska vara säkra på att hitta en laddplats även om man inte har en egen plats. En annan möjlighet kanske är att parkeringsytan har flyttbara anslutningar eller kablar [9].

Vid grävning och framdragning av el för laddplatser bör redan från början fler tomrör anläggas för att förbereda för ytterligare laddstolpar.. Vid anläggning av nya parkeringsplatser och parkeringshus bör det förberedas för framtida framdragning av el till samtliga parkeringsrutor då kostnaden för detta oftast är marginell i relation till det övriga anläggningsarbetet [4].

Kapacitet i elnätet

Sveriges elnät består grovt av högspänningsnät, mellanspänningsnät och lågspänningsnät. Nätet är byggt för en viss spänning samtidigt som den tillgängliga strömkapaciteten (A) varierar beroende av hur mycket av elen som för tillfället utnyttjas. Beroende på om elen utnyttjas med 1 fas eller 3 fas kan olika effekt uppnås.

Den högsta möjliga effekt som laddplatsen kan leverera beror av tillgänglig effekt (ström) i det lokala högspänningsnätet. Elleverans för laddning av vägfordon innebär en ökad belastning av det befintliga elnätet, vilket kan medföra att elnätet måste byggas ut eller kompletteras med extra tryckpunkter.

Det kan bland annat handla om att stärka infrastrukturen mellan kommuner [6]. Ju högre effekt desto kortare blir laddningstiden för fordonet men samtidigt innebär högre effekt också högre kostnader vid inköp och etablering av laddare [6]. Större batterier i de nyare elbilarna kan öka behovet av högre laddningseffekt. Detta ställer högre krav på publika laddstationer och elnätet de är anslutna till.

Befintlig servis och el-central kan inventeras med avseende på kapacitet. Det blir billigast att placera laddarna nära. I vissa fall kan det löna sig med en lastbalansering som ser till att inte överlasta energiuttaget. En lång kabeldragning ger betydligt högre kostnad eftersom större kabeldimension krävs. Om uppgradering av elservis inte krävs är utbyggnaden relativt billig [10].

Juridik

Typer av mark

Beroende på vad det är för typ av mark som behöver tas i anspråk för laddinfrastrukturen kan olika regelverk behöva tillämpas. Reglerna för etablering av laddplatser beror på om etableringen sker på allmän platsmark eller kvartersmark. **Allmän platsmark** definieras i plan och bygglagen PBL (2010:900) som gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. I detaljplanen kan allmän platsmark regleras för olika ändamål. **Kvarters-**



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

mark definieras enligt PBL som mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde, exempelvis anges ändamålet parkering [6].

Vägtrafikdefinitioner

I förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner definieras laddplats *som en plats som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddplats*. Bemyndigandet att meddela en lokal trafikföreskrift om att en viss plats ska vara laddplats återfinns i trafikförordningen, 10 kap 1§ p.7. Vidare framgår av 10 kap 9a §, att en plats endast får förklaras som laddplats om det finns anordningar för extern laddning med elektrisk energi för fordonets framdrivning. Vilka bestämmelser som gäller på en laddplats framgår av 3 kap 54 §, 4 st trafikförordningen. *På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras. Andra fordon får inte stannas annat än för på- eller avstigning* [6].

Trafikföreskrifter

Kommunerna har idag möjlighet att inrätta laddplatser med stöd i trafikförordningen (1998:1276). För att besluta om en laddplats använder sig kommunen av lokala trafikföreskrifter. Vanligen tar kommunen beslut om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område och länsstyrelsen tar beslut utanför [6].

Nätkoncession

Vem som får distribuera el regleras i Ellagen (1997:857). Utgångspunkten är att det krävs tillstånd (så kallad "nätkoncession") för att bygga eller använda starkströmsledning. Vissa typer av nät är dock undantagna från kravet på koncession [6].

Den 1 juni 2012 infördes ett undantag från kravet på nätkoncession för interna elnät som huvudsakligen används för fordons elbehov (IKN-förordningen 22 b §). Det är också tillåtet att överföra el för annans räkning på ett sådant nät (31 §). Med stöd av undantaget kan en grupp laddstationer på ett internt nät anslutas till det koncessionspliktiga elnätet i en anslutningspunkt och det är även möjligt att ta betalt för elen av den som laddar. Undantaget gäller dock endast för lågspänningsnät, d.v.s. max 1 000 V. Hur många laddstationer som kan anslutas i en uttagspunkt begränsas alltså tekniskt av att det måste vara fråga om ett lågspänningsnät [6].

Utöver det ovan beskrivna undantaget skulle även andra undantag i IKN-förordningen kunna vara tillämpliga för att ansluta laddstationer till icke koncessionspliktiga nät. Det gäller i första hand det undantag som avser interna nät på eller inom byggnad (5§). Ett elnät inom ett parkeringshus kan vara undantaget från koncessionsplikt enligt denna bestämmelse. Överföring av el för annans räkning får ske på ett sådant nät enligt 24 § IKN-förordningen. Detta innebär att man inom byggnaden får ansluta laddstationer till elnätet och ta betalt för elen. Hur många laddstationer som i praktiken kan anslutas till byggnadens nät beror på vilken huvudsäkkring som byggnaden har och övrig elanvändning i byggnaden. Även undantagen för interna nät inom området för en industrianläggning (8 §) eller området för fritidsverksamhet (16 §) skulle kunna vara tillämpliga [6].



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Avgifter och betalning

Enligt ordningslagen (1993:1617) har kommunen vetorätt i frågan om tillstånd ska ges eller inte. Kommunen kan även ställa upp villkor som tas in i tillståndet. Därutöver finns ett visst utrymme för kommunen att träffa kompletterande avtal med nyttjaren [6].

Enligt Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, har kommunen rätt att ta ut ersättning för användningen av en offentlig plats. I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering [6].

En kommun kan enligt ellagen inte ta betalt för el, eftersom ett köp av el endast kan ske mellan bilanvändare och eldistributör. En kommun kan inte heller subventionera eller ge bort el, då detta inte är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen. Distribution av el är därmed inte en kommunal fråga [6].

Om arbetsgivaren tillhandahåller el så är det en beskattningsbar förmån.

Bygglov

En laddstolpe är ingen byggnad och inte heller en bygglovspliktig anläggning enligt 6 kap. 1 § plan- och bygglagen. Bygglov krävs således inte för laddstolpar, men byggs tillhörande anläggningar i anslutning till laddstationen som t.ex. väderskydd krävs bygglov för dessa. Dessutom krävs bygglov för nyanläggning av parkeringsplatser utomhus [6].

Aktörer vid elbilsladdning

Typer av aktörer

För att utbyggnad av en infrastruktur för laddning av elbilar och laddhybrider krävs samverkan mellan olika aktörer i samhället och tydliga gränsdragningar gällande ägande, investering, drift- och underhåll, konkurrens, betalningslösning etc.

För att laddningen ska fungera i praktiken måste det finnas ett nät för eldistributionen, någon som levererar elen, någon som äger marken var ledningarna löper, någon som driver verksamheten på marken samt någon beskostar utbyggnaden av infrastrukturen. Någon aktör måste också ansvara för drift- och underhåll av anläggningen samt överenskommelser om betalning mellan de olika aktörerna.

De inblandade aktörerna är främst följande:

- Nätägare/ Nät-distributör
- Elhandlare/ Elleverantör (energibolag)
- Leverantör av den tekniska utrustningen vid laddaren
- Fastighetsägare av marken vid laddaren
- Fastighetsägare av marken för hela elnätsträckningen



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

- Verksamhetsutövare på fastighet (eventuellt en parkeringsoperatör)
- Användare av elladdaren (fordonsägare)

Länsstyrelsen

På regional nivå finns idag inget uttalat ansvar för laddinfrastruktur. Länsstyrelsen har emellertid ansvar för att samordna och leda det regionala arbetet med att förverkliga regeringens politik för energiomställning och klimatpåverkan. Regionen kan också vara den som till stor del samordnar och leder arbetet kring laddinfrastrukturfrågor beroende på det politiska uppdraget från landstinget [6].

Länsstyrelsen arbetar också med Klimatklivet som är en nationell satsning från regeringen med ett stöd för lokala klimatinvesteringar. Stödet riktar sig bland annat till kommuner, landsting, företag och stiftelser. Genom Klimatklivet kan kommuner söka stöd för ett antal åtgärder bl.a. installering av laddstationer. Naturvårdsverket fattar sedan beslut om vilka investeringar som ska beviljas med stöd av information från länsstyrelserna, Energimyndigheten och eventuellt andra nationella myndigheter. Kommunens arbete kan underlättas genom att bevaka regionens strategier och utredningar om laddinfrastrukturen och bevaka det regionala perspektivet [6].

Staten

År 2015 fick Energimyndigheten av Regeringen uppdraget att vara nationell samordnare för laddinfrastruktur. Uppdraget pågår under åren 2015–2018 och innebär att Energimyndigheten ska samordna stöd till laddinfrastruktur och informera om laddstationers placering. Energi-myndigheten är även en viktig forskningsfinansiär och ansvarig för statistik, utredningar och kunskapsunderlag inom området. Staten har även en viktig roll som lagstiftare vad gäller regelverk avseende standarder, elnät, markupplåtelse och parkering. Lagstiftningen kan kompletteras med incitament och styrmedel (t.ex. förmånsbeskattning, energiskatt, koldioxidskatt och fordonsskatt) [6].

År 2015 kom förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar. Det går för t.ex. företag och kommuner att söka ekonomiska medel avsedda för laddstationer för elfordon (medel beviljas inte till privatpersoner). För normalladdning ges högst 50 procent av investeringskostnaden, max 20 000 kr/laddstation. Ansökan görs till länsstyrelsen i det län där laddstationen ska placeras. Naturvårdsverket med stöd av Energimyndigheten prövar och beviljar ansökningarna [10].

Erfarenheter från Stockholm

I Stockholm har man en modell som bygger på att trafikkontoret tecknar nyttjanderättsavtal med aktörer på elmarknaden. Avtalen ger respektive aktör rätt att nyttja utrymme på allmän platsmark för parkeringsplats med snabbaddare och tillhörande installationer. Aktörerna finansierar själva laddutrustning, elförsörjning, nödvändiga ledningsarbeten för elförsörjning samt skyltning och utmärkning av platsen. Erfarenheterna är mycket goda [10].

Förutom nyttjanderättsavtal skulle även markupplåtelseavtal kunna användas för att reglera vad som ska gälla vid upplåtelse av mark för en snabbaddningsstation. Ordningslagen anger att när ett detaljplanelagt område används på ett sätt som inte överensstämmer med det ändamål platsen



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

avser kan markupplåtelseavtal tecknas och polistillstånd krävs. En nackdel med markupplåtelse är att om kommunen vill säga upp markupplåtelsen krävs polisens tillstånd även för detta. Genom att använda sig av nyttjanderättsavtal ligger hela beslutanderätten kvar hos kommunen istället [10].

Erfarenheter från Stockholm visar att normalladdning och snabbladdning uppfyller olika behov för olika användargrupper, t.ex. kan tillgången på publik laddinfrastruktur för vissa vara helt avgörande. Men för den största gruppen som har tillgång till laddning vid hemmet, är publik laddinfrastruktur ett komplement till den laddning som sker över natten. Möjlighet att normalladda vid parkeringsplatser där användarna ändå parkerar framstår som ett bra sätt att bidra till många el-mil i Stockholm. En stor andel använder aldrig publika normalladdningsplatser med en motivering likt denna: "normalladdning på stan är inte värt besväret att ta fram laddkabeln" [10].



Rapport U 5991 – Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun – Förslag till åtgärder för att stödja en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon i Skövde kommun

Skövde kommun**Sammanträdesprotokoll**

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

26(34)

KS § 182/21**Revidering av Plan för laddinfrastruktur**

KS2021.0358

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	178/21
2 Kommunstyrelsen	2021-11-15	182/21

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta reviderad plan för laddinfrastruktur.

Sammanfattning

Det står i den ursprungliga planen från 2019 att den vid behov bör revideras vartannat år. Sektor samhällsbyggnad anser att det behovet finns då mycket framsteg har gjorts på kort tid och det är viktigt att planen för laddinfrastrukturen hålls aktuell.

Bakgrund

Utvecklingen av elbilar fortsätter i snabb takt i samhället och i takt med det ökar även andelen elbilar ute på vägarna. I samband med det ställs det högre krav på tillgängligheten av laddplatser, vilket medför att laddinfrastrukturen också blir ännu viktigare. Både att antalet laddplatser ökar, men även att de även fortsättningsvis installeras på strategiska platser.

Genomförandeavsnittet innehåller delar som är genomförda, som är på god väg och delar som inte har kommit igång. Här krävs en revidering för att kunna utvärdera vad som kvarstår, samt för att kunna ta ny höjd inom de områden där utvecklingen har gått snabbare än förväntat. Det är viktigt att det finns mål att jobba mot för att fortsätta driva utvecklingen. En uppdatering behövs för att det som står att det ska genomföras behålls aktuellt.

Fakta och statistik generellt behöver uppdateras då de har hunnit bli utdaterade. Det är särskilt påfallande i avsnittet ”färdplan 2025”. För att färdplanen ska vara relevant och kunna ge bra vägledning för hur laddinfrastrukturen ska byggas ut behöver den vara uppdaterad.

Handlingar

Plan för laddinfrastruktur Skövde kommun (reviderad 2021).

Tjänsteskrivelse KSAU-KS-KF.

Utredning Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon.

Arb.mat. m markeringar, Plan för laddinfrastruktur Skövde kommun rev vers.

IVL Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun.

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

KSAU § 178/21

Revidering av Plan för laddinfrastruktur

KS2021.0358

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	178/21

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att anta reviderad plan för laddinfrastruktur.

Sammanfattning

Det står i den ursprungliga planen från 2019 att den vid behov bör revideras vartannat år. Sektor samhällsbyggnad anser att det behovet finns då mycket framsteg har gjorts på kort tid och det är viktigt att planen för laddinfrastrukturen hålls aktuell.

Bakgrund

Utvecklingen av elbilar fortsätter i snabb takt i samhället och i takt med det ökar även andelen elbilar ute på vägarna. I samband med det ställs det högre krav på tillgängligheten av laddplatser, vilket medför att laddinfrastrukturen också blir ännu viktigare. Både att antalet laddplatser ökar, men även att de även fortsättningsvis installeras på strategiska platser.

Genomförandeavsnittet innehåller delar som är genomförda, som är på god väg och delar som inte har kommit igång. Här krävs en revidering för att kunna utvärdera vad som kvarstår, samt för att kunna ta ny höjd inom de områden där utvecklingen har gått snabbare än förväntat. Det är viktigt att det finns mål att jobba mot för att fortsätta driva utvecklingen. En uppdatering behövs för att det som står att det ska genomföras behålls aktuellt.

Fakta och statistik generellt behöver uppdateras då de har hunnit bli utdaterade. Det är särskilt påfallande i avsnittet ”färdplan 2025”. För att färdplanen ska vara relevant och kunna ge bra vägledning för hur laddinfrastrukturen ska byggas ut behöver den vara uppdaterad.

Handlingar

Plan för laddinfrastruktur Skövde kommun (reviderad 2021).

Tjänsteskrivelse KSAU-KS-KF.

Utredning Icke-publika elbilsladdare för kommunala fordon.

Arb.mat. m markeringar, Plan för laddinfrastruktur Skövde kommun rev vers.

IVL Laddinfrastrukturplan för Skövde kommun.

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum:

Diarienummer: **KS2016.0113-105**

Handläggare: **Monica Schelander**



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Annullering av ingått samarbetsavtal med Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

- Godkänna annullering av ingått samarbetsavtal, KF § 19/17, med Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB.
- Ovanstående beslut - om godkännande av annullering av samarbetsavtal - gäller endast under förutsättning av att reversen, daterad 24 april 2017, tydliggörs/justeras enligt nedan:
 - tidpunkten för när kapitalbelopp enligt punkt 5.1 i förfaller till betalning justerats till den tidpunkt när Host Billingeus i Skövde AB enligt följande har:
 - Uppfört och slutbesiktigt en kvalitativ kongresshall med modern standard för minst 750 sittande gäster och i utförande som är i linje med förslaget ifrån Krok & Tjäder.
 - Renoverat befintlig hotellanläggning interiört samt exteriört så anläggningen får en modern standard.
- Kommunfullmäktige godkänner även – i beaktande av pågående pandemi – att löptiden för reversens automatiska annullerande enligt p. 7.1. i reversen förlängs t.o.m. 2025-12-31.
- Reversen ska i övrigt gälla i oförändrad lydelse.

Bakgrund

Kommunen och Host Billingeus i Skövde AB samt Tribe Hotel Billingeus AB har ingått ett samarbetsavtal avseende samarbete och utveckling av Billingen och Billingeus. På grund av den pågående pandemin har hotellbranschen haft en extrem tillbakagång vilket har lett till att Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus inte kunnat fullgöra insatser enligt tidplan i samarbetsavtal och även fått tidsförlängning av sina åtaganden på grund av rådande omständigheter. Tanken bakom samarbetsavtalet var en växelvis utveckling av området. I stort är nu det syftet förfallet varvid samarbetsavtalet bör annulleras.

I och med att Host Billingeus i Skövde AB övergått till ny ägare, Sealodge AB, har frågan aktualiserats om en förlängning av reversen. Kommunen välkomnar att en ny ägare önskar

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum:

Diarienummer: **KS2016.0113-105**

Handläggare: **Monica Schelander**



investera i anläggningen och att utveckla hotellanläggningen i linje med vad kommunen kommit överens med tidigare ägare om, vilket kan säkerställas genom justering av vissa villkor i den revers som låg till grund för kommunens förvärv av Blå Hallen och Friluftsbadet.

Handlingar

Skickas till

Host Billinge AB, Tribe Hotel Billinge AB, Sealodge AB, Lars-Olof Oskarsson

Handläggare

Monica Schelander

Kommunstyrelsen

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-11-22**

Diarienummer: **KS2021.0035-14**

Handläggare: **Agneta Tilly**



Kommunfullmäktige

Rapport om gynnande beslut som inte verkställts, kvartal 3 år 2021

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att lägga rapporterna till handlingarna.

Bakgrund

Gynnande beslut som enligt 4 kap 1 § Socialtjänstlagen (SoL) och enligt LSS som inte verkställts inom tre månader från dagen för beslut ska rapporteras till IVO, kommunrevisorer och kommunfullmäktige enligt 16 kap 6 § F-h (SoL). Rapporteringen gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter att verkställigheten avbrutits. SSO, Gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader enligt Socialtjänstlagen 16 kap § 6 F-h:2 SVO, Gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade § 28 F-g:76

Handlingar

VON § 58/21 Rapportering enligt Socialtjänstlagen 16 kap. 6 f-h § av ej verkställda beslut enligt 4 kap.1 § SoL, kvartal 3, 2021
Rapport till kommunfullmäktige_IVO kvartal 3, 2021.pdf
VON § 59/21 Rapportering enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) 28 § f-g av ej verkställda beslut enligt 9 § LSS, kvartal 3, 2021
Rapport till kommunfullmäktige_IVO av ej verkställda beslut LSS kvartal 3 2021.pdf
Bilaga till rapportering enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) 28 § f-gpdf
Statistikrapport 2021 kvartal 3 Sektor socialtjänst

Skickas till

Socialnämnden
Vård- och omsorgsnämnden

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-11-22**

Diarienummer: **KS2021.0035-14**

Handläggare: **Agneta Tilly**



Handläggare

Agneta Tilly

Kommunstyrelsen



Statistikrapport, 2021 kvartal 3

Gynnande beslut enligt 4 kap 1 § Socialtjänstlagen (SoL) som inte verkställts inom tre månader från dagen för beslutet skall rapporteras till IVO, kommunrevisorer och fullmäktige enligt 16 kap 6 § F-h SoL. Rapporteringen gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter att verkställighet avbrutits.

Två beslut gällande kontaktfamilj från kvartal 2 är fortsatt rapporterade som icke verkställda.

SEKTOR SOCIALTJÄNST

Skövde 30 oktober 2021

Anna Bjugård

Samordnare

Sektor vård och omsorg
Niklas Börjesson
planeringsledare

2021-10-13



Rapportering enligt Socialtjänstlagen 16 kap. § 6 f – h , 2021 kvartal 3.

Rapportering av gynnande biståndsbeslut enligt 4 kapitlet 1 § socialtjänstlagen som ej verkställts inom tre månader från dagen för beslutet. Rapporten gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter det att verkställigheten avbrutits. (Statistikrapport till kommunfullmäktige).

Period: 2021-07-01—2021-09-30.

	Antal	
Gynnande beslut som ej verkställts inom tre månader enligt Sol.	13	
Typ av beslut:		Antal dagar från beslut:
Särskilt boende	13*	672, 566, 545, 469, 345, 345, 190, 183, 183, 161, 155, 128, 105
Kvinnor	9	
Män	4	

*Av dessa beslut har 0 beslut verkställts eller avslutats under perioden.

BESLUT/SKRIVELSE/FÖRELÄGGANDE/MEDDELANDE

Datum: 2021-10-21

Diarienummer: VON2021.0012-16

Handläggare: Therese Södervall



Rapport till kommunfullmäktige/IVO av ej verkställda beslut LSS kvartal 3 2021

Rapportering av gynnande biståndsbeslut enligt LSS som ej verkställts inom tre månader från dagen för beslutet. Rapporten gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter det att verkställigheten avbrutits (statistikrapport till kommunfullmäktige).

Period: 2021-07-01—2021-09-30

Gynnande beslut som ej verkställts inom 3 månader		
Typ av beslut	Antal	Antal dagar från beslut
Kontaktperson	32	1733, 1702, 1034, 1003, 1003, 1003, 973, 972, 972, 578, 577, 518, 518, 489, 456, 333, 333, 333, 333, 272, 242, 122, 183, 183, 153, 153
Korttidsvistelse	0	
Bostad med särskild service, vuxna	4	1098, 533, 184, 129
Bostad med särskild service, barn och unga	1	290
Personlig assistans	0	
Daglig verksamhet	14	566, 566, 566, 566, 566, 547, 402, 402, 402, 402, 380, 379, 194, 122
Kvinnor	22	
Män	29	

BESLUT/SKRIVELSE/FÖRELÄGGANDE/MEDDELANDE

Datum: 2021-10-20

Diarienummer: VON2021.0012-15

Handläggare: Therese Södervall



Bilaga till rapportering enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) 28 § f-g av ej verkställda beslutenligt 9 § LSS, kvartal 3, 2021. Bakgrund till ej verkställda beslut

Bostad med särskild service för vuxna - BmSS

Fyra individer har väntat 1098, 533, 184, och 129 dagar på bostad med särskild service. Samtliga är män.

- 198 dagar - Individen har erbjudits sammanlagt tre lägenheter, den senaste i februari 2021. Individen och företrädare har varit och tittat på lägenheterna, men valt att tacka nej. LSS-handläggare har, under mars månad, varit i kontakt med företrädare för uppföljning av beslut. Det framkommer då att behovet kvarstår men att individen behöver introduceras i processen att flytta till eget boende över längre tid. Individen kommer att erbjudas en lägenhet på nytt när lämplig lägenhet finns tillgänglig.
- 533 dagar – Individen erbjöds en lägenhet i januari 2021, men tackade nej. Individen var, vid tillfället, inte redo att flytta till egen lägenhet till följd av förändringar i familjens tillvaro. Individen kommer att få ett nytt erbjudande när lämplig lägenhet finns tillgänglig.
- 184 dagar – Individen erbjöds en lägenhet i mitten av april. Visningen av lägenheten har dock fått skjutas fram ett flertal gånger på grund av reovering. Aktuellt är att individen varit och tittat på lägenheten i slutet av september. Individen meddelar dock, via företrädare, att hen tackar nej till

BESLUT/SKRIVELSE/FÖRELÄGGANDE/MEDDELANDE

Datum: 2021-11-05 Diarienummer: VON2021.0012-15 Handläggare: Therese Södervall

erbjuden lägenhet med motiveringen att boendet saknar bil samt man önskar ett boende med jämnåriga hyresgäster. Framkommer oro för att individen ska bli för isolerad. Företrädare uttrycker även tveksamheter till aktuellt bostadsområde. Individen kommer att få ett nytt erbjudande så snart lämplig lägenhet finns tillgänglig.

- 129 dagar – Individen har ännu inte fått något erbjudande då lämplig ledig lägenhet saknas.

Bostad med särskild service för barn och unga - BmSS

En individ har väntat 290 dagar på bostad med särskild service för barn och unga. Kommunen har ingen verksamhet för denna insats. Efter möte med företrädare var överenskommelsen att undersöka möjliga externa placeringar. Vi har gått ut med en annons om placering, men inte fått in några anbud. Vi har därefter tagit kontakt med några av de verksamheter som skulle kunna vara aktuella för uppdraget. Men dessa verksamheter bedömer sig inte kunna möta individens behov. Mot bakgrund av individens totala behovsbild och avsaknaden av aktörer som, inom ramen för de kriterier vi satt upp, bedömer vi att det inte finns förutsättningar för att kunna verkställa insatsen.

Kontaktperson

Arbete pågår med att skapa ett rättssäkert och kvalitetssäkert arbetssätt för verkställande och uppföljning av insatsen kontaktperson, och säkra hela processen från det att beslut om insatsen inkommer till dess att insatsen avslutas. I nuläget pågår en omfattande kartläggning för att klargöra vilka individer som har aktuella beslut, vilka beslut som löpt ut, vilka som har en aktuell kontaktperson samt vilka som saknar kontaktperson. Aktuell statistik baseras på det underlag som denna kartläggning hittills resulterat i.

6 individer väntat, 855, 860, 756, 597, 346, 133 dagar på att få sitt beslut om kontaktperson verkställt. För samtliga individer pågår ett arbete med att rekrytera kontaktperson.

Totalt 26 individer har en avbruten verkställighet.

Av dessa har sammanlagt 6 individer har en del av insatsen verkställts då de har en kontaktperson som utför del av de timmar som individen har beviljats, de har väntat i 1733, 577, 518, 272, 242 och 122 dagar på att få sin insats verkställd fullt ut. Orsak till att insatsen ej är helt verkställd är bland annat att det är svårt för individen och kontaktpersonen att hitta tider att träffas på grund av arbete samt att Covid-19 har medfört svårigheter att träffas i någon större utsträckning.

20 individer har en helt avbruten verkställighet. Dessa individer har väntat i 1702, 1034, 1003, 1003, 1003, 973, 972, 972, 578, 518, 489, 456, 333, 333, 333, 333, 183,

BESLUT/SKRIVELSE/FÖRELÄGGANDE/MEDDELANDE

Datum: 2021-11-05 Diarienummer: VON2021.0012-15 Handläggare: Therese Södervall

183, 153 och 153 på att få sin insats verkställd på nytt. Arbete pågår med att hitta lämpliga kontaktpersoner. I några ärenden är möte bokat med lämplig kontaktperson.

Daglig verksamhet
en Individ har beslut om daglig verksamhet som ej verkställts. Denna individ har väntat 566 dagar.

- 474 dagar – Individen har tackat nej till erbjuden placering, önskar avvakta med sysselsättning. Individen beskrivs ha ett lågt egenintresse av att komma igång med sysselsättning.

13 individer har avbrutna verkställigheter. De har väntat 566, 566, 566, 566, 547, 402, 402, 402, 402, 380, 379, 194 och 122 dagar på att få insatsen verkställd på nytt.

- 566 dagar – Individen är tjänsteledning för studier. Har ingen önskan om att återgå i sysselsättning. Individen fick erbjudande om placering 2021-10-01 men tackade nej. Arbetscoach har fortlöpande kontakt med individen för att motivera till besök i olika verksamheter.
- 566 dagar – Individen är sjukskriven. Stödassistent håller regelbunden kontakt.
- 566 dagar – Individen är sjukskriven, individen har inget önskemål om sysselsättning. Planering pågår för eventuell återgång till sysselsättning.
- 566 dagar – Individen har fått erbjudande om arbetsplats och även testat arbetsplatser, men tackar nej till de platser som erbjudits.
- 547 dagar – Tidigare arbetsplats var under lång tid stängd p.g.a Covid-19. Individen kommer inte kunna återgå till tidigare arbetsplats. Individen har fått ett erbjudande om ny placering 2021-09-01 men tackade nej. Individen har regelbunden kontakt med arbetscoach.
- 402 dagar – Avbrott i verkställigheten p.g.a. Covid-19. Verksamheten har gjort anpassningar för att minska risken för smitta bland annat genom att minska gruppstorleken, men individen har valt att stanna hemma till följd av oro för smitta. Individen har erbjudits att återgå till verksamheten via digitala aktiviteter under april månad, men tackat nej. Individen väljer att invänta vaccination, dos 3, innan hen återgår till sysselsättning.

BESLUT/SKRIVELSE/FÖRELÄGGANDE/MEDDELANDE

Datum: 2021-11-05 Diarienummer: VON2021.0012-15 Handläggare: Therese Södervall

- 402 dagar - Avbrott i verkställigheten p.g.a. Covid-19. Verksamheten har gjort anpassningar för att minska risken för smitta bland annat genom att minska gruppstorleken, men individen har valt att stanna hemma till följd av oro för smitta. Individen har erbjudits att återgå till verksamheten via digitala aktiviteter under april månad. Individen planeras nu för återgång till sysselsättning under oktober månad.
- 402 dagar - Avbrott i verkställigheten p.g.a. Covid-19. Verksamheten har gjort anpassningar för att minska risken för smitta bland annat genom att minska gruppstorleken, men individen har valt att stanna hemma till följd av oro för smitta. Aktuell är att individen har fortsatt avbrott i verkställighet på egen begäran, individen önskar uppföljande kontakt med stödassistent tidigast januari 2022.
- 402 dagar - Avbrott i verkställigheten p.g.a. Covid-19. Verksamheten har gjort anpassningar för att minska risken för smitta bland annat genom att minska gruppstorleken, men individen har valt att stanna hemma till följd av oro för smitta. Individen har erbjudits att återgå till verksamheten via digitala aktiviteter under april månad men tackat nej. Individen har regelbunden kontakt med stödassistent.
- 380 dagar – Individen har inte velat komma till arbetsplatsen, är ej motiverad till insatsen. Önskar avvakta med sysselsättning.
- 379 dagar – Individen är sjukskriven. Arbetscoach kontaktar individen varannan månad.
- 194 dagar – Fortsatt avbrott i verkställighet på egen begäran. Individen inväntar en ny verksamhet som planeras starta under hösten 2021. Kontakt planeras med individen under november.
- 122 dagar – avbrott i verkställighet på grund av Covid-19

VON § 58/21**Rapportering enligt Socialtjänstlagen 16 kap. 6 f-h § av ej verkställda beslut enligt 4 kap.1 § SoL, kvartal 3, 2021**

VON2021.0011

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Vård- och omsorgsnämnden	2021-10-28	58/21

Beslut

Vård- och omsorgsnämnden godkänner framtagna rapporter.

Bakgrund

Sektor vård och omsorg skickar kvartalsvis rapporter över de gynnande biståndsbeslut enligt 4 kapitlet 1 § socialtjänstlagen och enligt LSS som ej verkställts inom tre månader från dagen för beslutet, till Inspektionen för vård och omsorg (IVO). Rapporten gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter det att verkställigheten avbrutits.

Aktuell statistik

För kvartal 3 2021 skickades 13 individuella rapporter till IVO gällande beslut enligt socialtjänstlagen (SoL) som ej verkställts inom tre månader. Av de 13 besluten gällde samtliga beslut särskilt boende. Under perioden har inget av besluten verkställts eller avslutats av annan orsak.

Orsaker till att beslut ej verkställts enligt SoL.**Särskilt boende för äldre**

*En person har väntat 672 dagar om att få erbjudande om äldreboende. Personen har starka önskemål om äldreboende Billingsdal i Timmersdala på grund av att personen bor i närområdet. Har erbjudits äldreboende Billingsdal flera gånger men avböjt detta eftersom vederbörande flyttat in i trygghetsbostäder och upplever att det fungerar bra.

*En person har väntat 566 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om central placering. Har erbjudits äldreboende flera gånger men avböjt med motivering att det går bra i ordinärt boende. Vederbörande känner också oro inför pandemin med Covid-19. Har under väntetiden insatser i ordinärt boende från hemtjänst. Vill fortfarande inte flytta.

*En person har väntat 545 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om enbart Norrmalms äldreboende. Personen har avböjt flera erbjudanden med hänvisning till oro för Covid-19, betänkligheter gällande besöksrestriktioner samt att det ej varit efterfrågat äldreboende. Har nu erbjudits och accepterat Norrmalms äldreboende och inväntar flytt dit.

*En person har väntat 469 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om placering centralt. Har fått flera erbjudande om äldreboende centralt som avböjts då vederbörande inte känner sig redo att flytta samt att det finns en oro runt Covid-19. Nu när pandemin mattats av lite finns det fortfarande ingen vilja att flytta till särskilt boende.

*En person har väntat 345 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om central placering. Har fått flera erbjudanden om äldreboende men avböjt dessa då vederbörande vill bo kvar i ordinärt boende så länge det går samt känner en osäkerhet runt pandemin. Har under väntetiden insatser av hemtjänst i ordinärt boende. Vill fortfarande inte flytta till särskilt boende.

*En person har väntat 345 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om central placering. Har fått flera erbjudanden om äldreboende men avböjt dessa då vederbörande vill bo kvar i ordinärt boende så länge det går samt känner en mycket stor oro för Covid-19. Har under väntetiden insatser av hemtjänst i ordinärt boende samt får mycket stöttning av anhöriga. Vill fortsatt avvakta erbjudande om särskilt boende.

*En person har väntat 190 dagar på erbjudande om äldreboende med mycket starkt önskemål om Ekedals äldreboende. Har fått flera erbjudande om äldreboende men avböjt dessa då det inte var vederbörandes förstahandsalternativ. Har under väntetiden insatser av hemtjänst i ordinärt boende.

*En person har väntat 183 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om central placering. Har fått flera erbjudanden om äldreboende men avböjt detta med motiveringen att vederbörande inte är redo att flytta ännu. Vill stå kvar i kön.

*En person har väntat 183 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om central placering. Har fått flera erbjudanden om äldreboende men avböjt detta med motiveringen att vederbörande inte är redo att flytta ännu. Vill stå kvar i kön.

*En person har väntat 161 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om central placering. Har fått flera erbjudanden om äldreboende men avböjt detta med motiveringen att det saknas pentry. Vill få fler erbjudanden.

Skövde kommun**Protokollsutdrag**

7

(15)

Vård- och omsorgsnämnden

*En person har väntat 155 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om Skaraborgs Läns Sjukhem. Har fått flera erbjudanden om Skaraborgs Läns Sjukhem men avböjt detta med motiveringen att vederbörande ej är redo att flytta. Vill få fler erbjudanden.

*En person plus parbo till denne har väntat 128 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om enbart Ekedals äldreboende. Har fått erbjudanden om Solgårdens äldreboende och Billingsdals äldreboende men avböjt detta med motiveringen att vederbörande ej är intresserad av annat boende än Ekedals äldreboende Vill få fler erbjudanden.

*En person har väntat 105 dagar på erbjudande om äldreboende med önskemål om central placering. Har fått erbjudande om Ekedals äldreboende men avböjt detta då vederbörande ej vill flytta ännu. Vill få fler erbjudanden.

Tabellen visar antalet inlämnade individuallrapporter från det att lagen trädde ikraft.

	Inlämnade individuallrapporter	SOS ansökt om särskild avgift	Länsrättens/Förvaltningsrättens dom
2006 kv.3-4	44	8	112 000 kr
2007	82	1	10 550 kr
2008	92		
2009	25		
2010	72		
2011	126		
2012	109		
2013	57		
2014	15		
2015	21		
2016	33		
2017	22		
2018	18		
2019	37		
2020	252		
2021 kv 1.	11		
2021 kv 2.	13		
2021 kv 3.	13		
summa	1031	9	122 550 kr

Handlingar

Rapport till kommunfullmäktige/IVO kvartal 3, 2021

Skickas till

Kommunstyrelsen

Planeringsledare SoL

Skövde kommun

Protokollsutdrag

8

(15)

Vård- och omsorgsnämnden

VON § 59/21**Rapportering enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) 28 § f-g av ej verkställda beslut enligt 9 § LSS, kvartal 3, 2021**

VON2021.0012

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Vård- och omsorgsnämnden	2021-10-28	59/21

Beslut

Vård- och omsorgsnämnden godkänner framtagna rapporter.

Bakgrund

Sektor vård och omsorg skickar kvartalsvis rapporter över de gynnande biståndsbeslut enligt LSS som ej verkställts inom tre månader från dagen för beslutet, till Inspektionen för vård och omsorg (IVO). Rapporten gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter det att verkställigheten avbrutits.

Aktuell statistik

För Q3 2021 har 51 individuella rapporter meddelats IVO på beslut enligt LSS som ej verkställts inom tre månader för beslutet med följande fördelning enligt nedanstående tabell.

Insats	Antal ej verkställda beslut	Antal avbrutna verkställigheter
Bostad med särskild service, vuxna	4	0
Bostad med särskild service, barn och unga	1	0
Kontaktperson	6	26
Personlig assistans	0	0
Korttidsvistelse	0	0
Daglig verksamhet	1	13

Skövde kommun**Protokollsutdrag**

9

(15)

Vård- och omsorgsnämnden

Tabellen visar antalet inlämnade individuallapporter och IVO:s beslut från det lagen trädde i kraft 2008.

	Inlämnade individuallapporter	IVO ansökt om särskild avgift	Förvaltningsrättens dom
2010	5		
2011	43		
2012	72		
2013	46		
2014	29		
2015	47		
2016	65		
2017	102		
2018	129		
2019	147		
2020	415		
2021 kv 1	79		
2021 kv 2	66		
2021 kv 3	51		
Summa	1296		

Handlingar

Bilaga till rapportering enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) 28 § f-g av ej verkställda beslutenligt 9 § LSS, kvartal 3, 2021. Bakgrund till ej verkställda beslut

Rapport till kommunfullmäktige/IVO av ej verkställda beslut LSS kvartal 3 2021

Skickas till

Kommunstyrelsen

Planeringsledare LSS

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: **2021-10-19**

Diarienummer: **KS2021.0005-16**

Handläggare: **Agneta Tilly**



Kommunfullmäktige

Anmälningsärende till kommunfullmäktige 13 december

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna nedanstående handlingar som anmälda.

Bakgrund

Nedanstående handlingar har inkommit och anmäls till kommunfullmäktige.

Handlingar

Miljösamverkan Östra Skaraborg Delårsrapport 2021

Protokollsutdrag Dir § 12 Delårsrapport 2021

Förstasida protokoll Miljösamverkan Östra Skaraborg 2021-10-22

Miljösamverkan Östra Skaraborg, Revisorernas bedömning av delårsrapport 2021

Granskning av delårsrapport 2021 Miljösamverkan Östra Skaraborg

BLN § 141 Verksamhetsplan för bygglovsnämnden 2022

Verksamhetsplan 2022-2024 Sektor samhällsbyggnad

TU Bygglovsnämndens VP 2022

Entledigande från uppdrag som nämndeman Skaraborgs Tingsrätt, Kerstin Nordling

Beslut Kommunstyrelsen 2021-11-15, § 173/21, Medborgarförslag om att bygga ett hopptorn vid Sjötopssjön i Skultorp

Skickas till

Handläggare

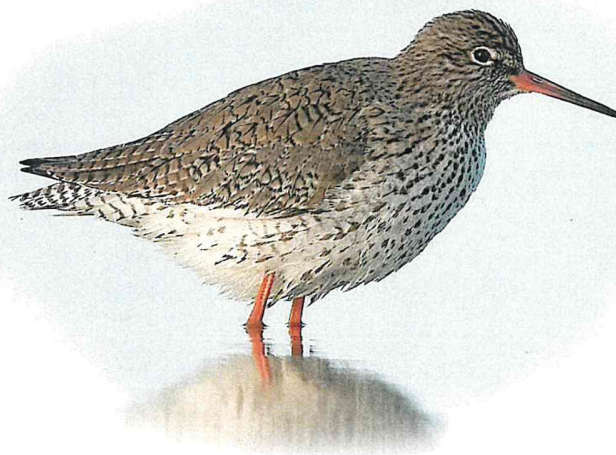
Agneta Tilly

Kommunstyrelsen

Dnr 2021-4888

Uppföljning

Delårsrapport 2021



MILJÖSAMVERKAN
ÖSTRA SKARABORG

ADRESS

Hertig Johans torg
541 83 Skövde

TELEFON

0500-49 36 30

E-POST

info@miljoskaraborg.se

WEBBPLATS

www.miljoskaraborg.se

Beslutad av Direktionen för Miljösamverkan östra
Skaraborg den 22 oktober 2021, § 12

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. N.' or similar, located at the bottom left of the page.

Innehåll

1. Inledning.....	1
1.1 Förbundets verksamhet.....	1
1.2 Politiker och tjänstemän	1
1.2.1 Tjänstemän.....	1
1.2.2 Revisorer.....	1
1.2.3 Politisk ledning	2
2. Förvaltningsberättelse.....	3
2.1 Översikt av verksamhetens utveckling	3
2.1.1 Tillsyn och kontroll.....	3
2.1.2 Ekonomi.....	4
2.2 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning.....	4
2.2.1 Viktiga förhållanden	4
2.2.2 Finansiella risker.....	5
2.3 Händelser av väsentlig betydelse.....	5
2.3.1 Coronapandemin.....	5
2.3.2 Ny miljöbalkstaxa och en ökad andel efterhandsdebitering	5
2.4 Styrning och uppföljning	6
2.5 God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning	8
2.5.1 God ekonomisk hushållning	8
2.5.2 Ekonomisk ställning	8
2.6 Balanskravsresultatet	8
2.7 Väsentliga personalförhållanden	9
2.7.1 Sjukfrånvaro	9
2.7.2 Personalsammansättning.....	9
2.8 Miljöredovisning.....	10
2.9 Förväntad utveckling	10
2.9.1 Omvärldsanalys	10
2.9.2 Utveckling av verksamheten.....	11
3. Resultaträkning.....	12
4. Balansräkning	13
5. Kassaflödesanalys.....	14
6. Tilläggsupplysningar	15
7. Investeringsredovisning.....	18
8. Driftsredovisning	19
8.1 Utfall i förhållande till budget	19
8.2 Helårsprognos	21
8.3 Återbetalning medlemskommunerna.....	21
9. Bilagor	22
9.1 Styrd tillsyn och kontroll	22
9.2 Behovsprioriterad tillsyn och kontroll	23
9.3 NKI – löpande insiktsmätningar.....	24
9.4 Åtgärdsplan för budgetunderskott efter delårsrapport 2021	28

1. Inledning

1.1 Förbundets verksamhet

Miljösamverkan östra Skaraborg är ett kommunalförbund med en direktion och en miljönämnd som i sitt arbete ska bidra till hållbar utveckling som syftar till att tillförsäkra dagens och morgondagens invånare en hälsosam och god miljö.

Miljönämnden östra Skaraborg ansvarar för tillsyn och kontroll enligt miljöbalken och livsmedelslagstiftningen. Utöver detta har nämnden även tillsynsansvar enligt tobakslagen, strålskyddslagen, lagen om animaliska biprodukter, lagen om sprängämnesprekursorer samt den tillfälliga lagen om smittskyddsåtgärder på serveringsställen.

Medlemskommunerna är Falköping, Hjo, Karlsborg, Skövde och Tibro.

Fördelningen av medlemsbidraget 2021 görs utifrån befolkningmängden den 31 december 2019. Vid denna tidpunkt var den totala befolkningmängden inom medlemskommunerna 117 002 varav Falköping (33 246), Hjo (9 210), Karlsborg (6 940), Skövde (56 366) och Tibro (11 240).

Direktionens uppdrag regleras i en förbundsordning och en arbetsordning. Miljönämndens reglemente beskriver nämndens uppdrag. Verksamhetens omfattning framgår av nämndens tillsyns- och kontrollplan. Kontinuerlig uppföljning av mål och planer sker genom internkontroll.



Bild 1. Förbundets geografiska område

1.2 Politiker och tjänstemän

1.2.1 Tjänstemän

Miljösamverkan östra Skaraborg är den organisation som praktiskt utför tillsyn och prövning inom livsmedels- och miljöbalksområdet. Förbundets tjänstemannaorganisation leds av förbundschef Pelle Holmström samt avdelningscheferna Jenny Möller och Max Ulrikz. Per den 31 augusti hade Miljösamverkan totalt 40 anställda

1.2.2 Revisorer

Medlemskommunerna utser revisorer som granskar kommunalförbundets verksamhet.

Revisorer 2021

- Ronny Wennerström (M), Tibro
- Lars Elinderson (M), Falköping

1.2.3 Politisk ledning

Direktionen

Ordförande

- Jonas Davidsson (S), Karlsborg

Vice ordförande

- Per-Olof Andersson (M), Tibro

Ledamöter

- Dan Gabrielsson (S), Falköping
- Adam Johansson (M), Falköping
- Catrin Hulmarker (M), Hjo
- Pierre Rydén (S), Hjo
- Catarina Davidsson (C), Karlsborg
- Katarina Jonsson (M), Skövde
- Johan Ask (S), Skövde
- Rolf Eriksson (S), Tibro

Ersättare

- Karola Svensson (C), Falköping
- Ingrid A. Jarlsson/Pema Malmgren (M), Falköping
- Britt-Marie Sjöberg (C), Hjo
- Bodil Hedin (S), Hjo
- Anna Bruzell (S), Karlsborg
- Torbjörn Colling (M), Karlsborg
- Ulrica Johansson (C), Skövde
- Maria Hjærtqvist (S), Skövde
- Ann Ohlsson (L), Tibro
- Mikael Faleke (M), Tibro

Miljönämnden östra Skaraborg

Ordförande

- Philip Segell (M), Skövde

Vice ordförande

- Ingrid Martens (C), Falköping
- Anders Lundgren (C), Karlsborg

Ledamöter

- Lena Sjödahl (M), Falköping
- Björn Bröne (L), Hjo
- Anders Karlsson (S), Hjo
- Jan-Olof Säll (S), Karlsborg
- Göran Bergman (S), Skövde
- Gunnel Johansson (S), Tibro
- Thomas Danielsson (M), Tibro

Ersättare

- Maria Bruckshaw (KD), Falköping
- Anders Blom (MP), Falköping
- Kerstin Strandbergh (M), Hjo
- Marie Lindberg (S) Hjo
- Stig Larsson (L), Karlsborg
- Ronny Siderud (S), Karlsborg
- Tommy Westerberg (C), Skövde
- Margareta Lindh (S), Skövde
- Thomas Carlsson (S), Tibro
- Michael Krusell (M), Tibro

2. Förvaltningsberättelse

2.1 Översikt av verksamhetens utveckling

2.1.1 Tillsyn och kontroll

Under perioden 1 januari–31 augusti 2021 har miljönämnden utfört totalt 2 545 planerade kontroll- och tillsynsinsatser. Tillsynen är i ett helhetsperspektiv genomförd på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

2.1.1.2 Tillsyn och kontroll jämfört med tillsynsplan

Styrd tillsyn och kontroll

Ser vi till den styrda tillsynen, som finansieras med en årlig tillsynsavgift, har vi utfört 1 448 insatser. Jämfört med tillsynsplanen för helår på 2 360 insatser innebär det en måluppfyllelse motsvarande 61,4 procent. Vår bedömning är att vi kommer att uppnå en relativt hög måluppfyllelse för den styrda tillsynen vid årets slut. Det kommer dock troligen att uppstå tillsynsskulder för lantbruksverksamheter samt för A- och B-verksamheter. En mer detaljerad redovisning finns i bilaga 9.1.

	2021-08-31	2020-08-31	2019-08-31	2018-08-31	2017-08-31
Måluppfyllelse	61,4 %	57,4 %	68,7 %	57,4 %	55,4 %

Behovsprioriterad tillsyn och kontroll

Antalet planerade tillsynsinsatser på objekt som inte betalar fast årlig avgift uppgår till 1 097, att jämföra med planen på 1 278. Det motsvarar en måluppfyllelse på 86 procent. Några av tillsynsprojekten kommer av olika anledningar inte att genomföras, men sett till antalet så är vår bedömning att vi kommer att uppnå en hög måluppfyllelse. En mer detaljerad redovisning finns i bilaga 9.2.

2.1.1.3 Tillsyn enligt lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

Utöver de planerade insatserna i tillsynsplanen har vi även under 2021 fortsatt bedriva tillsyn enligt lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen med anledning av pandemin. Insatserna har finansierats med statliga medel vilket gör att de inte redovisas under vare sig styrd eller behovsprioriterad tillsyn ovan. Redovisning av antalet insatser finns under avsnittet *händelser av väsentlig betydelse*.

2.1.1.4 Tillsyn och kontrollinsatser per område och medlemskommun

De tillsyns- och kontrollinsatser som redovisas per område och kommun omfattar inspektioner, systemtillsyn och revisioner, det vill säga kontroll på plats, både planerade och oplanerade.

Platsbesök per tillsynsområde och kommun

Tillsynsområde	Falköping	Hjo	Karlsborg	Skövde	Tibro	Totalt
Covid-19	59	31	19	92	9	210
Animaliska biprodukter	27	6	3	30	5	71
Tobak	0	0	0	0	0	0
Hälsoskydd	22	7	5	33	8	75
Avlopp	1	11	0	38	0	50
Livsmedel	197	93	75	333	87	785
Miljöskydd	42	11	5	28	11	97
Övriga tillsynsbesök	4	1	2	13	1	21
Totalt	352	160	109	567	121	1 309

2.1.2 Ekonomi

	2021-08-31	2020-08-31	2019-08-31	2018-08-31	2017-08-31
Verksamhetens intäkter	20 689	20 700	26 479 ²	20 023	19 822
Verksamhetens kostnader	20 233	18 929	24 826 ²	18 074	17 006
Resultat efter avskrivningar och finansiella poster	394	1 709	1 591	1 899	2 820
Avgiftsfinansieringsgrad ¹ , %	61,1	61,9	62,6	61,8	58,9
Antal anställda	40	45	44	43	41
Folkmängd medlemskommunerna	117 517	117 002	116 169	115 209	113 970

Beloppen ovan anges i tusentals kronor.
Befolkningsmängden är från närmast föregående årsskifte.

¹ Intäkter från avgifter från tillsyn och kontroll dividerat med totala kostnader exklusive VA-rådgivningen.

² Stor påverkan av tillfälligt statligt finansierat projekt inom förorenad mark

2.2 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

2.2.1 Viktiga förhållanden

Statliga stöd på grund av pandemin

Precis som under föregående år har nämnden mottagit statliga stöd för att genomföra tillsyn enligt lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen. För perioden 1 januari–31 augusti uppgår intäkterna till 873 tkr. Det som är känt idag är att vi erhåller stöd även för september och att det inte är beslutat om lagen ska förlängas. Om lagen förlängs är det troligt att vi erhåller stöd även för den perioden.

Förändring av semesterlöneskulden

Avstämning av semesterlöneskulden görs vid delår och helår. Eftersom majoriteten av uttag av semesterdagar sker under sommarperioden innebär det således att skulden per den 31 augusti har minskat i förhållande till årsskiftet. Resultatpåverkan är således positiv. Resultatpåverkan vid avstämningen är av samma skäl negativ vid årsskiftet. Resultatpåverkan vid delåret är 492 tkr.

Justering av uteblivna pensionspremieinbetalningar

Under juni 2021 uppdagades det att KPA pension inte debiterat premier enligt vald försäkringslösning för förmånsbestämd ålderspension i ett enskilt ärende från dess att förbundet bildades fram tills idag. Effekten av det är att det förs en engångsjustering juli 2021. Den totala kostnaden uppgår till 894 tkr varav kostnad för premie 720 tkr och löneskatt 174 tkr. En utförlig kontroll gjordes av KPA pension i samband med att det upptäcktes och inga andra felaktigheter hittades vid kontrollen.

Kommande effekter som en följd av byte av miljöbalkstaxa 2022

Det kommer att göras en justering av inbetalda tillsynsavgifter under hösten 2021 förutsatt att medlemskommunernas fullmäktige beslutar att anta den nya miljöbalkstaxan under september 2021. Observera att inga justeringar ännu har gjorts och heller inte påverkar resultatet vid delåret. Dock har hänsyn tagits till detta i helårsprognosen.

Justeringen som i sådant fall behöver göras rör verksamheter som idag betalar en fast årlig avgift och som har en tillsynsfrekvens vartannat eller vart tredje år men med den nya taxan ska betala utifrån nedlagd tid efter att tillsyn utförts. Det innebär att dessa

verksamheter som ska ha tillsyn antingen 2022 eller 2023 har betalt in en avgift i förskott, men ännu inte fått det de betalat för. De redan inbetalda avgifterna kommer att föras över till 2022 och 2023 och i samband med att tillsyn utförs kommer del av avgift räknas av.

2.2.2 Finansiella risker

Förbundet har inga finansiella placeringar och inga avsättningar eller ansvarsförbindelser avseende pensioner.

2.3 Händelser av väsentlig betydelse

2.3.1 Coronapandemin

Pandemin har haft fortsatt stor påverkan på vår verksamhet på olika sätt. Vi har i stor utsträckning arbetat på distans vilket har sina för- och nackdelar. Medarbetarna har med tiden hittat former för att arbeta mer effektivt på distans vilket är positivt. Samtidigt finns det utmaningar med vissa arbetsuppgifter och framför allt den sociala kontakten mellan medarbetarna som inte blir densamma när man inte träffas fysiskt.

Vad gäller tillsynen har vi fortsatt att använda oss av alternativa tillsynsmetoder där det har varit möjligt, såsom video- och telefonmöten och i en högre utsträckning granska dokumentation på distans.

Vi har även fortsatt att bedriva arbete utifrån Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd om att förhindra smitta av covid-19 på restauranger och caféer med mera och senare den nya lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen.

Vi har under årets första åtta månader utfört 214 kontrollinsatser. Vid de 133 planerade insatserna har vi gjort en uppföljande tillsyn i 65 av dessa vilket motsvarar ca 49 procent. Det är således en ovanligt hög andel där vi noterat avvikelser. Avvikelserna gäller främst att verksamheterna inte har informerat, planerat och organiserat så att besökare kan hålla avstånd till varandra. Avvikelserna behöver inte innebära att fysisk trängsel konstaterats vid kontrolltillfället. Flertalet konstaterade avvikelser rör hur borden placerats men också hur många man sitter per sällskap och att tydlig information finns om vad som förväntas av besökarna. Begränsningar gällande öppettider har upphört helt att gälla och regler om maxantal i sällskap har också ändrats från den 1 juli 2021. Lagen gäller till och med 30 september. Beslut om eventuell förlängning tas av riksdagen den 22 september.

2.3.2 Ny miljöbalkstaxa och en ökad andel efterhandsdebitering

Direktionen beslutade den 15 juni att föreslå respektive medlemskommuns kommunfullmäktige att anta en ny miljöbalkstaxa som föreslås gälla från och med den 1 januari 2022. Taxan är framtagen enligt Sveriges Kommuners och Regioners (SKR:s) nya taxemodell. En stor förändring som kommer med den nya taxan är en ökad andel efterhandsdebitering. Drygt 600 verksamheter som tidigare betalat en fast årlig avgift vid årets start kommer istället att få betala utifrån nedlagd tid efter att tillsyn genomförts.

2.4 Styrning och uppföljning

Nedan följer en uppföljning av verksamhetsmålen. Direktionens mål är övergripande och av en mer strategisk karaktär medan nämndens verksamhetsmål är mer konkreta och mätbara. Nämndens verksamhetsmål ska bidra till att direktionens mål uppnås. Sett i ett helhetsperspektiv bedömer vi att vi uppnår en god måluppfyllelse för våra verksamhetsmål.

2.4.1 Perspektiv finansiering

Direktionens verksamhetsmål

Mål
<ul style="list-style-type: none"> Årets resultat ska uppgå till minst 0,5 procent av medlemsbidragen (65,5 tkr)

Måluppfyllelse
<ul style="list-style-type: none"> Årets resultat förväntas enligt helårsprognosen att uppgå till -505 tkr. Bedömningen är således att målet inte kommer att uppnås.

Mål
<ul style="list-style-type: none"> Överstigande del 4 mkr i eget kapital ska återbetalas till medlemskommunerna

Måluppfyllelse
<ul style="list-style-type: none"> Återbetalning motsvarande 1 976 tkr genomfördes i slutet av april. Målet är således uppnått.

Nämndens verksamhetsmål

Mål
<ul style="list-style-type: none"> Avgiftsfinansieringsgraden ska uppgå till minst 70 % för livsmedelskontrollen och 59 % för miljöbalken för 2021

Utfall
<ul style="list-style-type: none"> Livsmedelskontrollen: 68,4 % Miljöbalken: 58,4 % Vår bedömning är att vi inte riktigt kommer att komma upp i önskad avgiftsfinansiering för helåret.

2.4.2 Perspektiv tillsyn och kontroll

Direktionens verksamhetsmål

Mål
<ul style="list-style-type: none"> Alltid bra resultat vid extern granskning av verksamheten. Uppföljning av målet utgår om någon granskning inte genomförts under året.

Måluppfyllelse
<ul style="list-style-type: none"> Någon extern granskning har ej skett

Nämndens verksamhetsmål

Mål
<ul style="list-style-type: none"> 100 % av antalet tillsyns-/kontrollinsatser i tillsynsplanerna ska genomföras för objekt som betalar fast årlig avgift

Måluppfyllelse
<ul style="list-style-type: none"> Per den 31 augusti har 61,4 % av insatserna genomförts. Bedömningen idag är att vi kommer att uppnå en måluppfyllelse för året inom intervallet 90-100 %.

Mål

- 100 % av antalet tillsyns-/kontrollinsatser i tillsynsplanerna ska genomföras för objekt som inte betalar fast årlig avgift.

Måluppfyllelse

- Per den 31 augusti har 85,8 % av insatserna genomförts. Bedömningen idag är att vi kommer att uppnå en måluppfyllelse för året inom intervallet 90-100 %.

2.4.3 Perspektiv kund

Direktionens verksamhetsmål

Mål

- Nöjda invånare och verksamhetsutövare

Måluppfyllelse

- Mäts delvis genom insiktmätningar som redovisas under nämndens mål nedan.

Nämndens verksamhetsmål

Mål

1. Miljönämnden ska ha ett högre NKI (Nöjd-Kund-Index) än genomsnittet för respektive myndighetsområde i SKR:s öppna jämförelser.
2. Miljönämnden ska ha en bibehållen eller ökad nivå av NKI (Nöjd-Kund-Index) jämfört med föregående års mätning för respektive myndighetsområde.

Måluppfyllelse

1. Se bilaga 9.3 mer detaljerad redovisning. Målet är delvis uppnått. För mätområde livsmedelskontroll är utfallet samma som genomsnittet och för miljö- och hälsoskydd högre än genomsnittet.
2. Se bilaga 9.3 mer detaljerad redovisning. Målet är delvis uppnått. För mätområde livsmedelskontroll är utfallet högre än föregående år medan det är lägre för miljö- och hälsoskydd.

Mål

- Miljönämnden ska senast vid utgången av:
- 2021 ha minst 10 e-tjänster i drift.
- 2021 ha möjliggjort för kunden att följa sitt ärende digitalt via "mina sidor" eller liknande.

Nuläge

- Per den 31 augusti har:
- nämnden 10 e-tjänster i drift
- möjliggjort för kunden att följa och komplettera sitt ärende via e-tjänst.
- Läs mer utförligt om detta under utveckling av verksamheten.
- Målen bedöms i ett helhetsperspektiv vara uppnått.

2.4.4 Perspektiv medarbetare

Nämndens verksamhetsmål

Mål

- Vi ska kontinuerligt ha ett högre index för Hållbart medarbetarengagemang (HME) än 75.
- Vi ska kontinuerligt ha ett högre Nöjd-medarbetarindex (NMI) än 67.
- Uppföljning utgår de år då enkäten inte genomförs. Enkäten genomförs vartannat år.

Nuläge

- Ingen enkät var planerad att genomföras för 2021. Från och med 2022 ska vi börja mäta på ett nytt sätt med ett tätare intervall.

2.5 God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

2.5.1 God ekonomisk hushållning

Förbundets finansiella mål och verksamhetsmål för god ekonomisk hushållning stämmer väl överens med kommunallagens regler om en ekonomi i balans. De finansiella målen är delvis uppfyllda. Verksamhetsmålen bedöms vara uppfyllda i hög grad inom de flesta områden. Vår samlade bedömning är att en god ekonomisk hushållning för perioden har uppnåtts.

Vår erfarenhet visar att förbundet som organisationsform är mer kostnadseffektiv än om respektive medlemskommun skulle ha haft ett eget miljökontor. Förutom att det skapar bättre förutsättningar vad gäller kompetensförsörjning över tid finns det skalfördelar i en samverkan vilket i sig bidrar till en god ekonomisk hushållning.

Förbundets arbetsmetod för att genomföra tillsynen, den så kallade sprintmetoden, där man genomför tillsynen i korta avgränsade tillsynsprojekt med samma fokus- och kontrollområden, är något som bidrar till en kostnadseffektiv verksamhet.

Kommande utveckling i syfte att uppnå en mer kostnadseffektiv verksamhet ser vi framför allt i digitaliseringen vilket beskrivs mer under avsnittet om förväntad utveckling.

2.5.2 Ekonomisk ställning

Vår bedömning är att förbundets ekonomiska ställning är god. Det egna kapitalet uppgår per den 31 augusti till 4 394 tkr och förbundet har inga långfristiga skulder. Betalningsförmågan är god både på kort och lång sikt.

2.6 Balanskravsresultatet

Resultatet för helåret 2021 förväntas enligt helårsprognosen att uppgå till -505 tkr. Inga per i dag kända balanskravsjusteringar eller avsättning till resultatutjämningsreserv påverkar det prognostiserade resultatet vilket gör att balanskravsresultatet bedöms komma att motsvara det prognostiserade resultatet.

(Tusentals kronor)	Delår 2021	Prognos 2021	Budget 2021
Årets/delårets resultat	394	-505	63
Reducering av samtliga realisationsvinster	0	0	0
Justering för realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0	0	0
Justering för realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0	0	0
Orealiserade vinster och förluster i värdepapper	0	0	0
Återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper	0	0	0
Årets/delårets resultat efter balanskravsjusteringar	394	-505	63
Reservering av medel till resultatutjämningsreserv	0	0	0
Användning av medel från resultatutjämningsreserv	0	0	0
Balanskravsresultat	394	-505	63

2.7 Väsentliga personalförhållanden

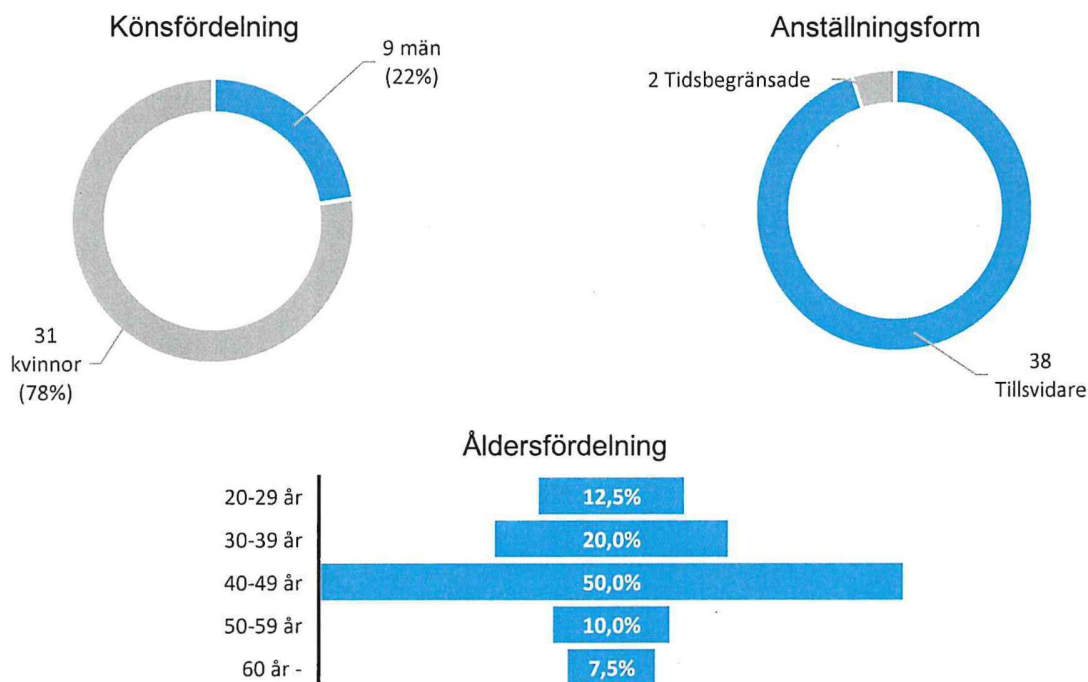
2.7.1 Sjukfrånvaro

	2021-07-31	2020-07-31
Total sjukfrånvaro	4,5 %	9,1 %
varav:		
- långtidssjukfrånvaro (≥60 dagar)	53,9 %	51,7 %
- sjukfrånvaro för män	0,8 %	6,3 %
- sjukfrånvaro för kvinnor	5,8 %	10,2 %
- anställda –29 år	2,6 %	4,6 %
- anställda 30–49 år	4,0 %	6,9 %
- anställda 50– år	7,5 %	16,5 %

Förbundschefen har som mål att den totala sjukfrånvaron ska vara lägre än 4 procent vid årets slut. Statistiken för augusti är inte tillgänglig vilket gör att perioden som statistiken baseras på ovan är perioden januari–juli. Den totala sjukfrånvaron uppgår till 4,5 procent. För kvinnor är siffran 5,8 procent, för män 0,8 procent. Andelen långtidssjukfrånvaro uppgår till 53,9 procent av den totala sjukfrånvaron. Samma siffra för kvinnor är 55,0 procent, för män 30,8 procent.

Statistiken varierar kraftigt över tid eftersom urvalet är relativt litet och en sjukskrivning får stort genomslag på den totala sjukfrånvaron. Vi ser dock en klart lägre sjukfrånvaro i jämförelse med 2020 då vi såg rekordhög frånvaro, mycket beroende på hög långtidssjukfrånvaro, men även mycket korttidssjukfrånvaro med anledning av pandemin. För 2021 ser vi att såväl korttidssjukfrånvaron som långtidssjukfrånvaron minskar. Dock är andelen av sjukfrånvaron som är långtidssjukfrånvaro kvar på ungefär samma nivå som för 2020. Målet ovan avser helår, men vår bedömning idag är att det är fullt möjligt att nå målet.

2.7.2 Personalsammansättning



2.8 Miljöredovisning

Miljösamverkan östra Skaraborg är miljödiplomerad enligt kraven i Svensk Miljöbas. Miljösamverkan bidrar genom att fullfölja sitt uppdrag som tillsynsmyndighet till en hållbar utveckling och en god miljö.



SVENSK MILJÖBAS

Vi arbetar aktivt med vår organisations påverkan på miljön. Vi har en intern miljöpolicy, mål samt handlingsplan för att nå våra uppsatta mål. För vår del handlar det om mål kopplade till bland annat transporter, energianvändning och resursförbrukning. Varje år revideras vårt interna miljöarbete av en extern part.

2.9 Förväntad utveckling

2.9.1 Omvärldsanalys

Omvärldsanalysen syftar till att observera och kartlägga förändringar i Miljösamverkans omvärld. Analysen för åren 2022–2024 pekar i huvudsak på vissa förändringar i lagstiftning och ekonomi som kan komma att påverka vår verksamhet.

De förändrade ekonomiska förutsättningarna för kommunerna och krav på effektivisering och digitalisering inverkar även på oss. Att satsa på digitalisering är en förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas effektivare. Utvecklingen av e-tjänster och e-arkiv medför förändringar som kommer att påverka organisationen. Främst inom verksamhetsstödet men även på sikt för inspektörerna och hur vi bedriver tillsyn.

Livsmedelsverket arbetar sedan en tid med att ta fram en ny riskklassningsmodell. I januari 2021 hölls digitala samråd och då presenterades förslaget till modell och en plan för det fortsatta arbetet. Arbetet med den nya riskklassningen är flerårigt och löper fram till 2024.

Efter samråden har synpunkter kommit in och Livsmedelsverket arbetar med att justera modellen och ta fram en föreskrift. Planen har tidigare varit att både modell och föreskrift skulle gå på remiss under perioden maj–september 2021. Detta kommer emellertid att behöva skjutas fram till hösten 2021. Livsmedelsverket räknar med att förslaget kan skickas ut på remiss 1 oktober 2021 med en remisstid fram till 30 november 2021.

Regeringen har gett i uppdrag åt Naturvårdsverket, som samordnande myndighet, att tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten, Kemikalieinspektionen, Statens jordbruksverk, Folkhälsomyndigheten och länsstyrelserna utveckla samarbetsformer och genomföra åtgärder i syfte att främja en mer enhetlig och effektiv miljöbalktillsyn.

I dagsläget har Naturvårdsverket aviserat att en strategi ska vara framtagen i september 2021. Det är oklart när den avses börja vara styrande, men det har framförts att den bör börja gälla redan från och med 2022, i så fall påverkar den inte endast operativ tillsyn, tillsynsplanering, riskbedömningar och behovsutredning från och med 2022 och framåt, utan även i allra högsta grad planeringen inför 2022.

2.9.2 Utveckling av verksamheten

Digitalisering

Arbetet med att implementera e-tjänster har utvecklats väl. Idag finns 10 e-tjänster i drift. Dessa är anmälan om registrering av livsmedelsanläggning, ansökan om enskilt avlopp, ansökan om eget omhändertagande av latrin, anmälan om misstänkt matförgiftning, anmälan av klagomål på störande verksamhet, anmälan av installation av värmepump, klagomål på bristande inomhusmiljö, klagomål på bristande livsmedelshantering, klagomål på annat samt följ och komplettera ditt ärende.

Under 2021 har miljönämnden deltagit i framtagandet av flera e-tjänster som kommer senare under året samt i uppdateringar och förbättringar av de e-tjänster som redan finns tillgängliga. E-tjänsten för att följa och komplettera befintligt ärende har färdigställts och gjorts tillgänglig för kunder. Denna förväntas kunna underlätta för våra registratorer samt ge våra kunder en möjlighet att enkelt följa vår handläggning.

Under hösten kommer ytterligare e-tjänster att publiceras, först på tur är anmälan om hälsoskyddsverksamhet. Det finns idag en e-tjänst för entreprenörsintyg/utförandentyg som vi avvaktat med att installera eftersom vi väntar på en uppdaterad version som kommer att passa vårt arbetssätt bättre. Även denna väntas bli klar under tidig höst. Mot vintern ska en e-tjänst för att rapportera köldmedia finnas klar.

Vi kommer löpande följa upp och utvärdera användningen av e-tjänsterna eftersom det är först vid en hög användning som vi kan realisera de nyttor som då uppstår.

Satsningen på e-tjänster görs i syfte att effektivisera och kvalitetssäkra verksamhetens processer samtidigt som vi tillgodoser kundernas önskemål om en digital och smidig hantering av ärenden.

Översyn av chefsriktlinje för tillsyn och kontroll

Ett arbete har påbörjats för att från grunden se över nuvarande chefsriktlinje för tillsyn och kontroll i syfte att förbättra, förenkla och likrikta arbetsmetoder. I detta ingår ett arbete att se över möjligheten till en gemensam kontrollprocess på kontoret. Arbetet pågår även under hösten 2021 och målet är att den nya riktlinjen ska gälla från och med den 1 januari 2022.

Utveckling av system för att följa upp den planerade tillsynen

Vi har utvecklat ett sidosystem och en metodik för att kunna lägga in såväl tillsynsplan som realtidsuppföljning av den planerade tillsynen vilket möjliggör en helt digital och enklare uppföljning av verksamheten.

Under 2020 testade vi systemet för att från och med 2021 fullt ut arbeta på det sättet. Vi upplever att det har höjt kvaliteten samtidigt som det har effektiviserat arbetet med att följa upp verksamheten. Under våren 2021 presenterade vi det här konceptet för övriga kommuner på en användarträff för de som använder samma verksamhetssystem och responsen var väldigt bra. Både leverantören av verksamhetssystemet och ett dussintal kommuner har därefter hört av sig och vill veta mer om vårt upplägg och ta efter det.

Miljösamverkan Östra Skaraborg
Organisationsnummer 222000-2865

3. Resultaträkning

	Not	2021-01-01 –2021-08-31	2020-01-01 –2020-08-31	Budget helår	Helårs- prognos
Verksamhetens intäkter	3	20 689 223	20 700 330	31 300 000	29 855 000
Verksamhetens kostnader	4, 5	-20 232 895	-18 928 680	-31 150 000	-30 273 000
Avskrivningar	6	-69 084	-69 178	-100 000	-100 000
Verksamhetens nettokostnader		387 244	1 702 472	50 000	-518 000
Verksamhetens resultat		387 244	1 702 472	50 000	-518 000
Finansiella intäkter	7	6 995	7 053	13 000	13 000
Finansiella kostnader		0	0	0	0
Resultat efter finansiella poster		394 239	1 709 525	63 000	-505 000
Periodens resultat	8	394 239	1 709 525	63 000	-505 000

4. Balansräkning

	Not	2021-08-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Maskiner och inventarier	9	101 874	170 958
Summa anläggningstillgångar		101 874	170 958
Omsättningstillgångar			
Fordringar	10	2 671 132	3 086 232
Kassa och Bank	11	13 225 499	5 894 668
Summa omsättningstillgångar		15 896 631	8 980 900
SUMMA TILLGÅNGAR		15 998 505	9 151 858
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER			
Eget kapital	12		
Delårets/årets resultat		394 239	1 975 626
Övrigt eget kapital		4 000 000	4 000 000
Summa eget kapital		4 394 239	5 975 626
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		0	0
Skulder			
Långfristiga skulder		0	0
Kortfristiga skulder	13	11 604 266	3 176 232
Summa skulder		11 604 266	3 176 232
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		15 998 505	9 151 858
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

5. Kassaflödesanalys

	2021-01-01 -2021-08-31	2020-01-01 -2020-08-31
Den löpande verksamheten		
Delårets resultat	394 239	1 709 525
Återbetalning till medlemskommunerna avseende fg år	-1 975 626	-2 037 170
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	-1 581 387	-327 645
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>		
Av- och nedskrivningar	69 084	69 178
Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital	-1 512 303	-258 467
Ökning/minskning kortfristiga fordringar	415 100	421 513
Ökning/minskning kortfristiga skulder	8 428 034	6 980 300
Kassaflöde från den löpande verksamheten	7 330 831	7 143 346
Periodens kassaflöde	7 330 831	7 143 346
Likvida medel vid årets början		
Likvida medel vid årets början	5 894 668	7 523 505
Likvida medel vid delårets slut	13 225 499	14 666 851

6. Tilläggsupplysningar

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med Lag (2018:597) om kommunal bokföring (LKBR) och redovisning och rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning (RKR).

I de fall utfall saknas för årets belopp och i jämförande belopp har dessa rader inte alltid presenterats i årsredovisningen.

Principerna är väsentligen oförändrade sedan senast föregående räkenskapsår.

1.1 Redovisning av intäkter

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillgodogöras förbundet och intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Specialdestinerade/riktade statsbidrag redovisas i resultaträkningen tillsammans med övriga verksamhetsanknutna intäkter.

1.2 Redovisning av kostnader

Kostnader redovisas fortlöpande i den takt de uppstår.

Förbundet har inga avsättningar eller ansvarsförbindelser avseende pensioner. Premier för pensioner tryggas löpande genom utbetalningar till externa pensionsförvaltare och bokförs som kostnad innevarande år.

1.2.1 Avskrivningar

Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar görs för den beräknade nyttjandeperioden med linjär avskrivning, baserat på anskaffningsvärdet exklusive eventuellt restvärde.

Avskrivning påbörjas från och med tidpunkten då tillgången tas i bruk.

Nyttjandeperioden omprövas om det finns omständigheter som gör det nödvändigt (exempelvis verksamhetsförändringar, tekniskskiftet eller organisationsförändringar) och beloppet är väsentligt. Genomsnittlig avskrivningstid redovisas i not 6.

1.3 Materiella anläggningstillgångar

Tillgångar avsedda för stadigvarande bruk eller innehav med en nyttjandeperiod om minst tre år klassificeras som anläggningstillgång. När det gäller materiella anläggningstillgångar som inventarier och maskiner ska beloppet också överstiga gränsen för mindre värde, som är ett halvt prisbasbelopp. För 2021 uppgår ett halvt prisbasbelopp till 23 800 kr.

1.4 Omsättningstillgångar

Fordringar redovisas som omsättningstillgång, med undantag för poster där förfallodatum ligger mer än 12 månader efter balansdagen. Dessa klassificeras som anläggningstillgångar. Fordringar tas upp till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar. Fordringar i utländsk valuta redovisas till balansdagens kurs.

1.5 Skulder

Låneskulder och leverantörsskulder redovisas initialt till anskaffningsvärde efter avdrag för transaktionskostnader.

1.6 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen är upprättad enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar.

Not 2 Uppskattningar och bedömningar

Inga bedömningar eller uppskattningar har gjorts som påverkar bokslutet väsentligen.

Not 3 Verksamhetens intäkter

	2021-01-01	2020-01-01
	-2021-08-31	-2020-08-31
Medlemsbidrag	8 433 333	8 733 333
Förrättning och granskning	11 213 085	11 440 992
Statligt stöd tillfällig lagstiftning	873 242	0
Övriga intäkter	169 563	526 005
Summa verksamhetens intäkter	20 689 223	20 700 330

Not 4 Ersättning till revisorerna

	2021-01-01	2020-01-01
	-2021-08-31	-2020-08-31
Revisionsuppdraget (PwC)	-53 333	-32 000
Summa ersättning till revisorerna	-53 333	-32 000

Not 5 Verksamhetens kostnader

	2021-01-01	2020-01-01
	-2021-08-31	-2020-08-31
Kostnader arbetskraft	-16 301 206	-15 528 118
Övriga verksamhetskostnader	-3 931 689	-3 400 562
Summa verksamhetens kostnader	-20 232 895	-18 928 680

Not 6 Avskrivningar

	2021-01-01	2020-01-01
	-2021-08-31	-2020-08-31
Avskrivning maskiner och inventarier	-69 084	-69 178
Summa avskrivningar	-69 084	-69 178

Bedömd genomsnittlig nyttjandeperiod uppgår till 6 år 2021 och 5,9 år 2020.

Not 7 Finansiella intäkter

	2021-01-01	2020-01-01
	-2021-08-31	-2020-08-31
Ränteintäkter	6 995	7 053
Summa finansiella intäkter	6 995	7 053

Not 8 Delårets resultat

	2021-01-01	2020-01-01
	-2021-08-31	-2020-08-31
Delårets resultat enligt resultaträkningen	394 239	1 709 525
Delårets resultat efter balanskravsjusteringar	394 239	1 709 525

Not 9 Maskiner och inventarier

	2021-08-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	779 026	779 026
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	779 026	779 026
Ingående avskrivningar	-608 068	-504 301
Årets avskrivningar	-69 084	-103 767
Utgående ackumulerade avskrivningar	-677 152	-608 068
Utgående redovisat värde	101 874	170 958

Not 10 Fordringar

	2021-08-31	2020-12-31
Kundfordringar	739 397	387 525
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	771 165	1 401 541
Övriga kortfristiga fordringar	1 160 570	1 297 166
Redovisat värde vid årets slut	2 671 132	3 086 232

Not 11 Kassa och bank

	2021-08-31	2020-12-31
Bank	13 225 499	5 894 668
Summa bank	13 225 499	5 894 668

Not 12 Eget kapital

	2021-08-31	2020-12-31
Eget kapital		
Ingående eget kapital	5 975 626	6 037 170
Återbetalning till medlemskommunerna	-1 975 626	-2 037 170
Delårets/årets resultat	394 239	1 975 626
Utgående eget kapital	4 394 239	5 975 626

Not 13 Kortfristiga skulder

	2021-08-31	2020-12-31
Leverantörsskulder	59 841	58 040
Övriga kortfristiga skulder	798 303	848 418
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	10 746 122	2 269 774
Summa kortfristiga skulder	11 604 266	3 176 232

7. Investeringsredovisning

Inga investeringar har gjorts under året och inga investeringar är budgeterade.

8. Driftsredovisning

8.1 Utfall i förhållande till budget

Nedan redovisas det ekonomiska utfallet i förhållande till av direktionen fastslagen budget för 2021 samt utfallet samma period föregående år.

(tkr)	Budget 2021	Prognos 2021	Utfall 21-08-31	Utfall 20-08-31
Intäkter	31 300	29 855	20 689	20 700
Medlemsbidrag	12 650	12 650	8 433	8 733
Tillsynsavgifter	17 900	16 035	11 213	11 441
Övriga intäkter	750	1 170	1 013	526
varav för tillsyn trängsel	600	962	873	198
Kostnader	- 31 150	- 30 273	- 20 233	- 18 929
Personal	- 24 120	- 24 100	-16 038	- 15 111
varav för tillsyn trängsel	- 600	- 270	-238	0
Övriga verksamhetskostnader	- 6 400	- 5 900	- 3 932	- 3 386
varav för tillsyn trängsel	0	- 415	- 415	0
VA-rådgivning	- 630	- 273	- 273	- 417
varav personal	- 605	- 263	- 263	- 403
varav övriga	- 25	- 10	- 10	- 14
Avskrivningar	- 100	- 100	-69	- 69
Finansiella intäkter	13	13	7	7
Finansiella kostnader	0	0	0	0
RESULTAT	63	-505	394	1 709

Observera att VA-rådgivningen redovisas separat i ovanstående uppställning eftersom det är en fristående funktion som är helt finansierad av medlemskommunerna. I resultaträkningen redovisas det inte separat.

Resultatanalys

Resultatet uppgår per den 31 augusti till 394 tkr. Avstämningen av semesterlöneskulden har en positiv resultatpåverkan motsvarande 492 tkr vid delåret. Exkluderar vi den påverkan noterar vi ett underskott motsvarande 98 tkr.

Intäktsanalys

Intäkterna uppgår till 20 689 tkr vilket är 177 tkr lägre än budgeterat per den 31 augusti. Övriga intäkter överskrider budget medan intäkter från tillsynsavgifter underskrider budget.

Intäkterna från medlemsbidrag uppgår till 8 433 tkr och är helt enligt budget.

Övriga intäkter uppgår till 1 013 tkr vid delåret, att jämföra med budgeterade 750 tkr för hela året. Av detta står lönebidrag för 138 tkr, ersättning sjuklöner från staten för 2 tkr och stöd för övertagande av tillsynen för trängsel med anledning av covid-19 för 873 tkr.

Intäkterna från tillsynsavgifter uppgår till 11 213 tkr vilket är 720 tkr lägre än budget per den 31 augusti. Nedan följer en redovisning per kontrollområde.

Miljöbalkens område

För miljöbalkens område uppgår intäkterna till 7 911 tkr vilket är 626 tkr lägre än budgeterat vid delår. Det är framförallt lägre intäkter från provningsärenden för enskilda avlopp, delområde förorenad mark samt från behovsprioriterade tillsynsprojekt inom miljöskydd som förklarar avvikelsen.

För delområde miljöskydd uppgår intäkterna till 5 299 tkr vilket är 134 tkr lägre än budgeterade 5433 tkr. Det förklaras främst av lägre intäkter från behovsprioriterade tillsynsprojekt som har prioriterats ned under året samt lägre intäkter från handläggning av ärenden inom förorenade områden.

För delområde avlopp uppgår intäkterna till 1 454 tkr vilket är ca 420 tkr lägre än budgeterat vid tidpunkten. Det är främst lägre intäkter från provningsärenden där vi ser lägre intäkter än förväntat. Det är färre provningsärenden att handlägga vilket i sin tur förklaras av att många av de ansökningar som vi tidigare prognosticerade skulle komma in under 2021 troligen kommer att komma in under början av 2022 istället. Deadline för ett större projekt om kontroll av befintliga avloppsanläggningar (som i slutändan resulterar i inkommande ansökningar) är satt till den 15 april 2022.

För delområde hälsoskydd är utfallet i stort sett i linje med budget vid delåret. Intäkterna uppgår till 1 158 tkr att jämföra med budget på 1 223 tkr. En stor del av tillsynsprojekten kommer att genomföras under tertial tre vilket gör att vi bedömer att den delen kommer att hämtas igen. I övrigt är det främst intäkter från uppföljande tillsyn som understiger budget.

Livsmedelskontrollen

För livsmedelskontrollen uppgår intäkterna till 3 302 tkr vilket i stort sett är i linje med budgeterade 3 397. Intäkterna från årliga tillsynsavgifter understiger budget med 101 tkr medan intäkterna från revisioner av nya verksamheter överstiger budget med 63 tkr.

Kostnadsanalys

Kostnaderna som helhet uppgår till 20 233 tkr vilket är 534 tkr lägre än budget. Det är främst i övriga verksamhetskostnader och VA-rådgivningen vi ser avvikelserna.

Personalkostnaderna är i stort sett i linje med budget om man tar hänsyn till semesterlöneskuldens påverkan motsvarande 492 tkr. Däremot har inte kostnaderna uppkommit som förväntat. Som beskrivs under avsnittet händelser av väsentlig betydelse har det gjorts en justering avseende pensionspremier motsvarande 894 tkr under perioden. Exkluderar vi denna oväntade kostnad är personalkostnaderna klart under budget vilket beror på vakanser.

Kostnaderna för att bedriva tillsyn av smittskydd på serveringsställen uppkommer på personalsidan och de uppgår per den 31 augusti till 618 tkr. Eftersom en konsult anlitas för att utföra större delen av den här tillsynen uppkommer kostnader för den delen under övriga verksamhetskostnader istället för under personalkostnader.

Vad gäller övriga verksamhetskostnader så är det precis som under föregående år så att vi ser tydliga effekter av pandemin med lägre kostnader än budgeterat för alltifrån kompetensutveckling till transporter och materiel.

Kostnaderna för VA-rådgivningen understiger budget med 147 tkr vilket förklaras av att tjänsten blev vakant. Det är oklart när en ersättare kan tillträda.

8.2 Helårsprognos

Helårsprognosen är ett resultatunderskott på 505 tkr.

Intäkterna prognostiseras som helhet understiga budget med 1 445 tkr. Vi ser intäkter från tillsynsavgifter understiga budget med 1 865 tkr samtidigt som övriga intäkter, främst i form av statliga bidrag för tillsyn enligt tillfällig lag, överstiga budget med 420 tkr. Vi räknar inte med att erhålla mer statliga bidrag för tillsyn av smittskydd på serveringsställen efter september.

Främsta skälet till att tillsynsavgifterna bedöms understiga budget förklaras av en överföring av redan inbetalda tillsynsavgifter. Denna justering kommer att göras förutsatt att kommunerna antar den nya taxan under september. Den nya taxan innebär en övergång från fast årlig avgift till timavgift för ett stort antal verksamheter. Konsekvensen av skiftet i debiteringsmodell med den nya miljöbalkstaxan rör verksamheter som får en tillsyn mer sällan än varje år. För dessa innebär det att de redan inbetalda årliga avgifterna är en delfinansiering av tillsynsinsatser som ska genomföras 2022 och 2023. Totalt uppgår överföringen till 965 tkr där 861 tkr förs över till 2022 och 104 tkr till 2023. Hänsyn har endast tagits till denna justering i helårsprognosen.

Avvikelsen för intäkter från tillsynsavgifter förklaras också av lägre intäkter inom delområdena avlopp och miljöskydd.

Kostnaderna prognostiseras att understiga budget med 877 tkr och där är det främst i övriga verksamhetskostnader och VA-rådgivningen vi ser avvikelserna. Justeringen avseende pensioner som beskrivs under resultatanalysen innebär att vi kommer att hamna i nivå med budget för personalkostnaderna. Det måste man ha i åtanke när man läser prognosen eftersom vi exklusive denna justering skulle ha sett en avvikelse på nära en miljon kronor vilket förklaras av att bemanningen varit lägre än planerat.

Osäkerheten i prognosen ligger främst i personalkostnaderna och vid vilken tidpunkt ett par vakanta tjänster tillsätts. Det är per den 31 augusti inte känt.

8.3 Återbetalning medlemskommunerna

Överstigande del 4 mkr eget kapital efter 2020 års bokslut uppgick till 1 976 tkr vilket återbetalades till medlemskommunerna i slutet av april 2021.

	<i>Falköping</i>	<i>Hjo</i>	<i>Karlsborg</i>	<i>Skövde</i>	<i>Tibro</i>	<i>MÖS</i>
<i>Andel</i>	28,54%	7,90%	5,97%	47,97%	9,61%	100,00%
<i>Återbetalat, kr</i>	563 850	156 052	118 042	947 754	189 928	1 975 626

9. Bilagor

9.1 Styrd tillsyn och kontroll

Utfall insatser per den 31 augusti

Område	Genomförda insatser	varav inspektion/ kontroll	varav revision/ systemtillsyn	varav prov	varav granskning	varav möten
Miljöbalken, Avlopp	0	0	0	0	0	0
Miljöbalken, Hälsoskydd	250	122	1	0	127	0
Miljöbalken, Miljöskydd	390	250	7	0	131	2
varav A o B	100	34	7	0	57	2
varav C o U	142	142	0	0	0	0
varav Lantbruk	82	74	0	0	8	0
varav Köldmedia	66	0	0	0	66	0
ABP	83	83	0	0	0	0
varav Lantbruk	72	72	0	0	0	0
varav Livsmedel	11	11	0	0	0	0
Strålskydd	0	0	0	0	0	0
Tobak	0	0	0	0	0	0
varav Hälsoskydd	0	0	0	0	0	0
varav Livsmedel	0	0	0	0	0	0
Livsmedelskontroll	725	607	60	58	0	0
Totalt	1 448	1 062	68	58	258	2

Måluppfyllelse mot helårsplan

Område	Helårsplan	Utfall	Måluppfyllelse
Miljöbalken, Avlopp	18	0	0,0 %
Miljöbalken, Hälsoskydd	351	250	71,2 %
Miljöbalken, Miljöskydd	672	390	58,0 %
varav A o B	217	100	46,1 %
varav C o U	210	142	67,6 %
varav Lantbruk	177	82	46,3 %
varav Köldmedia	68	66	97,1 %
ABP	173	83	48,0 %
varav Lantbruk	162	72	44,4 %
varav Livsmedel	11	11	100,0 %
Strålskydd	0	0	-
Tobak	0	0	-
varav Hälsoskydd	0	0	-
varav Livsmedel	0	0	-
Livsmedelskontroll	1 146	725	63,3 %
Totalt	2 360	1 448	61,4 %

9.2 Behovsprioriterad tillsyn och kontroll

Utfall per den 31 augusti

Område	Genomförda insatser	varav inspektion	varav granskning	varav preliminär bedömning
Miljöbalken, Avlopp	616	49	0	567
Miljöbalken, Hälsoskydd	111	3	108	0
Miljöbalken, Miljöskydd	315	8	307	0
varav C o U	8	8	0	0
varav Lantbruk	0	0	0	0
varav köldmedia	307	0	307	0
Strålskydd	0	0	0	0
Tobak, Hälsoskydd	0	0	0	0
Totalt	1 097	60	470	567

Måluppfyllelse mot helårsplan

Område	Helårsplan	Utfall	Måluppfyllelse efter tertial 2
Miljöbalken, Avlopp	616	616	100 %
Miljöbalken, Hälsoskydd	220	111	51 %
Miljöbalken, Miljöskydd	392	315	80 %
varav C o U	64	8	13 %
varav Lantbruk	10	0	0 %
varav Köldmedia	315	307	97 %
Strålskydd, Hälsoskydd	0	0	-
Tobak, Hälsoskydd	0	0	-
Totalt	1 278	1 097	86 %

9.3 NKI – löpande insiktsmätningar

Miljönämndens verksamhetsmål

- 1) Miljönämnden ska ha ett högre NKI (Nöjd-Kund-Index) än genomsnittet för respektive myndighetsområde i SKR:s öppna jämförelser.
- 2) Miljönämnden ska ha en bibehållen eller ökad nivå av NKI (Nöjd-Kund-Index) jämfört med föregående års mätning för respektive myndighetsområde.

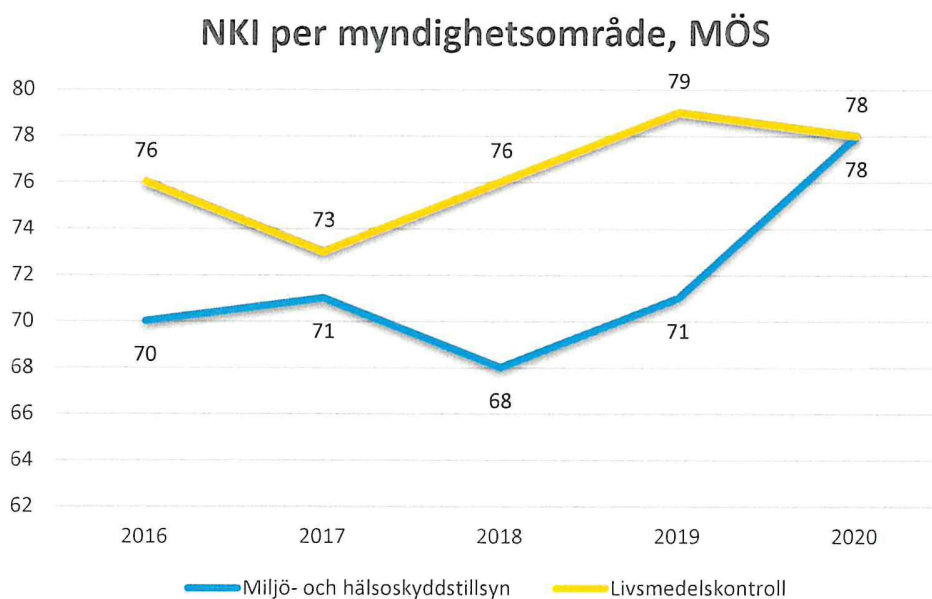
Nyckeltal

NKI per myndighetsområde.

Resultat Mål 1 (avser nationell jämförelse för år 2020)

För en mer detaljerad redovisning hänvisas till rapporten från Origo Group.

MÖS, totalt



- Svarefrekvensen uppgick till 67 procent. Antalet inskickade ärenden för enkäten uppgick till 749 varav 549 ärenden slumpmässigt valts ut för enkäten. Svarefrekvensen för alla 193 deltagande kommuner var i genomsnitt 53 procent.
- NKI för Miljösamverkan östra Skaraborg uppgick till 78. Resultatet ligger på ungefär samma nivå som föregående mätning då NKI uppgick till 76.
- Som redovisas i diagrammet ovan ser vi jämfört med 2019 en positiv utveckling för miljö- och hälsoskydd samt att samma värde för livsmedelskontrollen minskat med en enhet.

Origo Group (som genomför enkätundersökningen) skriver:

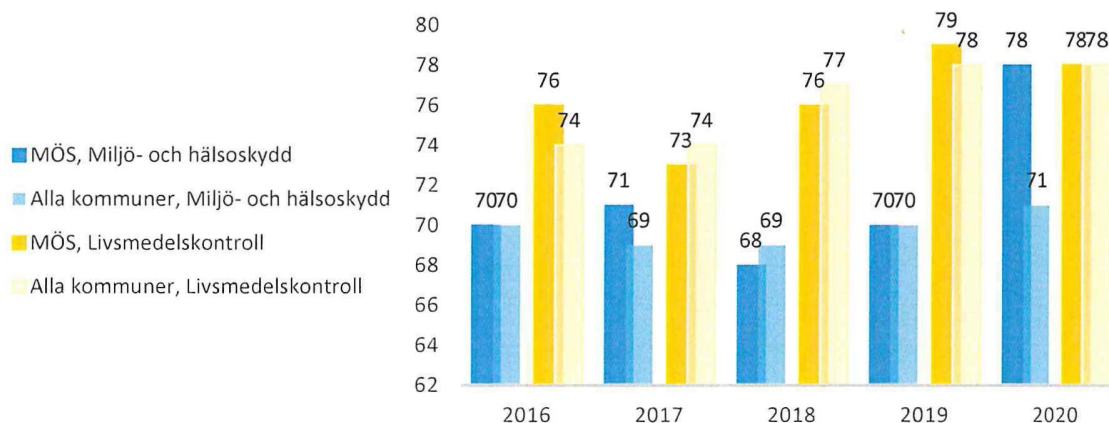
- Hög prestation gällande kompetens och effektivitet har i nuläget en positiv inverkan på helhetsattityden. Det finns visst förbättringsutrymme gällande förmågan att ge råd och vägledning.
- Det är särskilt viktigt att söka förbättringar gällande information då prestationen inom detta område i nuläget har en negativ inverkan på den totala nöjdheten med förbundets myndighetsutövning överlag. Framför allt gäller det information på webbplats.

Målet är att vi för respektive myndighetsområde ska ha ett högre genomsnitt än genomsnittet för deltagande kommuner. För livsmedelskontrollen kan noteras att vi har samma NKI som genomsnittet medan vi för miljö- och hälsoskydd uppnår ett NKI som är sju enheter högre än genomsnittet. Målet är således delvis uppnått.

Noteras bör också att vi har gjort en annan tolkning än många vad gäller anpassningen till GDPR och hanteringen av personuppgifter. Vi har tolkat det som att det krävs samtycke för att ha rätt att skicka ut enkäten till företagen. Många har valt att inte ge samtycke och fallit bort från enkäten, särskilt för myndighetsområdet miljö- och hälsoskydd. Vi befarar att det kan ha en påverkan på resultaten.

Man ska också ha i åtanke att året 2020 är speciellt på många sätt i och med pandemin. Vi har fått ställa om arbetsmetoder och för framför allt myndighetsområdet miljö- och hälsoskydd där distanstillsyn varit en stor andel av genomförda insatser.

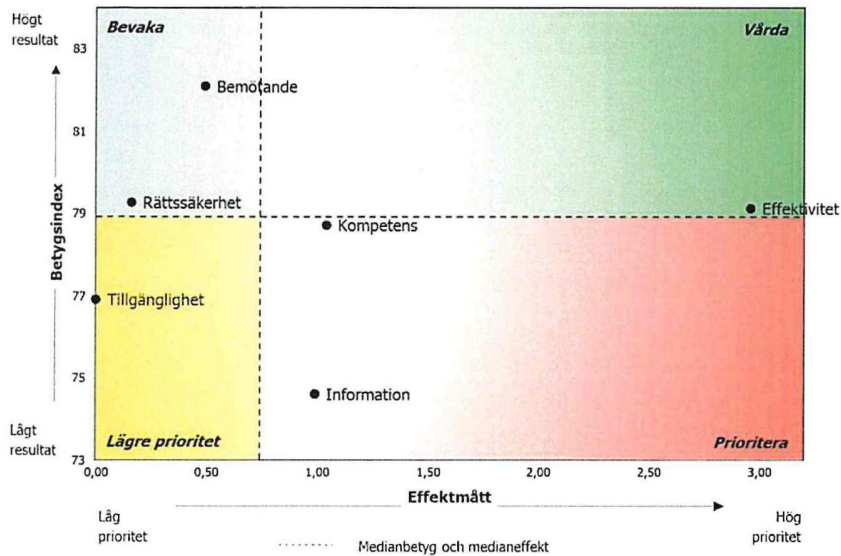
NKI per myndighetsområde, MÖS i jämförelse med riket



Livsmedelskontrollen

- Svarefrekvensen uppgick till 63 procent. Antalet ärenden som svaren grundar sig på uppgick till 525.
- NKI för livsmedelskontroll uppgick till 78, vilket är en bra nivå. Resultatet ligger på ungefär samma nivå som föregående års mätning då NKI var 79.
- Högst omdöme ges bemötande, med ett index på 83. Samtliga serviceområden har ett index mellan 75 och 83.

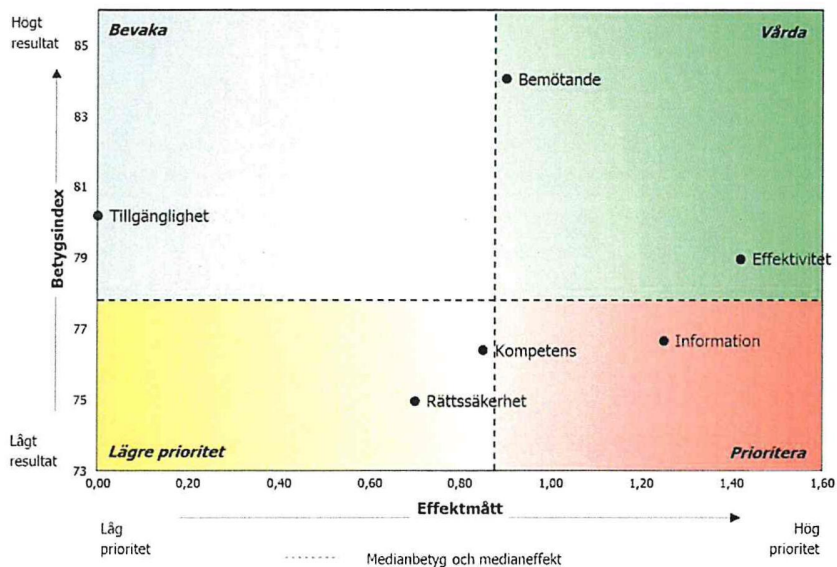
Följande prioriteringsmatris redovisas för området livsmedelskontroll. Effektmåttet baseras på kundernas svar om hur viktigt de anser att serviceområdet är i deras bedömning. Betygsindexet visar hur kunderna bedömt serviceområdet.



Miljö- och hälsoskyddstillsynen

- Svarefrekvensen uppgår till 75 procent. Antalet ärenden som svaren grundar sig på uppgår till 224.
- NKI för miljö- och hälsoskydd uppgår till 78. Det är en förbättring mot året innan då NKI upp gick till 71.
- Högst omdöme ges bemötande, med ett index på 84. Samtliga serviceområden har ett index mellan 75 och 84.

Följande prioriteringsmatris redovisas för området miljö- och hälsoskydd. Effektmåttet baseras på kundernas svar om hur viktigt de anser att serviceområdet är i deras bedömning. Betygsindexet visar hur kundernas bedömt serviceområdet.



Handwritten signature

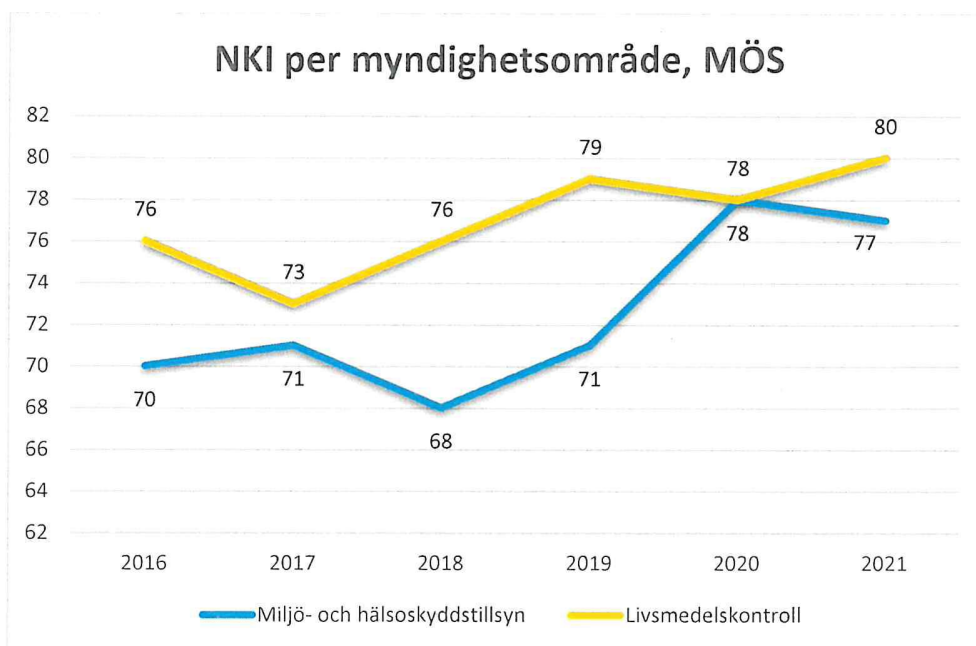
Resultat Mål 2 (avser jämförelse mellan nuläge mot föregående år för MÖS)

Antalet svar som hittills rapporterats in för 2021 är endast 160. Det är en viss eftersläpning i hur resultaten rapporteras in som man ska vara medveten om. Av svaren är 74 för miljö- och hälsoskydd och 86 för livsmedel.

Vi kan notera en ökning för NKI inom livsmedelskontrollen jämfört med föregående år. NKI uppgår till 80 per den 31 augusti, en ökning med två enheter.

För miljö- och hälsoskydd ser vi ett minskat NKI med en enhet där NKI för perioden uppgår till 77.

Målet, om att ha en bibehållen eller ökad NKI, är vid denna avstämning uppnått för ett av två myndighetsområden.



9.4 Åtgärdsplan för budgetunderskott efter delårsrapport 2021

Vid delårsbokslutet 2021 är det prognosticerade helårsresultatet -505 tkr. För att justera detta över den kommande treårsperioden har en budget lagts för att uppnå ett samlat resultatöverskott för perioden 2022–2024 som med en liten marginal motsvarar det prognosticerade resultatunderskottet för 2021. Det budgeterade överskottet för treårsperioden är 537 tkr.

I 11 kap. 12 § kommunallagen anges att om balanskravsresultatet enligt 11 kap. 10 § i lagen om kommunal bokföring och redovisning är negativt för ett visst räkenskapsår, ska det regleras under de närmast följande tre åren. Fullmäktige (för Miljösamverkan: direktionen) ska anta en åtgärdsplan för hur regleringen ska ske. Beslut om reglering ska fattas senast i budgeten det tredje året efter det år då det negativa balanskravsresultatet uppkom.

Vi ser också ett ökat medlemsbidrag på grund av ökade kostnader som en följd av nytt avtal för revisionsuppdraget motsvarande 40 tkr, samt ökade kostnader motsvarande 60 tkr för konsultkostnader förknippade med arbete kring ny plattform för intranät samt e-tjänster.

Handwritten signature or initials in black ink, appearing to be 'MA'.



MILJÖSAMVERKAN
ÖSTRA SKARABORG

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

2021-10-22

Dir § 12

Dnr 2021-4888

Delårsrapport 2021

Beslut

Direktionen för Miljösamverkan östra Skaraborg beslutar att godkänna förslaget till delårsrapport per den 31 augusti 2021.

Redogörelse för ärendet

En delårsrapport har tagits fram. Delårsrapporten ska skickas till kommunalförbundets revisorer för bedömning samt till alla medlemskommuner för godkännande efter direktionens godkännande.

Miljönämnden östra Skaraborg beslutade den 13 oktober 2021 (MN § 56) att föreslå direktionen att godkänna förslaget till delårsrapport per den 31 augusti 2021.

Beslutsunderlag

Miljösamverkans förslag till beslut daterat 2021-10-15

Miljönämndens beslut, MN § 56, 2021-10-13 med bilaga, Delårsrapport 2021

Åtgärdsplan för budgetunderskott efter delårsrapport 2021

Bilaga

Delårsrapport 2021

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige i medlemskommunerna: Falköping, Hjo, Karlsborg, Skövde och Tibro

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande



MILJÖSAMVERKAN
ÖSTRA SKARABORG

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

2021-10-22

Plats och tid Miljösamverkan östra Skaraborg, Mösseberg och Teams, kl. 13.55–14.40

Beslutande

Karola Svensson (C), ersätter Dan Gabrielsson (S)	Falköping
Catrin Hulmarker (M)	Hjo
Catarina Davidsson (C)	Karlsborg
Jonas Davidsson (S), ordf.	Karlsborg
Johan Ask (S)	Skövde
Ann Ohlsson (L), ersätter Rolf Eriksson (S)	Tibro
Per-Olof Andersson (M), vice ordf.	Tibro

Övriga närvarande


Pelle Holmström, förbundschef
Eleonor Daag, sekreterare
Philip Segell, ordförande i Miljönämnden östra Skaraborg
Anders Lundgren, andre vice ordförande i Miljönämnden östra Skaraborg
Ronny Wennerström, revisor

Utses att justera Johan Ask

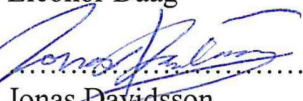
Underskrifter

Sekreterare

Paragrafer 12–17


.....
Eleonor Daag

Ordförande


.....
Jonas Davidsson

Justerande


.....
Johan Ask

ANSLAG

Protokollet är justerat

Organ

Direktionen för Miljösamverkan östra Skaraborg

Sammanträdesdatum

2021-10-22

Anslagsdatum

2021-10-22


Överklagningstid t.o.m.

2021-11-15

Förvaringsplats för
protokollet

Miljösamverkan östra Skaraborg, Hertig Johans torg 2, Skövde

Underskrift


.....
Eleonor Daag

Granskning av delårsrapport 2021

Miljösamverkan Östra Skaraborg

Anna Gröndahl

Sammanfattning

PwC har på uppdrag av förbundets förtroendevalda revisorer översiktligt granskat förbundets delårsrapport för perioden 2021-01-01 – 2021-08-31. Uppdraget ingår som en obligatorisk del av revisionsplanen för år 2021.

Med utgångspunkt från ställda revisionsfrågor lämnas följande sammanfattande revisionella bedömning per revisionsfråga:

Revisionsfråga	Bedömning
Har delårsrapporten upprättats enligt lagens krav och god redovisningssed?	<p>Delvis</p> <p>Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten för 2021 inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagens krav och god redovisningssed i övrigt. Bedömningen i delårsrapporten är att balanskravet inte kommer att uppfyllas för år 2021.</p>
Är resultaten i delårsrapporten förenliga med de av direktionen fastställda målen för god ekonomisk hushållning, d.v.s. finns förutsättningar att målen kommer att uppnås?	<p>Delvis</p> <p>Vår översiktliga granskning visar att det prognostiserade resultatet är delvis förenligt med de finansiella mål som direktionen fastställt i budget 2021.</p> <p>Vår översiktliga granskning visar att två av tre mål (direktionens mål i perspektiven tillsyn och kontroll samt medarbetare) inte utvärderats då de inte gjorts några mätningar under året. Därav har heller ingen prognos redovisas. Ett av tre mål (kund) bedöms som delvis uppnått. Det har inte framkommit några andra omständigheter som ger oss anledning att anse att utfallet inte skulle vara delvis förenligt med de verksamhetsmål som direktionen fastställt i budget 2021.</p>



Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Inledning	3
Bakgrund	3
Syfte och revisionsfrågor	3
Revisionskriterier	3
Granskningsresultat	5
Lagens krav och god redovisningssed	5
lakttagelser	5
Bedömning	5
God ekonomisk hushållning	5
lakttagelser	5
Bedömning	5
Rekommendationer	6

Inledning

Bakgrund

Direktionen ska behandla minst en delårsrapport per år. I samband med direktionens behandling av delårsrapporten ska även revisorerna bedöma resultatet i delårsrapporten. Denna granskning utgör underlag för det utlåtande som revisorerna ska lämna till fullmäktige i förbundets medlemskommuner.

Delårsrapporten ska omfatta en period av minst hälften och högst två tredjedelar av räkenskapsåret och den ska innehålla en översiktlig redogörelse för utvecklingen av förbundets verksamhet och resultat sedan föregående räkenskapsårs utgång.

Revisionsobjekt är direktionen som är ansvarig för delårsrapportens upprättande. Vårt ansvar är att granska delårsrapporten utifrån god sed.

Syfte och revisionsfrågor

Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

- Har delårsrapporten upprättats enligt lagens krav och god redovisningssed?
- Är resultaten i delårsrapporten förenliga med de av direktionen fastställda målen för god ekonomisk hushållning, d.v.s. finns förutsättningar att målen kommer att uppnås?

Revisionskriterier

Granskningen av delårsrapporten omfattar:

- Översiktlig granskning av den finansiella delen av delårsrapporten per 2021-08-31,
- Förvaltningsberättelsens innehåll,
- Hur förbundet redovisar hur väl det prognostiserade resultatet är förenligt med målen för god ekonomisk hushållning (finansiella och verksamhetsmässiga mål).

Granskningen utgår från Vägledning 4, Granskning av delårsrapport, utgiven av Sveriges kommunala yrkesrevisorer (SKYREV). Granskningen sker genom analytisk granskning och intervjuer med nyckelpersoner som är ansvariga för delårsrapportens upprättande.

En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA och god redovisningssed i övrigt har. Detta PM är skrivet i avvikelseform och omfattar våra mest väsentliga iakttagelser och bedömningar.

Den granskade delårsrapporten fastställdes av direktionen 2021-10-22. Rapportens innehåll har sakgranskats av ekonomiansvarig och redovisningsekonom.

Granskningsresultat

Lagens krav och god redovisningssed

lakttagelser

Den upprättade delårsrapporten omfattar perioden januari – augusti. Resultatet för perioden uppgår till 394 tkr. Direktionen har för avsikt att lämna över rapporten inom lagstadgad tid till fullmäktige i respektive medlemskommun.

Delårsrapporten har ett avsnitt som heter *Förvaltningsberättelse* och det i sin tur bland annat är uppdelat i underavsnitt som beskriver händelser av väsentlig betydelse, förväntad utveckling avseende ekonomi och verksamhet utifrån målen om god ekonomisk hushållning och balanskravsutredning.

En redovisning av hur helårsprognosen förhåller sig till den budget som fastställts för den löpande verksamheten genomförs i resultaträkningen och kommenteras i avsnittet "Helårsprognos". Det prognostiserade resultatet uppgår till -0,5 mnkr och beror främst på lägre intäkter till följd av ett skifte i debiteringsmodell där nuvarande modell med årlig avgift byts ut till timavgift som faktureras i efterhand.

Delårsrapporten innehåller resultat- och balansräkning samt de noter som krävs enligt RKR:s rekommendation 17. Räkenskaperna omfattar periodens utfall samt jämförelsetal i enlighet med rekommendationen. Resultaträkningen och balansräkningen har en uppställning i enlighet med LKBR.

En samlad, översiktlig beskrivning av kommunalförbundets investeringsverksamhet saknas i delårsrapporten då förbundet inte har gjort några investeringar under 2021, det finns heller ingen beslutad investeringsbudget. Driftredovisningen är uppställd utifrån resultaträkningen och kommentarer avseende den löpande verksamheten görs utifrån denna.

Bedömning

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten för 2021 inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med lagens krav och god redovisningssed i övrigt. Bedömningen i delårsrapporten är att balanskravet inte kommer att uppfyllas för år 2021.

God ekonomisk hushållning

Direktionen har i budget 2021 beslutat om verksamhetens mål indelat i fyra olika perspektiv: finansiering, tillsyn och kontroll, kund samt medarbetare.

Perspektiv finansiering

Direktionens mål:

- Årets resultat ska uppgå till minst 0,5 procent av medlemsbidragen (65,5 tkr)
- Överstigande del 4 mnkt i eget kapital ska återbetalas till medlemskommunerna.

Perspektiv tillsyn och kontroll

Direktionens mål:

- Alltid bra resultat vid extern granskning av verksamheten. Uppföljning av målet utgår om någon granskning inte genomförts under året.

Perspektiv kund

Direktionens mål:

- Nöjda invånare och verksamhetsutövare

Perspektiv medarbetare

Direktionens mål:

- Attraktiv arbetsgivare och stolta medarbetare

I återrapporteringen redovisas direktionens mål samt nämndens mål under respektive perspektiv. Gällande direktionens mål under perspektiv tillsyn och kontroll samt perspektiv medarbetare, är mätningar inte gjorda under 2021. Någon bedömning är inte gjorda gällande dessa.

Direktionens mål gällande perspektiv kund mäts delvis genom insiktsmätningar och i delårsrapporten redovisas att miljönämnden har delvis uppnått de målen. Mätningarna görs årligen och utfallet i delårsrapporten är därför detsamma som utfallet i årsredovisningarna.

Gällande perspektiv finansiering redovisas två mål, det ena visar att det inte kommer att uppnås då årets resultat prognostiseras uppgå till -0,5 mnkr, och det andra kommer att uppnås då förbundet har betalat tillbaka överstigande del av eget kapital (över 4 mnkr) till medlemskommunerna.

Bedömning

Grundat på vår översiktliga granskning av delårsrapportens återrapportering har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att det prognostiserade resultatet inte skulle vara delvis förenligt med de finansiella mål som direktionen fastställt i budget 2021.

Vår översiktliga granskning visar att två av tre mål (direktionens mål i perspektiven tillsyn och kontroll samt medarbetare) inte utvärderats då de inte gjorts några mätningar under året. Därav har heller ingen prognos redovisats. Ett av tre mål (kund) bedöms som delvis uppnått. Det har inte framkommit några andra omständigheter som ger oss anledning att anse att utfallet inte skulle vara delvis förenligt med de verksamhetsmål som direktionen fastställt i budget 2021.

2021-10-27

Anna Gröndahl

Mattias Bygghammar

Uppdragsledare

Granskningsansvarig

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i kommunalförbundet Miljösamverkan Östra Skaraborg enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

Kommunalförbundet Miljösamverkan Östra Skaraborg
Revisorerna

2021-10-27

Till:

Kommunfullmäktige i respektive medlemskommun

För kännedom:

Direktionen för MÖS

Revisorernas bedömning av delårsrapport

Vi, av respektive fullmäktige utsedda revisorer, har uppdraget att bedöma om resultatet i delårsrapporten per 2021-08-31 är förenligt med de mål direktionen beslutat.

Bedömningen avser mål och riktlinjer som är av betydelse för god ekonomisk hushållning, såväl finansiella som för verksamheten.

Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder revisorerna.

Vår bedömning är baserad på en översiktlig granskning av delårsrapporten, inriktad på övergripande analys och inte på detaljer i redovisningen. Granskningen har utförts enligt god revisionssed i kommunal verksamhet. Granskningsresultatet framgår av bifogad granskningsrapport som utarbetats av PwC.

Vi bedömer:

- att delårsrapporten i allt väsentligt är upprättad i enlighet med lagens krav och god redovisningssed i övrigt. Med utgångspunkt från uppgifterna i delårsrapporten är bedömningen att balanskravet inte kommer att uppfyllas för år 2021.
- att grundat på vår översiktliga granskning av delårsrapportens återrapportering är det prognostiserade resultatet delvis förenligt med de **finansiella mål** som fastställts i budget 2021.
- att grundat på vår översiktliga granskning av delårsrapportens återrapportering är de prognostiserade resultatet gällande ett av tre mål delvis förenligt med de **verksamhetsmål** som fastställts i budget 2021. Övriga två mål kan vi inte uttala oss om då inget utvärdering görs i delårsrapporten.

Bilaga: Granskning av delårsrapport 2021, MÖS, PwC

Kommunalförbundet Miljösamverkan Östra Skaraborg
Revisorerna

2021-10-27

Skövde 27 oktober 2021



Ronny Wennerström, Tibro kommun



Lars Elinderson, Falköpings kommun

SKÖVDE KOMMUN
BYGGLOVSNÄMNDEN**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum

2021-11-04

BLN § 141

ADM.2021.345

Verksamhetsplan för bygglovsnämnden 2022**Beslut**

Bygglovsnämnden beslutar att godkänna verksamhetsplan för 2022.

Bakgrund

I bilaga Verksamhetsplan med markeringar står det som är nytt markerat med gult. Överstruket är sådant som är borttaget jämfört med förra årets Verksamhetsplan. Bilagan utan markeringar är förslag på ny Verksamhetsplan för 2022-2024.

Verksamhetsplanen är upprättad enligt riktlinjer för nämndernas verksamhetsplaner. Bygglovsnämnden har en budgetram på 0,5 miljoner kronor till den politiska verksamheten. Sektor samhällsbyggnads budget i övrigt för nämndens verksamhetsområde hanteras av kommunstyrelsen.

Nämnden har den 26 augusti haft en verksamhetsplaneringsförmiddag med gruppmöten för att diskutera framtagandet av 2022 års verksamhetsplan. Därefter har verksamhetsplanen diskuterats på septembernämnden och justeringar har gjorts i det förslag som lades fram då.

Det har framkommit att sektorn ska fortsätta jobba med att kundservicen ska säkras och bli bättre, bland annat ska man under 2022 ta fram en säker digital lösning för kommunikation till exempel grannar och sakägare. Inom målet att kvalitetssäkra nämndens verksamhet ska sektorn kartlägga tillsynsprocessen när det gäller strandskydd och öka den egeninitierad tillsynen.

Beslutet kan överklagas

Handlingar

Tjänsteskrivelse BLN

Verksamhetsplan BLN 2022-2024r



Verksamhetsplan 2022-2024

Sektor samhällsbyggnad

1 Sammanfattning

2 Nämndens ansvarsområde

I byggnadsnämndens ansvarsområde ingår:

Bygglövsnämnden är kommunens byggnadsnämnd enligt Plan och bygglagen 12 kap. § 1.

Bygglövsverksamheten, inklusive tillsyn, enligt plan- och bygglagstiftningen.

Handläggning av bostadsanpassningsärenden.

Energirådgivning.

Kommunens grundläggande geodata, mätning och kartframställning samt GIS-samordning.

Namn och adressättning samt lägenhetsregister.

Bygglövsnämnden är också kommunens trafiknämnd med ansvar för lokala trafikföreskrifter, parkerings- och transporttillstånd.

Svara för tillsyn och myndighetsutövning enligt lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning.

Den kommunala lantmäterimyndigheten (KLM) hör organisatoriskt till bygglövsnämnden med en självständig myndighetsroll enligt fastighetsbildningslagstiftningen.

3 Analys

Till grund för nämndens verksamhetsplan ligger en analys. Syftet med analysen är att identifiera skillnader mellan vad verksamheterna presterar idag jämfört med ett önskat läge. Med önskat läge förstås att de verksamheter som nämnden ansvarar för utförs i enlighet med den lagstiftning, föreskrifter och rekommendationer som finns för verksamheterna samt att målsättningarna i *Vision Skövde 2025* och som förtydligats i *Strategisk plan med budget* och andra styrande politiska program och planer har infriats.

Analysen visar att följande utvecklingsbehov är prioriterat:

- Kundenservicen ska säkras och bli bättre.
- Kvalitetssäkra nämndens verksamhet och använda digitalisering som verktyg så att rätt saker görs på rätt sätt.

Kunderservicen ska säkras och bli bättre.

Företagare och enskilda personer förverkligar ofta sina drömmar genom bygginvesteringar i fastigheter, företag och projekt, det vill säga inom bygglövsnämndens ansvarsområde. Ofta är det någon enstaka gång i livet man gör dessa satsningar, vilket medför att sökande har liten erfarenhet av verksamheten och gällande lagstiftning. Därför är det av stor vikt att som sökande ha en nära dialog med sektor samhällsbyggnad och bygglövsnämndens verksamhet. Samtliga medarbetare ska ge bra och riktig information, visa ett gott bemötande och ge tydlig vägledning avseende lagstiftning och andra förutsättningar.

Bemötande kan vara tillgänglighet, men också handläggningstider. Nya arbetssätt genererar kortare ställtider i olika faser under handläggningstiden, under 2022 ska möjligheten att korta handläggningstiden för lantmäteriförrättningar utredas.

Kommunens Kontaktcenter ska vara vägen in till kommunen. Sedan kontaktcentret inrättades har verksamheten inga besöks- eller telefontider. Detta ställer krav på samspelet mellan Kontaktcenter och verksamhet.

För att mäta kundnöjdheten deltar bygglövsnämnden årligen i Sveriges Kommuner och Regioners nöjd kundundersökning inom bygglov. Undersökningen riktar sig till samtliga som ansöker eller anmäler nybyggnation eller ändring av byggnation till bygglovenheten. Under föregående år har man jobbat mycket med kundperspektivet och kundens förväntningar på hemsidan. Att tydliggöra för kunden vilka förväntningar de kan ha är en viktig del i sektorns servicenivåer och ett långsiktigt arbete. Kundnöjdindexet går långsamt uppåt. Dessutom är kundbegreppet mångtydigt inom myndighetsverksamhet då sökande är även grannar, allmänhet och andra myndigheter, statliga som kommunala, parter i processen.

Kvalitetssäkra nämndens verksamhet och använda digitalisering som verktyg så att rätt saker görs på rätt sätt.

Det är viktigt ur ett rättssäkerhetsperspektiv att tillsynen är korrekt. Detta är dock resurskrävande vilket leder till att annan handläggning försenas. Behov av att fortsätta arbeta med att effektivisera tillsynsprocessen finns för att öka den allmänna tillsynen så småningom.

För att använda befintliga resurser på bästa sätt är det viktigt att man lägger rätt mängd resurser på rätt ställe i processen. Man ska göra rätt saker på rätt sätt och inte överarbeta i handläggningen. Dessutom ska kvalitetsbrister, fel, i handläggningen undvikas. Avgörande kvalitetsbrister skapar ofta stora kostnader och besvär när de upptäcks för sent i processen.

Att arbeta systematiskt med rutinbeskrivningar, processkartläggning, erfarenhetsutvärdering och omvärldsbevakning är avgörande för att nå framgång i arbetet för rätt kvalitet.

Arbetet med att göra sektorns olika verksamheter och ärendeprocesser smarta och digitala är ständigt under arbete och kundperspektivet och kundresan ska vara utgångspunkten för förändringsarbetet. En viktig del är också att skapa förutsättningar för robotisering och automatisering av enkla och regelstyrda arbetsmoment så att tid och resurser frigörs till mer krävande och svårhanterade arbetsuppgifter.

4 Nämndens beslutade mål och resultatmätningar

Kommunfullmäktige har beslutat om mål för mandatperioden, KF:s strategiska mål. Se Strategisk plan med budget 2022-2024. Utifrån dessa mål, samt andra styrande dokument, har nämnden beslutat om egna nämndsmål. Målen är oftast långsiktiga, men målbedömningar görs varje år. Resultatmätningar anger på vilket sätt målfyllelse ska mätas.

Till varje mål finns också ett antal aktiviteter. Aktiviteter är konkreta uppgifter eller åtgärder som ska genomföras i syfte att nå målen.

4.1 Perspektiv : Samhällsutveckling

KF:s strategiska mål	Nämndens mål	Resultatmätning
Skövde har invånare som är nöjda med sina liv och den samhällsservice som erbjuds	Kundservicen ska säkras och bli bättre.	INSIKT Handläggningstid (median) från inkommen ansökan lantmåteriförrättning kortas under 2022
	Kvalitetssäkra nämndens verksamhet	Antal startade och avslutade egeninitierade tillsynsärenden inom strandskydd och bygglov

5 Utökad plan

5.1 Mål: Kundservicen ska säkras och bli bättre.

Strategier för att nå målet

* Öka tillgänglighet och service för att tillgodose kundernas behov genom att digitalisera och automatisera verksamheten och därmed nå högre kvalitet.

* Öka kvaliteten snarare än kvantiteten

Resultatmätning	Beskrivning av resultatmätning	Målvärde
INSIKT	Bygglovenheten och markupplåtelse deltar i mätningen INSIKT.	Inte försämrad NKI (Nöjd-Kund-Index)
Handläggningstid (median) från inkommen ansökan lantmåteriförrättning kortas under	En nulägesanalys för median handläggningstid för lantmåteriförrättningar tas fram	Handläggningstid kortas under 2022

Resultatmätning	Beskrivning av resultatmätning	Målvärde
2022	för 2021 Utreda möjligheten att korta handläggningstiden för lantmäteriförrättningar under 2022	

Aktiviteter	Startdatum	Slutdatum	Koppling till politiskt program
<p>Nulägesanalys och utredning av lantmäteriförrättningar</p> <p>Bakgrund Nämnden vill korta kön för lantmäteriförrättningar</p> <p>Syfte/effekt Syfte att korta tiden för handläggning</p>	2022-01-01	2022-12-31	Inget
<p>Förtydliga för kunden vilka förväntningar de kan ha utifrån behovet</p> <p>Bakgrund Vi ska leverera en bra kundupplevelse utifrån kundens behov, kundbemötande. Leva upp till kundernas förväntningar, men fokus är att leverera utifrån kundens behov.</p> <p>Syfte/effekt Fortsätta jobba med våra servicenivåer för att få nöjda kunder</p>	2022-01-01	2022-12-31	Inget
<p>Skapa en säker digital kommunikationskanal i bygglovsprocessen vid utskick av till exempel grannhörande, information till sakägare under 2022</p> <p>Bakgrund Att frilägga administrativ tid samt säkerställa kommunikationskanal till kund</p> <p>Syfte/effekt Nöjda kunder</p>	2022-01-01	2022-12-31	Inget

5.2 Mål: Kvalitetssäkra nämndens verksamhet

Strategier för att nå målet

- * Nyttja digitaliseringens möjligheter för att förbättra och effektivisera vår verksamhet.
- * Involvera alla medarbetare och kunder i arbetet med ständiga förbättringar.

Resultatmätning	Beskrivning av resultatmätning	Målvärde
Antal startade och avslutade egeninitierade tillsynsärenden inom strandkydd och bygglov	Tillsynsärenden som är egeninitierade, mäta antalet	Genomföra detaljplanens intentioner

Aktiviteter	Startdatum	Slutdatum	Koppling till politiskt program
Aktualitetspröva tillsynsplanen	2019-01-01	2022-12-31	Inget

Aktiviteter	Startdatum	Slutdatum	Koppling till politiskt program
enligt PBL			
Bakgrund Antagen tillsynsplan ska ses över under mandatperioden så den är aktuell.			
Syfte/effekt Att tillsynsplanen upprätthåller den kvalitet som behövs för att bedriva en bra tillsyn.			
Kartlägga tillsynsprocessen för strandskydd	2022-01-01	2022-12-31	Inget
Bakgrund Processen behöver kartläggas			
Syfte/effekt För att säkerställa arbets sättet			

6 Internbudget

6.1 Bygglövsnämndens internbudget

mnkr

Verksamhet	Intäkt 2022	Kostnad 2022	Nettobudget 2022
Politik	0	0,5	0,5
Summa	0	0,5	0,5

6.2 Kommentar till budgeten

Bygglövsnämnden har en budgetram på 0,5 miljoner kronor till den politiska verksamheten. Sektor samhällsbyggnads budget i övrigt för nämndens verksamhetsområde hanteras av kommunstyrelsen.

7 Intern kontroll


7.1 Sammanfattning internkontroll arbetet

Kommunstyrelsen har ett övergripande ansvar för arbetet med intern kontroll i rollen att styra och leda kommunen. Bygglövsnämnden har ansvar för att den interna kontrollen är god inom sina verksamheter. De internkontrollaktiviteter som beskrivs nedan har tagits fram utifrån bedömningar om risk och väsentlighet och ska genomföras och rapporteras till kommunstyrelsen. Nämnderna beslutar om internkontrollplaner för sina respektive verksamheter.

Arbetet med internkontroll och kvalitetsarbetet fortsätter att utvecklas i kommunen. Användande av systemstöd för arbetet med internkontroll inklusive risk- och väsentlighetsanalyserna har inletts. Detta kommer att leda till en förbättrad överblick och tydlighet i internkontrollarbetet.

7.2 Intern kontrollplan

7.2.1 Granskningar

Process/Rutin	Risker	Granskning
Tillsyn Bygg, antal	 Antal avslutade	Ärenden avslutas med beslut

Process/Rutin	Risker	Granskning
avslutade med beslut	tillsynsärenden med beslut	Beskrivning av granskning Genomgång av tillsynsärenden att de har ett beslut

7.2.2 Åtgärder

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum: 2021-10-29

Diarienummer: ADM.2021.345

Handläggare: Pernilla Carlgren



Bygglövsnämnden

Verksamhetsplan för bygglövsnämnden 2022

Sektor samhällsbyggnads förslag till beslut

Bygglövsnämnden beslutar att godkänna verksamhetsplan för 2022.

Bakgrund

I bilaga Verksamhetsplan med markeringar står det som är nytt markerat med gult. Överstruket är sådant som är borttaget jämfört med förra årets Verksamhetsplan. Bilagan utan markeringar är förslag på ny Verksamhetsplan för 2022-2024.

Verksamhetsplanen är upprättad enligt riktlinjer för nämndernas verksamhetsplaner. Bygglövsnämnden har en budgetram på 0,5 miljoner kronor till den politiska verksamheten. Sektor samhällsbyggnads budget i övrigt för nämndens verksamhetsområde hanteras av kommunstyrelsen.

Nämnden har den 26 augusti haft en verksamhetsplaneringsförmiddag med gruppmöten för att diskutera framtagandet av 2022 års verksamhetsplan. Därefter har verksamhetsplanen diskuterats på septembernämnden och justeringar har gjorts i det förslag som lades fram då.

Det har framkommit att sektorn ska fortsätta jobba med att kundservicen ska säkras och bli bättre, bland annat ska man under 2022 ta fram en säker digital lösning för kommunikation till till exempel grannar och sakägare. Inom målet att kvalitetssäkra nämndens verksamhet ska sektorn kartlägga tillsynsprocessen när det gäller strandskydd och öka den egeninitierad tillsynen.

Handlingar som ingår i beslutet

Verksamhetsplan 2022-2024, med markeringar om ändringar
Verksamhetsplan 2022-2024, utan markeringar

Skickas till

Bygglövsnämnden

Sektor samhällsbyggnad

Inger Carlsson
tf. Sektorschef

Pernilla Carlgren
Trafikhandläggare



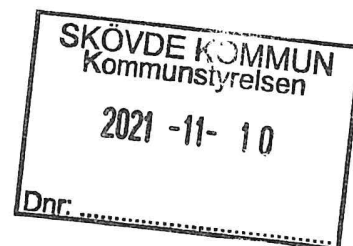
Datum
2021-11-04

Diarienummer
TSB 2021/117

Serviceenhet

Veronica Ekdahl, administratör

Kommunfullmäktige i
Skövde kommun



Val av nämndeman

Nämndemannen Kerstin Nordling har entledigats från uppdraget som nämndeman vid tingsrätten, se bifogat beslut från tingsrätten TSBADM 2021/112

Tingsrätten anhåller om att kommunfullmäktige genom fyllnadsval utser ny nämndeman för återstående tid av mandatperioden, som sträcker sig till och med den 31 december 2023.

I 4 kap 6 § rättegångsbalken (RB) framgår vem som är valbar till nämndeman. Tingsrätten vill framhålla att det bör eftersträvas att nämndemannakåren får en allsidig sammansättning med hänsyn till ålder, kön, etnisk bakgrund och yrke, se RB 4:7. Innan val sker bör kommunen kontrollera att nämndemannen är valbar enligt RB 4:6, dvs myndig, inte i konkurstillstånd eller har förvaltare enligt föräldrabalken. Nämndemannen ska också vara folkbokförd i kommunen. Till nämndeman får endast den utses som med hänsyn till omdömesförmåga, självständighet, laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget. Tingsrätten kommer att kontrollera behörigheten, och i fråga om laglydnad, lämpligheten hos den som har utsetts till nämndeman genom att ta utdrag ur belastningsregistret.

Efter genomfört val kan beslut samt kontaktuppgifter till nämndemannen översändas till tingsrätten antingen via post eller e-post enligt nedan.

Frågor angående nämndemannauppdrag kan ställas antingen till lagmannen Anna-Karin Lundberg eller undertecknad. Information från domstolarna om nämndemannauppdraget finns på www.blinamndeman.se

Med vänlig hälsning

Veronica Ekdahl

Administratör



SKARABORGS
TINGSRÄTT

ADMINISTRATIVT PROTOKOLL
2021-11-04

TSBADM 2021/112

RÄTTEN

Lagmannen Anna-Karin Lundberg, ordförande
Administratören Veronica Ekdahl, protokollförare

SAKEN

Entledigande från uppdrag som nämndeman

Nämndemannen Kerstin Nordling har i skrivelse (TSB 2021/117) den 29 oktober 2021 inkommit med en begäran om att bli entledigad från uppdraget som nämndeman. Som skäl har hon anfört flytt utanför domsagan. Tingsrätten finner skäl att bifalla hennes begäran.

BESLUT

Med stöd av RB 4:8 första stycket entledigas Kerstin Nordling från uppdraget som nämndeman vid tingsrätten från och med den 1 december 2021. Ny nämndeman ska utses för resterande del av mandatperioden 2021–2023.

Veronica Ekdahl

Anna-Karin Lundberg

Sändlista:
Nämndemannen
Skövde kommun

Skövde kommun

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

4(34)

KS § 173/21**Medborgarförslag om att bygga hopptorn vid Sjötorpsjön
Skultorp**

KS2021.0111

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2021-11-03	170/21
2 Kommunstyrelsen	2021-11-15	173/21

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att avslå medborgarförslaget.

Bakgrund

Ett medborgarförslag från Moa Walo har inkommit till Skövde kommun. Förslaget handlar om att bygga ett hopptorn på en flytbrygga i Sjötorpsjön i Skultorp. Förslagsställaren tror att många fler är benägna att bada ute på grund av Coronapandemin.

Ärendet har varit ute på remiss och kultur- och fritidsnämnden som 2021-09-29 (§44/21) beslutade att lämna nedanstående yttrande till kommunstyrelsen.

Kultur- och fritidsnämnden följer de föreskrifter som finns gällande bryggor, hopptorn, vattenkvalité och så vidare. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ställer bland annat följande krav för att ett hopptorn ska vara godkänt:

- För ett hopptorn med 5 meter ovan vattenytan ska bland annat vattendjupet vara minst 3,8 meter djupt, vattnet ska vara klart och ha fri sikt samt att bottenförhållandena ska vara säkra.

Kultur- och fritidsnämnden anser att om ett hopptorn skall anläggas krävs en löpande tillsyn och skötsel samt att bottenförhållandena måste kunna säkerställas. Säkerheten för att kunna hoppa fritt måste kunna garanteras vilket i dagsläget inte är möjligt då vattnet är mörkt och inte tillåter fri sikt. Detta kräver omfattande arbete och ansvar som kultur- och fritidsnämnden inte anser sig kunna ta.

Sammantaget anser förvaltningen att förslaget inte lämpar sig i föreslagen sjö på grund av de förhållanden som råder där och att det skulle krävas resurser för eventuell drift som förvaltningen i dagsläget inte anser sig ha. Därför föreslås kommunstyrelsen att avslå medborgarförslaget.

Handlingar

Medborgarförslag om att bygga ett hopptorn vid Sjötorpsjön i Skultorp
KFN § 44/21 Medborgarförslag om att bygga ett hopptorn vid Sjötorpsjön i Skultorp

W 75

Skövde kommun

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen

Datum:2021-11-15 kl. 13:00

5(34)

Skickas till

Förslagsställaren

Kultur- och fritidsnämnden



Denna behandling '130/21 Valärenden' har inget tjänsteutlåtande.