



Sammanträdesprotokoll Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum	2024-11-04
Plats och tid	Vargön kl. 13:00-16:00
Beslutande	Se sida 2
Övriga deltagare	Se sida 2
Sekreterare	Maria Öman

Protokolljustering

Följande parter justerar detta protokoll genom digital signering.

Justeringens plats och tid	Digitalt 2024-11-06 kl. 00:00
Paragrafer	§§262-284
Ordförande	Patric Lundström (S)
Justerare	Magnus Häggblad (SD)

Tillkännagivande

Protokollet är justerat. Justeringen tillkännages på kommunens digitala anslagstavla.

Beslutsinstans	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum	2024-11-04
Publiceras	2024-11-06
Avpubliceras	2024-11-28
Protokollets förvaringsplats	Kommunledningsförvaltningen
Tillkännages av	Maria Öman



Närvarande på sammanträdet

Beslutande

Patric Lundström (S) (ordförande)

Kata Nilsson (S) (vice ordförande)

Anton Li Nilsson (C) (2:e vice ordförande)

Håkan Johansson (M)

Claes Danell (S)

Karl-Erik Jonsson (M)

Carola Bergman (S)

Cristian Bergvall (S)

Stina Carlsson (V)

Magnus Häggblad (SD)

Helén Lindbäck (KD)

Louise Mörk (S)

Marika Berglund (C) §§263-284 §262 ersätter Majvor Sjölund (C)

Jonas Gunnarsson (S) §§263-284 ersätter Sara Lagesen Aronsson (S)

Eva Nordlund (SLP) §§263-284 §262 ersätter Anders Nordin (SLP)

Övriga deltagare

Åsa Öberg (Ekonomichef)

Leif Wikman (Tillförordnad kommunchef)

Maria Öman (Kommunsekreterare)

Tomas Backeström (Avdelningschef Hållbar Tillväxt) §262 Florian

Steiner (Stadsarkitekt) §262

Johan Bäcklin (VD Pireva) §263

Fredrik Bellander (Affärsområdeschef Vatten Pireva) §263

Ellinor Sandlund (M) (Adjungerad ersättare)

Mats Dahlberg (MP) (ersättare)



Innehållsförteckning	sid
§ 262 Översiktsplanarbetet - utbildning	4
§ 263 Nytt vattenverk Piteå Renhållning och Vatten AB	5
§ 264 Redovisning till Kommunstyrelsen från Piteå Kommunföretag AB 2024	8
§ 265 Begäran om medel ur Kommunstyrelsens centrala pott - Hallgrens industriområde	10
§ 266 Yttrande över Utjämningskommitténs betänkande SOU 2024:50 avseende översyn kommunala utjämningsystem	12
§ 267 Remiss - Begäran om yttrande angående Norrbotniabanan infart Luleå	14
§ 268 Redovisning av anmälda handlingar	15
§ 269 Redovisning av delegationsbeslut	16
§ 270 Taxa - allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2025	17
§ 271 Taxa för kommunalt avfall	19
§ 272 Taxa Piteå Hamn AB - fartyg, varor och avfall	20
§ 273 Policy för samverkan med andra kommuner	22
§ 274 Samverkansavtal och Reglemente - Gemensam nämnd för hjälpmedelsförsörjning	23
§ 275 Riktlinjer för gåvor och sponsring till kommunen	28
§ 276 Riktlinjer för ansökan av medel till mötesplatser för unga	29
§ 277 Åtterrappport av uppdrag från Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige 2024	30
§ 278 Utvecklingsprogram 2025-2027	32
§ 279 Medborgarförslag - Spara på kostnader angående avloppssystemet	33
§ 280 Motion (SLP) - Krisledningsnämnden för krisberedskap och civilt försvar	35
§ 281 Motion (SLP) – Likabehandling fjärrvärme	38
§ 282 Motion (SLP) - Förbättring av parkeringsautomaterna vid Coop och ICA	41
§ 283 Motion (SLP) om ärendebehandling i nämnd före tjänsteutlåtande	44
§ 284 Motion (V) - Skolskjuts till och från fritidshem för barn i anpassad skola	46
§ 285 Information från kommunchefen 2024	50



§ 262 Översiktsplanarbetet - utbildning

Diariernr 24KS706

Beslut

Kommunstyrelsen tar del av informationen om översiktsplanarbetet.

Ärendebeskrivning

Under 2025 kommer arbetet med en ny Översiktsplan för Piteå kommun att startas upp. Stadsarkitekt Florian Steiner och avdelningschef Hållbar tillväxt Tomas Backeström informerar vid Kommunstyrelsens sammanträde om översiktsplanarbetet.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.



§ 263 Nytt vattenverk Piteå Renhållning och Vatten AB

Diariernr 24KS662

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige godkänner att Piteå Renhållning och Vatten AB utför byggnation av nytt vattenverk, med råvatten från Svensbyfjärden.

Ärendebeskrivning

VD Pireva Johan Bäcklin och affärsområdeschef Vatten Fredrik Bellander föredrar ärendet vid Kommunstyrelsens sammanträde.

Vattenverket på Degerånget producerar merparten av Piteå kommuns dricksvatten. Verket som byggdes på 70-talet är i behov av förnyelse på grund av dess ålder och för att säkerställa god dricksvattenkvalitet, men även för att möta framtida befolkningsutveckling.

Piteå Renhållning och Vatten AB initierade och förankrade arbetet med en dricksvattenstrategi under 2019 och har undersökt olika alternativa lösningar med sikte på att ha ett vattenverk som klarar ställda krav fram till år 2050 och som därefter även kan anpassas för att kunna nyttjas fram till 2080.

Arbetet har hittills bestått av utredningar för att hitta möjliga alternativa lösningar, definition av mål och krav, utförande av pilotförsök för att verifiera processlösningar för rening samt jämförande av alternativ utifrån olika perspektiv. I förstudien gjordes en bedömning av möjligheten att hitta en grundvattenlösning i bl a Kalamark och Pitholmen. Alternativet valdes dock bort i ett tidigt skede då det fanns många osäkerheter kring kapacitet och kvalitet för råvattnet. Investeringskostnaden bedömdes också bli väsentligt dyrare i jämförelse med övriga alternativ. Det förslag som slutligen framkom var att anlägga ett nytt vattenverk i anslutning till det befintliga vattenverket och att fortsatt nyttja råvatten från Svensbyfjärden.

Den beräknade investeringen uppgår till ca 0,9 mdkr i 2024-års prisnivå. Utförande av entreprenaden beräknas pågå till 2030. Vid ett antagande om 2,5-5 % årliga kostnadsökningar skulle verket vid färdigställandet hamna i storleksordningen 1,0 till 1,15 mdkr. En osäkerhet finns hur fortsatt prisutveckling kommer bli. Därutöver tillkommer rivningskostnader för befintligt vattenverk med ca 90 mkr i 2024-års prisnivå samt utraneringskostnader på 30 mkr. Dessa två poster är



resultatpåverkande.

VA-verksamhet har möjlighet att fondera medel för kommande investeringar och även utgöra en viss utjämning av VA-taxan. Detta har bolaget påbörjat sedan tidigare år och avser att fortsätta fondera med en målsättning att fonden uppgår till 100 mkr år 2029.

Investeringen i ett nytt vattenverk, övriga VA-investeringar inklusive prisökningar uppskattas ge en ökning av VA-taxan för en normalvilla från dagens ca 10 000 kr/år till ca 25 000 kr/år fram till år 2035. Av denna ökning står det nya vattenverket för ca 5 000 kr/år.

Investeringen i nytt vattenverk är sannolikt den hittills största enskilda investeringen i kommunkoncernens historia. Vattenverket utgör ca 14 % av kommunkoncernens budgeterade respektive planerade investeringar perioden 2025-2029.

För att finansiera investeringen av vattenverket behövs upptagande av nya lån med en kommunal borgen som säkerhet. Detta med samma belopp som investeringen kommer att uppgå till. Bolagets låneskuld uppgår idag till 419 mkr och ingår i kommunkoncernens totala låneskuld som är 2 785 mkr. Borgensramen för bolaget är idag 585 mkr. Den sammantagna borgensramen för hela koncernen Piteå Kommunföretag AB uppgår till 3 727 mkr, varav för närvarande nyttjad del 2 643 mkr. Beslut om utökning av borgensram för Pireva beslutas av Kommunfullmäktige senare i processen.

Ett förslag till nybyggnation av vattenverk har därför framtagits vilket framgår av bilaga.

Anteckning

Stina Carlsson (V):

Investeringsbehovet för VA är enormt runt om i landet. I Piteå innebär uppförande av ett nytt vattenverk tillsammans med andra faktorer som medför prisökningar att brukskostnaden för en normalvilla ökar med 150 % eller drygt 1250 kronor i månaden inom sex års tid. För boende i lägenhet ökar kostnaden med drygt 700 kronor i månaden till 1200 kronor i månaden. Detta blir en kännbar ökning för de allra flesta hushåll, men framför allt för de med svagast ekonomi. Detta blir särskilt märkbart i en tid när hushållen redan är hårt pressade av kostnadsökningar.

Vänsterpartiet har länge föreslagit statligt stöd riktat mot kommunernas VA-investeringar och andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar. Detta hade lindrat de



ekonomiska konsekvenserna som den nödvändiga investeringen i ett nytt vattenverk kommer att innebära för medborgarna i kommunen. Det nyligen antagna finanspolitiska ramverket som Tidöpartierna och Socialdemokraterna står bakom gör möjligheterna för staten att bidra till dessa i huvudsak lånefinansierade investeringar små.

Under rådande ekonomiska förutsättningar som ges av den nationella politiken är det föreslagna alternativet det bästa och vi bifaller därför förslaget, men beklagar att ramverket inte ger utrymme för alternativ till finansieringen.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Beslutsunderlag nytt vattenverk
- Styrelseprotokoll 2024-10-02 signerat



§ 264 Redovisning till Kommunstyrelsen från Piteå Kommunföretag AB 2024

Diariernr 24KS15

Beslut

Kommunstyrelsen tar del av redovisningen från Piteå Kommunföretag ABs extrainsatta styrelsemöte den 30 oktober 2024.

Kommunstyrelsen tar del av redovisningen från Piteå Kommunföretag ABs styrelsemöte 4 november 2024.

Kommunstyrelsen anser sig i och med detta ha fullgjort sin uppsiktsplikt avseende PIKAB och dess dotterbolag.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen ska, efter varje styrelsemöte med Piteå kommunföretag AB (PIKAB), få en redogörelse för styrelsemötet. Detta som ett led i Kommunstyrelsens fullgörande av sin uppsiktsplikt avseende kommunala företag.

Ordförande Patric Lundström (S) redogör för de punkter som behandlades vid Piteå kommunföretag ABs extrainsatta styrelsemöte den 30 oktober 2024:

- Beslut om anställning av ny VD Pikab

Ordförande Patric Lundström (S) redogör för de punkter som behandlades vid Piteå kommunföretag ABs styrelsemöte den 4 november 2024:

- Utbildning i CSRD
- VD-rapport
- Ekonomisk rapportering
- Revidering av bolagsordningar för AB PiteEnergis dotterbolag
- Information reviderade ägardirektiv AB PiteEnergis dotterbolag
- Reviderade bolagsordningar för Nordfastigheter i Piteå AB och Nordbostäder i Piteå AB
- VD-instruktion
- Firmateckning
- Attestinstruktion
- Information förlängning tillförordnad VD



Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.



§ 265 Begäran om medel ur Kommunstyrelsens centrala pott - Hallgrens industriområde

Diarienum 24KS649

Beslut

Kommunstyrelsen beviljar 200 tkr till investeringsprojektet Hallgrens industriområde

Medel tas från Kommunstyrelsens Centrala pott, Samhällsutveckling.

Ärendebeskrivning

Målet är att Piteå 2050 ska vara 50 000 invånare och att Piteå kommun ska arbeta som en möjliggörare för ett gynnsamt näringslivsklimat. Båda dessa mål ovan ställer krav på att erbjuda eller möjliggöra attraktiva boendemiljöer och industritomter.

På Hallgrens industriområde är två tomter sålda (Klubbgården 2:8 och Klubbgården 2:10) och en har underskrivet markanvisningsavtal (Klubbgården 2:9). Endast en tomt är osåld (Klubbgården 2:6), men förväntas bli såld inom kort.

Detta äskande avser 200 tkr för att utföra projektering inför ombyggnation av Servicegatan under 2025. Gatan är nu grusbelagd och i dåligt skick.

Dagvattenhanteringen ska ses över, ny belysning och ombyggnation av väggroppen inklusive asfalt. Samhällsbyggnadsnämnden återkommer 2025 med äskande för utförandet.

Avsatta medel för Samhällsutveckling från Kommunfullmäktige

Anslagsöverföring 3 650 tkr + nya medel 3 000 tkr = 6 650 tkr.

Redan uttagna medel 2024-08-26 Maria Tippen, Hedens industriområde 1 000 tkr.

Kvarstående medel 5 650 tkr.

Tidsplan och investeringar

I Verksamhetsplanen för 2024-2026, har Samhällsbyggnadsnämnden äskat 2 000 tkr till Hallgrens industriområde men eftersom försäljning och byggnationer pågår under 2024 skjuts utförandet till 2025. Projekteringen kommer dock att utföras under vintern 2024/2025.

Kostnad projektering 200 tkr

Kostnad utförande 2025: 2 000 tkr. Totalt kostnad för projektet 2 200 tkr.



Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Kartbilaga Hallgrens industriområde.
- Begäran om medel ur Kommunstyrelsens centrala pott - Hallgrens industriområde



§ 266 Yttrande över Utjämningskommitténs betänkande SOU 2024:50 avseende översyn kommunala utjämningsystem

Diariernr 24KS524

Beslut

Kommunstyrelsen antar Yttrande om Utjämningskommitténs betänkande avseende översyn kommunala utjämningsystem, SOU 2024:50.

Ärendebeskrivning

Regeringen tillsatte 2022 en parlamentarisk sammansatt kommitté med uppdrag att göra en bred översyn av systemet för kommunalekonomisk utjämning och LSS-utjämning. Betänkandet ”Nätt och jämnt”, likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn (SOU 2024:50) är omfattande och har skickats ut på remiss.

De principiella utgångspunkterna för utredningen omfattar att alla invånare ska ha tillgång till en god och likvärdig välfärd, oavsett var i landet man bor. Det finns betydande skillnader mellan kommuner och mellan regioner i skattekraft, folkmängd, åldersstruktur, bebyggelsestruktur och socioekonomiska faktorer såsom befolkningens utbildningsnivå och inkomst. Det ställer långtgående krav på utjämning av skattekraft och strukturella kostnadsskillnader i kommunsektorn. För att säkerställa att den kommunalekonomiska utjämningen fungerar ändamålsenligt och har hög legitimitet i kommunsektorn behöver systemet ses över med jämna mellanrum. Systemet gäller lagstadgad kommunal verksamhet, inte frivillig.

I uppdraget har också ingått att se över vilka av dagens riktade statsbidrag som skulle kunna inordnas i det generella statsbidraget till kommunsektorn. Kommittén har också haft uppdraget att lämna förslag på åtgärder för att motverka höga och ökande skattesatser i kommuner och regioner, inklusive åtgärder för att minska risken för negativa bieffekter av inkomstutjämningen på tillväxten.

Kommitténs arbete har främst inriktats på att föreslå ändringar som leder till ett mer rättvisande och träffsäkert utjämningsystem och önskemålen om ett enklare system har fått stå tillbaka i förslaget. Förslaget innebär därför även fortsättningsvis utmaningar för kommunsektorn att förstå och tolka effekterna av utjämningsystemet.



De förändringar som betänkandet innefattar föreslås vara infört från och med 1 januari 2026. Betänkandet finns tillgängligt på regeringens hemsida: Remiss av SOU 2024:50 Nätt och jämnt – Likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn - Regeringen.se

Kommunledningsförvaltningen har tagit fram yttrande över betänkandet enligt bilaga.

Yrkanden

Stina Carlsson (V): bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Yttrande över Remiss av SOU 2024:50 Nätt och jämnt - Likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn



§ 267 Remiss - Begäran om yttrande angående Norrbotniabanans infart Luleå

Diariernr 24KS670

Beslut

Kommunstyrelsen antar yttrande om Norrbotniabanans infart till Luleå.

Ärendebeskrivning

Trafikverket Norra regionen har tagit fram rapport Norrbotniabanans infart till Luleå – Östra alternativet, Utvärdering och samlad bedömning. Under tiden 2022 - 2024 har Trafikverket arbetat med att utreda förutsättningarna för om det östra alternativet skulle kunna vara genomförbart med en öppningsbar järnvägsbro i stället för en fast bro och därmed kunna öppna upp möjligheter för fortsatt hamnverksamhet och nyttjande av vändytor även innanför ett planerat broläge. Resultatet har sammanställts i rapport Fördjupning av det östra alternativet med öppningsbar bro som ligger till grund för utvärderingen.

Trafikverket Norra regionen efterfrågar yttrande över rapporten senast 2024-11-14, Kommunledningsförvaltningen föreslår att Piteå kommun avger yttrande enligt bilaga.

Yrkanden

Jonas Gunnarsson (S), Anton Li Nilsson (C) och Eva Nordlund (SLP): bifall till förslaget.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Piteå kommuns yttrande över rapporten Norrbotniabanans infart till Luleå - östra alternativet. Utvärdering och samlad bedömning
- Rapport Infart Luleå - Fördjupning av det östra alternativet med öppningsbar bro
- Rapport Norrbotniabanans infart till Luleå - Östra alternativet, utvärdering och samlad bedömning



§ 268 Redovisning av anmälda handlingar

Beslut

Kommunstyrelsen tar del av anmälda handlingar.

Ärendebeskrivning

Handlingar som inkommit till Kommunledningsförvaltningen för kännedom till Kommunstyrelsen.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Anmälda handlingar

- Länsstyrelsen - inspektionsprotokoll Överförmyndarnämnden i Piteå och Älvbyns kommuner(*dnr 24KS1-20*)
- Protokoll E-nämndens sammanträde 2024-10-03(*dnr 24KS68-2*)
- Protokoll Kultur- och fritidsnämnden 2024-10-08(*dnr 24KS21-6*)
- Verksamhetsberättelse 2023 Chinsali(*dnr 24KS141-3*)
- §72 BUN Återrapport till den årliga uppföljningen av det systematiska arbetsmiljöarbetet, SAM 2023(*dnr 23KS746-9*)
- Slutdokument - granskning av samverkan inom hemsjukvården och processen utskrivningsklara(*dnr 24KS681-2*)
- Granskningsrapport hemsjukvården och processen utskrivningsklara. Piteå kommun(*dnr 24KS681-3*)
- Protokoll Kommunstyrelsens arbets- och personalutskott 2024-10-21(*dnr 24KS26-11*)
- Föreläggande enligt miljöbalken för nyanläggning av anslutningsväg till Rålidens vindkraftspark(*dnr 24KS683-1*)



§ 269 Redovisning av delegationsbeslut

Beslut

Kommunstyrelsen godkänner anmälningarna av delegationsbeslut.

Ärendebeskrivning

Kommunledningsförvaltningen redovisar beslut som fattats med stöd av Kommunstyrelsens delegationsbestämmelser.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Delegationsbeslut

- Delegationbeslut delagande i Landsbygdskonferens 2024 signerat (*dnr 24KS665-1*)
- Delegationsbeslut - Yttrande över remiss Vattenfall Eldistribution AB Nätutvecklingsplan 2025-2034 (*dnr 24KS684-4*)
- Personuppgiftsbiträdesavtal mellan InExchange och Piteå kommun (*dnr 24KS703-1*)
- Yttrande över förslag nytt aktieägaravtal och ändrad bolagsordning IT Norrbotten AB (*dnr 24KS659-8*)
- Delegationsbeslut Val av ledamot - Tillgänglighetsråd 2023-2026 (*dnr 22KS764-35*)



§ 270 Taxa - allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2025

Diarienum 24KS663

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar Taxa för allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2025.

Ärendebeskrivning

För 2025 föreslås en generell ökning oavsett mätartyp, av bruksavgifterna med 11 % för att täcka ökade driftkostnader men till största delen en fondering för nytt Vattenverk. Anläggningsavgifterna lämnas oförändrade för 2025.

I ärendebeskrivningen för föregående år skrev Pireva att Svenskt Vattens senaste rapport visar på att Sverige behöver investera 560 miljarder kronor inom vatten och avlopp. Pirevas översyn visar att bolaget behöver investera mellan 1,5–2 miljarder och att en ökning av Piteås taxa kommer behöva ske årligen de kommande fem åren med start från 1 januari 2024 med 15–20 % för att täcka de investeringar som ska göras i den befintliga infrastrukturen. Budget 2025 visar att behovet av att öka taxan inte behöver göras i den paritet som bolaget indikerade förra året, budget för 2025 visar stället behovet av en taxeökning med 11%.

VA-infrastrukturen i Sverige byggdes i huvudsak på 60-/70-talet och finansierades till stor del av statliga medel. Behovet av förnyelse på dessa gamla anläggningar innebär, i kombination med nuvarande lagstiftning, att taxan är för låg och inte möter de faktiska behoven.

Pireva behöver höja sin taxa för att klara av att re- och nyinvesteringar för att upprätthålla kvalitén på dricksvatten och avloppshantering.

Under 2025 kommer bolaget fortsätta att arbeta med den underhållsskuld som finns i ledningsnätet i kommunen. Underhållsskulden är något som bolaget delar med övriga av landets kommuner. Svenskt Vatten har i media talat om ett investeringsbehov om ca 250 miljarder. I Piteå har man sedan tidigare justerat bolagets reinvesteringstakt och har en väl avvägd underhållstakt.

Då vattenproduktionen som är Piteås viktigaste livsmedel är en av kommunens mest samhällskritiska funktioner är det av största vikt att denna infrastruktur framtidssäkras. Dagens vattenverk har uppnått en aktningvärd ålder och måste uppdateras baserat på



ny reningsteknik, miljökrav och tillväxt.

För att möta kommande investeringsbehov avseende dricksvattenproduktion/nytt vattenverk behöver bolaget bygga kapital för att på så sätt minska lånebehov och ökad räntekostnad.

Lagstiftningen medger inte längre fonderingshorisonter och därför har bolaget haft begränsade möjligheter att bygga kapital under längre period. Den nya fonderingstakten kommer att innebära att bolaget har ett eget kapital för nyinvestering i storleksordningen ca 10 %.

Det investeringsbehov 2025 (ny- och reinvesteringar) driver ökade finansiella kostnader med ca 2 mkr jämfört mot budget 2024.

Med anledning av ovan beskrivning önskar bolaget att för 2025 öka taxan med 11 % vilket avser kostnadsökningar och fondering för nytt vattenverk.

Förslaget innebär att kostnaden för det vanligaste villahushållet ökar med 90,71 kr per månad vilket motsvarar 1 089 kr per år och för en ”normallägenhet” med 62,63 kr per månad vilket motsvarar 752 kr per år.

Anläggningsavgifterna har enligt taxan rätt att justeras årligen enligt entreprenadindex. För 2025 väljer Pireva att inte justera dessa priser för 2025.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Taxa för allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2025
- Statistik- Taxa för allmänna vatten- och avloppsanläggningar
- Beslut VA-taxa 2025



§ 271 Taxa för kommunalt avfall

Diariernr 24KS664

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar Taxa för kommunalt avfall.

Ärendebeskrivning

I Taxa för kommunalt avfall framgår att: ”Renhållningstaxan är baserad på indextalet 101,4 (2013-08) i Avfallsindex A12:1MD. När detta index ändras, äger Pireva rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.”

Avfallsindex A12:1:MD har för perioden ökat med 1,7%. Bolaget ser i sin budget för 2025 att en taxaökning på 1,6% täcker de kostnader som bolaget har för att bedriva sin verksamhet inom kommunalt avfall för 2025, dvs under index.

Merparten av abonnemangen kommer att vara kvar på samma taxa som föregående år, det abonnemang som prisjusteras är för de kunder som har stort kärl, 370 l för restavfall.

I Taxa för kommunalt avfall framgår att taxa för tömning fettavskiljare justeras enligt Avfallindex A12:3MD med augusti som jämförelsemånad. Avfallsindex A12:3MD har för perioden minskat med 2,3 %.

För att anpassa taxan till driftskostnader föreslås en uppräknings av taxan för tömning av slam samt fettavskiljare från 2025-01-01 med 3,4 %.

Bolagets stödfunktioner kommer under 2025 att fortsätta arbetet inom digital utveckling, verksamhets- och bolagsutveckling, IT-säkerhet, hållbarhetsredovisning, kommunikation samt kvalitet och miljö.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Taxa för kommunalt avfall



§ 272 Taxa Piteå Hamn AB - fartyg, varor och avfall

Diarienum 24KS237

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar reviderad Taxa för Piteå Hamn AB - fartyg, varor och avfall.

Ärendebeskrivning

Enligt Kommunfullmäktiges beslut 2020-10-26 § 204 uppräknas taxan för Piteå Hamn AB årligen med KPI, basmånad oktober 2019, om inte kommunfullmäktige beslutar annat. Beslutet är giltigt till 2024-12-31.

Piteå Hamn önskar även fortsättningsvis uppdatera taxan årsvis men ändra prisjusteringsmått från KPI till KPIF. KPIF undantar hushållens räntekostnader för bolån i inflationsberäkningen, vilket bättre speglar den inflation som påverkar hamnen. Dessutom föreslås en ändring av basmånad från oktober till augusti, vilket gör att de nya beloppen för efterföljande år är kända vid budgeteringsarbetet i september och intäkterna blir lättare att beräkna. Det ökar också förutsättningen att i god tid informera kunder om årliga prisförändringar.

Vidare föreslås följande ändringar från gällande taxa 2024:

A.1 Fartygsavgifter

1.3. Avsnittet "Fartygsavgifter närsjöfart etableringsstöd" stryks. Det har visat sig att ingen har utnyttjat detta under flera år som skrivningen har funnits i taxan.

A.2 Istillägg

Piteå Hamn vill införa starkare incitament för planeringsbar, regelbunden linjetrafik genom att ta bort istillägget för linjetrafik. Förslaget är därför att istillägg inte tas ut på linjetrafik definierad under punkt 1.2. Texten förtydligas samtidigt från tidigare formulering.

Ny formulering:

Under tiden för isläggning i hamnen och hamnen samtidigt håller isbrytarfartyg i verksamhet eller beredskap för farleden fram till hamnens verksamhetsområde utgår istillägg. Istillägget tillkommer på fartygsavgiften enligt A.1.1 med 100%.

B. Varuavgifter



6.2 Normaltariff för personbilar, husvagnar och husbilar läggs till. Den har saknats i prislistan tidigare.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Taxa Piteå Hamn AB - fartyg, varor och avfall



§ 273 Policy för samverkan med andra kommuner

Diariernr 24KS624

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar reviderad Policy för samverkan med andra kommuner.

Ärendebeskrivning

År 2021 såg Kommunledningsförvaltningen över regelverk och styrdokument gällande samverkan med andra kommuner. Detta utmynnade i Policy för samverkan med andra kommuner.

Kommunledningsförvaltningen har nu sett över policyn i syfte att underlätta processen vid samverkan.

Ändringar avser gränsen för när Kommunfullmäktige ska besluta om samverkan samt ett förtydligande att samverkan med regioner omfattas av policyn.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Policy för samverkan med andra kommuner



§ 274 Samverkansavtal och Reglemente - Gemensam nämnd för hjälpmedelsförsörjning

Diarienum 24KS573

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige beslutar att tillsammans med Region Norrbotten och övriga kommuner i Norrbotten, inrätta en Gemensam hjälpmedelsnämnd mellan Region Norrbotten och länets samtliga kommuner från och med den 1 januari 2025.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar Reglemente för Gemensam hjälpmedelsnämnd mellan Region Norrbotten och länets samtliga kommuner.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar Samverkansavtal för Gemensam hjälpmedelsnämnd mellan Region Norrbotten och länets samtliga kommuner.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige ger Kommunstyrelsen i uppdrag att utan dröjsmål efter nämndens inrättande initiera en översyn av samverkansform, reglemente och samverkansavtal.

Ärendebeskrivning

Kommunförbundet Norrbottens kommuner har den 2024-06-05 beslutat att rekommendera kommunerna i Norrbotten att besluta att ingå i Gemensam hjälpmedelsnämnd mellan Region Norrbotten och länets samtliga kommuner.

Som motiv till kommunförbundets beslut anfördes sammanfattningsvis följande:

Utredning har pågått mellan Region Norrbotten och Norrbottens kommuner om olika samverkansformer för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning. En gemensam nämnd är den organisationsform som bäst motsvarar de behov som konstaterats. Region Norrbotten föreslås vara värdkommun för nämnden.

Under tjänstemannaberedningen av ärenden av kommunledningsförvaltningen i Piteå kommun har framkommit att det finns brister i förslagna reglemente och samverkansavtal, bland annat följande:

- Vissa delar av samverkansavtalet beskriver mer en avtalssamverkansrelation än en



samverkan i gemensam nämnd. T.ex. avsnittet om upphandling (§ 36). Det reser farhågor om att man kliver in i en gemensam nämnd utan att man riktigt har klart för sig hur man vill samverka.

- Ett krav vid gemensam nämnd är att alla medlemmar lämnar över samma uppgifter, det är inte förenligt med kommunallagen att medlemmar tillåts avropa tjänster vid behov från nämnden och särskilt debiteras för detta. I beskrivningen av hjälpmedelsnämndens uppgifter anges att nämnden har uppgift att utföra service på hjälpmedel, i de fall medlemmen inte valt att göra det i egen regi. Alla medlemmar har således inte lämnat över uppgiften att utföra service på hjälpmedel.

- I samverkansavtalet § 5 anges att samråd med de samverkande parterna sker vid ett av nämndens sammanträden under våren.

Av 9 kap. 26 § kommunallagen följer att budget ska upprättas av värdkommunen efter samråd med de övriga samverkande kommunerna och regionerna. Av Nordstedts lagkommentar framgår att ”Samråd ska dock alltid ske med övriga samverkande kommuner och regioner innan budgeten upprättas”.

Om samråd enbart sker i den gemensamma nämnden, har samråd inte skett med övriga samverkande kommuner. Detta är inte förenligt med kommunallagen och det försvårar Piteå kommuns möjlighet att få insyn och påverka budgeten i den gemensamma nämnden.

- Prismodellen reser frågetecken. Vad som ingår i den fasta delen av avgiften (”abonnemanget”) är inte tydligt beskrivet och det är oklart varför abonnemanget består av dels kostnader för administration mm och dels påslag på köpta och hyrda hjälpmedel samtidigt som sådant påslag även faktureras separat som en avgift. Vidare avser Region Norrbotten att – efter att parterna beslutat om att anta reglementet och samverkansavtalet – ensidigt fatta beslut om vilka OH-kostnader som ska ingå i abonnemanget. Omfattningen av OH-påslag är något som parterna ska vara överens om, inte något som Regionen kan besluta om ensidigt.

Särskilt angående val av samverkansform

Utifrån omfattningen och arten av det man vill samverka kring skulle det under normala förhållanden vara svårt att motivera samverkansformen gemensam nämnd. Som upplägget ser ut nu ansvarar nämnden inte ens för upphandling, upphandling ska istället ske samordnat vid sidan av den gemensamma nämnden. Resterande samverkansområden är av sådan omfattning och art att avtalssamverkan normalt skulle vara utgångspunkten.



Revisionsbyrån KPMG, som på uppdrag av Region Norrbotten utrett frågan om samverkan kring hjälpmedelsförsörjning, rekommenderade som ett av två alternativ att samverka genom avtalssamverkan. Region Norrbotten har därefter gjort egen utredning med stöd av jurist, som bland annat uppgett att parterna inte kan samverka med samverkansformen avtalssamverkan, eftersom det vid avtalssamverkan krävs att alla parter har kompetens att utföra de uppgifter som samverkan omfattar – och regionen inte har kompetens när det gäller hjälpmedel i särskilt boende (det är kommunens exklusiva ansvar). Det är framförallt uppgifterna att utföra service på hjälpmedel i särskilt boende (som enbart vissa kommuner överlämnat till den gemensamma nämnden) och hyra av hjälpmedel i särskilt boende som juristen lyfte fram som problematiskt. En förbundsjurist på Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har dock å sin sida uppgett att avtalssamverkan är möjlig med stöd av Hälso- och sjukvårdslagen.

Innan en gemensam nämnd med 17 ledamöter och 17 ersättare inrättas med allt vad det innebär, skulle på ett mer fördjupat sätt behöva utredas om samverkan i gemensam nämnd verkligen är rätt väg att gå. Om samverkan genom avtalssamverkan inte skulle vara möjlig för utförande av service av hjälpmedel i särskilt boende och hyra av hjälpmedel i särskilt boende, bör i vart fall ses över om dessa delar skulle kunna hanteras på annat sätt för att möjliggöra avtalssamverkan. Frågan skulle behöva utredas på ett utförligare sätt.

Enligt uppgift avser samtliga övriga kommuners tjänstemän att rekommendera sina kommunfullmäktige att inrätta Gemensam nämnd för hjälpmedelssamverkan och anta därtill hörande Reglemente och Samverkansavtal.

Konsekvenser av att inte medverka i samverkan i gemensam nämnd

Om Gemensam hjälpmedelsnämnd inrättas till årsskiftet 2024/2025 upphör nuvarande samverkansavtal att gälla till förmån för Reglemente och Samverkansavtal för den gemensamma nämnden. Om Piteå kommun skulle välja att stå utanför, skulle vi efter årsskiftet stå utan avtal för att säkra hjälpmedelsförsörjningen i kommunen. Utöver att vi skulle förlora de samverkansvinster och ekonomiska fördelar som samverkan kan innebära, skulle vi behöva tillskapa en helt ny organisation som inte finns idag för att på egen hand hantera alla de delar som ingår i hjälpmedelsförsörjningen, bland annat:

- Ombesörja logistik och beställning av hjälpmedel från verksamheterna inom särskilt boende men även för brukare inom ordinärt boende, och bygga upp en egen organisation för detta
- Upphandla en eller flera leverantörer och utreda fråga kring behov av lagerhållning



av hjälpmedel för att kunna säkra leveranser

- Ordna lokal för lagerhållning av hjälpmedel
- Skapa organisation och ta fram process för återlämning av hjälpmedel
- Utöka antalet hjälpmedelstekniker för att möjliggöra montering och besiktning av hjälpmedel
- Utredda nuvarande hjälpmedel som finns ute hos brukarna och ägandeskap i dessa samt hantering framåt (dvs vad hyrs idag av länsservice, ska det bytas ut, ska vi ”köpa in” osv)

Tillskapande av en sådan organisation skulle kräva mycket resurser både i en uppstartsprocess men även över tid. Det skulle kräva ekonomiska resurser i form av investeringar i inköp och utökning av personal inom organisationen. Det skulle även kräva en översyn om var en sådan organisation inom kommunen skulle placeras rent organisatoriskt. Det skulle vara nästintill omöjligt att hinna få till en egen sådan organisation innan årsskiftet. Det finns även risk att det skulle påverka brukarnas tillgång till hjälpmedel negativt.

Kommunledningsförvaltningens yttrande

Innan en gemensam nämnd med 17 ledamöter och 17 ersättare inrättas med allt vad det innebär, skulle på ett mer fördjupat sätt behöva utredas om samverkan i gemensam nämnd verkligen är rätt väg att gå. Om samverkan genom avtalssamverkan inte skulle vara möjlig för utförande av service av hjälpmedel i särskilt boende och hyra av hjälpmedel i särskilt boende, bör i vart fall ses över om dessa delar skulle kunna hanteras på annat sätt för att möjliggöra avtalssamverkan. Oavsett samverkansform skulle de brister som noterats i framförallt samverkansavtalet behöva åtgärdas.

På grund av de konsekvenser som skulle bli fallet om Piteå kommun valde att dra sig ur i detta läge, väljer dock kommunledningsförvaltningen att rekommendera kommunfullmäktige att inrätta en Gemensam hjälpmedelsnämnd mellan Region Norrbotten och länets samtliga kommuner från och med den 1 januari 2025, samt antar därtill hörande Reglemente och Samverkansavtal.

Vidare rekommenderas att Piteå kommun utan dröjsmål efter beslutet initierar en översyn av samverkansform, reglemente och samverkansavtal.



Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Samverkansavtal för gemensam hjälpmedelsnämnd
- slutrapport uppdrag hjälpmedelssamverkan
- Region Norrbotten Hjälpmedel Slutrapport KPMG
- Protokoll - Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola 2024-05-22
- Svar på frågor till Norrbottens kommuner 240909
- Beslut NK styrelse § 46 Samverkan för hjälpmedelsförsörjning - Gemensam nämnd
- Beslut NK styrelse § 46 Samverkan för hjälpmedelsförsörjning - Gemensam nämnd



§ 275 Riktlinjer för gåvor och sponsring till kommunen

Diarienum 23KS227

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar Riktlinjer för gåvor och sponsring till kommunen.

Ärendebeskrivning

Denna riktlinje anger vilka förutsättningar som gäller för att kommunens verksamheter ska ta emot sponsring eller gåva.

Kommunen får ibland förfrågningar från näringsidkare och enskilda som önskar sponsra eller ge en gåva till kommunens verksamheter.

Kommunen är som utgångspunkt positiv till att ta emot sponsring och gåvor. Det är dock viktigt att allt mottagande av sponsring eller gåva sker på ett sätt som överensstämmer med objektivitetsprincipen i regeringsformen och den kommunala kompetensen. Det är också viktigt att frågan hanteras på samma sätt i kommunens olika verksamheter.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Riktlinjer för gåvor och sponsring till kommunen



§ 276 Riktlinjer för ansökan av medel till mötesplatser för unga

Diariernr 24KS641

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar Riktlinjer för ansökan av medel till mötesplatser för unga.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade den 24 juni 2024, genom beslut om fastställande av Strategisk plan 2025-2027 och Budget 2025, att ett engångsanslag för åren 2025-2027 skulle avsättas i Kommunstyrelsen centrala pott för ändamålet ”mötesplatser för unga”. Vidare angavs att anslaget skulle vara ”sökbart för nämnder/styrelser”.

Denna riktlinje förtydligar vilka organ som kan söka medel ur potten och anger kriterier för bedömning av ansökningar om medel ur potten.

Yrkanden

Stina Carlsson (V), Kata Nilsson (S) och Marika Berglund (C): bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Riktlinjer för avsatta medel till mötesplatser för unga



§ 277 Återrapport av uppdrag från Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige 2024

Diariernr 24KS32

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunstyrelsen tar tillbaka uppdraget till Samhällsbyggnadsnämnden att revidera Planprogrammet för Nördfjärden utifrån antagna Riktlinjer för Verksamhetsplanering 2023-2025 och med det godkänner Återrapport av uppdrag från Kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige tar tillbaka uppdraget till Kommunstyrelsen att tillsammans med Barn- och utbildningsnämnden, Kultur- och fritidsnämnden, Samhällsbyggnadsnämnden och Piteå Science Park, utarbeta en genomförandeplan i syftet att uppnå kommunfullmäktiges kulturmål och med det godkänner Återrapport av uppdrag från Kommunfullmäktige.

Ärendebeskrivning

Ett beslut i en politisk församling innebär ofta att någon form av åtgärd ska utföras. En förutsättning för att verkställa sådana beslut är att uppdrag och eventuella direktiv ges och är klart formulerade samt att verksamheten som får uppdraget informeras om det. När Kommunfullmäktige respektive Kommunstyrelsen beslutar om uppdrag ska det framgå i beslutet när uppdraget ska återrapporteras och vilken verksamhet som ansvarar för att beslutet blir verkställt.

Enligt Anvisning för återrapportering av uppdrag från Kommunfullmäktige och Kommunstyrelsen, framgår att nämnder, styrelse eller annan verksamhet en gång per år ska återrapportera vilka uppdrag de har fått från Kommunstyrelsen eller Kommunfullmäktige och i vilken utsträckning dessa har verkställts.

Av verksamhetens återrapportering ska det framgå om beslutet är verkställt samt en kort beskrivning om hur uppdraget har verkställts. Om beslutet inte verkställts ska verksamheten beskriva vad som hittills har genomförts och vad som återstår samt när verksamheten beräknar att beslutet kan verkställas respektive återrapporteras.

Om verksamheten bedömer att beslutet inte kan verkställas ska verksamheten istället redogöra för orsakerna till det samt begära att beslutet upphävs.

I bifogade bilagor framgår aktuella uppdrag och återrapportering.



Kommunledningsförvaltningens yttrande

Som framgår av kommentaren till uppdraget Planprogram Nördfjärden har Samhällsbyggnadsnämnden i dialog med Kommunstyrelsen valt ett annat arbetssätt och detta uppdrag bör därför tas tillbaka.

När det gäller uppdraget från Kommunfullmäktige 2018, att utarbeta en genomförandeplan i syftet att uppnå kommunfullmäktiges kulturmål, så anser Kommunledningsförvaltningen att syftet bättre kan uppnås inom det nya styr- och ledningssystemet och att detta uppdrag bör tas tillbaka.

Kommunfullmäktige har gett två uppdrag kring inventarier.

Samhällsbyggnadsnämnden har genomfört sitt uppdrag för båda dessa, men beviljades inte medel i budget för 2025. Uppdraget för Samhällsbyggnadsnämndens del avslutas därför i och med denna rapportering. Frågan kan fortfarande aktualiseras i framtida budgetarbete. Kommunstyrelsens del i uppdraget 20KS443 står kvar.

Uppdragen om motorgård är återrapporterade till Kommunfullmäktige under 2024 och kommer i och med denna återrapportering att avslutas.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Återrapport av uppdrag från Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige 2024



§ 278 Utvecklingsprogram 2025-2027

Diariernr 24KS705

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige upphäver den del i beslut Strategisk plan 2025–2027 och årsbudget 2025 (2024-06-25 §147) som rör fastställande av utvecklingsprogram.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige beslutar att utvecklingsprogrammen ska behandlas vid Kommunfullmäktiges sammanträde 10 februari 2025.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade i samband med beslut om Budget 2025 och Strategisk plan 2025-2027 (2014-06-24 § 147) att utvecklingsprogrammen för 2025-2027 skulle fastställas av Kommunfullmäktige i december 2024.

Utvecklingsprogrammen är en konkretisering av strategier inom vision 2050 som Kommunfullmäktige också antog i juni 2024.

Under arbetet med att ta fram utvecklingsprogrammen har det blivit tydligt att det behövs mer tid för att innehållet ska kunna förankras på ett bra sätt, både politiskt och inom organisationen. Kommunledningsförvaltningen föreslår därför att Kommunfullmäktige tar tillbaka sitt beslut gällande utvecklingsprogrammen samt beslutar att utvecklingsprogrammen ska behandlas vid kommunfullmäktiges sammanträde 10 februari 2025.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.



§ 279 Medborgarförslag - Spara på kostnader angående avloppssystemet

Diariernr 23KS3

Beslut

Kommunstyrelsen avslår medborgarförslaget om spara på kostnader angående avloppssystemet.

Ärendebeskrivning

Det har inkommit ett medborgarförslag om att dela ut papperskorgar till alla hushåll för att spara kostnader för avloppssystemet.

I medborgarförslaget anför:

Kommunen torde spara på kostnader inom avloppssystemet om kommunen delade ut gratis papperskorgar till alla hushåll. De placeras på toaletten och badrum bredvid toaletten dit det mesta toapappren kastas istället för i toastolen. Det skall vara en pedalhink med lock och pedal.

Vi flyttade hit till ett gammalt hus 1976 och hade problem med avloppet. En spolbil spolade (i husets toalett) och fick upp stoppet. Vi stod och tittade i avloppsbrunnen och blev förskräckt över 1-2 m tjock korv, bestående mest av toapapper! Det for in i kommunens avlopps nät. Då skaffade vi oss en sådan avfallshink med pedal och lock. Den placerades bredvid toaletten. Med lite träning lärde vi oss att kasta bara det värsta bajspappret i toaletten och resten i papperskorgen som skickades som hushållssopor. Vi har praktiserat detta i 46 år och aldrig fått stopp i husets gamla ledningar.

Så kommunen har mycket bra info om avloppet, men jag tror att denna papperskorg med pedal och lock skulle underlätta för kommunens gamla rör att transportera avfallet från toaletter och ej allt toalettpapper.

Det enda problemet vi har haft är då kommunen har spolat upp toalettpapper i huvudledningen genom byn. Då kan en del av stoppet söka sig till ledningen bortanför



vår avloppsbrunn, dvs mellan huset och huvudledningen. Men om vi har spolats samtidigt med kommunbilen då har det inte uppstått några problem.

Så vi ska inte fylla kommunens avloppssystem med toapapper som vi spolat ner. Jag tror att med lite träning skulle medborgarna lära sig.

För medborgarförslaget i sin helhet se bilaga.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-02-13 §85 att skicka medborgarförslaget till n för beslut behöver beslutet tas om i rätt instans.

Förslagsställaren är inbjuden till sammanträdet men deltar inte.

Yrkanden

Patric Lundström (S): avslag på medborgarförslaget.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Medborgarförslag - Spara på kostnader angående avloppssystemet
- Medborgarförslag renskrivet



§ 280 Motion (SLP) - Krisledningsnämnden för krisberedskap och civilt försvar

Diarienum 23KS763

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår motionen, Krisledningsnämnden för krisberedskap och civilt försvar.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktigeledamot Anders Nordin samt ersättare Eva Nordlund och Lars Larsson Skol och Landsbygdspartiet har lämnat in en motion om Krisledningsnämnden för krisberedskap och civilt försvar och yrkar:

- att Krisledningsnämnden skiljs från KSAPU och utgör en egen nämnd
- att samtliga partier i Krisledningsnämnden har minst en ledamot

För motion se bilaga.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-12-14 § 333 att remittera motionen till Kommunstyrelsen för beredning

I Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap finns angivet:

Krisledningsnämnd

2 § I kommuner och regioner ska det finnas en nämnd för att fullgöra uppgifter under extraordinära händelser i fredstid (krisledningsnämnd). Närmare bestämmelser om krisledningsnämnden finns i detta kapitel. I övrigt tillämpas kommunallagens (2017:725) bestämmelser. Lag (2019:925).

I Piteå kommuns Reglemente för krisledningsnämnden (20KS213) finns angivet:

Krisledningsnämndens arbetsformer

Sammansättning

§ 5 Krisledningsnämnden består av sju ledamöter och sju ersättare.

§ 6 Ledamöter och ersättare i krisledningsnämnden väljs för fyra år räknat från fullmäktiges första sammanträde året efter det år då val av fullmäktige har ägt rum till och med fullmäktiges första sammanträde året efter det år då val av fullmäktige har ägt rum nästa gång



Kommunfullmäktige beslutade 2006-12-18 § 191 att ledamöter och ersättare i Krisledningsnämnden skall utgöras av ledamöter och ersättare i Kommunstyrelsens arbets- och personalutskott.

I Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap finns angivet:

3 kap. 2 §

Under höjd beredskap ansvarar kommunstyrelsen för ledningen av den del av det civila försvaret som kommunen ska bedriva.

Kommunledningsförvaltningens yttrande

Krisledningsnämnden utgörs inte av kommunstyrelsens arbets- och personalutskott, utan är en egen nämnd. Däremot finns ett politiskt beslut från 2006 som anger att Krisledningsnämndens sammansättning ska följa sammansättningen i Kommunstyrelsens arbets- och personalutskott.

Som för alla andra nämnder utgår nämndens sammansättning från den mandatfördelning som följer av valresultat och valteknisk samverkan mellan partier i Piteå kommun. Om samtliga partier skulle erhålla representation i Krisledningsnämnden skulle det, med de förutsättningar som gäller för mandatperioden 2023-2026, innebära att antalet ledamöter utökades till 17 stycken. När krisledningsnämnden aktiveras är det rimligt att anta att förhållandena i kommunen är sådana att nämnden behöver vara effektiv och skyndsamt kunna sammankallas och fatta beslut. En utökning av antalet ledamöter från 7 till 17 skulle förutom risk för fördröjande av insatser, även medföra högre kostnader och ökad administration.

När det gäller höjd beredskap så är det enligt Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap Kommunstyrelsen som ansvarar för ledningen av den del av det civila försvaret som kommunen ska bedriva.

Utifrån ovanstående föreslår Kommunledningsförvaltningen att yrkandet om att Krisledningsnämnden skiljs från Kommunstyrelsens arbets- och personalutskott och utgör en egen nämnd anses färdigbehandlat samt att yrkande om att samtliga partier i Krisledningsnämnden har minst en ledamot avslås.



Yrkanden

Håkan Johansson (M): avlag på båda förslagsyrkanden i motionen.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Motion (SLP) - Krisledningsnämnden för krisberedskap och civilt försvar
- Politiskt anförande Motion (SLP) - Krisledningsnämnden för krisberedskap och civilt försvar



§ 281 Motion (SLP) – Likabehandling fjärrvärme

Diariernr 23KS648

Beslut

KommunledningsförvaltningenKommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår motionen om likabehandling av fjärrvärme.

Reservation

Eva Nordlund (SLP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Ärendebeskrivning

Anders Nordin (SLP) har lämnat in en motion om likabehandling fjärrvärme och yrkar:

att de som nyttjar fjärrvärme i AB PiteEnergis nät ska betala samma summa för inköpt kWh oavsett vilken typ av energibärare; solel, jordvärme, flis, pellets, spillvärme, olja, gas, vätgas, vind eller annan, som AB PiteEnergi AB använder sig av.

För motion se bilaga.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-10-30 att remittera motionen till Kommunstyrelsen för beredning.

Kommunstyrelsen begärde 2023-11-21 in ett sakkunnigt yttrande från AB PiteEnergi.

Det sakkunniga yttrandet framgår av bilaga. I yttrandet anges sammanfattningsvis följande:

Fjärrvärmeverksamhet i Sverige ska enligt lag drivas på affärsmässiga grunder.



PiteEnergi driver fjärrvärmenät i Piteå, Norrfjärden, Sjulnäs, Rosvik och Haraholmen. I Piteånätet är ett mångårigt energisamarbete med den lokala industrin väletablerat. Mer än 95% av behovet utgörs av restvärme från de industriella processerna, som tas till vara för uppvärmning av drygt 22000 pitebor. I Norrfjärden- och Sjulnäsneten är det däremot pelletseldade pannor som är basen i värmeproduktionen och kostnaden för att producera fjärrvärmen är betydligt högre. Energifriset i respektive fjärrvärmenät ska

baseras på affärsmässig grund för att säkerställa långsiktighet, leveranssäkerhet, hållbarhet och ekonomiskt resultat.

Skillnad i priser för olika kategorier av kunder beror på olika lokala förutsättningar i respektive fjärrvärmenät, och sker på saklig och objektiv grund. Det skulle inte bli rättvist

om Piteånätets kunder skulle subventionera kunderna i övriga fjärrvärmenät.

Kommunledningsförvaltningens yttrande

Av fjärrvärmelagen 38 § framgår att fjärrvärmeverksamhet som bedrivs av kommunalt bolag ska bedrivas på affärsmässig grund. Det innebär att självkostnadsprincipen och likställighetsprincipen inte gäller vid prissättning av fjärrvärmefjänster.

Det kan noteras att det i förarbetena till fjärrvärmelagen (prop. 2007/08:60) framhålls att fjärrvärmeföretag ofta delar in kunder i olika kategorier för vilka priset för fjärrvärme skiljer sig åt och att priset i de flesta fall sätts i relation till priset för bränsle som t.ex. olja eller träflis.

En affärsmässigt motiverad differentiering av avgifter strider varken mot kommunallagen eller fjärrvärmelagen. Av det sakkunniga yttrandet framgår att AB PiteEnergis prissättning sker på affärsmässig grund och med beaktande av regeringsformens krav på saklighet. Kommunledningsförvaltningen föreslår att motionen avslås.



Yrkanden

Eva Nordlund (SLP): bifall till motionen.

Kata Nilsson (S): bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på de två förslagen och finner att Kommunstyrelsen beslutar enligt Kommunstyrelsens arbets- och personalutskottets förslag.

Beslutsunderlag

- Motion (SLP) - Likabehandling fjärrvärme
- Yttrande från PiteEnergi angående Motion (SLP) Likabehandling fjärrvärme
- Politiskt anförande Motion (SLP) - Likabehandling fjärrvärme



§ 282 Motion (SLP) - Förbättring av parkeringsautomaterna vid Coop och ICA

Diarienum 23KS581

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår motionen om förbättring av parkeringsautomater vid Coop och Ica.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktigeledamot Anders Nordin (SLP) har lämnat in en motion om förbättring av parkeringsautomater vid Coop och Ica och yrkar:

att bländskydd installeras så att solen inte bländar vid ovanstående parkeringsautomater

att regnskydd installeras så personer som trycker in sitt fordons registreringsnummer slipper bli blöta vid regn

att knappstorleken ökas maximalt på pekskärmen

För motion se bilaga.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-12-20 att remittera motionen till Kommunstyrelsen för beredning.

Kommunledningsförvaltningen har begärt ett sakkunnigt yttrande från Samhällsbyggnad.

Samhällsbyggnads yttrande framgår av bilaga. I yttrandet anges sammanfattningsvis följande:

På Piteå kommuns parkeringar finns fyra sätt att registrera sin parkering; app, sms, talsvar och parkeringsautomat. Parkeringsautomaterna är tänkt som en extra service som skulle fasas ut allt eftersom åren går och de som parkerar har lärt sig att använda sin telefon för att parkera.

Aktuella parkeringsautomater fungerar dåligt och kommer inom kort att behöva bytas ut. Ett problem är dock att det i dagsläget inte finns parkeringsautomater på



marknaden som fungerar med kravet på gratis parkering de första två timmarna. De aktuella parkeringsautomaterna har bland annat problem med att touchskärmarna går sönder och fungerar dåligt. Det går inte att åtgärda felen eftersom modellen är utgående och det går inte att köpa nya skärmar. Samhällsbyggnad har problem med att hålla parkeringsautomaterna igång och får ofta åka ut på småfel. Leverantören av mjukvarutjänsten vill inte utveckla tjänsten och ser helst att Piteå kommun hittar en annan lösning.

När det gäller bländskydd kan Samhällsbyggnad konstatera att touchskärmarna har ett lågt/dovt ljus, vilket ställer till problem under vissa tider under sommaren. Samhällsbyggnad försöker förbättra detta, men det har varit problematiskt eftersom leverantören av mjukvaran har problem med att kunna nå parkeringsautomaterna (fjärransluta) och eftersom den personal hos leverantören som tagit fram mjukvaran inte längre arbetar hos leverantören. Samhällsbyggnad fortsätter dock att jobba på att försöka få till ett starkare ljus i touchskärmen. Sakkunnig har muntligen förtydligat att man bedömer att behovet av bländskydd inte är lika stort om man får till ett starkare ljus i touchskärmen.

När det gäller regnskydd konstaterar Samhällsbyggnad att ingen av de parkeringsautomater som Piteå kommun ansvarar för idag är utrustade med regnskydd, och att samtliga personer som parkerar kan välja fritt mellan de olika sätten att registrera sin parkering – varav app, sms och talsvar alla är möjliga att göra under tak i den egna bilen.

När det gäller textstorleken gör Samhällsbyggnads bedömningen att storleken på knapparna är fullt tillräckliga för den som har den syn som krävs för att köra bil.

Sammantaget anser Samhällsbyggnad att det är viktigare att hitta ett parkeringssystem som kan ersätta befintliga parkeringsautomater alternativt fasa ut den avgiftsfria parkeringstiden om man fortsättningsvis ska kunna registrera parkering på annat sätt än med sin telefon.

Kommunledningsförvaltningens yttrande

De aktuella parkeringsautomaterna har flera brister och det finns behov av att byta ut dem. Eventuella åtgärder i detta läge riskerar att bli mer kostsamma än vad värdet av åtgärderna motiverar och åtgärderna riskerar dessutom att bli onyttiga vid en kommande utfasning av befintliga automater. Kommunledningsförvaltningen bedömer, med hänsyn till att det finns tre andra alternativ att registrera sin parkering på och till att befintliga parkeringsautomater kommer att behöva fasas ut så snart som



möjligt - vilken riskerar att göra eventuella åtgärder i detta läge onyttiga- att det inte är motiverat att genomföra de åtgärder som föreslås i motionen.

Kommunledningsförvaltningen föreslår därför att motionen ska avslås.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Motion (SLP) - Förbättring av parkeringsautomaterna vid Coop och ICA
- Sakkunnigt yttrande på motion angående förbättring av parkeringautomater
- Politiskt anförande Motion (SLP) - Förbättring av parkeringsautomaterna vid Coop och ICA



§ 283 Motion (SLP) om ärendehantering i nämnd före tjänsteutlåtande

Diarienum 23KS646

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår motionen om ärendehantering i nämnd före tjänsteutlåtande.

Reservation

Eva Nordlund (SLP) reserverar sig mot beslutet.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktigeledamoten Anders Nordin (SLP) har lämnat in en motion om ärendehantering i nämnd före tjänsteutlåtande och yrkar:

att förslag och motioner går direkt till den politiska nämnd, som Kommunfullmäktige har överlämnat ärendet till för bedömning, för att där behandlas politiskt. Därefter går det till tjänstemannautredning.

För motion se bilaga.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-10-30 att remittera motionen till Kommunstyrelsen för beredning.

I motionen anføres att motioner och förslag bör diskuteras i nämnden före förvaltningens beredning av ärendet. Motionären föreslår att ärendet ska lämnas över från nämnden till nämndens tjänstemannaförvaltning ”utifrån nämndens diskussioner, ståndpunkter och ställningstaganden”.



Av kommunallagen 5 kap 26 § framgår att ärende ska ha beretts av antingen en nämnd vars verksamhetsområde ärendet berör eller en fullmäktigeberedning innan det avgörs av fullmäktige. Lagen anger inga krav på beredningens kvalitet eller hur beredningen ska gå till. Syftet med beredningen är dock att tillförsäkra att fullmäktige har tillgång till ett tillförlitligt och allsidigt belyst beslutsunderlag. I en skrift från SKR framhålles att det är fullmäktige som avgör beredningens omfattning, men att urvalet – vilka nämnder som ska bereda ärendet – ska göras på sakliga grunder.

Kommunledningsförvaltningens yttrande

Syftet med tjänstemannaberedningen är att ge nämnden och fullmäktige ett objektiva och så bra och sakligt beslutsunderlag som möjligt. Oavsett vilket beslut som fattas av politiken, är det till gagn både för medborgarna i Piteå kommun och de förtroendevalda att expertisen inom respektive profession förutsättningsfritt får utreda och lämna relevant information i ärendet, och att frågan belyses utifrån alla de aspekter som kommuner behöver ta ställning till enligt lag, annan författning och praxis.

Om det införs en ordning där tjänstemännens beredning som regel i förväg begränsas eller ges en bestämd inriktning, finns en risk att ärenden inte utreds i den omfattning som dess beskaffenhet kräver.

Kommunledningsförvaltningen föreslår att motionen avslås.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Beslutsunderlag

- Motion (SLP) - Ärendebehandling i nämnd före förvaltnings utlåtande
- Politiskt anförande Motion (SLP) - Ärendebehandling i nämnd före förvaltningsutlåtande



§ 284 Motion (V) - Skolskjuts till och från fritidshem för barn i anpassad skola

Diariernr 23KS725

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige anser yrkande att Piteå kommun utreder möjligheterna att erbjuda barn i anpassad skola möjlighet att ansöka om skolskjuts eller annan kostnadsfri transport till och från fritidshemmet, vara färdigbehandlad.

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige avslår yrkande om att Piteå kommun ska erbjuda sådan skolskjuts/transport.

Reservation

Stina Carlsson (V), Helén Lindbäck (KD) och Eva Nordlund (SLP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktigeledamot Stina Carlsson (V) har lämnat in en motion om skolskjuts till och från fritidshem för barn i anpassad skola och yrkar:

att Piteå kommun utreder möjligheterna att erbjuda barn i anpassad skola möjlighet att ansöka om skolskjuts eller annan kostnadsfri transport till och från fritidshemmet

att Piteå kommun därefter erbjuder sådan skolskjuts/transport

För motion se bilaga.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-11-27 § 309 att remittera motionen till Kommunstyrelsen för beredning.

Kommunstyrelsen begärde 2023-12-05 in ett sakkunnigt yttrande från Utbildningsförvaltningen.

Det sakkunniga yttrande framgår av bilaga. I det sakkunniga yttrandet anförs sammanfattningsvis följande.

Kostnadsfri skolskjuts innebär ett understöd till enskild som kräver stöd i lag för att



vara tillåtet, se dom från Kammarrätten i Stockholm från 21 april 2020 med mål nr 8169-19. Kammarrätten konstaterade i domen att ett generellt understöd till en viss kategori av elever inte har stöd i skollagen eller någon annan författning. Detta innebär att en kommun som erbjuder en grupp av elever, utan individuell prövning, kostnadsfri skolskjuts till och från fritidshem inte uppfyller kommunallagen. Gällande riktlinjer för skolskjuts omfattar därför inte skjuts till och från fritidshem för några elever i Piteå kommun.

Utöver de lagliga aspekterna i denna fråga samt hänsyn till gällande skolskjutsriktlinjer behöver de ekonomiska och organisatoriska aspekterna beaktas.

Vilken ekonomisk fördyring det skulle innebära för Piteå kommun om samtliga elever i anpassad skola erbjuds skjuts till och från fritidshem är svårt att beräkna. Men utifrån att stor del av eleverna i anpassad skola inte klarar av att åka buss eller dela taxi med andra elever skulle det innebära såväl stora fördyringar i taxikostnader som logistiska problem för nuvarande leverantör av tjänsterna. Till detta är det även av största vikt att ta in beaktandet av lika behandling mellan barn och elever oavsett vilken verksamhet de befinner sig i.

Utifrån ovanstående resonemang med angivna beslutsunderlag är utbildningsförvaltningens förslag att nuvarande riktlinjer för skolskjuts i Piteå kommun gäller och att skjuts till och från fritidshem därmed inte är godkänt.

Kommunledningsförvaltningens yttrande

En kommun får enligt 2 kap 1 § kommunallagen ha hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens område eller dess medlemmar. I detta ligger ett principiellt förbud mot att ge understöd åt enskilde, eftersom det i regel inte kan vara ett allmänt intresse ett sådant understöd lämnas. Understöd till enskilda får i princip endast lämnas om det finns stöd för det i lag eller annan författning, t.ex. socialtjänstlagen.

Kammarrätten i Stockholm bedömde i mål nr 8169-19 att kostnadsfritt SL-kort eller skolskjuts utgjorde understöd till enskild. I målet hade en kommun beslutat att dela ut gratis SL-kort till nyanlända elever om de valde en viss rekommenderad skola. Kammarrätten konstaterade att det saknades rätt till skolskjuts enligt skollagen och att det inte fanns stöd i annan lag eller författning att ge dessa elever gratis skolskjuts. Kommunens beslut upphävdes.



Även gratis skjuts mellan fritidshem och det egna hemmet utgör med stor sannolikhet ett understöd till enskilda. Det finns inte något stöd i lag eller annan författning för att ge sådant stöd och sådant stöd skulle därmed inte vara förenligt med kommunallagen.

Det kan konstateras att den utredning som gjordes i Göteborg inför införandet av gratis skolskjuts till och från fritidshem för elever i anpassad grundskola, inte behandlar eller problematiserar frågan om sådant stöd utgör ett stöd till enskild utan stöd i lag.

Det kan också konstateras att JUNO Nordstedts Juridik (för kommunen upphandlad rättsdatabas) publicerat ett expertsvar som, med hänvisning till ovan nämnda rättsfall från Kamrarrätten i Stockholm, konstaterar att skjuts mellan fritidshem och det egna hemmet antagligen skulle anses utgöra understöd till enskilda och därmed strida mot kommunallagen.

Med hänsyn till ovan och till vad Utbildningsförvaltningen anfört om de ekonomiska konsekvenserna av ett sådant beslut, föreslår Kommunledningsförvaltningen att motionen i den del som avser yrkande om att Piteå kommun ska erbjuda sådan skolskjuts/transport, avslås. Eftersom utbildningsförvaltningen genomfört utredning i frågan föreslås att motionen, i den del som avser yrkande att Piteå kommun utreder möjligheterna att erbjuda barn i anpassad skola möjlighet att ansöka om skolskjuts eller annan kostnadsfri transport till och från fritidshemmet, ska anses vara färdigbehandlad.

Yrkanden

Stina Carlsson (V), Helén Lindbäck (KD) och Eva Nordlund (SLP): bifall till motionen.

Anton Li Nilsson (C): bifall till Kommunledningsförvaltningens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på de två förslagen och finner att Kommunstyrelsen beslutar enligt Kommunstyrelsens arbets- och personalutskottets förslag.

Beslutsunderlag

- Motion (V) - Barn i anpassad skola ska erbjudas skolskjuts till och från fritidshem
- Sakkunnigt yttrande Utbildningsförvaltningen



- Politiskt anförande Motion (V) - Skolskjuts till och från fritidshem för barn i anpassad skola



§ 285 Information från kommunchefen 2024

Diariernr 24KS5

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att Kommunstyrelsen tar del av information från kommunchefen.

Ärendebeskrivning

Kommunchef informerar vid Kommunstyrelsens sammanträde om aktuella frågor.

Möte för Kommundirektörerna har genomförts under föregående vecka där diskuterades:

- Regeringskansliet presenterade Utjämningskommittén förslag till betänkande SOU 2024:50 avseende översyn kommunala utjämningsystem.
- Information om gemensam inköpscentral för kommunerna. Utredningen konstaterar att förutsättningar för att genomföra detta inte finns. Ett antal inköpskategorier har identifierats för att kunna samverka kring. Ett arbete sker för samverkan i länets kommuner kring dessa.
- Genomgång om kommunernas uppfattning om hur samverkan mellan kommunerna och mellan kommuner och Länsstyrelsen fungerar gällande civilt försvar. Mötet konstaterar att kommunerna anser att de vill ha ut mer från Länsstyrelsen. Ny myndighet för civilt försvar (tidigare MSB) kan i denna fråga få betydelse för kommunerna.

Arbete med förbättringsresa inom Kommunledningsförvaltningen pågår. Förslag till organisation kommer att presenteras för personalen under veckan. Tre utredningar har legat till grund för denna omorganisation, utredning om Medborgarservice, Digitalisering i kommunen samt Näringslivsfrågor och Hållbar tillväxt. Utredningarna kommer att delges Kommunstyrelsen när de är färdigställda.

Digitaliseringsutbildning för förtroendevalds 10 december 9:00-12:00. Ingen ersättning utgår och förtroendevalda anmäler sig själva.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition och finner att det endast föreligger ett förslag vilket blir Kommunstyrelsens beslut.

Översiktsplanarbetet -
utbildning
§262
24KS706

...

Nytt vattenverk Piteå
Renhållning och Vatten
AB
§263
24KS662

...

Beslut nytt vattenverk

1 Inledning

Vattenverket på Degeränget producerar merparten av Piteå kommuns dricksvatten. Verket som byggdes på 70-talet är i behov av förnyelse på grund av dess ålder och för att säkerställa god dricksvattenkvalitet, men även för att möta framtida befolkningsutveckling.

Pireva initierade och förankrade arbetet med en dricksvattenstrategi under 2019 och har undersökt olika alternativa lösningar med sikte på att ha ett vattenverk som klarar ställda krav fram till år 2050 och som därefter även kan anpassas för att kunna nyttjas fram till 2080.

Arbetet har hittills bestått av utredningar för att hitta möjliga alternativa lösningar, definition av mål och krav, utförande av pilotförsök för att verifiera processlösningar för rening samt jämförande av alternativ utifrån olika perspektiv. Detta beslutsunderlag summerar det huvudsakliga arbetet och beskriver ett förespråkade alternativ att gå vidare med för fortsatt projektering och anläggande.

2 Behov för ett nytt vattenverk

Ett flertal behov ligger till grund för förslaget om ett nytt vattenverk.

Föråldrad anläggning

Det befintliga vattenverket byggdes i början av 1970-talet. Pireva nyttjar fortfarande även lokaler (personalytor och verkstadslokaler) i det intilliggande äldre vattenverket från 1950-talet som producerar industrivatten. Väsentliga delar av anläggningarna är slitna och det finns behov av renoveringar och uppgraderingar. Även lågreservoaren som finns på området är i behov av förnyelse.

Detta förslag innefattar enbart förnyelse av de delar som hör till VA-kollektivet. Eventuell förnyelse eller anpassning för att kunna fortsätta leverera industrivatten bekostas externt och hanteras i ett separat beslut.

Uppfylla kvalitetskrav även med hänsyn till klimatförändringar

Vattenverket på Degeränget hämtar sitt nuvarande råvatten från Svensbyfjärden. Vattnet är relativt bra under större delen av året men kvaliteten försämras signifikant i samband med snösmältningen varje vår samt vid kraftiga nederbördsperioder. Vid dessa perioder innehåller vattnet mer organiskt material, högre halter av metaller och fler mikroorganismer som utsätter vattenverket för högre belastning. Då nuvarande vattenverk utsätts för denna belastning ökar antalet kvalitetsanmärkningar på dricksvattnet, främst på grund av möjligheten till bakterietillväxt. Klimatförändringar förväntas försämra råvattnet ytterligare vilket kommer ställa allt högre krav på att verket har en reningsprocess som kan hantera variationerna i råvattnet. Pireva har under lång tid även upplevt problem med avlagringar i ledningar och reservoarer som krävt spolning och rengöring. En bättre avskiljning av partiklar är därför önskvärd för att komma tillrätta med detta.

Utredningen har undersökt olika processalternativ för att ett gott och säkert vatten ska kunna produceras som uppfyller livsmedelsverkets föreskrifter (LIVSFS 2022:12) och som ger ett mer biostabilt vatten än vad dagens befintliga process genererar.

För att möta eventuella framtida reningskrav tas i förslaget höjd för att kunna koppla på ytterligare reningssteg vid behov. I nuläget är inte rening av PFAS nödvändigt men i en framtid kan PFAS eller andra typer av ämnen behöva hanteras.

Möta kommande befolkningsutveckling

Piteå kommun har en målsättning att befolkningen i kommunen ska öka till 50 000 personer fram till år 2050. Ökningen kommer till allra största del att ske inom distributionsområdet för vattenverket på Degeränget vilket gör att kapaciteten behöver ökas för att möta befolkningsutvecklingen. Det nya vattenverket föreslås dimensioneras för kapacitetsbehovet år 2050. Ytor säkerställs för att en kapacitetsökning därefter ska kunna ske för att möta behovet fram till år 2080.

Säkerhet

Att kunna upprätthålla vattenleveransen även vid störningar eller underhållsarbeten är av högsta vikt för att undvika vattenbortfall och dess konsekvenser för piteåborna.

I det befintliga verket finns redundans i de flesta processtegen men myndigheter och branschen rekommenderar allt högre säkerhetskrav vilket ett nytt verk behöver anpassas till, tex. gällande brandsäkerhet och kemikalielagring.

Omhändertagande av slam

I nuvarande vattenverk leds allt slam som uppkommer under reningsprocessen tillbaka till Svensbyfjärden. Ett nytt krav från tillsynsmyndigheten är att slammet ska omhändertas. En lösning för detta finns därmed medtaget i förslaget.

3 Undersökta alternativ samt förespråkade förslag

Inom förstudien som genomförts har ett antal alternativ undersökts, nedan beskrivs de huvudsakliga alternativen samt vilket av alternativen som förespråkas att arbeta vidare med.

Gemensamt för samtliga alternativ har förutsatts att omfattningen inkluderar att utgående leverans av dricksvatten anpassas till att ansluta mot nuvarande utgångspunkt för ledningsnätet vilket är i anslutning till det befintliga verket.

3.1 Nytt vattenverk med grundvattenlösning

Tidigt i förstudien gjordes en bedömning av möjligheten att hitta en grundvattenlösning istället för att som nu använda råvatten från Svensbyfjärden. En grundvattenlösning skulle ge fördelar med möjlighet till enklare reningsprocesser i vattenverket samt jämnare och lägre vattentemperatur över året. Som potentiella platser för grundvattenuttag föreslogs Kalamark eller Pitholmen. Grundvattenbildningen skulle i så fall behöva förstärkas genom så kallad "konstgjord infiltration" vilket innebär att ett ytvatten pumpas upp och förbehandlas, därefter får vattnet via bassänger infiltrera ner i grundvattenmagasinet för att öka dess kapacitet. Ett nytt verk föreslogs i detta fall anläggas i närheten av befintligt verk. Överföringsledningar skulle behöva anläggas dels för att förse infiltrationsanläggningen med ett ytvatten från Svensbyfjärden och även ledningar som transporterar vattnet som tas upp från grundvattenmagasinet in till det nya vattenverket.

Alternativet valdes bort i ett tidigt skede då det fanns många osäkerheter kring kapacitet och kvalitet för råvattnet. Investeringskostnaden bedömdes också bli väsentligt dyrare i jämförelse med övriga alternativ.

3.2 Utbyggnad och förnyelse av befintligt vattenverk

Alternativet bygger på att behålla så stora delar som möjligt av det befintliga verket. För att möta det ökade kapacitetsbehovet anläggs en parallell linje till dagens process med fällning på ultrafilter. För att möta kvalitetskraven kompletteras reningsprocessen därefter med ozon och kolfiltersteg. Det befintliga verket skulle behöva renoveras och anpassas för den nya processen. En utbyggnad i anslutning till verket skulle göras för att rymma de nya processtegen, slamhantering och en ny lågreservoar.

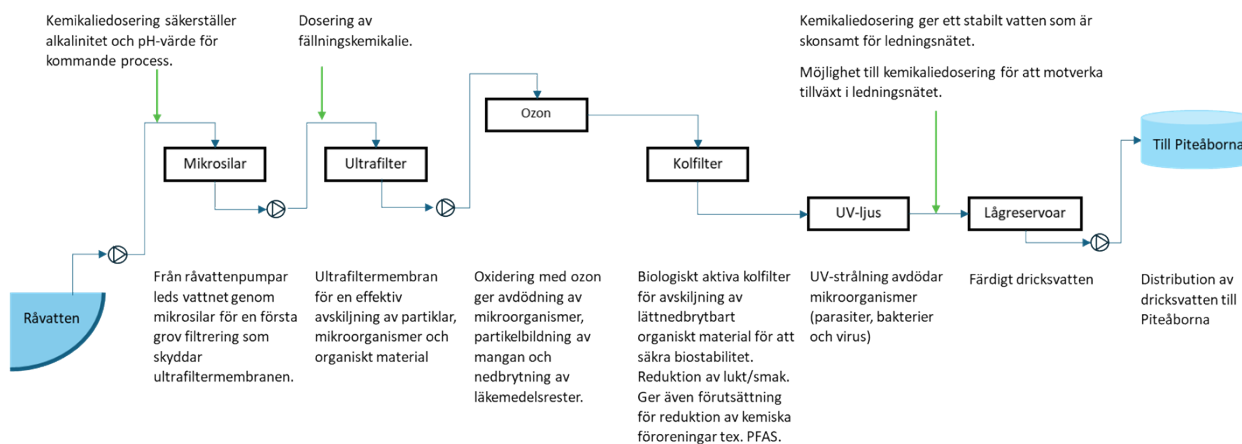
Pilotförsök har visat att den föreslagna reningsprocessen skulle fungera för att producera ett bra dricksvatten. En besiktning av de befintliga sedimenteringsbassängerna visar däremot att de är uttjänta och behöver ersättas. Eftersom bassängerna var tänka att fortsatt kunna nyttjas som en grundstomme i verket innebär det i praktiken att detta alternativ kommer att medföra en ombyggnad av i stort sett hela verket. Kostnaderna för utbyggnadsalternativet har inte beräknats i detalj men bedöms hamna i samma storleksordning som att bygga ett nytt verk men med större osäkerheter och risker.

De större risker som ses med alternativet är:

- Att riva befintliga sedimenteringsbassänger och ersätta dessa med ett motsvarande processteg är ett omfattande och tidskrävande arbete som behöver ske under ordinarie drift av verket. Tillfälliga lösningar skulle behöva göras under entreprenadtiden vilket är tekniskt komplicerat samt ger risk för driftstörningar.
- Det finns fortsatt osäkerheter i det resterande verket kring dess skick och åtgärdsbehov.
- Alternativet skulle innebära en mer komplicerad projektering och entreprenad som erfarenhetsmässigt leder till fler oförutsedda kostnader och ofördelaktiga anpassningar av anläggningen eftersom hänsyn behöver tas till befintlig utformning av verket.
- Förlängd byggtid med anledning av att allt arbete i det befintliga verket samt omläggning av markledningar inom området behöver göras under ordinarie drift. Förutom risk för driftstörningar driver det också kostnader.

3.3 Nytt vattenverk med råvatten från Svensbyfjärden

Alternativet innebär att ett nytt vattenverk anläggs i anslutning till befintligt verk som fortsatt nyttjar råvatten från Svensbyfjärden. Den reningsprocess som testats i pilotförsök och föreslås för verket består i huvudsak av processtegen ultrafilter + ozon + kolfilter + UV-ljus, se figur 1 för beskrivning.



Figur 1. Schematisk bild över beredning från råvatten till dricksvatten.

I jämförelse med utbyggnadsalternativet innebär anläggning av ett helt nytt verk större möjlighet att utforma ett än mer driftsäkert verk med separata linjer för ökad brandsäkerhet och redundans samt att layout och arbetsmiljö kan optimeras för den nya processen utan hänsyn till befintliga byggnader.

3.4 Förespråkat alternativ samt måluppfyllelse

Utbyggnadsalternativet av det befintliga verket bedöms innebära i storleksordningen lika höga kostnader som anläggande av ett nytt verk men medför större risker och osäkerheter både i leveranssäkerhet under entreprenadtiden samt för kostnader. Med ett nytt verk fås även fler fördelar i form av att anläggningen lättare kan anpassas för högre brandsäkerhet och redundans,

möjlighet att utforma anläggningen mer optimalt för drift och arbetsmiljö samt att verket kommer ha en längre teknisk livslängd.

Ett nytt vattenverk förespråkas därför som den bästa lösningen för Piteås framtida dricksvattenförsörjning. I tabell 1 finns en sammanställning av de utvärderingskriterier som beaktats för den framtida lösningen samt hur måluppfyllelsen bedöms för alternativet med ett nytt verk. I jämförelsen utgår bedömningen av det befintliga verket från hur det skulle se ut år 2050.

Tabell 1. Sammanfattning av utvärderingskriterier samt måluppfyllelse med nytt verk.

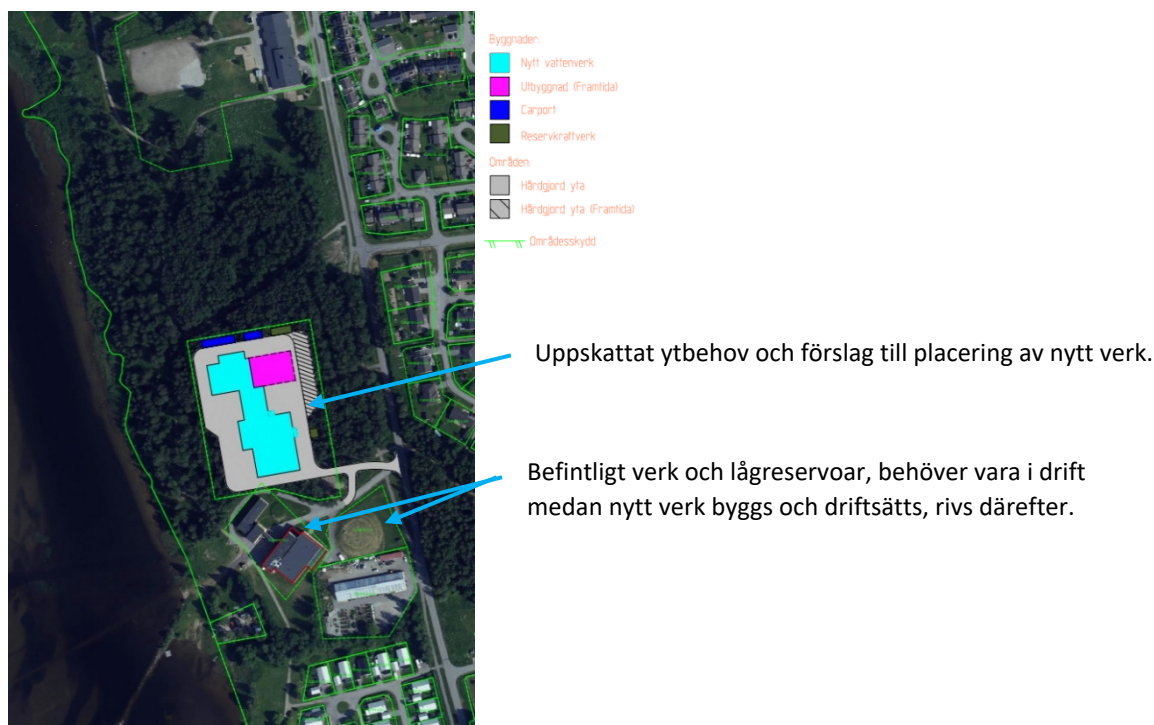
	Delmål	Bef. verk år 2050	Nytt verk	Kommentar
1	Hälsomässigt säkert vatten i produktion			
1.1	Mikrobiologisk barriär			
1.2	Naturligt org. material och Färg			Överbelastning (kapacitet) i befintligt verk ökar risken för genomsläpp. Fler och mer anpassade processteg i nytt verk.
1.3	Partikelavskiljning			
1.4	Lukt (och smak)			
1.5	Biostabilitet			Ultrafilter och biologiska kolfilter reducerar antalet partiklar bättre än dagens process.
1.6	Kemisk barriär			Under gränsvärden idag men kemisk barriär saknas i befintligt verk. Ozon och kolfilter ger en kemisk barriär i nya verket.
1.7	Korrosion			Rekommenderade värden för alkalinitet nås ej idag. Optimerad anläggning i nytt verk ger mindre korrosivt vatten.
1.8	Alger			Under gränsvärden idag men finns ej process för omhändertagande i befintligt verk. I nytt verk finns kolfilter, ozon och ultrafilter för avskiljning.
1.9	Järn- och manganavskiljning			Järnavskiljning ok. Pilotförsök har inte kunnat säkerställa att avskiljning av mangan alltid hamnar under livsmedelsverkets gränsvärde under vårfloden (ca två veckor). Resterande del av året visar försöken på god avskiljning med lägre manganhalter än i nuvarande verk, väl under gränsvärdet. Med fullskalig anläggning är förväntan att processen kan optimeras för att klara gränsvärdet även under vårflod.
2	Säkerhet och redundans i produktion			
2.1	Kapacitet			Det finns inte kapacitet i befintligt verk för att möta behovet 2050. Sedimenteringen har stora skador i befintligt verk.
2.2	Resiliens råvatten			Ingen hydrauliskt oberoende täkt.
2.2	Resiliens vattenverk			Det går inte att dela Degerångets vattenverk i två avdelningar för brandskydd. Förbättrad redundans i nytt verk.
3	Beredskap att möta klimat-förändringar			
3.1	Översvämning			Vattenverket ligger säkert redan idag.
3.2	Mikrobiologisk barriär			Plats antas finnas tillgänglig för ytterligare process, dock kan det uppstå problem med inkopplingspunkter i befintligt vattenverk.
3.3	Organiskt material			
3.4	Vattentemperatur			Det finns ingen metod för att kyla vatten.
3.5	Kemisk barriär			Se 3.2
4	Resurseffektiva lösningar			
4.1	Miljöpåverkan			Slam kommer omhändertas i nytt verk. Fällningskemikalier minskar, dock högre elförbrukning i nytt verk. Komplet livscykelanalys har ej utförts.
4.2	Vedertagen/ beprövad teknik			
4.3	Flexibilitet inför framtiden			Hanteras under delmål 2 och 3
4.4	Personal			Gammalt verk och överbelastning kräver stora insatser från personal i en krävande arbetsmiljö.

Sammanfattningsvis uppnås med det nya verket:

- Ett säkert och gott dricksvatten som kan levereras med hög säkerhet fram till 2050.
- Ett biostabilt dricksvattenvatten som åstadkoms med hög partikelavskiljning.
- En robust mikrobiologisk säkerhet med 3 barriärer varav en fysisk avskiljning som även klarar att avskilja minst 99,99% av sjukdomsframkallande mikroorganismer utan kemisk fällning. Detta är särskilt viktigt om det uppstår leveransavbrott av fällningskemikalie eller om den kemiska fällningen fallerar och det inte finns ett reservvatten att tillgå.
- En process med ozon och kolfilter som reducerar lukt och smak men även kan fungera som kemisk barriär och reducera halter av ämnen som tex PFAS eller läkemedel om dessa ökar i framtiden.
- Ett kostnadseffektivt och driftvänligt vattenverk med modern teknologi, redundans och skalskydd, och som är delat i två avdelningar för att reducera konsekvenser av brand och terrorism.
- Utbyggnadsmöjlighet för process som kan behövas i framtiden.

4 Placering av nytt vattenverk

Det nya vattenverket föreslås placeras i direkt anslutning till nuvarande vattenverk med preliminär placering och ytbehov enligt figur 2. I förslaget till placering har hänsyn tagits till befintliga ledningar i området, bevarande av strandpromenad och cykelvägar samt omkringliggande fastigheter. Området runt det nya vattenverket kommer att inhägnas. Byggnaden planeras i 2 till 3 våningar i olika delar. Dialoger har förts med Piteå Kommun både gällande beaktande av det nya vattenverket i den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn samt för den nya detaljplanen som kommer tas fram för området. Detaljplanprocessen har initierats.



Figur 2. Uppskattat ytbehov samt förslag till placering för det nya vattenverket.

5 Kostnader

Kostnadsuppskattningar har gjorts för det föreslagna verket både i form av investeringskostnad samt årliga driftkostnader. Gemensamt för kalkylerna är att de bygger på 2024 års kostnadsnivåer som därmed kommer att förändras innan det nya verket står på plats med anledning av årliga prisökningar och eventuellt förändrade räntesatser.

5.1 Investeringskostnad

Uppskattad investeringskostnad för det nya vattenverket framgår av figur 3. Kostnaderna är beräknade utifrån större byggnads- och processdelar men består till stor del även av uppskattade schablonkostnader. Kostnaderna kommer att kunna preciseras noggrannare efter utförd detaljprojektering.

KOSTNADSSLAG	SUMMA (SEK)
1. MARK	24 000 000
2. Yttre VA	24 300 000
3. BYGG	263 200 000
4. VVS	26 200 000
5. EL	46 000 000
6. MASKIN	173 600 000
7. STYRNING OCH ÖVERVAKNING	29 900 000
<i>OFÖRUTSETT*</i> 30%	176 200 000
<i>(* inklusive ÄTA kostnader på ca 10%)</i>	
SUMMA ENTREPRENADKOSTNADER	763 400 000
PROJEKTERING, UPPHANDLING, BYGGLEDNING, KONTROLL	128 960 000
<i>Inklusive oförutsett</i> 30%	
SUMMA INVESTERINGSKOSTNAD	892 360 000

Figur 3. Uppskattad investeringskostnad för det nya vattenverket i 2024, års kostnadsnivå.

Utförande av entreprenaden beräknas pågå till 2030. Vid ett antagande om 2,5 till 5 % årliga kostnadsökningar skulle verket vid utförandet hamna kring i storleksordningen 1 till 1,15 miljarder kronor. Årliga prisökningar har legat i storleksordningen 2-3 % åren innan pandemin och krigsutbrottet. En osäkerhet finns hur fortsatt prisutveckling kommer bli.

5.2 Kostnader för rivning och utrangering av inventarier

Rivnings- och utrangeringskostnader för de befintliga verken tillkommer utöver investeringskostnaden om ca 90 mkr + 30 mkr. Kostnaderna behöver tas direkt på resultatet.

5.3 Jämförelse av driftkostnader med nuvarande verk

En jämförelse av driftkostnaden för befintligt och nytt verk visas i figur 4. Produktionskostnaderna bedöms öka i storleksordningen 25-30 % främst med anledning av kemikalier och kostnader relaterade till den nya processen. Den överlägset största kostnadspåverkan uppkommer dock från avskrivningar och räntor. I kalkylen är avskrivningstider satta översiktligt utifrån gällande riktlinjer. Räntesatsen är antagen till 3,5 %.

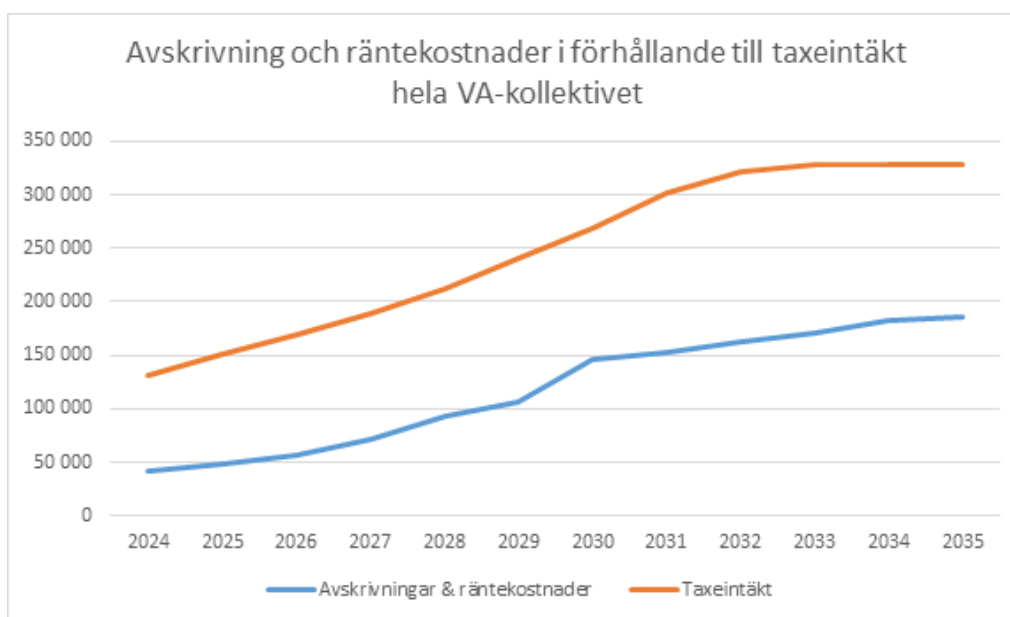
KOSTNADSSLAG	VDEG 2024 Budget helår	Nytt vattenverk
Kemikalier	-1 932 300	-2 671 765
Ozonbehandling		-821 250
Elkostnader, produktion exl fjärrvärme	-1 260 000	-1 233 290
Slamhantering		-187 000
Byte membran ultrafilter		-693 943
Regenererat kol		-651 200
Övriga produktionskostnader inkl rep & underhåll	-2 026 000	-2 261 000
Fjärrvärme	-326 035	-490 000
Övriga kostnader	-2 273 148	-2 235 000
Personalkostnader	-5 806 067	-6 000 000
Driftresultat	-13 623 550	-17 244 448
Avskrivningar	-520 000	-32 915 000
Räntekostnader		-31 500 000
Resultat efter finansiella poster	-14 143 550	-81 659 448

Figur 4. Jämförelse av driftkostnader mellan befintligt respektive nytt vattenverk i 2024 års kostnadsnivå.

6 Påverkan på VA-taxa

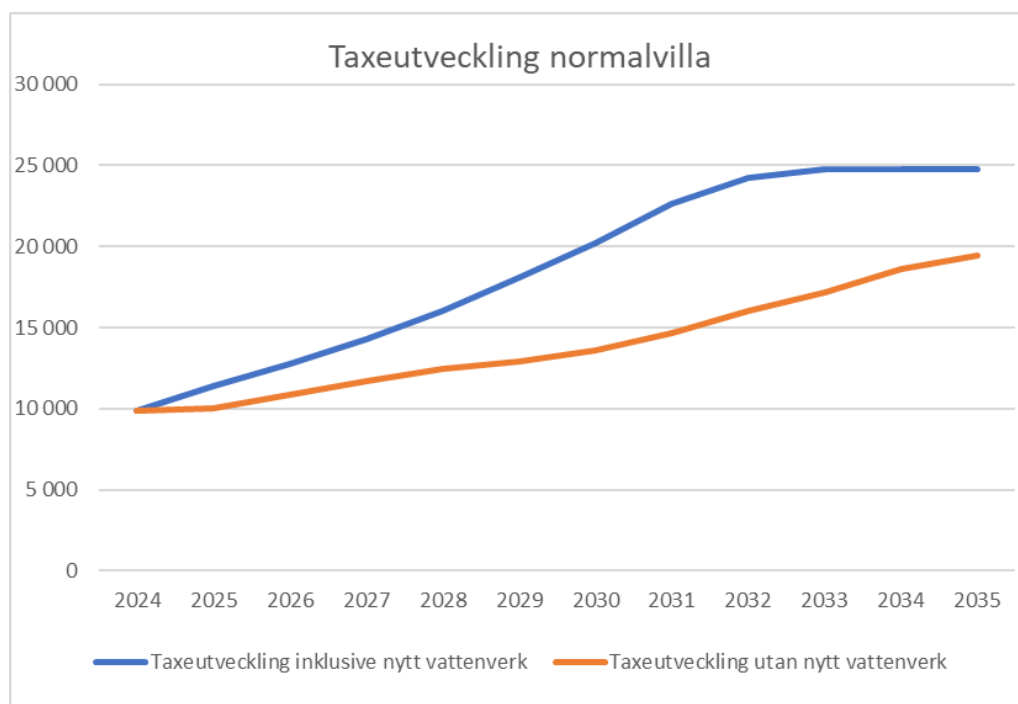
Investeringar i VA-anläggningen ska finansieras via VA-taxans bruksavgifter. VA-verksamheten står inför stora investeringsbehov även utöver det nya vattenverket vilket gör att avskrivnings- och räntekostnader är det som främst kommer att driva på taxeutvecklingen framgent. Den stora effekten för vattenverksinvesteringen sker 2030 när avskrivningar för det nya vattenverket påbörjas samt att räntekostnaderna ökar år 2027 i och med start av byggnationerna. I figur 5 visas hur stor andel avskrivnings- och räntekostnader utgör av det totala intäktssbehovet vid en antagen räntesats på 3,5 % vilken är satt i samråd med Kommuninvest. Övriga driftkostnader är prognostiserade att årligen öka 5 % på produktionskostnader och 4 % på övriga kostnader och personalkostnader. Investeringar från 2026 är uppräknade med 2,5% årligen.

För att få en jämnare taxeutveckling och kunna fördela kostnaderna utifrån generationsprincipen är målsättningen att göra en fondering på 100 mkr fram till 2029 för det nya vattenverket.



Figur 5. Andel avskrivnings- och räntekostnader av totalt intäktssbehov.

För en normalvilla innebär det ökade intäktsbehovet en prognostiserad taxeutveckling enligt figur 6. Årliga prisökningar och investeringar inklusive det nya vattenverket uppskattas ge en ökning från dagens ca 10 000 kr/år till ca 25 000 kr/år fram till år 2035. Av denna ökning står det nya vattenverket för ca 5000 kr/år.



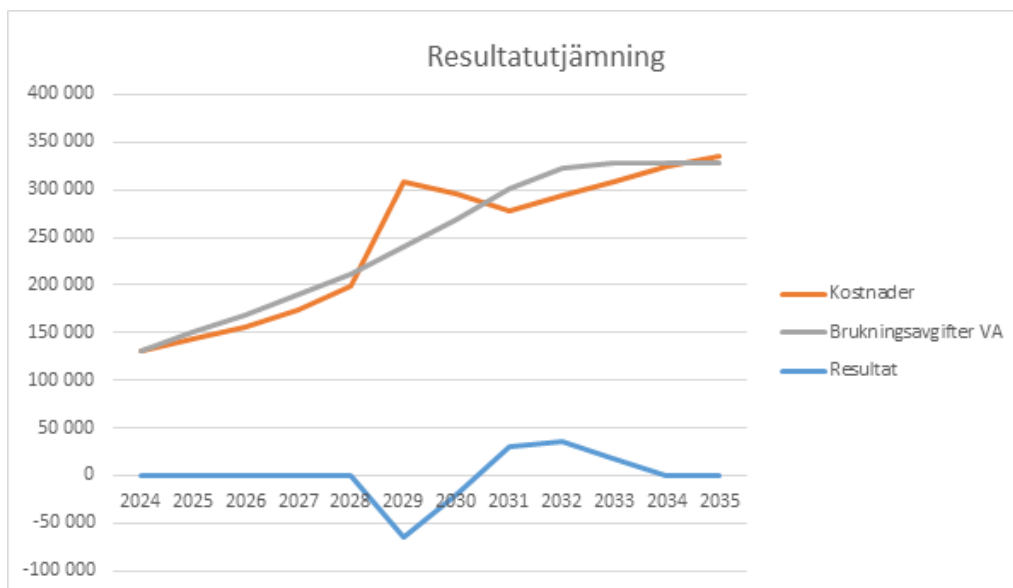
Figur 6. Prognostiserad taxeutveckling för en normalvilla.

Taxeökningarna planar ut från 2032 eftersom Pireva då genomfört fondering, rivnings- och utrangeringskostnader för det nya vattenverket. Detta medför att ökningen av taxan inte är i behov att öka i samma nivå som de tidigare åren.

En osäkerhet i nuläget är påverkan av ränteavdragsbegränsningar som medför skattekostnader för bolaget. Frågan om eventuellt undantag för VA-sektorn är utredd av regeringen. I utredningen som blev klar i början av sommaren framgår det inte tydligt huruvida VA-sektorn ska undantas eller ej utan regeringsbeslut behöver avvaktas. Ränteavdragsbegränsningseffekterna finns med i den kalkyl som är framtagen för att se vad taxorna kommer att landa på framledes. Om resultatet av utredningen kommer fram till att VA-sektorn undantas kommer detta att slå positivt på den kalkyl som är framtagen. I kalkylen är det beräknat att bolaget kommer att ha kostnader för ränteavdragsbegränsningar för ca 42 miljoner kronor perioden 2027-2035.

7 Utjämning av resultat

Rivnings- och utrangeringskostnader behöver tas direkt på resultatet vilket gör att en resultatutjämning över år kommer bli nödvändigt för att kunna hålla en jämn VA-taxa. Rivningskostnader om 90 mkr tas år 2029 och utrangeringskostnader av inventarier om 30 mkr år 2030. Då VA-lagen möjliggör att bolaget går med förlust som skall återställas inom en treårsperiod så kommer affärsområde Vatten att redovisa minusresultat år 2029 och 2030 för att sedan redovisa positiva resultat fram till 2033 för att då vara i fas med ett nollresultat, se figur 7.



Figur 7. Prognostiserat resultat för VA-verksamheten med utjämnning över tid.

8 Tidplan

I figur 8 visas förslag till preliminär tidplan för det fortsatta arbetet.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Förankring/beslut i styrelse och kommunfullmäktige	■								
Tillståndsansökan, detaljplaneprocess	■	■	■						
Upphandling		■	■						
Systemhandling		■	■	■					
Detaljprojektering			■	■	■	■			
Entreprenad				■	■	■	■		
Drifttagning						■	■		
Rivning befintligt verk								■	■

Figur 8. Preliminär tidplan för fortsatt arbete med det nya vattenverket.

9 Diskussion, osäkerheter/risker

Kalkyler

Projektet med det nya vattenverket är fortfarande i ett tidigt skede. Kalkyler är beräknade utifrån större byggnads- och processdelar men består till stor del även av uppskattade schablonkostnader vilket gör att det finns en osäkerhet. Kostnader kommer att kunna preciseras noggrannare efter utförd detaljprojektering. Osäkerheter i presenterade kalkyler finns kring framtida prisökningar, räntesatser och ränteavdragsbegränsningar.

Avskiljning av mangan

Pilot- och labbförsök har inte kunnat visa på en säkerställd avskiljning av mangan som alltid hamnar under livsmedelsverkets gällande gränsvärde under den ca två veckor långa perioden med vårflod. Resterande del av året visar försöken på god avskiljning som ger lägre manganhalter än i nuvarande verk och som ligger väl under gränsvärdet. Den valda processen för det nya vattenverket innehåller tekniker som normalt ger god reduktion av mangan och förväntan är att en anläggning i fullskala ska kunna optimeras för att hamna under gränsvärdet även under vårfloden.

Pireva gör bedömningen att mangan inte är eller kommer vara en hälsorisk och att mangans bidrag till missfärgningsproblematiken under vårfloden kommer vara marginell. Stöd i bedömningen har även begärts från Livsmedelsverket och utlåtande från dem väntas under hösten 2024.

Enligt flera konsulterade experter är förväntan att nytt vattenverk med valda processer skall kunna optimeras för att uppfylla gränsvärdet för mangan. Förslaget är därför att gå vidare med projektet med dessa processer som huvudalternativet. En kalkyl har dock tagits fram för kompletterande reningssteg, om detta mot förmodan skulle krävas. Yta för en sådan tillbyggnad finns även medtagen i ansökan till detaljplan. Ett eventuellt kompletterande reningssteg kan enligt kalkyler uppgå till maximalt 120 miljoner kr.

Leverans av industrivatten

Befintligt industrivattenverk som i dagsläget förser ett företag i Piteå med industrivatten föreslås rivas. En dialog förs angående fortsatt leveransbehov. Eventuell anpassning av det nya verket för att fortsatt kunna leverera industrivatten kommer bekostas externt och påverkar inte VA-kollektivets kostnader. Dimensionering och ytbehov kan dock komma att påverkas vilket gör att ett beslut behöver tas innan projektering av verket påbörjas. Ärendet kommer hanteras i ett separat beslut enligt gällande ägardirektiv.

Prognostiserad befolkningsutveckling och dimensionering av det nya verket

En osäkerhet finns kring om kommunens befolkningsmål om 50 000 personer år 2050 kommer uppnås. Antagandet påverkar både dimensionering av verket samt hur VA-taxan kommer öka (beror av hur många som är med och delar på kostnaderna).

Gällande dimensionering finns även andra osäkerheter i antagen kapacitet utifrån tex. behov hos industri och hantering av svinn. Verket anläggs för att kunna användas fram till år 2080. Att inte ta höjd för en ökad kapacitet i nuläget kan innebära kostsamma utbyggnationer i en framtid. Fram till 2050 tas höjd för att öka kapaciteten ca 10 %. Kostnadspåverkan på investeringen med anledning av kapacitetsökningen är dock mindre än 10 %. VA-taxans utveckling är konservativt räknat i förslaget. Om befolkningsprognosen uppnås kommer VA-taxan per hushåll därmed bli lägre (fler som delar på kostnaderna).

Tidsaspekt för uppförande av nytt verk

Med anledning av att de befintliga sedimenteringsbassängerna bedömts som uttjänta är det viktigt att processen med att bygga det nya vattenverket fortgår för att minska risken för leveransstörningar och anmärkningar och förebygga att situationen blir akut.

Protokoll från styrelsesammanträde Piteå Renhållning & Vatten AB

Datum	2024-10-02
Tid	08:30-16:30
Plats	White Box Studio Acusticum
Beslutande	Henrik Viklund (ordförande) Carola Bergman (vice ordförande) Jan-Eric Sandberg Louise Mörk Massoud Sari Aslani Anita Gustavsson Martin Åström Jonas Wiklund
Övriga deltagare	Johan Bäcklin (VD) Petra Granström (Ekonomichef) Fredrik Bellander (Affärsområdeschef) Lars Carlström (Personalrepresentant)

§ 1. Mötets öppnande

§ 2. Val av protokollförare

Styrelsen beslutar

Styrelsen beslutar

Petra Granström utses som protokollförare

§ 3. Val av justerare

Styrelsen beslutar

Styrelsen beslutar

Louise Mörk utses att justera dagens protokoll.

§ 4. Föregående protokoll

Styrelsen beslutar

Styrelsen beslutar att:

- Godkänna protokoll från 2024-09-12.

§ 5. VD rapport

Johan Bäcklin redogör för VD-rapporten (bilaga 1)

- Styrelsen tackar och lägger informationen till handlingarna.

§ 6. Beslut budget, mål och nyckeltal 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström redogör för budget, mål och nyckeltal 2025

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa budget, mål och nyckeltal 2025

§ 7. Beslut VA-taxa 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström redogör för VA-taxa 2025.

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa VA-taxa enligt förslag

§ 8. Information renhållningstaxa kommunalt avfall 2025

Petra Granström informerade om renhållningstaxa/kommunaltavfall 2025

- Styrelsen tackar och lägger informationen till handlingarna.

§ 9. Beslut slamtömning och fettavskiljare 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström redogör taxa för slamtömning och fettavskiljare 2025

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa taxa för slamtömning och fettavskiljare 2025

§ 10. Beslut investeringsbudget 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström och Fredrik Bellander redogör för investeringsplan 2025

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa investeringsplan enligt förslag

§ 11. Beslut uppdaterad Krisplan

Styrelsen beslutar

Johan Bäcklin redogör för uppdatering av krisplan

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa uppdaterad krisplan enligt förslag

§ 12. Beslut mötesplan 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström redogör för mötesplan 2025.

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa mötesplan enligt förslag

§ 13. Beslut verksamhetsplan 2025

Styrelsen beslutar

Johan Bäcklin redogör Verksamhetsplan 2025.

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa verksamhetsplan 2025 enligt förslag

§ 14. Beslut nytt vattenverk

Styrelsen beslutar

Johan Bäcklin och Fredrik Bellander redogör för beslut om nytt Vattenverk.

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa beslut om nytt vattenverk enligt förslag

§ 15. Övriga frågor

Inga övriga frågor.

§ 16. Nästa möte

Nästa styrelsemöte sker den 24 januari 2025.

§ 17. Mötets avslutande

Ordföranden tackar styrelsen och förklarar mötet avslutat.

Signering

Följande parter har signerat detta dokument

Namn: Petra Granström

Datum: 2024-10-08 15:48

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

7899E952E1E7B9F6ED4368BC8B5C578A07AD66E007BCF088F6A98AB3F2254533

Namn: Henrik Viklund

Datum: 2024-10-10 11:10

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

7899E952E1E7B9F6ED4368BC8B5C578A07AD66E007BCF088F6A98AB3F2254533

Namn: Louise Mörk

Datum: 2024-10-08 15:49

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

7899E952E1E7B9F6ED4368BC8B5C578A07AD66E007BCF088F6A98AB3F2254533

Redovisning till
Kommunstyrelsen från
Piteå Kommunföretag
AB 2024
§264
24KS15

...

Begäran om medel ur
Kommunstyrelsens
centrala pott - Hallgrens
industriområde

§265

24KS649

...



Strömsborg

Servicegatan

Klubbgårdet

2:4

2:8

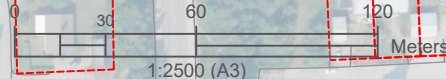
2:5

2:10

2:9

2:6

Koordinatsystem
SWEREF-99-21-45



1:2500 (A3)



Piteå kommun
Samhällsbyggnad
Gatuavdelningen

2024-09-30

HALLGRENS INDUSTRIOMRÅDE

■ Förslagen väg



Central pott för samhällsutveckling - Hallgrens industriområde

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner begäran om att investeringsmedel på 200 000 kr till investeringsprojektet Hallgrens industriområde lyfts från KS centrala pott ”Samhällsutveckling”.

Ärendebeskrivning

Målet är att Piteå 2050 ska vara 50 000 invånare och att Piteå kommun ska arbeta som en möjliggörare för ett gynnsamt näringslivsklimat. Båda dessa mål ovan ställer krav på att erbjuda eller möjliggöra attraktiva boendemiljöer och industritomter.

På Hallgrens industriområde är två tomter sålda (Klubbgårdet 2:8 och Klubbgårdet 2:10) och en har underskrivet markanvisningsavtal (Klubbgårdet 2:9). Endast en tomt är osåld (Klubbgårdet 2:6), men förväntas bli såld inom kort.

Denna äskning avser 200 000 kr för att utföra projektering inför ombyggnation av Servicegatan under 2025. Gatan är nu grusbelagd och i dåligt skick. Dagvattenhanteringen ska ses över, ny belysning och ombyggnation av väggkroppen inklusive asfalt. Samhällsbyggnad återkommer 2025 med äskande för utförandet.

Bilaga

Kartbilaga Hallgrens industriområde.

Delegationspunkt

Beslutet fattas med stöd av delegationspunkt 1.4 (”Besluta om begärda investeringsmedel från kommunstyrelsen avseende medel som kommunfullmäktige avsatt till riktade insatser”).

Beslutande

Magnus Nyström, ordförande
För Samhällsbyggnadsnämnden i Piteå kommun

Signering

Följande parter har signerat detta dokument

Namn: MAGNUS NYSTRÖM

Datum: 2024-10-02 11:10

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

1C86F5C3EB62467ECC5085AC883CC4A615CC6A53D49E15FBF5F1754349FE896E

Yttrande över
Utjämningskommitténs
betänkande SOU
2024:50 avseende
översyn kommunala
utjämningsystem
§266
24KS524

...



Ert dnr Fi2024/01521

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

fi.ofa.k.remiss@regeringskansliet.se.

Yttrande över Remiss av SOU 2024:50 Nätt och jämnt - Likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn

Bakgrund

Regeringen tillsatte 2022 en parlamentarisk sammansatt kommitté med uppdrag att göra en bred översyn av systemet för kommunalekonomisk utjämning och LSS-utjämning.

Betänkandet "Nätt och jämnt", likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn (SOU 2024:50) är omfattande och har skickats ut på remiss.

Ställningstaganden

Riktade statsbidrag

De riktade statsbidragen har ökat kraftigt i omfattning, både i antal och i ekonomisk omfattning.

Det finns en risk att statens styrning via riktade statsbidrag leder till att resurser inte används på bästa sätt i kommunsektorn. Kommittén föreslår att gemensamma principer tas fram för användningen av riktade statsbidrag och att utformningen av riktade statsbidrag ska minska problematiken som de ger upphov till. Kommittén föreslår att 17 riktade statsbidrag omvandlas till generella statsbidrag.

Piteå kommuns bedömning

Kommunen ställer sig positiv till förslaget ovan och betonar samtidigt vikten av att betydligt fler riktade statsbidrag blir generella, direkt vid införandet alternativt efter viss tid som riktade statsbidrag. Detta i syfte att öka långsiktiga perspektiv samt stärka det kommunala självstyret.

Inkomstutjämningen

Syftet med inkomstutjämningen är att skapa likvärdiga ekonomiska förutsättningar i kommuner och regioner, trots skillnader i skattekraft. Kommittén har i analysen även undersökt om inkomstutjämningen kan ha tillväxthämmande effekter utan att finna evidens för det. Förslagna justeringar i modellen av bland annat länsvis skattesats till 2022 års nivå samt ökad garantinivå från 115 % till 116 % förväntas sammantaget ge små effekter.

Piteå kommuns bedömning

Kommunen har inga synpunkter på förslaget.

Kostnadsutjämningen

Kostnadsutjämningen är den del av kommunalekonomiska utjämningsystemet som syftar till att utjämna för strukturella skillnader inom kommunsektorn. Kostnadsutjämningen består av nio delmodeller och förslaget är att dela upp två av delmodellerna, infrastruktur och skydd samt verksamhetsövergripande kostnader, efter verksamhetsområde. Det ger fler delmodeller och förslaget till nya indelningar är kursiverade: förskola/fritidshem, förskoleklass och grundskola, gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning, individ- och familjeomsorg,



äldreomsorg, kollektivtrafik, *gator och vägar*, *räddningstjänst*, *befolkningsminskning*, *fastighet*, *politisk verksamhet*.

Samtliga ingående komponenter per delmodell har setts över och vid behov justerats.

Piteå kommuns bedömning

Kostnadsutjämningsystemet är fortsatt är mycket komplext att förstå men en uppdelning i fler delmodeller kan tydliggöra vilket verksamhetsområde respektive delmodell avser.

LSS-utjämnigen

Den huvudsakliga förklaringen till att LSS-utjämnigen hanteras i ett separat system, skilt från kommunalekonomiska utjämningsystemet, är att det bygger på delvis påverkbara faktorer, främst personalkostnadsindex. Förslaget från kommittén är att ta bort personalkostnadsindex ur modellen då skillnader i index inte speglar skillnader i behov av stöd hos personer som får insatser enligt LSS, ej heller skillnader i bemanningsbehov.

Piteå kommuns bedömning

Kommunen delar kommitténs uppfattning om att påverkbarheten i LSS-utjämnigen behöver minimeras och stödjer det lagda förslaget.

Strukturbidraget

Förslaget är att strukturbidraget tas bort för kommuner och ersätts av ett bidrag för svagt befolkningsunderlag och ett fast införandebidrag. Kommittén föreslår två separata införandebidrag, ett för kommunalekonomiska utjämningsystemet och ett för LSS-utjämnigen för att mildra förändringens negativa effekter för berörda kommuner.

Piteå kommuns bedömning

Kommunen har inga synpunkter på förslaget.

Samlade ekonomiska effekter

Kommuner med gles bebyggelsestruktur, liten folkmängd och/eller är socioekonomiskt svaga får genomsnittligt en positiv förändring i förslaget. Socioekonomiskt starka kommuner med stor folkmängd och/eller tät bebyggelsestruktur får i genomsnitt en negativ förändring i förslaget.

Piteå kommuns bedömning

Det är bra med återkommande översyn av utjämningsystemet. Förslaget från Utjämningskommittén bedöms vara väl underbyggt, faktabaserat och ger ett mer rättvisande utjämningsystem. Förslaget sammantaget ligger i linje med intentionerna i utjämningsystemet att alla invånare ska ha tillgång till en god och likvärdig välfärd, oavsett var i landet man bor.

Piteå kommun vill dock betona vikten av att införa värdesäkring av generella statsbidrag. De senaste årens höga inflation visar tydligt att generella statsbidrag minskat i värde, vilket försvagar den kommunala ekonomin.

Skattesatser

Kommittén fick ett tilläggsdirektiv att analysera orsakerna till skillnader i skattesatser mellan kommuner och lämna förslag på åtgärder för att motverka höga och ökande skattesatser i kommuner.



Skillnaden i total kommunalskatt (kommun och region) uppgår 2024 till 6,17 procentenheter. Analysen visar att skillnaderna beror på ambitionsnivå eller grad av effektivitet i kommunal verksamhet. Kommittén föreslår att Rådet för främjande av kommunala analyser (RKA) ska få utökat statligt bidrag för att kunna utöka sitt arbete inom området.

Piteå kommuns bedömning

Kommunen delar uppfattningen om att ett kontinuerligt arbete för att bedriva kommunal verksamhet effektivt kan motverka höga och ökande skattesatser. RKA kan säkerligen bidra i det arbetet. Dock är det kommunens bestämda uppfattning att finansieringen av ett eventuellt utökat uppdrag till RKA inte ska ske via utjämningsystemet.

Piteå kommun

Patric Lundström (S)
Ordförande för Kommunstyrelsen

Remiss - Begäran om
yttrande angående
Norrbotniabanan infart

Luleå

§267

24KS670

...



Ert dnr: 2022/94578

Trafikverket

Piteå kommuns yttrande över rapporten Norrbottniabanans infart till Luleå - östra alternativet. Utvärdering och samlad bedömning TRV ärendenummer 2022/94578

Trafikverket Norra regionen har tagit fram rapport Norrbottniabanans infart till Luleå – Östra alternativet, Utvärdering och samlad bedömning. Under tiden 2022 - 2024 har Trafikverket arbetat med att utreda förutsättningarna för om det östra alternativet (OH) skulle kunna vara genomförbart med en öppningsbar järnvägsbro i stället för en fast bro och därmed kunna öppna upp möjligheter för fortsatt hamnverksamhet och nyttjande av vändytor även innanför ett planerat brolägg. Resultatet har sammanställts i rapport Fördjupning av det östra alternativet med öppningsbar bro som ligger till grund för utvärderingen.

Trafikverket Norra regionen efterfrågar yttrande över rapporten senast 2024-11-14.

Rapporternas slutsats anges vara att utredningen visar att målpuppfyllelsen för det östra alternativet minskar jämfört tidigare järnvägsutredning. Det östra alternativet med en öppningsbar bro visar sig inte uppfylla kraven för ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem varken för järnväg eller sjöfart, detta oberoende av kostnadsbilden. Mot bakgrund av detta görs bedömningen att alternativet bör avföras som alternativ för den fortsatta planeringen av Norrbottniabanans.

Trafikverket planerar för att fatta beslut om att det östra alternativet ska avföras som alternativ innan årsskiftet.

Det östliga alternativet möjliggör enligt Trafikverkets egna underlag en anslutning till Luleå Airport, som är Sveriges femte största flygplats med över en miljon resenärer per år. Att sammankoppla järnväg och flyg på detta sätt skapar förutsättningar för intermodala transportlösningar för både gods och människor. Piteå kommun vill också belysa några slutsatser från tidigare analyser och utredningar:

- Östlig dragning ger möjlighet till ett stationsläge vid Luleå Airport – detta ger stora regionala effekter som en effektiv multimodal nod för järnväg, väg, hamn och flyg vilket stärker norra Sveriges roll som logistiknav i Europa.
- Östlig dragning möjliggör genomgående trafikering, vilket bedöms spara tid, i synnerhet på så kallade omlottresor mellan t ex Piteå och Boden
- Östlig dragning ger bäst förutsättningar för regionförstoring och kompetensförsörjning, vilket är centralt för den industriella utveckling och den samhällsomställning som nu sker, till exempel i Boden-Luleå



Kommunstyrelsen har efterfrågat Samhällsbyggnadsnämndens sakkunniga yttrande vilket inkom till KS 23 oktober 2024, Dnr 24SBN720:

”Det ligger i Piteå kommuns intresse att Norrbotniabanans anläggande kan uppnå högsta möjliga samhällsnytta. För Piteå kommun skulle en lösning där tåg kan ansluta till flygplatsen gynna persontrafiken gällande både turism och arbetsresor. Vidare skulle en lösning där stationen i Luleå anläggs som en genomgångsstation gynna Piteås arbetsmarknad genom att möjliggöra smidig pendling även till Sunderbyn/Boden.”

Kommunfullmäktige i Piteå har i sitt yttrande (2008-09-17) gällande järnvägsutredning 140 tagit ställning för en östlig dragning utifrån de positiva effekter det skulle ha för kommunen och regionen.

”Piteå kommun anser att snabba och komfortabla förbindelser med Luleå airport är av stor betydelse för såväl person- som godstrafik. Luleå airport är en nationellt och regionalt sett viktig flygplats. Att på ett så smidigt och enkelt sätt som möjligt angöra Luleå airport med Norrbotniabanan är därför av högsta prioritet för Piteå kommuns medborgare. Piteås invånare utgör en betydande del av dem som nyttjar flygplatsen och även för näringsliv och besöksnäringen i Piteå är det viktigt med bra förbindelser till Luleå airport. Flygstationen är oerhört viktig för hela länets utveckling.”

Piteå kommun ser att dessa starka fördelar för det östliga alternativet kvarstår och även i vissa delar förstärkts i och med den starka utvecklingen av grön industrialisering i regionen.

Piteå kommun anser därför att trots att det är viktigt att arbetet fortskrider så är frågan om kommande möjligheter att ansluta till Luleå Airport samt möjligheten till regionförstoring prioriterad. Därför kan inte det Östliga alternativet avfärdas i dagsläget.

Den framtagna rapporten är inte ett tillräckligt bra underlag för att fatta beslut om att avfärda det Östliga alternativet. Trafikverket bör skyndsamt på nytt utreda och remittera dragningsalternativen.

Piteå kommun medverkar också med Norrbottens kommuner samt Regionen i denna fråga och kommer även att medverka i det gemensamma remissyttrandet.

Piteå kommun

Patric Lundström (S)
Ordförande för Kommunstyrelsen

RAPPORT

Infart Luleå

Fördjupning av det östra alternativet med
öppningsbar bro



Trafikverket

Postadress: Kungsgatan 31, 971 85 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Infart Luleå Fördjupning av det östra alternativet med öppningsbar bro

Författare: Kristina Nordhamn, Marie Eriksson, Janneke Snijder, Patrik Wahlzon, Per Köhler

Dokumentdatum: 2024-10-14

Ärendenummer: TRV 2022/94578

Kontaktperson: Urban Eriksson

Sammanfattning

Norrbotniabanan är en 27 mil lång järnväg som planeras att byggas mellan Umeå och Luleå. I samband med att järnvägsutredningar utfördes (2006 – 2011) togs beslut om en utredningskorridor för hela sträckan. För sträckan mellan Gäddvik och centrala Luleå beslutades att en västlig korridor förbi Karlsvik och via Notvikens station ska ligga till grund för fortsatt planering. I det sista skedet inför beslut kvarstod även en östlig korridor förbi Luleå/Kallax flygplats, via en fast broförbindelse över Luleälven vid Hamnholmen och vidare förbi Svartöstaden in till centrala Luleå. Denna sträckning valdes bort på grund av att den medförde en begränsning av hamnverksamheten då större fartyg inte skulle kunna passera innanför broläget och det fanns en osäkerhet om föreslagna kompensationsåtgärder var tillräckliga för att kunna säkerställa hamnens funktion. Trafikverket valde dock att behålla riksintresset för en östlig korridor då alternativet åter skulle kunna bli aktuellt om förutsättningar för sjöfarten skulle förändras i framtiden.

Efter att beslut för järnvägsutredningen togs år 2011 pausades Trafikverkets vidare planering då finansiering saknades. Arbetet återupptogs 2022 då sträckan mellan Skellefteå och Luleå lades till i den nationella transportplanen.

Under 2022 och 2023 har Trafikverket arbetat med att utreda förutsättningarna för om det östra alternativet skulle kunna vara genomförbart med en järnvägsbro med en öppningsbar del. En rad tekniska utredningar och underlag har tagits fram och Trafikverket har haft externa kontakter för att få hjälp med såväl underlag som för att beskriva konsekvenserna av en ny järnväg.

Norrbotniabanan har som mål att skapa goda förutsättningar för både person- och godstågstrafik. Det finns restidsmål där restider ska främja arbetspendling och banan ska dimensioneras för att möjliggöra tyngre och längre tåg jämfört med den befintliga stambanan.

Det östra alternativet innebär en genomgångslösning för persontrafik som inte har Luleå som slutdestination och som ska fortsätta mot Boden, Kalix, Haparanda och Gällivare/Kiruna.

Genomgående godstrafik som inte har Luleå som mål-/startpunkt kommer att passera de centrala delarna av Luleå.

För godstrafiken som har industriområdet på Svartön eller Luleå Hamn som målpunkt innebär det östra alternativet en säcklösning med lokvändning på godsbangården, beroende på hur anslutningen kan utformas.

Antalet tåg per dygn för sträckan mellan Luleå/Kallax flygplats och Luleå C uppskattas till ca. 100 stycken fördelat på snabb-, regional-, natt- och godståg.

Trafikverket har utrett olika öppningsbara brotyper och de alternativ som bedömts som möjliga är vertikal lyftbro och enkel svängbro. Fördelar och nackdelar med respektive brotyper har utvärderats och sammantaget bedöms den vertikala lyftbron vara det mest lämpliga alternativet för en öppningsbar bro över Luleälven. Denna brotyp erbjuder bättre tillgänglighet för drift och underhåll och brotypen ger kortast ledverk vilket ger minst påverkan på sjöfarten. En nackdel med brotypen är dock att den medför en begränsning av segelfri höjd i öppet läge vilket kommer att begränsa vilka fartyg som kan passera bron.

Trafikverkets bedömning i detta skede är att möjlig segelfri höjd i stängt läge kan uppgå till ca. 18 m. Det kan vara möjligt att nå en högre segelfri höjd med max 1 – 2 m men slutlig höjd kan också bli något lägre än 18 m, detta då det finns flera osäkerheter.

Regelbunden tillsyn och underhåll av bron krävs samt lagerhållning av kritiska reservdelar för att så långt som möjligt undvika driftstopp.

Det under vintertid tidvis stränga klimatet i Luleå medför en ökad risk för driftstörningar på en öppningsbar brodel med mekaniska och elektriska komponenter. Så långt det är möjligt måste ingående delar byggas in eller förses med värme som skydd mot sträng kyla, is och snö. Det är i dagsläget inte klarlagt om en nedre köldgräns skulle bli aktuell för när broöppningar kan ske.

Luleå hamn är en av fem hamnar i Sverige som har valts ut som strategiskt prioriterad av EU och ingår i TEN-T nätverket som CORE-hamn. Sedan beslutet för järnvägsutredningen togs har beslut tagits om genomförande av muddringsprojektet Malmporten. Projektet omfattar muddringsåtgärder i hamn och farleder samt anläggande av en ny djuphamn med tillhörande infrastruktur och hamnen förväntas hantera tre till fyra gånger så mycket gods år 2030 jämfört med i dagsläget.

En förutsättning för att vintersjöfarten ska kunna fungera i Luleå hamn är tillgången till flera vändytor. Vintertid nyttjas primärt 2 stycken vändytor invid Hamnholmen som delvis skulle komma i konflikt med ett potentiellt broläge. Under vintrar med besvärliga isförhållanden nyttjas vändytor på Gråsjäljärden, dessa ligger innanför ett potentiellt broläge och skulle kräva broöppning för att nås.

Fördjupning har landat i att vändytor innanför ett potentiellt broläge skulle behöva nyttjas cirka vartannat år. Behovet tros uppkomma under perioden januari-april och hur lång störningen blir kommer att variera från år till år. Från det att ytorna börjar nyttjas behöver samtliga fartyg passera bron för att

vända samt att Luleå Hamns bogserbåtar har ett omfattande arbete med isbrytning.

Prognosen för antalet anlop år 2030 ger i medeltal ca. 5 - 6 anlop/dag vilket skulle medföra att det maximalt kan komma att ske 10 - 12 stycken öppningar per dag för vändande fartyg under de perioder då vändytorna innanför bron behöver nyttjas. Utöver vändande fartyg kan det tillkomma öppningar för isbrytarna och fartyg till Cementa som har hemmakaj innanför järnvägsbron.

Under de perioder då fartyg måste passera bron för att vända kommer en kompromiss mellan tågtrafikens och sjöfartens intressen att bli nödvändig.

För att ett fartyg ska kunna passera bron krävs ett tidsfönster som i dagsläget uppskattas till ca. 30 minuter där ingen järnvägstrafik kan passera bron.

Det bedöms vara möjligt att framföra minst ett persontåg och ett godståg per timme och riktning (minst 4 tåglägen) utan någon transporttidsför längning även vid broöppning förutsatt att bron stängs under fartygsvändningen och att tågen körs enligt antagen tidtabell som bygger på ett knutpunktsupplägg för regional tågtrafiken där tågmötena sker i eller nära Luleå.

Då antalet tåg per timme under dagtid förväntas bli fler än 4 st kommer en del av tågen att drabbas av transporttidsför längningar och/eller inställelse, där totala planerade transporttidsför längningen per dygn utifrån antagen tidtabell varierar mellan 3 och 11 h beroende på alternativ för broöppning. För att minimera dessa konsekvenser rekommenderas att broöppningar i första hand sker kvälls- och nattetid. Utifrån prognos för järnvägstrafiken finns det gott om tid till broöppningar nattetid mellan kl 00 – 05.

Om enstaka båtar ska kunna vända dagtid behöver tågtrafiken ha företräde morgon- och eftermiddag ca. kl 6-9 och kl 15-18 för att säkerställa framkomligheten under de timmar när persontrafiken och arbetspendlingen är som störst.

Även om det går att skapa en tidtabell för tågtrafiken där konflikterna med broöppningen minimeras är risken stor att störningskänsligheten för banan ökar med regelbundna broöppningar då tågen riskerar hamna i konflikt med de planerade broöppningarna när de inte går enligt tidtabell.

En öppningsbar järnvägsbro får olika påverkan beroende på hur ofta scenariot med vändande fartyg vintertid innanför bron kommer inträffa och hur länge den perioden kommer vara. Under tidsperioder där vändytorna innanför bron kommer behöva användas kommer upp till ca. 20 % av tillgänglig järnvägs-kapacitet per dygn på sträckan Luleå - Piteå användas för broöppningar (5/24 h per dygn).

En öppningsbar bro i Luleå ser ut att vara unik på så sätt att det inte gått att lokalisera en referensbro med liknande funktion med frekventa broöppningar för passage av stora fartyg i besvärliga isförhållanden.

Luleå/Kallax flygplats är militär och ägs av Försvarmakten. Inom flygplatsen inryms också en civil del med både passagerartrafik och fraktflyg. Transportstyrelsen ställer krav på att en ny järnväg inte får påverka flygsäkerheten. Enligt Starkströmsförordningen SFS (2009:22) får luftledningar för starkström inte anläggas närmare än fyra km från landningsbanans mittpunkt. Den nya järnvägen skulle ligga ca. 700 m från landningsbanan. Transportstyrelsen kan medge avsteg från bestämmelser efter att en så kallad säkerhetsbevisning lämnats in av flygplatsens ägare eller innehavare. Säkerhetsbevisning ska visa att det inte uppstår några risker eller att det uppkommer störningar på flygplatsens system. Under 2024 har Totalförsvarets forskningsinstitut genomfört en Telekonfliktanalys där järnvägens påverkan på flygplatsens system har studerats. Utifrån resultat från genomförd analys har Försvarmakten i ett yttrande bedömt att det finns risk för negativ påverkan på riksintresset Luleå/Kallax flottilflygplats men att det finns andra exempel på samexistens mellan flygplats och järnväg och tillhörande infrastruktur. Om Trafikverket väljer att gå vidare med det östra korridoralternativet behöver fortsatta utredningar genomföras för att identifiera om det finns fler system som kan påverkas utöver de som identifierats i analysen samt för att föreslå åtgärder för att reducera risker.

Nära Luleå/Kallax flygplats finns höjdbegränsande områden både för dess militära och civila del. Höjdbegränsande områden är unika för varje flygplats och anger högsta höjd för byggnadsverk som uppförs i närheten av flygplatsen. En öppningsbar bro över Gråsjäljärden ligger på ett avstånd om ca. 3000 m från flygplatsen och höjdbegränsning är 64,9 m. för flygplatsens civila del. För dess militära del gäller, i område där bron är placerad, att objekt högre än 20 meter kan utgöra en flygsäkerhetsrisk. Trafikverket behöver ansöka om dispens från Luftfartsverket som kan ges via en så kallad flyghinderanalys.

Försvarmakten har gjort gällande att den presenterade dragningen av Norrbotniabanan med öppningsbar bro berör en lågflygningsrutt för militär helikopter som nyttjas för att lämna samt angöra Luleå/Kallax flygplats vid dåligt väder. I det senaste inkomna yttrandet (2024-06-12) anför Försvarmakten att den lyftbro som Trafikverket i detta skede redovisat kan medföra viss negativ påverkan på den flygande verksamheten men att det anses kunna hanteras.

Det östra alternativet för Norrbotniabanan medför genomförande av kompensationsåtgärder vars omfattning i dagsläget är osäker. Kompensationsåtgärder som kan bli nödvändiga är nytt kajläge till isbrytarna, muddring för utökning av vändyta invid Hamnholmen, ombyggnad av bogserbåtar, åtgärder vid Luleå/Kallax flygplats.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	10
1.1 Bakgrund	10
1.2 Syfte	12
1.3 Mål	12
1.4 Avgränsningar	13
1.5 Metod	13
2 Norrbotniabanan	14
2.1 Förutsättningar – tekniska krav	14
2.2 Förutsättningar - trafikering	15
2.2.1 Godstrafiken	15
2.2.2 Persontrafiken	17
2.3 Korridoren	21
2.4 Linjestudier - möjliga sträckningar i korridoren	21
2.4.1 Spårförslag funktionsutredning	28
2.4.2 Förordat alternativ/genomförbart alternativ – utgångspunkten i fördjupningen	34
3 Luftfart	35
3.1 Förutsättningar	35
3.1.1 Allmänt	35
3.1.2 Säkerhetsbevisning	35
3.1.3 Höjdbegränsningar	36
4 Sjöfart	38
4.1 Förutsättningar	38
4.1.1 Allmänt	38
4.1.2 Hamnanläggningar	39
4.1.2.1 Befintliga kajer	39
4.1.2.2 Planerade kajer	40
4.1.3 Farleder handelssjöfart	41
4.1.4 Antal anlop, nuvarande och framtida prognos	41
4.1.5 Typ av fartyg	42
4.1.6 Air draft fartyg	43

4.1.7	Isbrytning Luleå hamn	43
4.1.8	Nyttjande av Vändytor	45
4.1.9	Definition Segelfri höjd	49
4.1.10	Nautisk kravspecifikation öppningsbar bro	49
4.1.11	Fartygssimulering	50
5	Utredning bro	52
5.1	Fast bro	53
5.2	Öppningsbar del	53
5.2.1	Vertikal lyftbro	53
5.2.2	Enkel svängbro	55
5.2.3	Bladskarvar	56
5.3	Ledverk	57
5.4	Anpassning av öppningsbar bro till klimatet i Luleå	61
5.5	Drift och underhåll	62
5.5.1	Allmänt	62
5.5.2	Vertikal lyftbro	62
5.5.3	Enkel svängbro	64
5.5.4	Spåranläggning	64
5.6	Fördelar och nackdelar med respektive brotyp	65
5.7	Möjlig Segelfri höjd på öppningsbar bro	66
5.7.1	Segelfri höjd i stängt läge	66
5.7.2	Segelfri höjd i öppet läge	68
5.8	Referensprojekt	69
5.9	Riskworkshop bro	71
6	Tillväxt av is och påverkan på sjöfarten med en öppningsbar bro i isförhållanden	72
6.1	Tillväxt av is	72
6.2	Hur ofta behöver vändytor innanför ett potentiellt broläggning?	72
6.3	Isförhållanden i farleden under bro	74
6.3.1	Forskning om is i farleder	75
6.3.2	Framkomlighet i farleden under isförhållanden	76
6.4	Isreducerande åtgärder	77
7	Kompensationsåtgärder	79
7.1	Historik muddring vändytor	79

7.2	Muddring för utökning av vändyta invid Hamnholmen	82
7.3	Nytt kajläge för isbrytarna.....	84
7.4	Ombyggnad av bogserbåtar	85
7.5	Åtgärder Luleå/Kallax flygplats.....	85
8	Samspelet mellan järnvägstrafik och sjöfarten	86
8.1	Öppningstid bro.....	86
8.2	Sjöfartens behov av broöppningar	87
8.3	Principer för hur broöppningar kan ske	87
8.4	Tidsfönster för broöppning	89
8.5	Konsekvenser för järnvägstrafiken	92
8.5.1	Längd på tidsfönster för avstängd tågtrafik till följd av broöppning..	92
8.5.2	Fördelning av broöppningar över ett dygn.....	93
8.6	Konsekvenser för tågtrafiken slutsats	99
8.7	Konsekvenser för sjöfarten av öppningsbar bro	100
9	Grov kostnadsbedömning	104
9.1	Kostnadsbedömning enligt järnvägsutredningen	104
9.2	Tillkommande anläggningskostnad	104
9.2.1	Osäkerheter.....	105
9.3	Kostnad kompensationsåtgärder	106
9.4	Drift- och underhållskostnad	107
10	Referenser	109

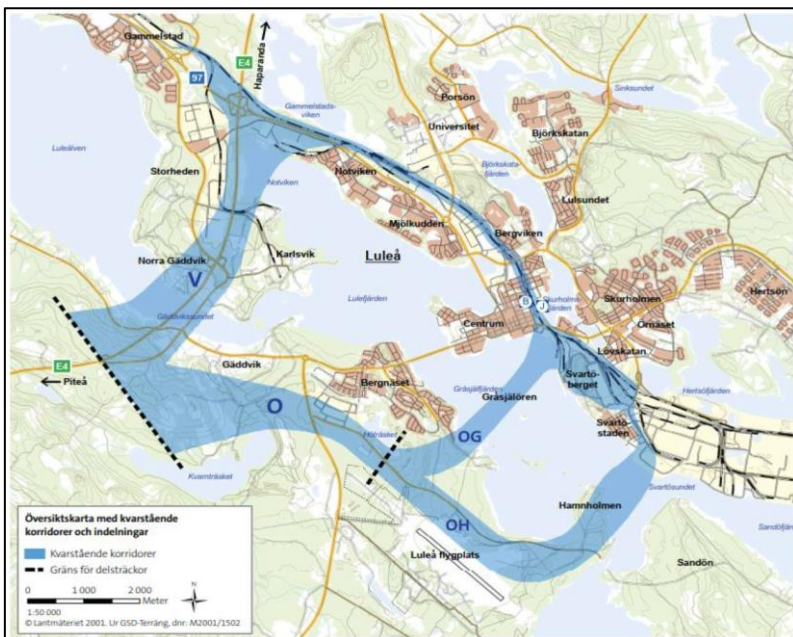
1 Inledning

1.1 Bakgrund

Norrbotniabanan är en 27 mil lång järnväg som planeras att byggas mellan Umeå och Luleå. Mellan 2006 och 2011 genomfördes järnvägsutredningar där en korridor för järnvägens sträckning beslutats för hela sträckan Umeå-Luleå. Det gjordes sex järnvägsutredningar där 160 (JU160) omfattar sträckan från Gäddvik till centrala Luleå.

Under utredningsarbetet har många olika sträckningar och utformningar studerats och valts bort. I slutskedet av järnvägsutredningen, i utställningshandlingen, fanns tre alternativ kvar som ställdes mot varandra, se Figur 1.

- Alternativ Väst (V) förbi Storheden, via Notvikens tågstation och vidare in mot Luleå C
- Alternativ Öst via Gråsjälören (OG)
- Alternativ Öst via Hamnholmen (OH)



Figur 1: Karta över korridorer från utställningshandlingen i JU160. (Källa: Trafikverket, 2011)

I utställningshandlingen förordade Trafikverket alternativ OH förbi Luleå Kallax flygplats med en fast bro över Luleälven med en överlag mycket god måluppfyllelse, se Figur 2.

SAMLAD BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE		V	OG	OH
Funktion		God	God	Mycket god
Människa och samhälle		God	God	Mycket god
Miljö		God	Låg	God
Ekonomi	anläggn. kostnad	1,7-1,9 mdkr	1,8-2,1 mdkr	2,3-2,5 mdkr
	samhällsekonomi	0(j.alt) mdkr	0,3 mdkr	-0,4 mdkr

Teckenförklaring måluppfyllelse:

- Mycket god
- God
- Låg
- Obetydlig/neg.

Figur 2: Måluppfyllelse efter järnvägsutredningsskedet. (Källa: Trafikverket 2011)

Utifrån yttranden som inkom i samband med utställningshandlingen togs beslut om att göra fördjupande utredningar av alternativ V och OH. Alternativ OG valdes bort.

Utformning av alternativ OH bestod av en fast broförbindelse (18 m segelfri höjd) över Luleälven vilket medförde en begränsning av hamnverksamheten då större fartyg inte skulle kunna passera innanför broläget.

I järnvägsutredningen belystes det att sjöfarten skulle drabbas av konsekvenser i form av att:

- Isbrytarna inte skulle kunna använda Gamla malmhamnen som hemmahamn
- Cementas större fartyg skulle inte kunna angöra Cementakajen utan åtgärder
- Kryssningsfartyg och större segelfartyg skulle inte kunna angöra kaj innanför bron
- Vändytor innanför bron skulle inskränkas

Järnvägsutredningen föreslog kompensationsåtgärder som vidareutvecklades i fördjupningen bland annat föreslogs muddring för utökning av vändytor utanför planerat broläge. Efter genomförd fördjupning kvarstod dock en osäkerhet om alternativ OH skulle kunna fungera som principlösning samt om kompensationsåtgärderna var tillräckliga för att kunna säkerställa hamnens funktion och måluppfyllelsen omvärderades därför från mycket god till låg gällande Människa och samhälle, se Figur 3.

SAMLAD BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE		Fördjupning V	OH	Fördjupning OH
Funktion		God	Mycket god	Mycket god
Människa och samhälle		God	Mycket god	Låg
Miljö		God	God	God
Ekonomi	anläggn. kostnad	2,2-2,4 mdkr	2,3-2,5 mdkr	2,5-2,7 mdkr
	samhällsekonomi	0(j.alt) mdkr	-	0,2 mdkr

Teckenförklaring måluppfyllelse:

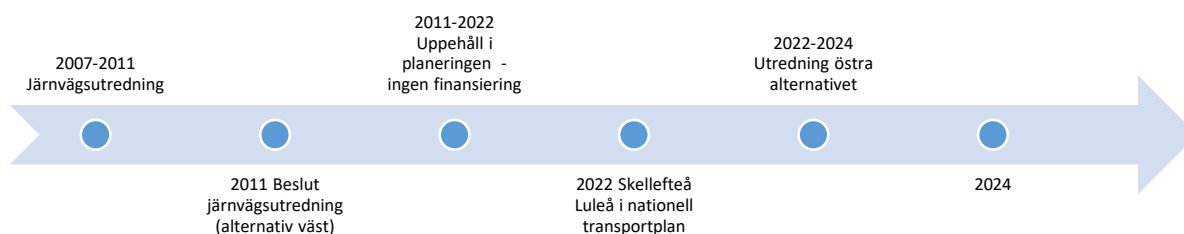
- Mycket god
- God
- Låg
- Obetydlig/neg.

Figur 3: Måluppfyllelse efter fördjupning. (Källa: Trafikverket, 2011)

Den ändrade bedömningen resulterade i att alternativ V överlag fick en högre måluppfyllelse än alternativ OH och Trafikverket beslutade att det västra alternativet i första hand ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan. Trafikverket valde att behålla riksintresset för järnvägskorridoren även för det östra alternativet, detta då det östra alternativet på nytt skulle kunna bli aktuellt om förutsättningarna för sjöfarten i framtiden skulle förändras.

Beslutet för järnvägsutredning JU160 togs år 2011 och därefter pausades vidare planering då finansiering saknades. År 2015 återupptogs arbetet med Norrbotniabanan då etapp 1, sträckan mellan Umeå och Skellefteå fick finansiering. År 2022 lades etapp 2, sträckan mellan Skellefteå och Luleå till i den nationella transportplanen och planering inför framtagande av järnvägsplan startades. Under 2022 och 2023 har Trafikverket arbetat med att utreda förutsättningarna för om det östra alternativet (OH) skulle kunna vara genomförbart med en järnvägsbro med en öppningsbar del. Trafikverket har studerat om en öppningsbar bro i stället för en fast bro skulle kunna öppna upp möjligheter för fortsatt hamnverksamhet och nyttjande av vändytor även innanför ett planerat broläge.

En översiktlig tidslinje för processen:



1.2 Syfte

Sedan fördjupningen och efterföljande beslut för JU160 har det på nytt blivit aktuellt att analysera om alternativ OH (från och med nu benämnt Östra alternativet) är genomförbar med en öppningsbar bro. Syfte med denna fördjupning är att presentera aktuellt kunskapsläge och belysa möjligheter och osäkerheter för det östra alternativet för Norrbotniabanans infart till Luleå. Denna rapport är ett av de underlag som ligger till grund för Trafikverkets beslut om infarten till Luleå.

1.3 Mål

Denna fördjupning ska utgöra ett underlag för bedömning om det östra alternativet är genomförbart med en öppningsbar bro.

1.4 Avgränsningar

I JU160 utreddes såväl en fast bro som en öppningsbar bro som alternativ för det östra alternativet. Det slutliga förslaget till utställningshandlingen utgjordes av en fast bro då en öppningsbar bro bedömdes som en mindre robust lösning. Fördjupning har avgränsats till att på nytt belysa genomförbarhet för det östra alternativet, denna gång med en öppningsbar bro.

Utredning av genomförbarhet har främst fokuserat på möjliga bro- och spårlösningar och samspelet mellan järnvägstrafiken och luft- och sjöfart. Bro- och spårlösningar har studerats översiktligt i syfte att säkerställa möjliga principlösningar. Om det tas ett beslut att det östra alternativet ska ligga till grund för vidare planering av Norrbottenbanan krävs detaljprojektering.

I denna fördjupning redovisas även förändrade förutsättningar jämfört med i järnvägsutredningen. T.ex. ändrade prognoser, trafikering, hamnverksamhet, förutsättningar utifrån grön omställning etc.

1.5 Metod

För att ta fram underlag inför beslutet om det östra alternativet har en rad tekniska utredningar och underlag tagits fram. Trafikverket har också haft externa kontakter för att få hjälp med såväl underlag som för att beskriva konsekvenserna av järnvägen.

Arbetet påbörjades av en regional intressentgrupp bestående av bl a Länsstyrelsen i Norrbottens län, region Norrbotten, Norrtåg, Swedavia samt kommuner efter sträckan. I samband med att man konstaterade att den enda kvarstående lösningen för ett östligt alternativ utgjordes av en öppningsbar bro tog Trafikverket över det fortsatta utredningsarbetet.

I den externa dialogen har Trafikverket haft dialog med en rad aktörer. I inledningen av utredningsarbetet startade Trafikverket en arbetsgrupp för sjöfart där Sjöfartsverket och Luleå hamn deltagit. I slutfasen för arbetet har även representanter från Luleå kommun deltagit. Syftet med arbetet har varit att ta fram underlag för Trafikverkets beslut om lokalisering i Luleå. Luleå hamn och Sjöfartsverket har bistått med planeringsunderlag kopplat till sjöfarten. I arbetsgruppen har det diskuterats effekter och konsekvenser för sjöfarten samt behov av åtgärder.

Trafikverket har också haft kontakt med Försvarmakten i frågor angående passager vid Luleå/Kallax flygplats och höjden på den öppningsbara bron.

Trafikverket genomför för närvarande riksintressepreciseringar för både Luleå hamn och Luleå/Kallax flygplats. Preciseringar syftar till att tydliggöra riksintressets mark- och vattenanspråk samt påverkansområden. Preciseringarna ska fungera som underlag för planhandläggare inom

kommuner och länsstyrelser samt även samhällsplanerare inom Trafikverket. Dessa utförs som fristående projekt och är inte direkt kopplade till Norrbotniabanan men information har utbytts mellan de olika projektgrupperna.

2 Norrbotniabanan

För transporter av gods ger Norrbotniabanan möjlighet till både tyngre och längre tåg än på den befintliga stambanan. Företagens transportkostnader beräknas minska med upp till 30 procent tack vare högre tågvikter samt snabbare och säkrare transporter. En sådan effektivisering får inte bara genomslag i norr utan i hela landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destinationer söderut.

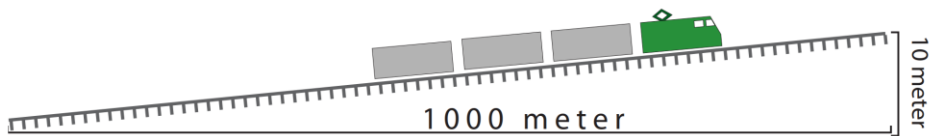
Norrbotniabanan skapar goda förutsättningar till regionförstoring med en utvecklad kustnära persontrafik. Restiderna på sträckan kan med Norrbotniabanan minskas väsentligt, något som förstärker möjligheterna till arbetspendling. Ny bana kommer att fungera som dubbelspår till dagens stambana.

2.1 Förutsättningar – tekniska krav

Norrbotniabanan utformas som en enkelspårig bana med mötesmöjligheter med jämna mellanrum, så kallade mötesstationer eller driftplatser. Där kan ett tåg gå åt sidan och stanna på ett sidospår och därmed möjliggöra möten med såväl person- som godståg. På sträckor där trafikeringen är högre, t.ex. i städerna där flera banor möts, kan det behöva byggas dubbelspår på kortare sträckor. Mötesstationerna dimensioneras för 750 meter långa tåg med samtidig infart, vilket betyder att de blir ca. 1 km långa. Ungefär var tredje mötesstation ska ha tre spår, även detta för att uppnå en tillräcklig kapacitetsnivå.

Banan dimensioneras för 250 km/h. För att klara detta bör inte horisontalradierna understiga 3 300 meter. Närmare orter där tågen ändå ska sakta ner och stanna för resandeuppehåll kan undantag från minimikravet 250 km/h tillåtas.

Norrbotniabanan ska dimensioneras för att klara ökade tågvikter från dagens 1000 - 1100 ton till 1600 ton. Järnvägens underbyggnad ska dimensioneras för STAX 30 ton (Största Tillåtna Axellast). För att tunga godståg ska kunna trafikera järnvägen får banans lutning uppgå till max 10 ‰, se Figur 4. På mötesstationer får lutningen vara högst 2,0 ‰.

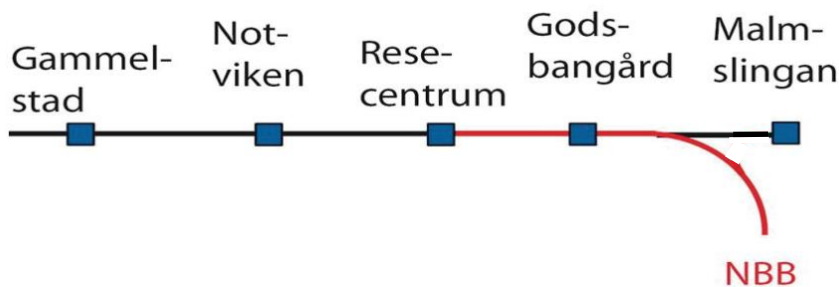


Figur 4: Tillåten maximal stigning, motsvarar 10 ‰ (Obs. Förvrängd skala).

2.2 Förutsättningar - trafikering

Det östra alternativet innebär en genomgångslösning för persontrafik som inte har Luleå som slutdestination och som ska fortsätta mot Boden, Kalix, Haparanda och Gällivare/Kiruna.

Genomgående godstrafik som inte har Luleå som mål/startpunkt kommer att passera de centrala delarna av Luleå. All godstrafik som kommer och ska norrifrån med Luleå som start/stoppunkt, passerar precis som idag genom Luleå C.



Figur 5: Norrbottenbanans (NBB) anslutning till målpunkter i Luleå enligt det östra alternativet.

2.2.1 Godstrafiken

För godstrafiken som har industriområdet på Svartön eller Luleå Hamn som målpunkt innebär det östra alternativet en säcklösning med lokvändning på godsbangården, beroende på hur anslutningen kan utformas.

Parallellt med projektet för Norrbottenbanan utreder Trafikverket ombyggnation av spåranläggningar på Luleå C omfattande även befintlig bangård för godstrafik på "Svartön Övre" där malmbangården är placerad. Slutlig spårdragning för Norrbottenbanan om det östra alternativet skulle bli verklighet kommer att påverkas av slutlig utformning av Luleå C med intilliggande bangårdar.

Prognos godstrafik

Två godstrafikscenarier har studerats, se Tabell 1 och Tabell 2. I båda scenarierna har det antagits att godstrafiken har ungefär samma avgångstider som i dagsläget baserat på tågplan T22. En del av tågen går inte samtliga

veckodagar, vilket gör att totala antalet tåg kan variera något mellan olika dagar och vara färre vissa dagar.

I Tabell 1, som visar godsscenario 1, flyttas den trafik till/från Luleå och Gammelstad som idag går på stambanan söderifrån till Norrbotniabanan. Därutöver flyttas den så kallade Aitikpendeln som går mellan Skellefteå och Aitikgruvan från stambanan till Norrbotniabanan. Detta skulle innebära att Norrbotniabanan och den öppningsbara bron utöver persontågen även skulle trafikeras av ca. 13 godståg per dygn.

Tabell 1: Godstrafikscenario 1 med 13 stycken godståg per dygn baserat på tågplan T22.

Tåguppdrag	Avtalspart	Antal tåg/år	Första	Sista	Tid Luleå	Timme
9116	Green Cargo AB	262	Borlänge c	Luleå	10:24	10
9118	Green Cargo AB	259	Borlänge c	Luleå	18:07	18
9124	Green Cargo AB	232	Borlänge c	Luleå	01:24	1
4374	Green Cargo AB	151	Skelleftehamns övre	Aitik	23:34	23
6666	Green Cargo AB	36	Skelleftehamns övre	Bodens c	23:29	23
4375	Green Cargo AB	226	Aitik	Skelleftehamns övre	15:38	15
9102	Green Cargo AB	251	Luleå	Domnarvet	03:13	3
9106	Green Cargo AB	206	Luleå	Domnarvet	11:31	11
9114	Green Cargo AB	291	Luleå	Domnarvet	19:49	19
42504	Real Rail Sweden AB	171	Göteborg Skandiahamnen	Bodens c	15:25	15
42200	Real Rail Sweden AB	174	Helsingborg godsbangård	Gammelstad	20:04	20
42021	Real Rail Sweden AB	191	Gammelstad	Helsingborg godsbangård	18:18	18
42057	Real Rail Sweden AB	176	Gammelstad	Göteborg Sävenäs	16:44	16

Tabell 2 **Fel! Hittar inte referensköll.** visar godstrafikscenario 2 med 23 stycken godståg per dygn. Utöver tågen i scenario 1 tillkommer även tåg till/från destinationer norr om Luleå/Gammelstad, det vill säga Boden, Narvik och Haparanda. Värt att notera är dock att vissa tåg enbart anlöper en dag i veckan spritt över hela veckan. Detta resulterar i att det i genomsnitt handlar om ca. 21 godståg per dag snarare än 23.

Skillnaden mellan de två scenarierna ligger i antalet godståg där scenario 2 omfattar 10 fler godståg jämfört med scenario 1. Godsscenario 2 är det som i dagsläget ligger närmast basprognosen och efterföljande avsnitt utgår från detta.

Tabell 2: Godstrafikscenario 2 med 23 stycken godståg per dygn baserat på tågplan T22. Godstrafik norr om Luleå är inräknat.

Tåguppdrag		Antal tåg	Första	Sista	Tid Luleå	Timme
41902	CargoNet AS	230	Charlottenberg	Björnfjell	14:57	14
41914	CargoNet AS	228	Charlottenberg	Björnfjell	12:35	12
41905	CargoNet AS	226	Björnfjell	Charlottenberg	08:05	8
41919	CargoNet AS	269	Björnfjell	Charlottenberg	07:32	7
4002	Green Cargo AB	249	Charlottenberg	Björnfjell	14:27	14
5900	Green Cargo AB	208	Ångegodsbangård	Haparanda	23:00	23
4005	Green Cargo AB	257	Björnfjell	Charlottenberg	09:25	9
5011	Green Cargo AB	209	Haparanda	Ångegodsbangård	21:25	21
41892	Hector Rail AB	44	Piteå	Murjek	06:02	6
41893	Hector Rail AB	40	Murjek	Piteå	22:03	22
9116	Green Cargo AB	262	Borlänge c	Luleå	10:24	10
9118	Green Cargo AB	259	Borlänge c	Luleå	18:07	18
9124	Green Cargo AB	232	Borlänge c	Luleå	01:24	1
4374	Green Cargo AB	151	Skelleftehamns övre	Aitik	23:34	23
6666	Green Cargo AB	36	Skelleftehamns övre	Bodens c	23:29	23
4375	Green Cargo AB	226	Aitik	Skelleftehamns övre	15:38	15
9102	Green Cargo AB	251	Luleå	Domnarvet	03:13	3
9106	Green Cargo AB	206	Luleå	Domnarvet	11:31	11
9114	Green Cargo AB	291	Luleå	Domnarvet	19:49	19
42504	Real Rail Sweden AB	171	Göteborg Skandiahallen	Bodens c	15:25	15
42200	Real Rail Sweden AB	174	Helsingborg godsbangård	Gammelstad	20:04	20
42021	Real Rail Sweden AB	191	Gammelstad	Helsingborg godsbangård	18:18	18
42057	Real Rail Sweden AB	176	Gammelstad	Göteborg Sävenäs	16:44	16

2.2.2 Persontrafiken

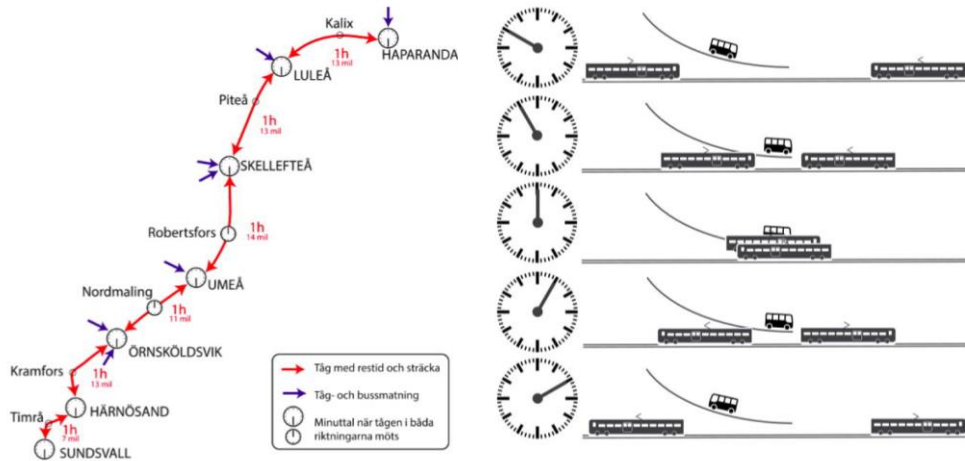
Restidsmålet för persontrafiken för sträckan Umeå – Luleå är 1,5 timme för snabbtåg och 2 timmar för regionalståg. Snabbtågen stannar bara i städerna medan regionalstågen även stannar på mindre orter däremellan. I dag är restiden för sträckan Umeå – Luleå ca. 4 h med tåg.

För att nå en kort restid på en enkelspårig bana är det av central betydelse att få ett effektivt mötesmönster där så många av tågmötena som möjligt sker på driftplatser där tågen ändå stannar för resandeutbyte. Såväl Trafikverket som kommunerna (i nod-projektet) har gjort trafikeringsstudier för att undersöka hur man bäst kan lägga upp trafiken på banan för att nå såväl kapacitetsmål som restidsmål.

I den trafikeringsstudie som kommunerna genomfört inom ramen för nod-projektet har man undersökt hur Norrbotniabanan bör trafikeras och hur anslutande kollektivtrafik bör utformas för att ge största effekt, se *Trafikeringsstudie Norrbotniabanan, stråket Skellefteå-Piteå-Luleå (Sweco 2022-02-25)*. Man har förordat ett så kallat knutpunktsupplägg för kuststråket.

Knutpunktsupplägget innebär att man i så stor utsträckning som möjligt bör koncentrera tågmötena till knutpunkter vilket ska möjliggöra även goda bytesmöjligheter till annan kollektivtrafik. Det bygger på att det finns förutsättningar att skapa en persontågtrafik som körs mellan de större städerna med god marginal inom en timme. Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå ligger med lämpligt avstånd från varandra för att kunna uppnå en tågtrafikering med takt och möten på städernas stationer. Därmed är det

möjligt att erbjuda en trafikering där tågen möts på de större stationerna och blir basen för ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, med smidiga byten mellan tåg och buss, se Figur 6.

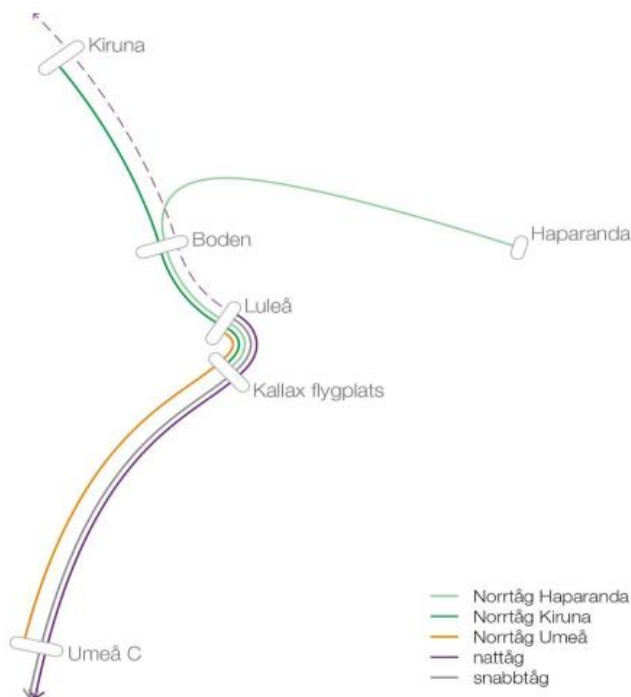


Figur 6: Vision och princip för knutpunktsupplägg (Källa: Trafikeringsstudie Norrbotniabanan, stråket Skellefteå-Piteå-Luleå, Sweco 2022-02-25)

Prognos trafik

Trafikverket har antagit nedan trafikförutsättningar (se Figur 7) för persontrafiken för infarten till Luleå, det östra alternativet, baserat på Trafikverkets basprognos 2040 samt Norrtågs (Norrtåg AB, 2023) och SJ:s framtida trafikstrategier (Weibull, 2023):

- Ett regionaltåg per timme och riktning dagtid med tågmöte i knutpunkter
- Ett snabbtåg varannan timme under dagtid
- Extra regionaltåg i högtrafik (2 stycken dubbelturer morgon + 2 stycken turer eftermiddag)
- Vändande regionaltåg vid Luleå/Kallax Flygplats till/från Kiruna/Haparanda (cirka 5 - 7 dubbelturer)



Figur 7: Trafikförutsättningar för persontrafiken för infart till Luleå. (Källa: Funktionsutredning Norrbotniabanan Luleå C, godsanslutning och Luleå-Kallax, Kreera 2023-07-07).

I

Tabell 3 redovisas beräknat antal tåg per dygn.

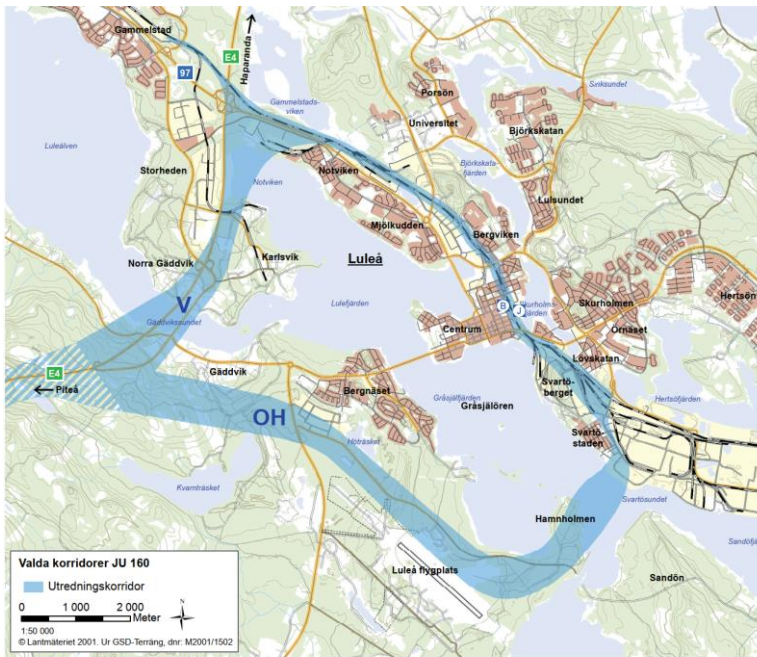
Tabell 3: Antal tåg per dygn enligt Trafikverkets basprognos samt med tillkommande behov enligt SJ samt med vändande regionaltåg till/från Luleå/Kallax Flygplats.

Luleå – Luleå/Kallax Flygplats	Antal tåg/dygn
Snabbtåg	4
Regionaltåg	34
Nattåg	4
Godståg	23
Totalt basprognos 2040	65
Tillkommande snabbtåg för ett tåg varannan timme	12
Totalt bas 2040 + extra snabbtåg	77
Vändande regionaltåg vid Luleå/Kallax Flygplats till/från Kiruna	10
Vändande regionaltåg vid Luleå/Kallax Flygplats till/från Haparanda	14
Totalt Bas 2040 + extra snabbtåg + regionaltåg till/från Luleå/Kallax Flygplats	101

2.3 Korridoren

Utgångspunkten för kommande arbete är de korridorer som beslutades i järnvägsutredning JU 160. Exakt hur järnvägen ska dras och utformas redovisas i den järnvägsplan som ska tas fram. Arbetet med järnvägsplanen kan starta när beslutet om val av korridor är fattat.

I Figur 8 redovisas både det östra (OH) och det västra alternativet (V).



Figur 7.2.1 Karta över valda korridorer JU 160.

Figur 8: Utredningskorridor östra alternativet via Hamnholmen (OH). (Källa: Trafikverket, 2011)

Korridoren för det östra alternativet börjar i anslutning till väg E4 vid Södra Gäddviks trafikplats, viker av mot öster nära anslutning till Luleå/Kallax flygplats. En station för resandeutbyte kan placeras i direkt anslutning till flygplatsen. Järnvägen passerar över Hamnholmen och sedan över Gråsjäljärden på bro. Efter landanslutning vid SSAB-kajen fortsätter korridoren mellan Svartöberget och SSAB:s industriområde för att ansluta mot befintlig järnväg på Luleå bangård.

2.4 Linjestudier - möjliga sträckningar i korridoren

Under såväl arbetet med järnvägsutredning som fördjupningen har olika linjer studerats inom ramen för korridoren. Linjestudierna har utgått utifrån den korridor som finns kvar från järnvägsutredningen. Denna korridor och dess linjer i plan och profil används som underlag till vidare analys och utredning av sjöfarts-, luftfarts- och godstransportfrågorna samt som underlag för kostnadsberäkningar.

Inom ramen för denna fördjupning har översiktliga linjestudier gjorts. Dels för att verifiera de förutsättningar som fanns i järnvägsutredningen 2011 samt för att verifiera att det går att få till en lösning med en öppningsbar bro. Vi har även undersökt om det finns nya förutsättningar som påverkar järnvägens dragning. Vid arbetet har grundförutsättningarna varit desamma som i järnvägsutredningen, det vill säga tekniska krav och lösningen i stort, men med undantaget att vi studerat en öppningsbar del i bron över Gråsjälkfjärden.

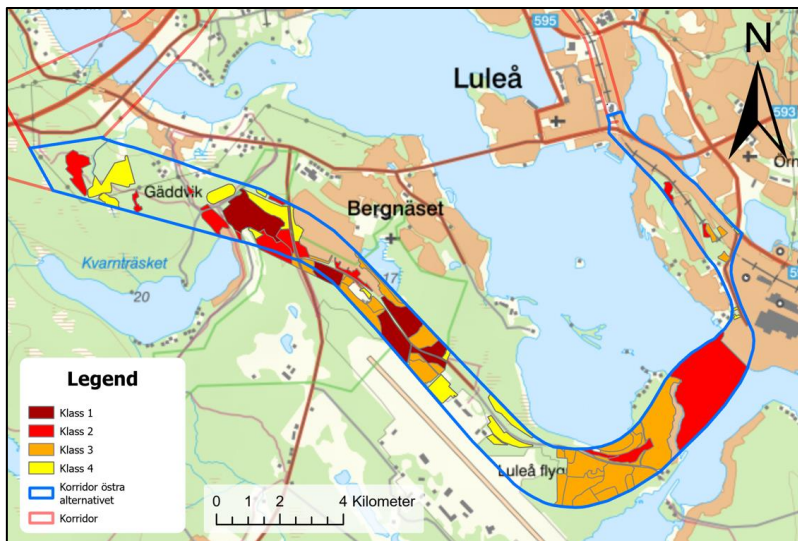
Fördjupningar har gjorts på ett antal intressanta platser:

- Luleå/Kallax flygplats – underlag har tagits fram inför samråd med Försvarmakten om eventuell påverkan på flygplatsens utrustning på grund av elektromagnetiska fält från passerande tåg
- Bron över Gråsjälkfjärden – olika alternativ har studerats i plan och profil dels inför genomförande av en fartygssimulering som syftat till att hitta en godtagbar placering av den öppningsbara delen i bron dels som underlag inför utredning om segelfri höjd
- Anslutningen till godsbangården – fördjupning av alternativ från järnvägsutredningen har gjorts bland annat med avseende på lutning och utformning.

Gäddvik – Luleå/Kallax flygplats

De studerade linjerna börjar i anslutning till väg E4 vid Södra Gäddviks trafikplats, viker av mot öster och följer Lomtjärnbergets höjdrygg mot Kvarnträskets norra ände. Öster om Kvarnträsket passerar järnvägen igenom Kallaxhedens naturreservat och korsar Kallaxvägen. Stora delar av Kallaxheden är av riksintresse för rennaringen.

I järnvägsutredningen och fördjupningen bedömdes det östra alternativet ha höga naturvärden bland annat på Kallaxheden. Trafikverket har under 2023 låtit utföra en naturvärdesinventering som styrker tidigare bedömning. Det finns 6 st klass 1-områden i det östra alternativet i anslutning till Kallaxheden. Samtliga dessa är av typen sandtallskog. Utöver dessa finns inom korridoren 16 st klass 2-områden av varierande naturtyper. Se Figur 9 för indelning av områden från genomförd naturvärdesinventering. Naturvärdet är ett sammanvägt värde mellan artvärde och biotopvärde där klass 1 betecknar Högt naturvärde och klass 4 betecknar Visst naturvärde. Vid planering av exakt linjedragning är naturvärde en av de faktorer som beaktas. Det kan krävas kompensationsåtgärder om slutlig sammanvägd utvärdering medför en linjedragning som bedöms inkräkta på ett område med naturvärde.



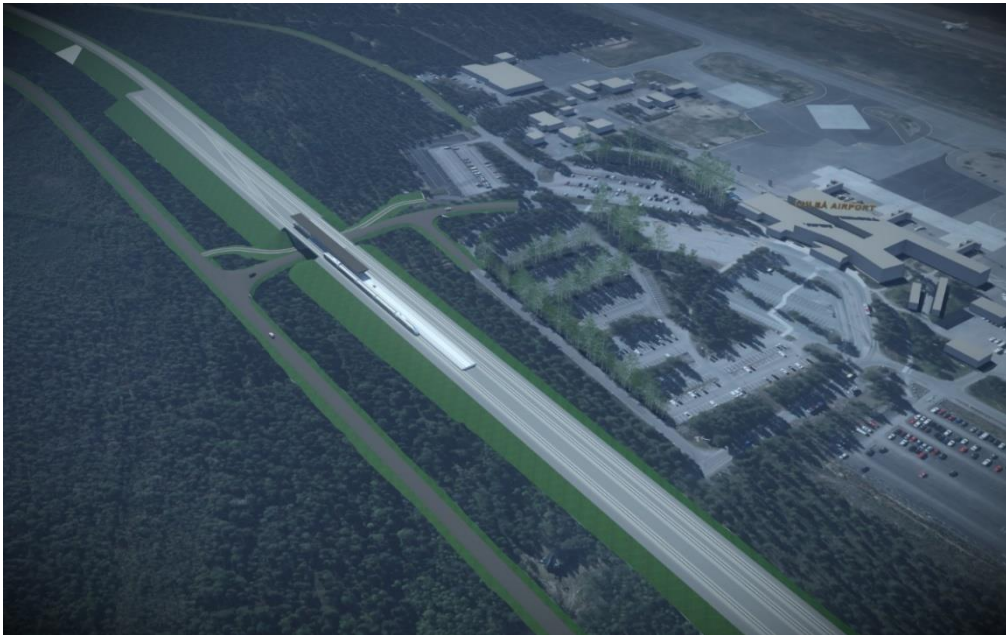
Figur 9: Klassning av naturvärden efter utförd naturvärdesinventering 2023, utförd enligt svensk standard SS 190000:2023 (SIS 2023a).

Väg 508 och Kallaxvägen kommer att behöva byggas om på flera ställen för att ge plats åt järnvägen och för att kunna lösa planfria passager med dessa och anslutande vägar. Behovet av ombyggnader beror på var järnvägen placeras och på vilken nivå.

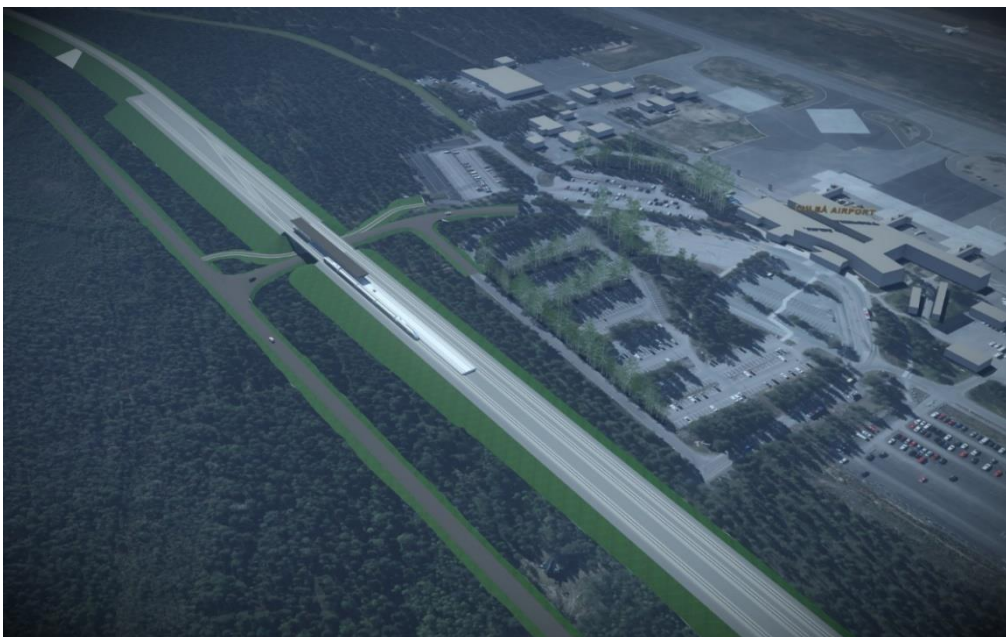
Passagen av flygplatsen och Bergnäsets industriområde kan ske i ett relativt smalt stråk mellan flygplatsen och Lulviksvägen. Möjlighet till en mer nordlig dragning finns inom korridoren, men den medför stora intrång i planerat och befintligt industriområde.

Därefter viker linjen av mot sydost för att passera flygplatsen parallellt med landningsbanan, på ett avstånd av ca. 700 m från landningsbanan. På den parallella sträckan planeras en station för resandeutbyte.

Förbi flygplatsen har det studerats linjer i olika lägen i såväl höjd- som sidled. I järnvägsutredningen studerade man alternativ där järnvägen skars ner i en skärning för att minska riskerna för störningar på flygplatsens verksamhet på grund av elektromagnetiska fält från järnvägen. Man identifierade dock redan då att skärningen innebär en risk för påverkan av grundvatten. Under 2023 har grundvattenmätningar genomförts på Kallaxheden i närheten av flygplatsen. Undersökningarna under 2023 visade att grundvatten på sträckan låg ca. 1 - 5 meter under markytan. Detta innebär att om järnvägen behöver skäras ner för att undvika påverkan på flygplatsen kommer det att kräva kostnadsdrivande åtgärder i form av ett betongtråg på en ca. 2000 m lång sträcka.



Figur 10 **Fel! Hittar inte referenskölla.** illustrerar ett läge ovan mark vid flygplatsen.



Figur 10: Illustration av järnvägen förbi flygplatsen. (Källa: Trafikverket).

En annan aspekt av järnvägens läge i höjd är möjligheterna till angöring till plattformen på stationen samt möjligheten att ordna planskilda korsningar med angörande och korsande vägar. Om järnvägen ligger i marknivå kan det bli svårare att få till passager över eller under.

Lägena ovan mark är att föredra för att minska påverkan på grundvatten och för att undvika kostnadsdrivande och underhållskrävande åtgärder. Eftersom järnvägen ska upp över Gråsjälkfjärden på bro är det även fördelaktigt ur det perspektivet att ligga i ett högre läge förbi flygplatsen.

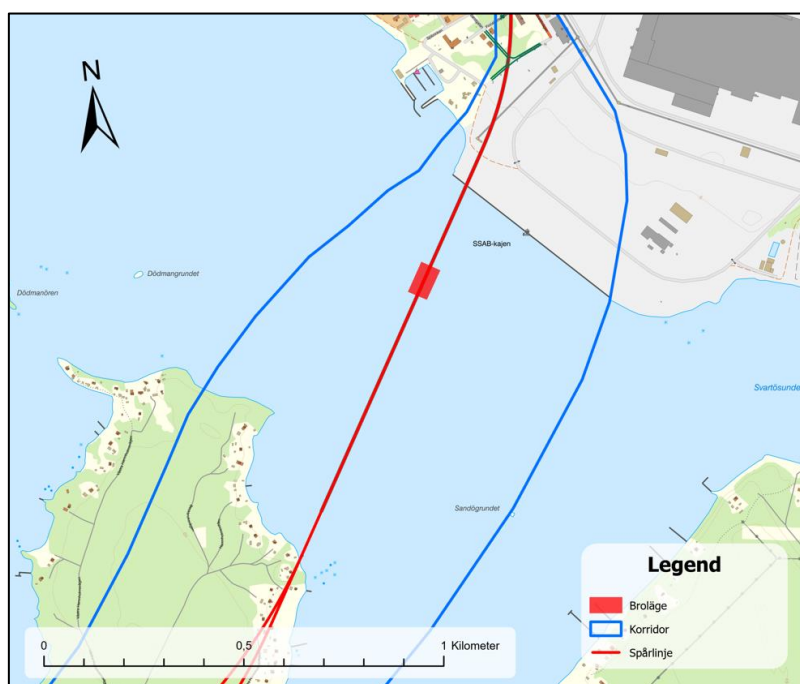
Dubbelspår Kallax-Luleå C

Under arbetets gång har det framkommit behov av att bygga dubbelspår mellan Kallax och Luleå C. Dels för att klara den prognosticerade trafiken och dels för att kunna hantera de störningar på tågtrafiken som en öppningsbar bro innebär. Dubbelspår mellan Kallax och Luleå C antas som en förutsättning i denna fördjupning.

Bron över Gråsjälkfjärden

I järnvägsutredningen och den fördjupning som genomfördes 2010 var förutsättningen en fast bro på cirka 1 600 meter över Gråsjälkfjärden. I denna fördjupning är förutsättningen att en del av bron blir öppningsbar.

Se Figur 11 för linjealternativ för en järnvägsbro mellan Hamnholmen och SSAB-kajen där även rekommenderat läge för den öppningsbara brodelen framgår (baserat på genomförda fartygssimuleringar, se avsnitt 4.1.11).



Figur 11: Linjealternativ för bro mellan Hamnholmen och den gamla SSAB-kajen.

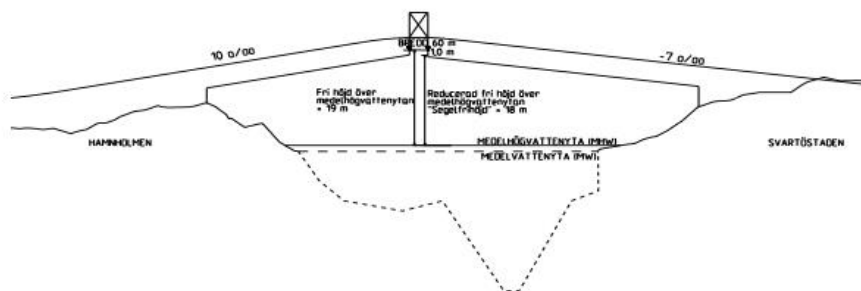
Figur 12 visar en illustration av hur en bro med en öppningsbar del skulle kunna se ut.



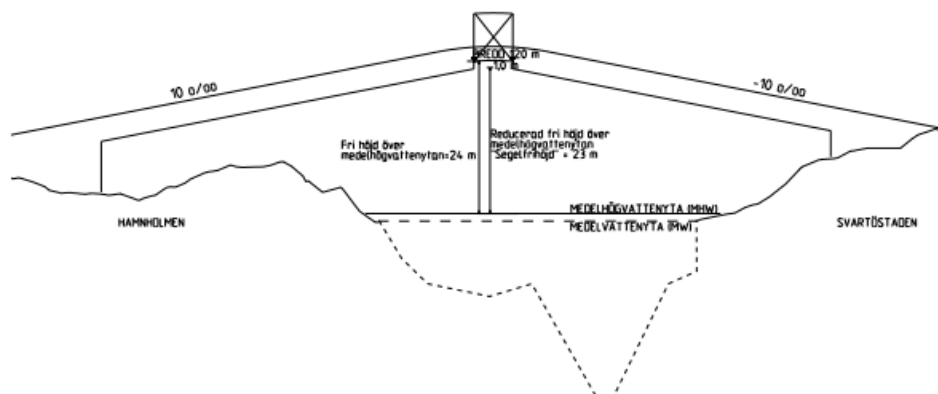
Figur 12: Illustration av bro över Gräsjälfjärden med en öppningsbar del (Källa: Trafikverket)

För att undvika att begränsa den segelfria höjden allt för mycket är strävan att lyfta höjden på järnvägen för att underlätta för sjöfarten. Men kraven på järnvägens funktion innebär att det finns begränsningar i hur stora lutningar som är acceptabla. Om bron blir alltför hög kan lutningarna för de tunga godstågen som startar från stationen vid Luleå/Kallax flygplats och godsbangården på Luleå C bli alltför tuffa. I järnvägsutredningen studerades alternativen 18 m och 23 m segelfri höjd för den fasta bron. Då var slutsatsen att en 23 m hög bro inte var möjlig på grund av begränsningar för lutningar för järnvägen från stationslägen på Luleå bangård och Luleå/Kallax flygplats.

I Figur 13 och Figur 14 nedan visas järnvägens profil och lutning med 18 respektive 23 meters seglingsfri höjd.



Figur 13: Profilskiss för bro med 18 meters seglingsfri höjd (Källa: Trafikverket, järnvägsutredningen).



Figur 14: Profilskiss för bro med 23 meters seglingsfri höjd (Källa: Trafikverket, järnvägsutredningen).

I båda alternativen hade järnvägen maximal lutning, tio promille från Kallax/Hamnholmen. På sidan mot Svartöstaden var lutningen 7 respektive tio promille. Godstågen är känsligare för lutningen, särskilt om de ska starta från stillastående som kan vara fallet på godsbangården. Under arbetet med utredning av läget för en öppningsbar bro har anslutningen mot godsbangården och den seglingsfria undersökts igen, då den högsta punkten förskjutits mer mot land vid norra brofästet. Se avsnitt 5.8 Möjlig Segelfri höjd på öppningsbar bro.

Svartöstaden

Bron angör land vid Svartöstaden och Svartöns industriområde. Stråket mellan industrin och Svartöstaden är smalt. Korridoren går i nära anslutning till SSAB:s stålverk. Svartöstaden är av riksintresse för kulturmiljö. Placeringen av järnvägen i både plan och profil är beroende av anslutning till bro och godsbangården. Det kommer att krävas ombyggnad av vägar i Svartöstaden, även befintlig infart till SSAB:s industriområde kan komma att påverkas.

Anslutning till godsbangården

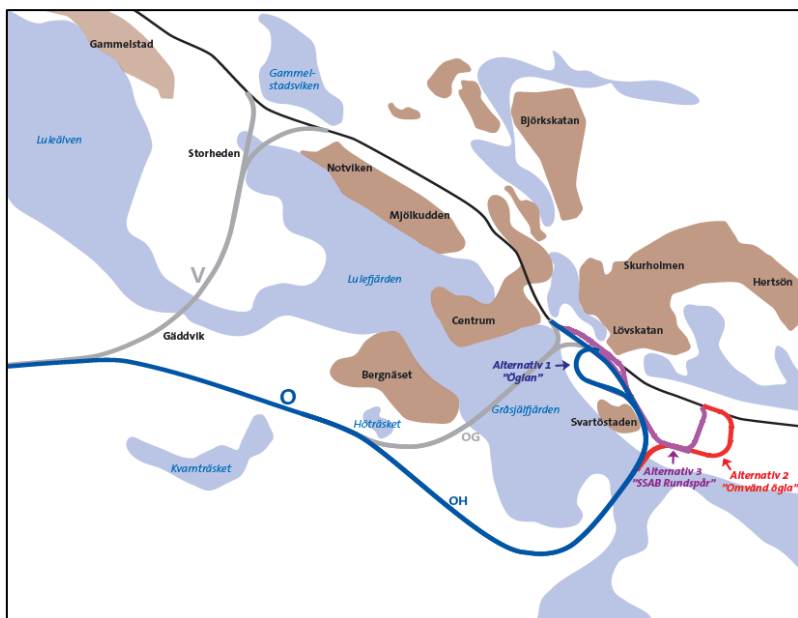
I järnvägsutredningen studerades tre lösningar för att ansluta Norrbotniabanan till godsbangården enligt det östra alternativet (OH). Alternativen benämndes OH 1 Ögla, OH 2 Omvänd ögla och OH 3 SSAB rundspår se principskiss i Figur 15.

OH 1 Ögla utgjordes av ett anslutningsspår mot Malmbangården i form av en ögla runt Svartöberget som avslutades med en kortare tunnel under Norrbotniabanans huvudspår för att ansluta mot befintlig spåranläggning i

höjd med den före detta lossningsstationen vid Malmbangården. Se NBB JU160 PM Gods Bilaga 4a.

OH 2 Omvänd ögla utgjordes av ett anslutningsspår i form av en kluven bro före landanslutningen på Svartön. Alternativet fortsatte österut och anslöt via det så kallade Uddebospåret till befintlig spåransläggning. Se NBB JU160 PM Gods Bilaga 4b.

OH 3 SSAB rundspår utgjordes av ett anslutningsspår som korsade Inexaspåren och anslöt till nya avgångs- och mottagningsspår på Malmbangården. Delar av Inexaspåren förutsattes stängas. Alternativet innefattade att SSAB skulle anlägga ett rundkörningsspår på sitt industriområde. Se NBB JU160 PM Gods Bilaga 4c.



Figur 15: Principskiss godstrafikspår i alternativ OH enligt Järnvägsutredning 160 (Källa: Trafikverket, järnvägsutredningen).

I järnvägsutredningen drogs slutsatsen att OH 1 Ögla skulle bli svår att ansluta mot befintlig bangård och samtidigt behålla tillräckligt långa spår vilket skulle riskera en försämrad godsfunktion. Vidare konstaterades även att spår i skärning och tunnel är kostsamt.

Alternativet OH 2 Omvänd ögla skulle inte begränsa framtida ombyggnader eller expansion av spåren inom Luleå bangård. Däremot skulle alternativet i stor utsträckning begränsa framtida möjlighet att nyttja gamla SSAB-kajen. En ”kluven” bro och växel på bron skulle innebära en dyr lösning.

OH 3 SSAB rundspår ansågs medge goda anslutningsmöjligheter för anslutningsspår mot Malmbangården. I lösningen diskuterades att SSAB skulle anlägga ett rundgångsspår på industriområdet som skulle ansluta mot

Norrbotniabanan vid Svartösten. Separata mottagnings- och avgångsspår för SSAB skulle avlasta Malmbangården.

I järnvägsutredningen konstaterades att varken OH 1 Öglan eller OH 2 Omvänd ögla skulle medföra några mervärden i jämförelse med OH 3 SSAB rundspår. De ansågs dessutom dyra att anlägga och skulle ge sämre godsfunktion än OH3 SSAB rundspår. OH 3 SSAB rundspår låg därför som grund för bedömningarna av måluppfyllelse för alternativ OH.

2.4.1 Spårförslag funktionsutredning

En funktionsutredning av Luleå C, godsanslutning och Luleå/Kallax Flygplats har genomförts under 2023 - 2024. I funktionsutredningen har fyra alternativ studerats för anslutning till godsbangården, se principskiss i Figur 16:

- Utredningsalternativ 2a (UA2a) – Rundslinga
- Utredningsalternativ 2b (UA2b) – Rundslinga i tunnel
- Utredningsalternativ 2c (UA2c) – Ny överlämningsbangård
- Utredningsalternativ 2d (UA2d) – Ny järnvägsanslutning mot Malmbangården

UA2a och UA2b är liknande principlösningar som OH 1 Öglan från järnvägsutredningen där UA2a omfattar byggnation av en ny anslutning till Malmbangården via rundslinga på bank/skärning runt Svartöberget och över Norrbotniabanans huvudspår medan UA2b omfattar byggnation av en ny anslutning till Malmbangården via rundslinga i tunnel genom Svartöberget och över Norrbotniabanan.

UA2c omfattar byggnation av en ny överlämningsbangård på Svartön övre vilket är en liknande principlösning som OH 3 SSAB rundspår som studerades i järnvägsutredningen.

UA2d omfattar byggnation av en ny järnvägsanslutning från Norrbotniabanan ut mot hamnområdet och Malmbangården, genom en anslutning på bron in mot Svartön och är en liknande principlösning som OH 2 Omvänd ögla som studerades i järnvägsutredningen.



Figur 16: Principskiss godstrafikspår i alternativ OH enligt funktionsutredning (Källa: Trafikverket)

UA2a – Rundslinga

För att inte få för branta lutningar krävs långa ramper som börjar vid den befintliga Malmbangården. Alternativet medför att delar av dagens befintliga längder på Malmbangården inte kan utnyttjas på några spår för att nå växelförbindelsen mot Norrbotniabanans ramp. Eventuellt krävs förlängning i östra änden av Malmbangården för att klara långa godståg. Ramperna försvårar framtida förlängning och utbyggnad västerut.

Alternativet skapar en barriär runt Svartöberget vilket ger försämrade möjligheter till exploatering och nyttjande av området. En ökning av bullernivåer kommer troligen att ske i området runt Svartöberget.

Passagen vid Svartövägen kan ske planskilt med en järnvägsbro för att undvika större ombyggnationer av befintlig infrastruktur i området.

På baksidan av Svartöberget finns en planare del där tåg kan få möjlighet till en accelerationssträcka för att klara av lutningarna upp mot bron och därmed undvika problem vid dåliga adhesionsförhållanden (adhesion betecknar vidhäftning mellan räls och hjul i detta sammanhang).

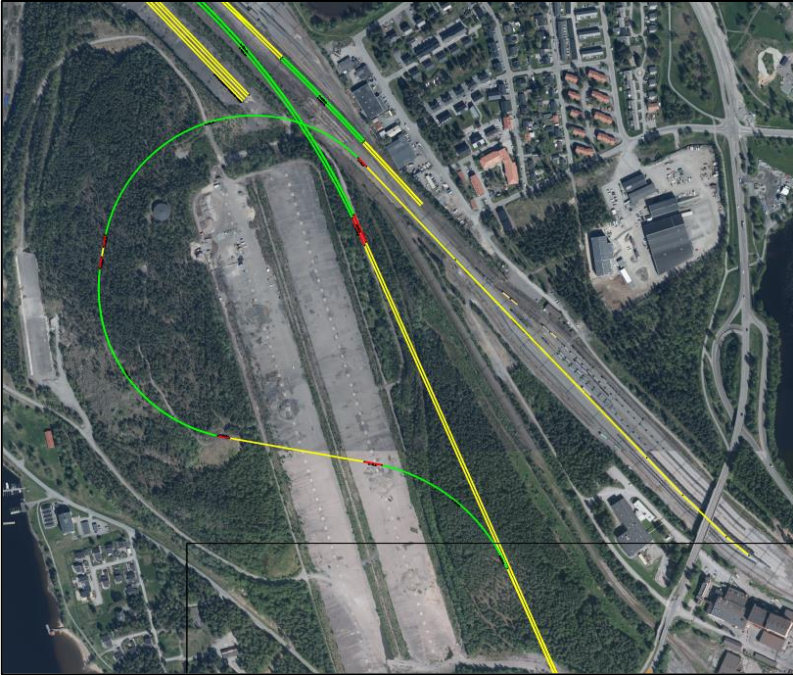
Alternativet når både Malmbangården och hamnens olika terminaler utan lokrundgång. Se förslag till spårlösning i Figur 17.



Figur 17: Förslag på spårlösning UA2a – Rundslinga (Källa: Funktionsutredning Norrbotniabanan Luleå C, godsanslutning och Luleå-Kallax, Kreera 2023-07-07)

UA2b – Rundslinga i tunnel

För att inte överskrida maximal lutning krävs långa ramper likt UA2a. Men jämfört med UA2a börjar kurvan och rampen längre söderut för att komma in i Svartöberget i tunnel. Rampens anslutning till Malmbangården påverkar Malmbangårdens totala längd vilket gör att alternativet inte fungerar. UA2b anses inte uppfylla funktionskraven i tillräcklig grad och har valts bort från vidare fördjupning. Se förslag till spårlösning i Figur 18.



Figur 18: Förslag på spårlösning UA2b – Rundslinga i tunnel (Källa: Funktionsutredning Norrbottniabanan Luleå C, godsanslutning och Luleå-Kallax, Kreera 2023-07-07).

UA2c – Ny överlämningsbangård

Anslutningen från Norrbottniabanan sker vid Svartövägen.

Överlämningsbangården består av tre spår för att hantera ankommande och avgående tåg men också tågbildning samt lokrundgång.

Överlämningsbangården ansluts mot den befintliga Malmbangården.

De höjdmässiga frihetsgraderna med alternativet är begränsade. För att alternativet inte ska bli begränsande för hur tunga tåg som kan trafikera längs Norrlandskusten så krävs en ca. 300 m lång startsträcka från överlämningsbangården. Efter startsträckan övergår banan i maximal spårlutning upp mot den öppningsbara bron vilket kommer innebära behov av ombyggnationer av Svartövägen och omkringliggande vägar. De höjdmässiga begränsningarna med alternativet medför att segelfri höjd på den öppningsbara bron begränsas till ca. 20 m.

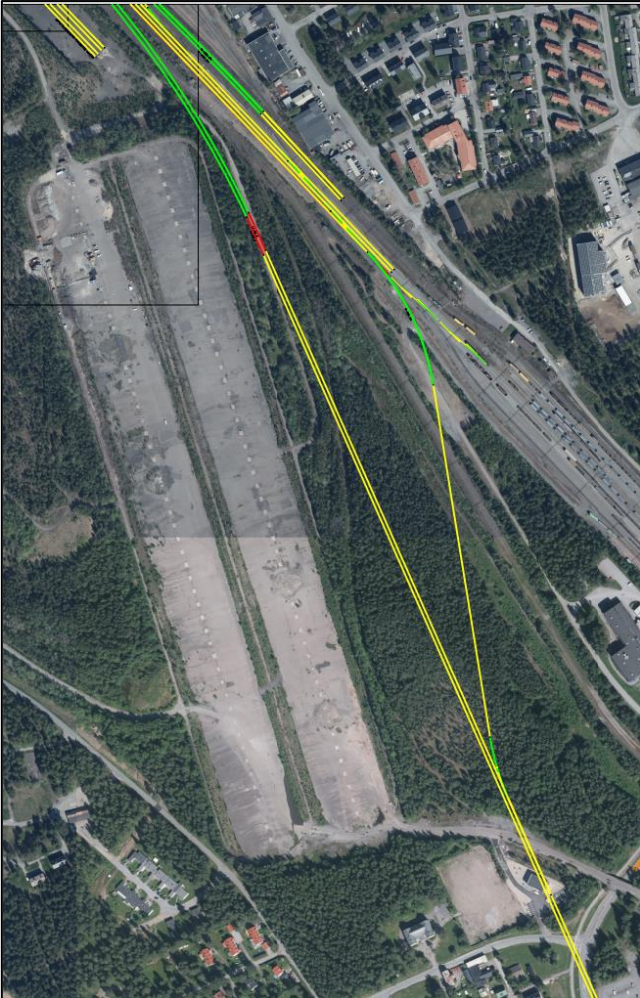
Alternativet kräver lokrundgång för trafik till Malmbangården och Luleå hamn. Lösningen medför därför större operativa kostnader för alla ankommande och avgående godståg på grund av den extra tiden för tågvändning mellan Norrbottniabanan och Malmbangården/hamnen på överlämningsbangården.

Möjligheten till en framtida trafikmängdsökning begränsas något då spåren på överlämningsbangården begränsar framtida ytor för korttidsuppställning

och antalet spår i bredd som ryms mellan Malmbanan och Norrbotniabanan. Det försvårar också en framtida förlängning av Malmbangården västerut.

Anslutningen ligger inom järnvägsutredningens korridor.

I Figur 19 ses Norrbotniabanans två huvudspår inkomma mot Luleå C söderifrån. Ett triangelspår lämnar huvudspåret mot de tre tänkta spåren på överlämningsbangården.



Figur 19: Förslag på spårlösning UA2c – Norrbotniabanans två huvudspår samt ny överlämningsbangård för godstrafiken (Källa: Funktionsutredning Norrbotniabanan Luleå C, godsanslutning och Luleå-Kallax, Kreera 2023-07-07).

UA2d – Ny järnvägsanslutning mot Malmbangården

Alternativet förutsätter en ”kluven” bro före landanslutning på Svartön vilket innebär att en växel behöver anläggas på bron, se Figur 20. Brodelen där växeln läggs in behöver anpassas för sidokrafter.

En direkt anslutning mot Luleå hamn i riktning Victoriakajen bedöms svår då anslutande spår har ett annat höjdläge än Norrbotniabanan i korsningspunkten och skulle därmed kräva en ramp som skär av hamndelar som idag har spåranslutning. Lösningen medför att Trafikverkets anläggning skulle kringgå stora delar av SSAB:s industriområde.

Alternativet anses komplext i genomförandet, framförallt vid broanslutningen. Lösningen är den dyraste att anlägga av studerade alternativ.

Fördelarna är att lösningen når Malmbangården utan rundgång och medger en flexibilitet för Malmbangårdens framtida utveckling. Däremot nås inte Luleå hamn utan lokrundgång. Alternativet är även fördelaktigt ur lutningssynpunkt eftersom det medger en längre accelerationssträcka innan lutningen upp mot bron vilket är att föredra vid dåliga adhesionshållanden.



Figur 20: Förslag på spårösning UA2d – Ny järnvägsanslutning mot malmbangården (Källa: Funktionsutredning Norrbotniabanan Luleå C, godsanslutning och Luleå-Kallax, Kreera 2023-07-07).

2.4.2 Förordat alternativ/genomförbart alternativ – utgångspunkten i fördjupningen

Samtliga föreslagna alternativ har både för- och nackdelar. Det alternativ som bedöms genomförbart i detta skede är utredningsalternativ 2c – Ny överlämningsbangård. Anslutningen ligger inom järnvägsutredningens korridor.

Utredningsalternativ 2a – Rundslunga och utredningsalternativ 2d – Ny järnvägsanslutning mot Malmbangården ligger utanför järnvägsutredningens korridor vilket innebär en osäkerhet huruvida alternativen är genomförbara.

Utredningsalternativ 2a skulle innebära en begränsning av Malmbangårdens framtida utbyggnad västerut samt framtida exploatering av Svartöberget. Svartöberget består av gamla industrianläggningar, bergtunnlar m.m. och har inte undersökts närmare i detta skede varför en osäkerhet föreligger gällande förutsättningarna för byggande av järnväg i området.

För utredningsalternativ 2d föreligger osäkerheterna i den expansion som idag sker på Svartön och möjligheten att ansluta till Luleå hamn.

3 Luftfart

3.1 Förutsättningar

3.1.1 Allmänt

Detta avsnitt utgår från underlag från järnvägsutredningen och den fördjupning för det östra alternativet som togs fram efter utställning. Utöver detta har yttrande inhämtats från Försvarsmakten avseende påverkan på riksintresse för totalförsvarets militära del Luleå/Kallax flottflygplats. En Telekonfliktanalys har också utförts under 2024 av Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) avseende en eventuell järnvägs påverkan på system på och i närheten av flygplatsen.

Luleå/Kallax flygplats är klassad som riksintresse för luftfarten. Flygplatsen är militär och ägs av Försvarsmakten. Inom flygplatsen inryms också en civil del med både passagerartrafik och fraktflyg.

Flygplatsen omfattar inte enbart den markareal som den tar i anspråk. För att flygplatsen ska fungera flygsäkert måste även de flygoperativa avgränsningarna räknas med. Den definition av flygplats som fastlades av Boverket år 2003 omfattar därför även funktionsbegreppet. Detta innebär att luftrummet ovanför och runt flygplatsen liksom luftfartsradioutrustningen med tillhörande skyddsområden också tillhör flygplatsen.

För att flygplanen ska kunna navigera på ett säkert sätt samt övervakas och vägledas finns runt om i landet ett antal radionavigeringshjälpmedel, radarstationer och basstationer för VHF-kommunikation utplacerade på strategiska platser. På flygplatserna finns också radionavigeringshjälpmedel som underlättar för flygplanen att landa (Instrumentlandningssystem, ILS). Anläggningarna ingår som en viktig del i luftfartens infrastruktur.

Teletekniska navigeringshjälpmedel finns av flera typer och system för positions- eller riktningsbestämning. Vissa sådana hjälpmedel utnyttjas direkt av piloten, medan radar handhas av flygtrafikledningsorgan.

Eventuella störningar på luftfartens navigeringshjälpmedel, kommunikations- och radarsystem kan få allvarliga konsekvenser.

3.1.2 Säkerhetsbevisning

På grund av närheten till flygplatsen ställer Transportstyrelsen krav på att järnvägen inte ska påverka flygsäkerheten. Enligt Starkströmsförordningen SFS (2009:22) om elektriska starkströmsanläggningar får luftledningar för starkström inte anläggas närmare än fyra km från landningsbanans mittpunkt. Transportstyrelsen kan efter samråd med flygplatsens ägare eller innehavare medge avsteg från denna bestämmelse efter en så kallad säkerhetsbevisning.

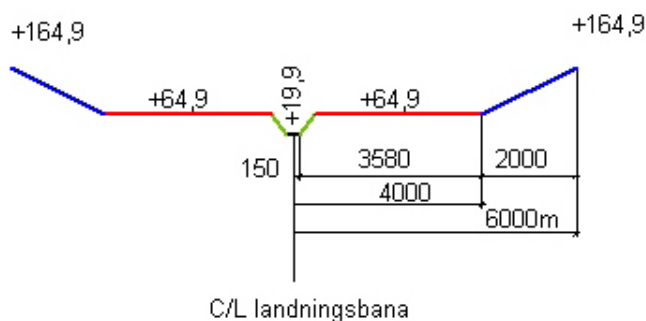
Underlag till säkerhetsbevisning ska visa att det inte uppstår några risker om en järnväg uppförs nära flygplatsen och att det inte uppkommer några störningar på flygplatsens instrumentlandningssystem (ILS) eller övriga mottagar- och navigationssystem.

Försvarsmaktens bedömning utifrån resultat från genomförd Telekonfliktanalys är att det finns risk för negativ påverkan på riksintresset Luleå/Kallax flottiljflygplats men att det finns andra exempel på samexistens mellan flygplats och järnväg och tillhörande infrastruktur. Om Trafikverket väljer att gå vidare med det östra korridoralternativet behöver fortsatta utredningar genomföras för att identifiera om det finns fler system som kan påverkas utöver de som identifierats i analysen samt för att föreslå åtgärder för att reducera risker.

Det är flygplatsens ägare som skickar in en begäran om avsteg till Transportstyrelsen för godkännande. Trafikverket är behjälpliga med att ta fram underlag för säkerhetsbevisning.

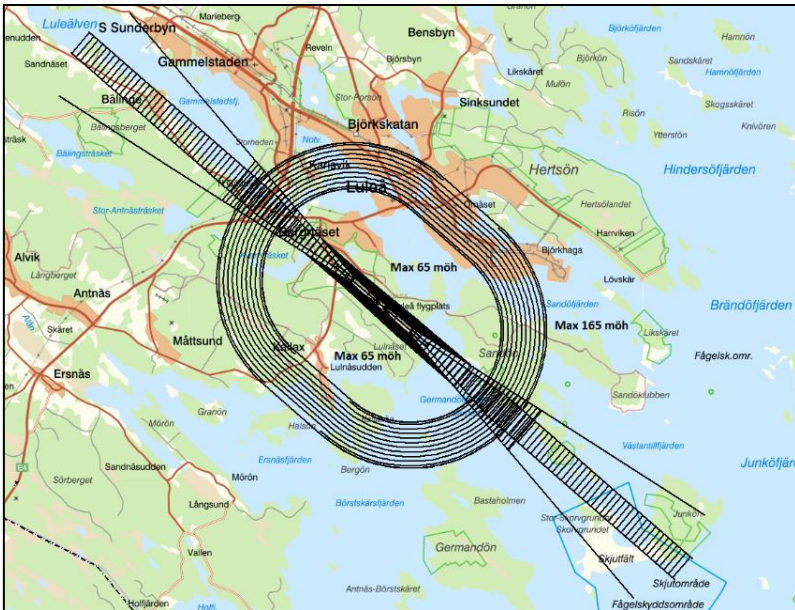
3.1.3 Höjdbegränsningar

Runt varje flygplats finns områden som begränsar byggnadshöjder för att inte flygsäkerheten ska äventyras. De höjdbegränsande områdena är unika för varje flygplats och anger den lägsta nivå där flygplanen ska kunna starta och landa vid till exempel motorbortfall. Det höjdbegränsande området för Luleå/Kallax flygplats civila del visas i profil i Figur 21. Det skyddas genom att byggnadsverkens höjder inte får överskrida höjdbegränsningarna. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta (byggnader, master, vindkraftverk) som tillfälliga (byggnadskranar etc). En öppningsbar bro över Gråsjäl fjärden ligger på ett avstånd om ca. 3000 m från flygplatsen och av Figur 21 framgår att höjdbegränsningen för bron därav är 64,9 m.



Figur 21: Tvärsektion som visar det höjdbegränsande området för Luleå/Kallax flygplats, rör den civila luftfarten. (Källa: JU160 Luftfartsstyrelsens kunskapsunderlag).

Se även det höjdbegränsande området för Luleå/Kallax flygplats civila del i plan i Figur 22.



Figur 22: Plankarta som visar det höjdbegränsande området för Luleå/Kallax flygplats civila del. (Källa: Försvarsmakten).

Då Luleå/Kallax flygplats även är en militär flygplats tillkommer ytor/områden som är en del av riksintresset för totalförsvarets militära del, se Figur 23. Riksintresset utgörs bland annat av stoppområde för höga objekt och område med särskilt behov av hindersfrihet. För höga objekt gäller generellt att samtliga objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållande bebyggelse (enligt Luftfartsverkets definition) kan utgöra flygsäkerhetsrisk och begränsa verksamheten vid flygplatsen/flottiljen. I läget där den öppningsbara brodelen planeras gäller gränsen på 20 meter vilket innebär att Trafikverket behöver ansöka om dispens hos Luftfartsverket.

Trafikverket har efterfrågat ett yttrande från Försvarsmakten angående möjligheten att anlägga en öppningsbar bro inom stoppområde för höga objekt samt inom område med särskilt behov av hinderfrihet. Försvarsmakten har gjort gällande att den presenterade dragningen av Norrbotniabanan med öppningsbar bro berör en lågflygningsrutt för militär helikopter som nyttjas för att lämna samt angöra Luleå/Kallax flygplats vid dåligt väder. I det senaste inkomna yttrandet (2024-06-12) anför Försvarsmakten att den lyftbro som Trafikverket i detta skede redovisat kan medföra viss negativ påverkan på den flygande verksamheten men att det anses kunna hanteras.



Figur 23: Ytor och områden med restriktioner med anledning av att Luleå/Kallax flygplats omfattas av riksintresset för totalförsvarets militära del. (Källa: Försvarmakten).

4 Sjöfart

4.1 Förutsättningar

4.1.1 Allmänt

Detta avsnitt utgår dels från järnvägsutredningen, dels från senare genomförda utredningar däribland nautisk kravspecifikation och fartygssimulering framtagna av Sjöfartsverket. Information har även hämtats från t.ex. Luleå Hamns och Sjöfartsverkets hemsidor samt från möten med de aktörer som deltagit i arbetsgruppen för Sjöfart Luleå.

Hamnen i Luleå är en av fem hamnar i Sverige som har valts ut som strategiskt prioriterad av EU och ingår i TEN-T nätverket som CORE-hamn. TEN-T nätverket är ett viktigt stomnätverk för transporter.

Hamnen är öppen året runt 24 timmar om dygnet.

Sedan beslutet för JU160 togs år 2011 har beslut om genomförande av projekt Malmporten, Sveriges största muddringsprojekt i modern tid, tagits. Regeringen har även tagit beslut om att införskaffa och modernisera isbrytarflottan med nya isbrytare för att säkerställa transportbehovet till Norrlandskusten året runt. Antalet anlöp och fartyg bedöms öka markant vilket ställer större krav på isbrytarflottan.

Projekt Malmporten startades år 2013 och miljötillstånd beviljades av Mark- och miljööverdomstolen år 2018. Projektet omfattar muddringsåtgärder i

hamn och farleder samt anläggande av en ny djuphamn med tillhörande infrastruktur och nya landytor. Planerad muddring ger förutsättningar för större fartyg, 15 meters djupgående fartyg sommartid (jämfört med nuvarande 10,8 m) och 13,5 m vintertid och hamnen förväntas hantera tre till fyra gånger så mycket gods som i dagsläget (max 160 000 ton sommartid, max 80 000 ton vintertid).

I dagsläget skeppas ungefär åtta miljoner ton ut och in via hamnen, när Projekt Malmporten har genomförts kommer upp till 20 miljoner ton gods att kunna hanteras i hamnen enligt gällande tillstånd.

Verksamheten förväntas gå mot mer ”just in time” med hantering av stora volymer, ett system som blir mer sårbart då flöde in/ut måste fungera. Detta som följd av fler aktörer och begränsat med lagerytor.

4.1.2 Hamnanläggningar

4.1.2.1 Befintliga kajer

Luleå Hamn består idag av flera hamndelar, se Figur 24.



Figur 24: Karta över befintliga hamnar i Luleå.

Södra hamn (1) ligger mitt i centrala Luleå och är öppen för kryssningsfartyg.

Cementakajen (2), vid Svartöberget, är Cementas anläggning för lossning och lagring av lös cement.

Svartön (3) är LKAB:s tidigare utskeppningskaj för järnmalm. Vid Svartön ligger Sjöfartsverkets statsisbrytare förtöjda när de inte är ute på uppdrag. En del av de kryssningsfartyg som sedan början av 2000-talet börjat anlöp Luleå lägger också till vid denna kaj.

SSAB-kajen (4) är en kaj som tidigare har använts av SSAB men som idag inte är i bruk. Det går inte att lossa fartyg där idag på grund av kajens dåliga skick och för att kajen ska kunna användas på nytt krävs omfattande muddrings- och förstärkningsarbeten.

Uddebo Energihamn (5) består i dagsläget av två kajplatser som hanterar flytande produkter bl.a. diesel och olja.

Vid **Strömören (6)**, som är belägen mellan Victoriahamnen och Uddebo oljehamn, har Luleå hamn sin verksamhet. Här finns bland annat hamnförvaltningen, skeppsklarering och Sjöfartsverket. Olika tjänstefartyg som lots- och bogserbåtar, räddningstjänstens och kustbevakningens båtar har sina förtöjningsplatser i hamnen.

I **Victoriahamnen (7)** lastas och lossas främst material och råvaror för stål- och gruvindustrin.

Sandskär (8) är LKAB:s utlastningskaj för järnmalm. Den invigdes i sitt nuvarande läge 1996, dessförinnan var den belägen nedanför Svartöberget där isbrytarna idag har i sin kajplats.

4.1.2.2 Planerade kajer

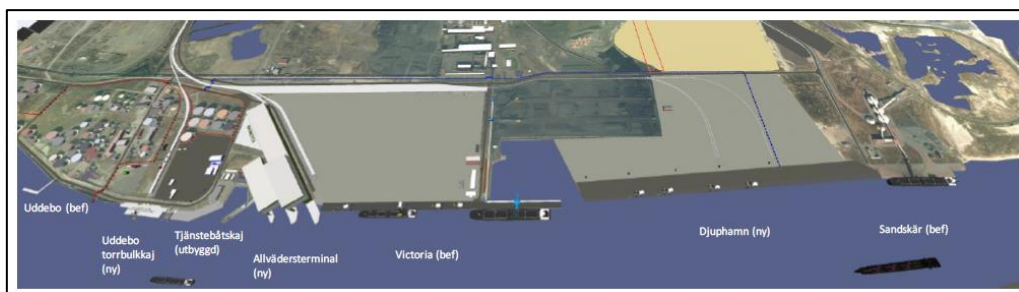
I Figur 25 ses kajer som är planerade att anläggas i närtid.

Uddebo torrbulkaj för hantering av torrbulk samt en **ny drivmedelskaj** för tjänstebåtar.

Förlängning av **Strömörens tjänstebåtskaj** planeras för att möjliggöra angoring av fler tjänstebåtar.

I planerad **Allvädersterminal** kan fartygen köra in och ligga och lasta eller lossa under tak. I allvädersterminalen kan väderkänsliga produkter lastas och lossas utan att utsättas för regn eller snö.

Ny **Djuphamn** anläggs för hantering av olika typer av bulkods, här ska också t ex lastning och lossning av containrar kunna hanteras.



Figur 25: Framtida kajlägen i Luleå Hamn (Källa: Luleå Hamn, 2023-07)

4.1.3 Farleder handelssjöfart

I Figur 26 ses de två farlederna till Luleå Hamn för handelssjöfarten, Sandöleden (farled 763) och Sandgrönnsleden (farled 764).



Figur 26: Farleder in till Luleå Hamn.

I början av issäsongen används Sandöleden men denna led är mer utsatt för besvärliga isförhållanden. Senare under issäsongen när isen i Bottenviken vuxit till sig och området även varit utsatt för starka vindar kan det uppstå kraftig vallbildning kring Farstugrunden. Tidvis kraftig ispress kan medföra svårigheter att ta in trafiken längs Sandöleden och då nyttjas istället Sandgrönnsleden. Sandgrönnsleden bryts upp de flesta vintrar, det är endast om isvintern är mycket lindrig som det inte finns behov av att använda denna.

4.1.4 Antal anlöp, nuvarande och framtida prognos

Antalet fartygsanlöp för handelssjöfart till Luleå Hamn var ca. 608 st år 2023. Antalet förväntas öka, se Tabell 4 för prognos fram till år 2030 (prognos framtagen under våren 2023).

Tabell 4: Prognos för antalet fartygsanlöp till Luleå Hamn (Källa Luleå Hamn, 2023)

Hamn/kaj	2025	2027	2030
Sandskär (befintlig)	330	470	290
Djuphamnen	0	0	250
Djuphamnen båtläge 1	0	0	270
Victoriahamnen (befintlig)	220	480	380
Uddebo oljehamn (befintlig)	50	70	120
AWT	20	230	490
Totalt/år	620	1250	1800

Aktuell prognos vid tidpunkt för framtagande av denna fördjupning är ca. 2000 – 2200 st anlöp/år. Av dessa bedöms ca. 800 fartyg anlöpa vintertid (under 5 – 6 mån) vilket medför ca. 1600 fartygsrörelser. Hamnens prognos utgår från prognoser från nuvarande kunder samt från kommande kunders planerade etableringar.

Utöver de fartygsanlöp som framgår av Tabell 4 tillkommer anlöp till Cementa samt anlöp av kryssningsfartyg och isbrytare till kajen vid Svartön.

Cementa har ca. två st anlöp/vecka.

Antalet kryssningsfartyg/år varierar. Vid tidpunkt för framtagande av denna fördjupning är 5 st kryssningsfartyg planerade för ankomst under 2025, spridda över hela året.

Isbrytarnas antal anlöp varierar och generellt är antalet ankomster och avgångar flest under vintermånaderna.

4.1.5 Typ av fartyg

I och med projekt Malmporten optimeras kajer och farleder för att kunna ta emot de största fraktfartygen som rör sig i Östersjön, så kallade Östersjömax med maximala dimensioner: *djupgående 15,0 m, längd 300 m, bredd 55 m*. Måttet på djupgående avser max lastat fartyg, djupgående för ett olastat fartyg (endast barlast) är lägre. De största fartygen, Östersjömax, förväntas trafikera Luleå Hamn under isfri säsong.

Under issäsongen förväntas så kallade Panamax-fartyg med maximala dimensioner: *djupgående 13,5 m, längd 240 m, bredd 32,3 m*.

Redan idag anländer ett mindre antal Panamax-fartyg till Luleå Hamn under issäsong.

Storleken på fartyg som vintertid anlöp Luleå Hamn har ökat sedan framtagande av järnvägsutredningen, från 21 000 till 75 000 bruttoton. Som exempel kan nämnas att den 10:e januari år 2013 anlände det 225 meter långa

bulkfartyget Nordic Orion till Luleå hamn för att lasta järnmalm vid LKAB:s kaj (källa Sjöfartstidningen). Detta var första gången som ett fartyg av denna storlek anlände till Luleå hamn under issäsong.

Krav på isklass varierar med vinterns svårighetsgrad och bestäms av Sjöfartsverket.

4.1.6 Air draft fartyg

Avståndet från vattenytan till den högsta punkten på ett fartyg inklusive antenner benämns air draft eller air draught och utgör en begränsning vid passage under broar.

De turbåtar som idag trafikerar Luleå skärgård har en air draft lägre än 10 meter. En normalstor till en stor segelbåt har i regel en air draft på mellan 10 - 20 m.

Fartyg som angör Cementa skulle kräva broöppning då dessa har en air draft mellan 22,5 – 30 m.

Air draft för kryssningsfartyg som trafikerar Luleå Hamn varierar. I järnvägsutredningen nämndes några varianter med air draft på ca. 38 – 43 m. Som typfartyg från genomförd fartygssimulering (2022) valdes ett kryssningsfartyg som tidigare anlöpt Luleå hamns inre del under isfri period och detta fartyg hade en air draft på 55 m.

Air draft för fraktfartygen varierar, det typfartyg som valdes i genomförd fartygssimulering var ett bulkfartyg i ballastkondition med en air draft på 47,5 m.

Befintliga isbrytares air draft är: Ale 22 meter, Atle 45,5 meter, Frej 45,5 meter, Ymer 45,5 meter, Oden 42,5 meter. Nya isbrytare beräknas ha en air draft på ca. 45 m.

De tre bogserbåtar som idag används av Luleå Hamn kräver en segelfri höjd enligt **Fel! Hittar inte referensälla..**

Tabell 5: Segelfri höjd på nuvarande bogserbåtar som används i Luleå Hamn.

Bogserbåt	Air draft (m)
Viscaria	22
Valkyria	18
Vilja	19-20

4.1.7 Isbrytning Luleå hamn

Luleå hamn är isbelagd ca. 5 - 6 månader per år och för att möjliggöra sjöfart vintertid krävs isbrytning. Sjöfartsverket ansvarar för isbrytning till havs (statsisbrytare) och Luleå hamn ansvarar för isbrytningen i hamnområdet (isbrytande bogserbåtar). Gränsen mellan havs- och hamnisbrytning går vid

Larsgrundet/Vitfågelskär. Vid väldigt ansträngt isläge kan isbrytarna bistå även i själva hamnområdet.

Statsisbrytare

Sjöfartsverket har sex egna isbrytare, Ale, Atle, Frej, Oden, Ymer och Idun. Befintliga isbrytare har olika isbrytningskapacitet enligt nedan (avser fast jämn is i hastighet 3 knop).

- Ale 0.6 m
- Atle 1.2 m
- Frej 1.2 m
- Ymer 1.2 m
- Oden 1.9 m

Isbrytarna bryter isen i rännorna på lite olika sätt, några lämnar bruten is efter sig i rännan medan andra trycker bruten is åt sidorna. De nya isbrytarna beräknas kunna bryta en ränna som är ca. 32 meter bred, trots att de själva inte beräknas att vara mer än 27,5 meter breda. Detta är möjligt tack vare att kraft från roderpropellrarna kan riktas ut från fartyget och bryta isen.

Isbrytarna opererar främst i Bottniska viken men finns tillgängliga för samtliga farvatten i Sverige. Isbrytaren Oden har sedan 1991 även använts vid genomförande av forskningsexpeditioner i polarområdena. Isbrytarna leds från Isbrytarledningen i Norrköping. Byten av besättningar samt bunkring av förnödenheter görs vid isbrytarnas hemmakaj vid Svartön i Luleå. Bunkring kan även ske i Haraholmen utanför Piteå. Isbrytarna kan framöver komma att få utökade uppdrag för totalförsvaret och SAR (Search And Rescue).

Bogserbåtar

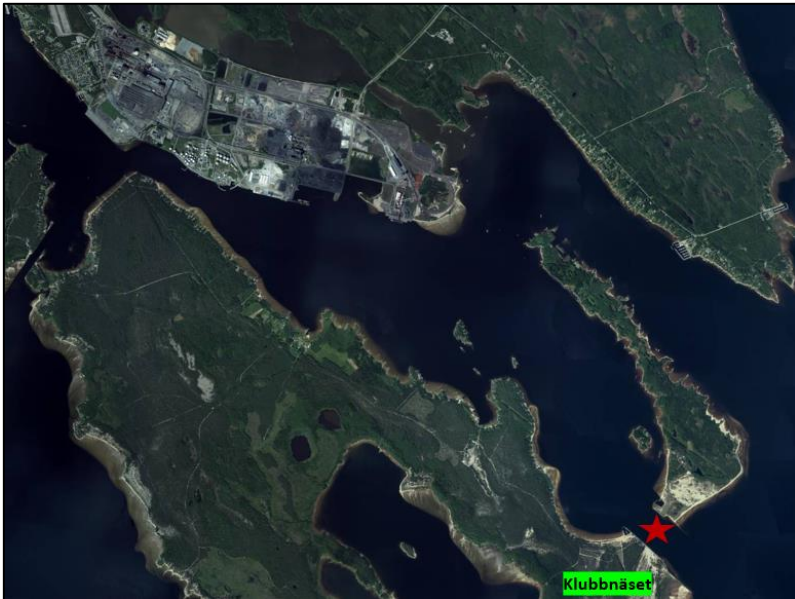
Hamnens bogserbåtar ansvarar förutom för isbrytning i hamnområdet även för assistans av fartyg till och från kaj samt ingår i brandberedskapen för Luleå hamn. Vintertid bistår bogserbåtarna även med isbrytning i Karlsborg och Piteå.

Luleå hamn har i dagsläget 3 st Bogserbåtar, Vilja, Valkyria och Viscaria. Projektering pågår för närvarande inför inköp av ytterligare en bogserbåt.

Sommartid avgör bogserbåtsbestämmelser vilka fartyg som ska ha assistans till och från kaj. Vintertid behöver alla fartyg assistans.

Sommartid används generellt tre st bogserbåtar vid ankomst och två st vid avgång. Vintertid krävs oftast färre bogserbåtar (två st) då isen hjälper till att hålla fartygen på rätt kurs.

De fartyg som behöver bogserbåtsassistans kopplas som regel utanför Klubbvägen, se Figur 27.



Figur 27: De fartyg som behöver bogserbåtsassistans kopplas som regel utanför Klubbnäset.

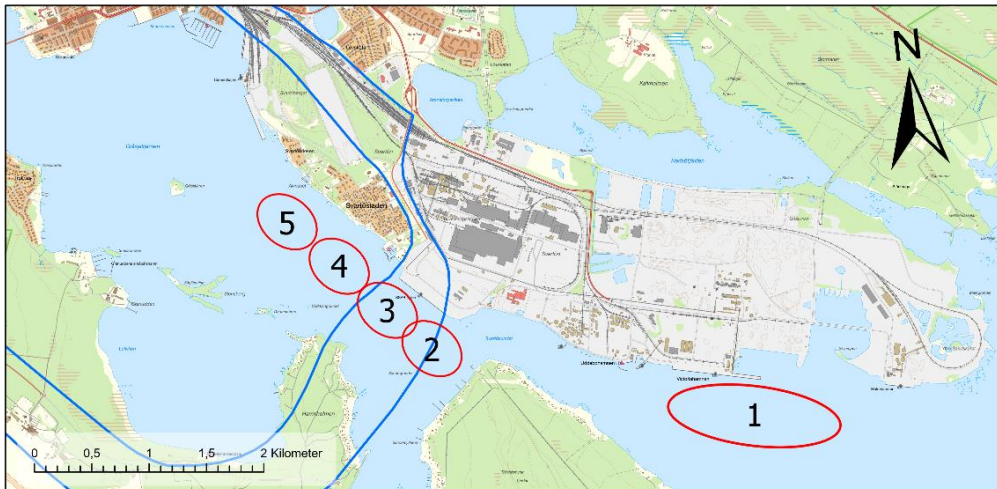
Hamnens bogserbåtar måste kunna passera under en stängd bro, detta för att kunna säkerställa uppdrag för brandberedskap. Hamnens bogserbåtar bör även kunna passera på båda sidor om själva bropassagen, detta för att kunna hålla bropassagen öppen vintertid.

4.1.8 Nyttjande av Vändytor

En förutsättning för att vintersjöfarten ska kunna fungera i Luleå hamn är tillgången till flera vändytor. Normalt vänder fartygen när de är olastade vilket innebär att vissa vänder innan de angör till kaj och andra efter.

Endast en vändyta används i taget då istillväxten blir större för varje gång isen bryts upp. Minst istillväxt fås om ett område kan lämnas obrutet så länge som möjligt med ett isolerande snötäcke.

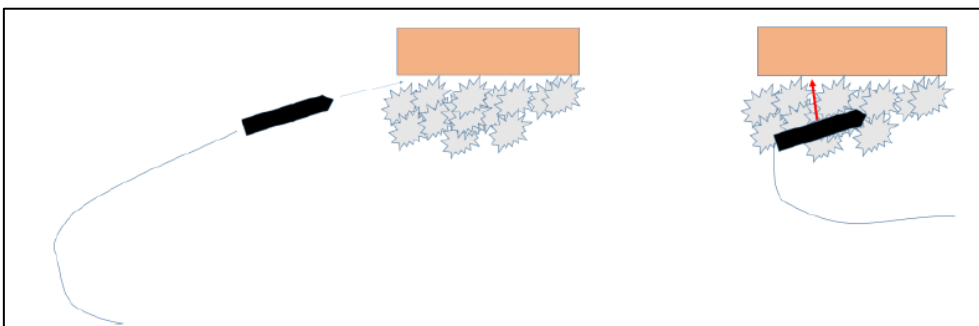
Se de vändytor som idag nyttjas i Luleå Hamn i Figur 28.



Figur 28: Vändytor som nyttjas i dagsläget i Luleå Hamn.

Sommartid krävs en mindre vändyta jämfört med vintertid. Sommartid nyttjas framför allt **vändyta nr 1** utanför Victoriahamnen. Vintertid är hamnen mer restriktiva med att nyttja vändytan utanför Victoriahamnen, detta då denna delvis ligger inom farleden och man vill inte riskera att förbruka vare sig vändytan eller farleden för tidigt samt att man vill skydda kajerna. Isen i ett vändområde har en tendens att driva ut mot kanterna till den fasta isen, dels genom plogning av isbrytare och lastfartyg och dels genom transport med propellerströmmen från fartygen. Vändområdet bör därför inte ligga för nära kajen eftersom packis trycks in och lägger sig mellan fartyg och kaj.

Vändytor en bit bort ifrån tänkt anöringskaj medför att fartygen kan köra mot kajen i dess längdriktning vilket minimerar is mellan kaj och fartyg, se Figur 29.



Figur 29: För att minimera is mellan kaj och fartyg bör fartygen köra mot kajen i dess längdriktning (Källa: Simulering av förutsättningar för en öppningsbar bro över Svartösundet Luleå, Sjöfartsverket sept 2022).

De två vändytorna invid Hamnholmen, **nr 2 och 3**, nyttjas alla vintrar, även under vintrar med lindriga isförhållanden. Vintrar med besvärliga isförhållanden nyttjas även vändytorna i Gråsjäl fjärden, **nr 4 och 5**.

Se flygfoto från den 22 mars 2022 i Figur 30 där vändytor och farleder syns. Isvintern 2022 var lindrig och vändytorna i Gråsjäl fjärden, nr 4 och 5 behövde inte nyttjas.



Figur 30: Flygfoto över Luleå Hamn vintertid där vändytor och farleder syns. Även Isvägen mellan Hamnholmen och Sandön syns i vänstra nedre delen av bilden (Källa: Doktorsavhandling "Brash Ice and Level Ice Growth, Effects of Snow" - Vasiola Zhaka, LTU 2023, urspr satellitbild Copernicus Sentinel).

Strax innan vändning av ett fartyg ska ske bryter bogserbåten upp isen i ett cirkulärt vändområde. Utifrån de fartyg som trafikerar Luleå Hamn krävs vändytor i en storlek av ca. 300 x 400 m. Ju större fartyg desto större vändyta krävs. Storleken på en vändyta minskas allt eftersom på grund av istillväxt/vallbildning i ytterkanterna.

I Figur 31 ses GPS-spår av isbrytning (bogserbåten Valkyria) innan vändning av fartyget Nordic Oasis den 22 december 2023 (bogseras av Viscaria). Aktuellt vändområde är de två vändytorna invid Hamnholmen, nr 2 och 3.



Figur 31: GPS-spår av isbrytning i vändområde. Bogserbåten Valkyria ses arbeta i vändområdet medan bogserbåten Viscaria är på väg in i området bogserande bulkfartyget Nordic Oasis.

I Figur 32 ses hur bogserbåten Valkyria trycker mot Nordic Oasis akterstäv samtidigt som Viscaria bogserar Nordic Oasis runt vändytan.



Figur 32: Bogserbåtarna Valkyria och Viscaria bistår bulkfartyget Nordic Oasis med vändning

Nordic Oasis är ett så kallat isklassat Panamax-fartyg, längd 225 m, bredd 32 m. Ju större fartyg desto besvärligare är vändningarna på grund av sidotrycket från is.

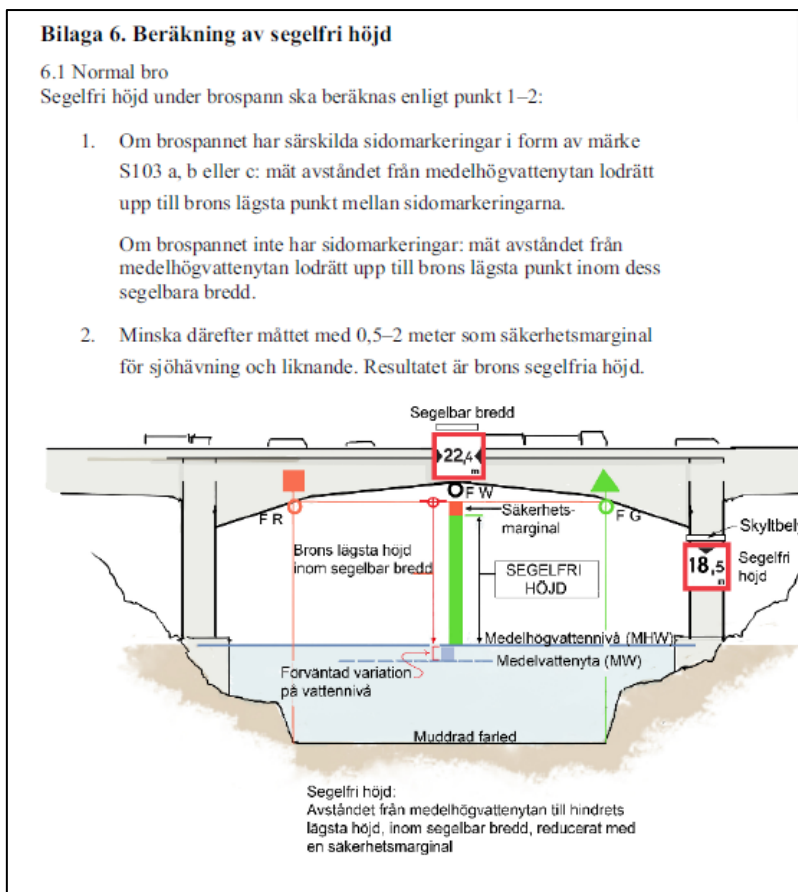
Under perioder med kraftig kyla är istillväxten i en vändyta stor och ju fler fartygspassager desto större istillväxt. Detta då uppbrutna isflak ligger kvar i vändytan och varje gång som vändytan nyttjas bryts isflaken sönder i mindre

enheter vilket ger fler ytor där isen kan växa till. Istillväxten innebär att vändytorna minskar och till slut blir de omöjliga att nyttja varför en ny vändyta måste tas i bruk.

4.1.9 Definition Segelfri höjd

Avståndet mellan vattenytan och ett hinder i form av till exempel en bro benämns segelfri höjd. I angiven segelfri höjd för en bro ingår säkerhetsmarginal för sjöhävning, normalt mellan 0,5 – 2 m. För att minimera broöppningar bör en bro vara så hög som möjligt i stängt läge.

Se Figur 33 för beräkning av segelfri höjd enligt Transportstyrelsens föfattningssamling TSFS 2019:12.



Figur 33: Beräkning av segelfri höjd enligt Transportstyrelsens föfattningssamling TSFS 2019:12

4.1.10 Nautisk kravspecifikation öppningsbar bro

År 2021 tog Sjöfartsverket fram en nautisk kravspecifikation för en öppningsbar bro och denna har legat till grund för Trafikverkets fördjupning.

Kravspecifikation innehåller dimensionerande förutsättningar för en öppningsbar järnvägsbro baserade på vid tiden tillgänglig information och förutsättningar.

I projekteringen av de nya isbrytarna planeras för att dessa ska kunna bryta en 32 meter bred isränna och prognoserna för framtida fartyg vintertid pekar på ett maximalt mått av 32 meters bredd.

I tidiga skeden av planering tillämpar Sjöfartsverket riktlinjer och rekommendationer från PIANC¹. Dessa anger att tillgänglig bredd inom en rak farledsyta ska multipliceras x 2 med den dimensionerande fartygsbredden. I detta fall skulle det innebära ett behov av en seglingsbar farledsbredd på ca. 65 meter.

Fartygen som har ett behov av att passera Svartösundet för att vända inne på Gråsjäljärden kommer vara i ballastkondition. Detta innebär att dom kommer ha ett maximalt djupgående på 11 meter. Med tillägg av behövliga säkerhetsmarginaler (ca. 15%) är behovet av ett minsta djup på 12,8 meter.

Segelfri höjd behöver vara så pass hög så att de flesta fritidsbåtar och turbåtar kan passera utan broöppning, i den nautiska kravspecifikationen antas denna höjd till ca. 12 - 17 meter. Om bron konstrueras som en vertikal lyftbro bör den segelfria höjden vid öppen bro vara minst 45 meter. Detta utifrån antagande att Sjöfartsverkets nya isbrytare är dimensionerande och dessa antas kräva ca. 45 meter segelfri höjd.

Kravspecifikationen anger att placering på brons farledsöppning bör vara så vinkelrät som möjligt mot farleden samt förläggas så att fartygen kan gå på så rak kurs som möjligt efter passage av Svartösundet.

4.1.11 Fartygssimulering

I augusti 2022 utfördes fartygssimuleringar vid Sjöfartsverkets simulator i Göteborg. Syfte var att ta fram en kravspecifikation för den lämpligaste bropassagen ur ett nautiskt perspektiv, utan begränsningar av förutsättningarna för att kunna bygga en bro eller ledverk på de vattendjup som projekt Malmporten ger. Simuleringen utfördes i isfria förhållanden, idag finns det inte metoder för simulering vid isförhållanden.

Simuleringar genomfördes med hjälp av expertis bestående av lokala lotsar samt bogserbåtskaptener från Luleå hamn. Förutsättning för simuleringar var att projekt Malmporten genomförs.

Två fartygstyper valdes ut för att representera fartyg som förväntas behöva passera en bro i framtiden, se Figur 34 och Figur 35:

¹ PIANC (Permanent International Association of Navigational Congresses) är en internationell icke-politisk intresseorganisation vars mål är att främja sjöfart genom utveckling av planering, utformning, anläggning och underhåll av farleder och hamnar. Myndigheter, företag och privatpersoner är medlemmar i organisationen

- **Ett större bulkfartyg i ballastkondition**, denna fartygstyp använder vändytter norr om Svartösundet vid isförhållande. Längd 228 m, bredd 32,2 m, djupgående akter 8,5 m, air draft 47,5 m.
- **Ett passagerarfartyg** i storlek som tidigare anlöpt Luleå hamns inre del under isfri period. Längd 230,9 m, bredd 29,2 m, djupgående akter 8 m, air draft 55 m.



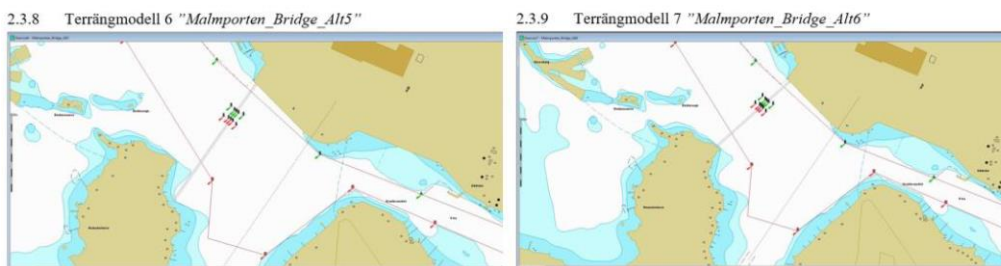
Figur 34: Större bulkfartyg i ballastkondition. (Källa: Simulering av förutsättningar för en öppningsbar bro över Svartösundet, Luleå, Sjöfartsverket sept 2022)



Figur 35: Passagerarfartyg (Källa: Simulering av förutsättningar för en öppningsbar bro över Svartösundet, Luleå, Sjöfartsverket sept 2022)

Totalt utfördes 42 simuleringar av 6 olika förslag för en öppningsbar bro mellan SSAB-kajen och Hamnholmen. Justeringar gjordes för brosträckning, bropassageläge, brobredd, bredd bropassage, ledverkens utformning samt vinkeln mellan bronns sträckning och bropassagen.

Simuleringarna ledde fram till två tänkbara alternativ för en brosträckning enligt terrängmodeller 6 och 7, se Figur 36.



Figur 36: Två alternativa brosträckningar efter simulering (Källa: Simulering av förutsättningar för en öppningsbar bro över Svartösundet, Luleå, Sjöfartsverket sept 2022)

Vinkeln mellan bron och farledsriktningen är av stor betydelse, vid 90° vinkel blir den öppningsbara delen på bron kortast. För varje grad bropassagen vrids ökar sträckan som krävs för den öppningsbara delen av bron. Även om det tekniskt finns fördelar med en rak brosträckning över sundet kan en ”böjd” sträckning över sundet ge bättre förutsättningar för en så rät bropassage som möjligt.

Terrängmodell 6 är den modell som legat till grund för de linjealternativ som finns framtagna inom ramen för denna fördjupning. Detta då terrängmodell 7 medförde en mindre lämplig spårgeometri för sträckan mellan stationsläget på Luleå/Kallax flygplats och brofästet på Hamnholmen.

Lotsar och bogserbåtskaptener i Luleå Hamn är väl förtrogna med dagens strömförhållanden vilket simuleringarna tog hänsyn till. Vid eventuella framtida simuleringar av ett broalternativ måste även framtida strömbild tas fram. Strömbild förväntas påverkas av en brokonstruktion samt även av den muddring som ska genomföras i projekt Malmporten varför Transportstyrelsen förväntas kräva en fartygssimulering även med hänsyn till framtida strömningsförhållanden.

5 Utredning bro

Detta avsnitt utgår i huvudsak från genomförda utredningar, se referenser. Erfarenhet av liknande befintliga broar i södra Sverige har också inhämtats från personal inom Trafikverkets organisation.

En bro beräknas bli totalt ca. 1600 meter lång och bestå dels av två fasta broar från respektive landsida dels ett öppningsbart spann med placering ungefär 200 meter från den norra änden vid den gamla SSAB-kajen. För att säkerställa kapaciteten har utredning landat i att bron måste utformas med dubbla järnvägsspår. Vidare förutsätts det att bron kräver en serviceväg för att möjliggöra tillsyn och underhåll utan störning av tågtrafiken.

De öppningsbara brotyperna som studerats är enkel/dubbel klaffbro, vertikal lyftbro och enkel/dubbel svängbro. Gemensamt för alla rörliga broar är att

elektroniska och mekaniska system måste läggas till vilket ökar komplexiteten jämfört med en fast bro.

Klaffbron utgår som ett möjligt alternativ då enkel klaffbro inte är tillämpbar för breda farleder och en dubbel klaffbro är inte godkänd för järnvägstrafik enligt Trafikverkets gällande regelverk. Även dubbel svängbro utgår som ett alternativ då alltför stora risker med denna brotyp har identifierats. För mer ingående detaljer om bortvalda brotyper, se utredningar *Norrbotniabanan öppningsbara broar (Kreera 2022-11-04)* och *Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat (Ramböll 2022-11-08)*.

Nedan ges en översiktlig beskrivning av de fasta broarna samt av kvarstående alternativ för den öppningsbara delen, vertikal lyftbro och enkel svängbro.

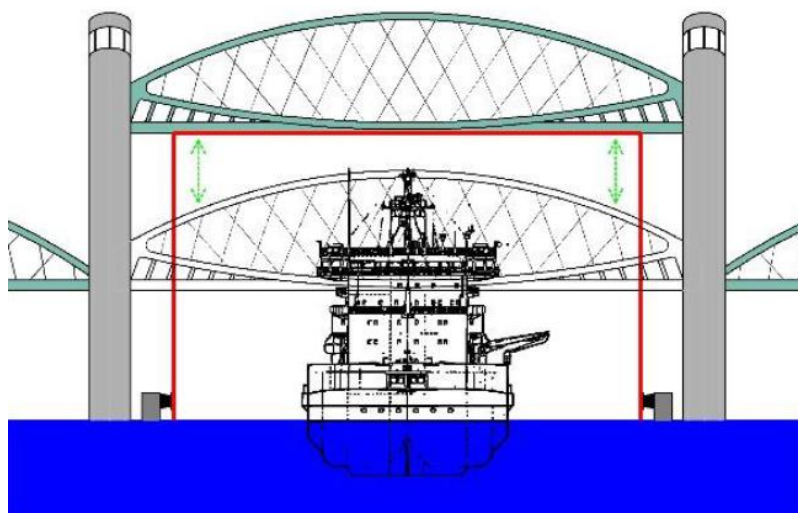
5.1 Fast bro

De fasta tillfartsbroarna kan utföras som samverkansbroar av stål och betong. Brodäcket av betong förses med ballast och slipers som rälerarna fästs i. Utredning behöver utföras om lämpliga is- och nötningsskydd för brostöd. Kontaktledningsstolpar monteras på brons kantbalkar.

5.2 Öppningsbar del

5.2.1 Vertikal lyftbro

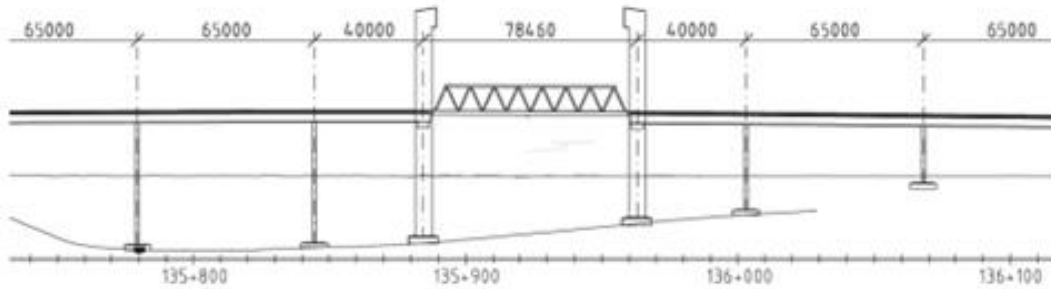
En vertikal lyftbro kan liknas vid en hiss då förflyttningen sker i vertikal led i öppnings- och stängningsrörelsen. Rörelsen kan ske antingen genom att underliggande kuggstänger i brospannets hörn trycker upp bron eller att bron lyfts med linspel placerade i höga betongtorn. Alternativet med linspel är den typ som skulle kunna bli aktuell i Luleå då denna kan hantera stora spännvidder, se principskisser på en lyftbro i Figur 37 och



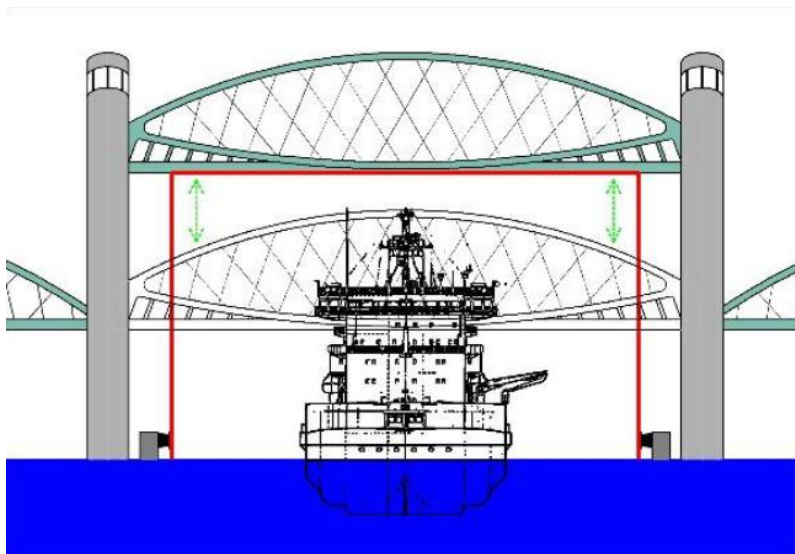
Figur 38 samt fotografi på befintlig lyftbro i Trollhättan i Figur 39. Nu föreslagen lyftbro har en spännvidd på ca. 71,5 m. Bredden utgår från bredd

för farleden på 65 m (enligt Sjöfartsverkets nautiska kravspecifikation) samt ytterligare ca. 3 m på var sida om farleden för att möjliggöra utrymme för ledverk.

Ökad spännvidd ger högre konstruktionshöjd vilket då kan inkräkta på luftfarten.



Figur 37: Principskiss lyftbro (Källa: Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat, Ramböll 2022-11-08).



Figur 38: Principskiss lyftbro i öppet läge och stängt läge (Källa: Norrbotniabanan öppningsbara broar, Kreera 2022-11-04).

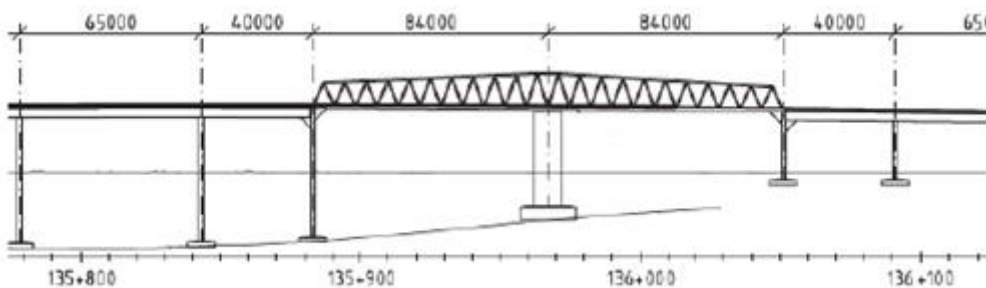


Figur 39: Järnvägsbro i Trollhättan, en vertikal lyftbro (Källa: Trafikverket)

Servicepersonal har tillgång till tornen och maskineriet via de fasta brospannen. För att nå lyftspannet i öppet läge måste det finnas tillträde via trappor eller hissar i tornen.

5.2.2 Enkel svängbro

En svängbro är en öppningsbar bro där överbyggnaden vrids i horisontalled vid öppningsrörelsen. Nya svängbroar utförs som regel som lyftsvängbroar som utförs i två spann med ett integrerat lyft- och svängmaskineri i mittpelaren. Vid broöppning lyfts maskineriet till kontakt med tvärbalkar i överbyggnaden och tar med sig överbyggnaden till en nivå som medger att svängningsmanövern kan inledas. Se principskiss på en svängbro i Figur 40 samt fotografi på befintlig svängbro i Marieholm i Figur 41. Nu föreslagen svängbro utförs som ett fackverk med spannvidderna 84 + 84 m i stängt läge.



Figur 40: Principskiss på svängbro (Källa: Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat, Ramböll 2022-11-08).



Figur 41: Järnvägsbro i Marieholm, en svängbro (Källa: Trafikverket)

En svängbro med de dimensioner som skulle krävas i Luleå är sällsynt. En enkelspårig svängbro skulle bli nästan 170 m lång och väga ca. 1000 ton vilket ska lyftas och vridas. Lyfthöjden är minst 520 mm. Som en jämförelse är Södra Marieholmsbron 72 m lång och lyfthöjden är 700 mm. Lyftkraften som skulle erfordras för en ny enkelspårig svängbro är ca. 11 616 kN att jämföra mot ca. 4 383 kN för Södra Marieholmsbron. Fördjupning har landat i slutsats att bron behöver vara dubbelspårig för att säkerställa banans kapacitet. Bron behöver också anläggas med en serviceväg för att möjliggöra drift och underhåll utan att tågtrafiken störs.

5.2.3 Bladskarvar

I samband med installation av öppningsbara broar uppstår behovet av att bryta det helsvetsade spåret vid broändarna av det rörliga spårspannet. För att kunna säkerställa både öppningsbarheten och en säker järnvägsdrift måste en spårkonstruktion avsedd för detta ändamål installeras. Inom svensk järnväg brukar en sådan konstruktion kallas för bladskarv.

För att kunna upprätthålla sin funktion behöver bladskarvskonstruktionen kunna ta upp alla temperaturrelaterade rörelser, övriga brörelser samt alla fordonsrelaterade laster från den öppningsbara brodelen.

Nedböjning/rotation samt lateral (sido-) förskjutning av bron i skarven bör minimeras för att skarven ska behålla rätt höjd (rälsöverkant RÖK) så att inga slag uppstår, men också för att minimera den dynamiska vertikala lasten på befästningssystemet. I syfte att minimera den temperaturrelaterade laterala/längsgående rörelsen som påverkar bladskarvskonstruktionen brukar man standardmässigt även installera en dilatationsanordning på den anslutande fasta brodelen eller i förekommande fall landfästet.

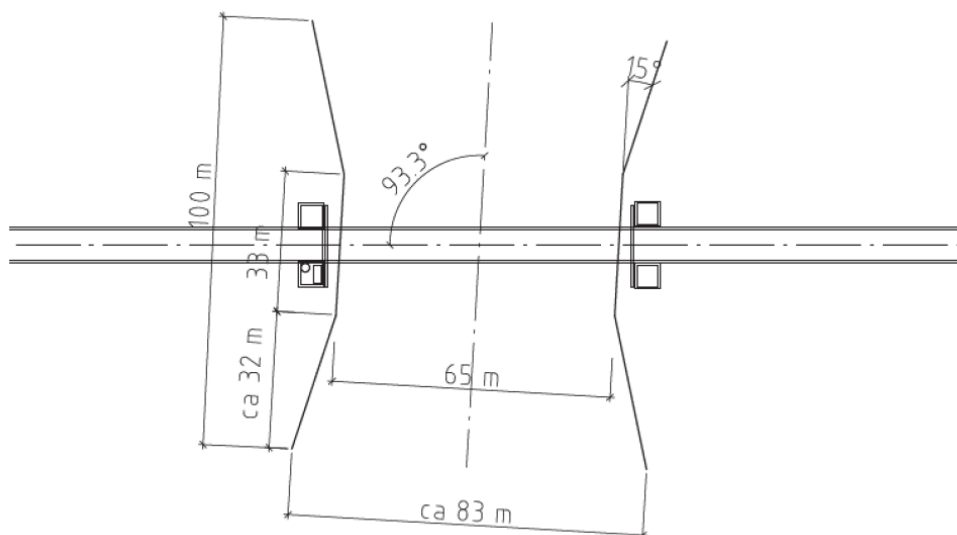
Bedömning är att det kommer att krävas en speciellt anpassad variant av bladskarv för båda broalternativen i Luleå. Detta då bladskarvar som finns framtagna och installerade på befintliga broar framför allt är avsedda för relativt korta broar med förhållandevis liten järnvägstrafik i moderata hastigheter. De förutsättningar som den öppningsbara bron i Luleå har är ovanliga; bron är ovanligt lång, den kommer att trafikeras med ovanligt hög hastighet (preliminär bedömning 140 km/h) samt är placerad långt norrut med ett utmanande klimat då den mest kommer att användas/lyftas vintertid.

Någon typ av uppvärmning av bladskarvar kommer att vara nödvändigt och en lägesindikator kommer att vara obligatorisk.

5.3 Ledverk

Ledverk anläggs i farledens riktning i anslutning till öppningsbara brospann för att skydda bron mot påkörning.

Utformningen av ledverk påverkar hur lättmanövrerad en bropassage är. I genomförd fartygssimulering ingick att ta fram en lämplig utformning av ledverk. Slutsats från simuleringar var att ledverkens utformning bör efterlikna en ”tratt” då detta utförande minimerar sträckan för den smalaste passagen under bron. Se förslag på utformning av ledverk för en vertikal lyftbro i Figur 42. Den raka delen av ledverket blir i detta utförande ca. 33 m långt.



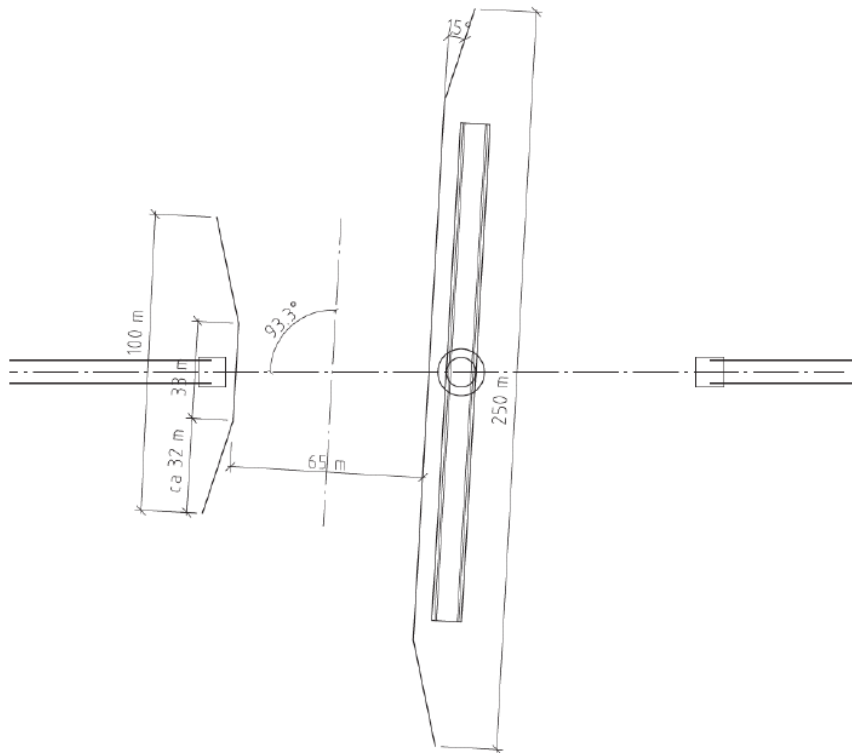
Figur 42: Utformningsförslag för ledverk vertikal lyftbro, i plan. (Källa: Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat, Ramböll 2022-11-08).

Se även Figur 43 för principskiss på ledverk under en vertikal lyftbro.



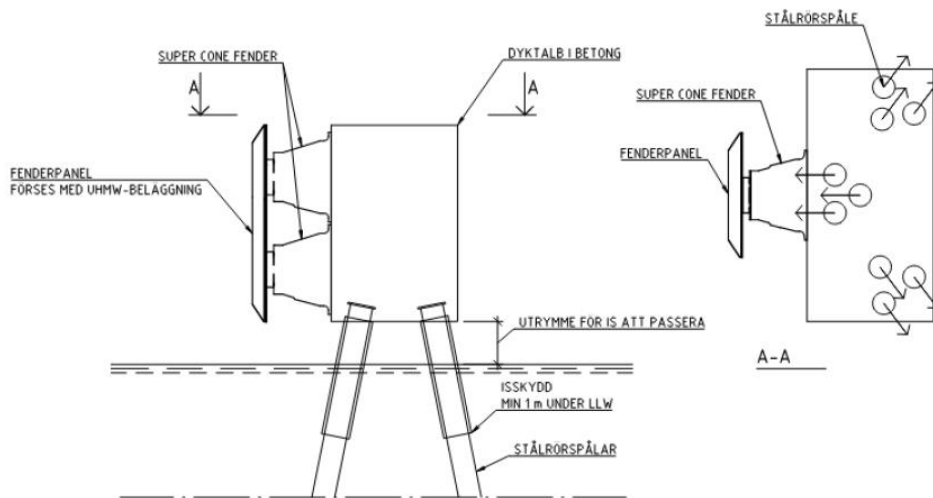
Figur 43: Principskiss på ledverk under en vertikal lyftbro. (Källa: Simulering av förutsättningar för en öppningsbar bro över Svartösundet, Luleå, Sjöfartsverket sept 2022).

För ledverk i anslutning till en enkel svängbro föreslås samma trattformade utformning som för lyftbron, se Figur 44. Utbredningen för ledverket på sidan mot mittenpelaren blir dock betydligt längre då ledverket behöver täcka in och skydda hela brokonstruktionens längd i öppet läge. Den raka delen av ledverket blir således ca. 33 m på ena sidan och ca. 186 m på andra sidan där svängcentrum befinner sig.



Figur 44: Utformningsförslag för ledverk enkel svängbro, i plan. (Källa: Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat, Ramböll 2022-11-08).

En möjlig utformning av ledverk är som dykdalber med snedställda pålar för att hantera laster från påkörning av fartyg från olika vinklar, se principskiss i Figur 45. Dykdalberna förses med fenderelement av en typ med mycket god energiupptagningsförmåga. Fenderelement förses i sin tur med ett glatt friktionsfritt material för att reducera friktion och lastöverföring mellan fartyg och ledverk. Vid val av material för fenderelementen är det viktigt att beakta de tidvis låga utomhustemperaturerna i Luleå då detta påverkar fenderelementets kapacitet och utvecklingen av reaktionskraft i dykdalber.



Figur 45: Utformningsförslag ledverk med dykdalber, i profil samt plan (Källa: Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat, Ramböll 2022-11-08).

Konstruktionen med fristående dykdalber ska möjliggöra för is att passera under ledverken. Det relativt stora vattendjupet (ca. 15 - 20 m) i kombination med storleken på trafikerande fartyg ställer höga krav på kapaciteten på ledverken vilket medför relativt stora dimensioner på ledverkskonstruktionen.

För passage med fartyg med höga skrovsidor, exempelvis bulkfartyg i ballast, bör möjlighet ges att se var ledverken är i förhållande till fartyget exempelvis med hjälp av belysta flaggstänger på ledverken.

Storlek och centrumavstånd mellan dykdalber/fenderelement styrs av dimensionerande fartygsstorlek, displacement, hastighet vid passage, vinkel vid påkörning etc. En grov bedömning uppskattar erforderlig storlek på fenderelementets höjd till ca. 1500 - 2000 mm. Initial uppskattning är att dykdalber skulle kunna placeras med ett avstånd på 15 - 20 meter mellan varandra. Närmast intill brostöd skulle dykdalber och fenderelement sammanlänkas med balkar för att erhålla ett skydd mot påkörning av mindre fartyg (som kan ha en skarpare inkörningsvinkel mot brostöd och ledverk jämfört med större fartyg).

Med hänsyn till aktuella laster och vattendjup uppskattas dykdalbernas påldimensioner till en storlek av ca. 500 - 800 mm i diameter. Jordlagrens beskaffenhet och mäktighet i läge för ledverken påverkar pålarnas dimensioner, detta är en osäkerhet som måste klarläggas vid fortsatt utredning. Med hänsyn till att det antas vara sluttande berggrund i läge för ledverk föreslås pålar utföras som borrarade stålrörspålar för att säkerställa en god infästning och stabilitet vid pålspets. Beroende på lastfördelning och pålkonfiguration kan vissa pålar behöva dragförankras. Dykdalbernas pålar behöver förses med is- och nötningskydd.

5.4 Anpassning av öppningsbar bro till klimatet i Luleå

Det under vintertid tidvis stränga klimatet i Luleå medför en ökad risk för driftstörningar på mekaniska och elektriska komponenter. Så långt det är möjligt måste ingående delar byggas in eller förses med värme som skydd mot sträng kyla, is och snö. Snöbelastning är vanligtvis inte en begränsning eftersom det är en belastning som är lägre än belastningen från tågtrafiken men snö kan orsaka isbildning och obalans. Balans är avgörande för en rörlig bro.

Exempel på åtgärder som är applicerbara på båda de aktuella brotyperna är:

- Lyft- och vridmaskinerier placeras i uppvärmt utrymme (+5°C)
- Regelmaskinerier placeras i tempererade utrymmen alternativt förses med värme
- Låsreglars rörliga delar och lager förses med värme
- Positionsvakter och sensorgivare förses med värme
- Bron förses med värme på upplag åtminstone under öppning. Detta för att förhindra att snö ansamlas på upplag som förhindrar bron att stänga helt
- Värme på rälskarvar

För den vertikala lyftbron bör linspel placeras i uppvärmt utrymme. Även uppvärmning av linor kan vara av värde vilket det dock saknas erfarenhet av. Uppvärmning skulle utvändigt kunna utföras genom att i god tid inför öppning aktivera infravärmare i anslutning till linor på den sträcka som ska böjas över linhjul.

Projektet har hämtat erfarenheter av drift i kallare klimat från befintlig lyftbro i Trollhättan. Trollhättan har dock inte samma klimat avseende temperatur som Luleå men vad gäller nederbörd i form av snö så drabbas Trollhättan årligen av kraftiga snöfall då Väneren inte frusit igen vilket benämns lokalt som Vänersnö. Den totala snömängden kan inte jämföras med Luleå men på kort tid kan det komma 30 - 40 cm åt gången.

Snön har för en järnvägsbro främst en påverkan vid lager. Vid kraftiga snöfall hinner snö lägga sig på lager då bron är öppen och när bron ska stängas så packas denna snö och bron kommer inte helt ner i spårtrafikläge.

För att lösa detta monterades tidigt i Trollhättan värme vid lager för att smälta snön. Ett nytt bekymmer uppstod då i och med att snö kontinuerligt smälte och rann iväg för att åter frysa på annan plats. Denna frysning innebar då att bron antingen till slut frös fast eller att nybildad is förhindrade stängning. Lösningen på detta problem blev att värmen startas endast under tiden för broöppning för att smälta den snö som under öppning hinner lägga

sig på brons upplag samt att bron kompletterades med rännor för att leda bort smältvatten.

5.5 Drift och underhåll

5.5.1 Allmänt

Maskineri och styrsystem bör för båda brotyperna utföras redundanter (dubbleras), detta för högre driftsäkerhet.

Bro bör också oavsett brotyp förses med kameror för inspektion av utsatta driftfunktioner, detta särskilt med tanke på risk för driftstörning på grund av nederbörd och kyla.

Reservdelar behöver finnas tillgängliga för att inte orsaka längre driftstopp om fel uppstår.

Regelbundna inspektioner av inspektörer med erforderlig kompetens krävs. Underhållskostnaderna för öppningsbara broar är betydligt dyrare än för fasta broar då de har mekaniska och elektriska komponenter som är benägna att slitas och utmattas.

Provöppningar med underhållspersonal på plats är ett bra sätt för att säkerställa brons funktion.

Vid projektering av en bro måste utförande av drift- och underhållsåtgärder planeras noggrant. Detta för att säkerställa arbetsmiljö och säkerhet samt för att minimera tidsåtgång för alla nödvändiga moment.

5.5.2 Vertikal lyftbro

Åtkomst för underhåll av lyftspann kan lösas genom plattformar eller en servicevagn placerad under lyftspann, se exempel på utformning av servicevagn i Figur 46.

Servicevagnen måste utformas för Luleås klimat. Vagnens ”parkeringsplats” som ska vara på fast brodel kan exempelvis vara inklädd och dess motorer förses med värme.



Figur 46: Exempel på utformning av servicevagn för lyftbro. (Källa: Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat, Ramböll 2022-11-08).

Lintrumma, linor och låsreglar kan inte utföras med redundans och bromsar kan vara svåra att dubblera. Önskvärt vore att undvika låsreglar då dessa medför en ökad driftrisk men låsreglar bedöms vara nödvändigt på ny bro i Luleå. Eventuellt skulle låsreglar kunna utföras med redundans.

Bron förses med ett nödmanöversystem bestående av en mindre separat elmotor som kan driva bron, dock med väldigt låg hastighet. Förutom att detta system är ett nödmanöversystem är det också ett system som kan nyttjas vid vissa underhållsarbeten samt för att räta upp bron om exempelvis snedställning har inträffat.

Vanligt förekommande underhållsåtgärder är:

- Smörjning
- Service bromsar
- Oljebyten växellådor

Underhållsåtgärder med längre intervall är:

- Service ställdon (ca. vart 5:e år)
- Byte av el-, kamera- och styrsystem (ca. vart 15:e år)
- Ommålning (ca. vart 35:e år)
- Linbyte (ca. vart 15:e år)

Linbyte måste planeras med god framförhållning, detta då leveranstiden är lång och linorna får inte ligga ihoprullade i mer än 6 - 8 månader innan de måste användas så de går inte att ha liggande på lager. Linorna behöver bytas ungefär vart 15:e år, de slits mer ju fler gånger som bron öppnas.

Driftsstörningar kan inträffa av ett flertal olika anledningar. En nyuppförd bro har större risk för driftsstörningar beroende på just att den är ny och behöver tid för inkörning.

Befintliga lyftbroar har haft driftsstörningar av främst följande anledningar:

- Bristande konstruktion exempelvis på elkablage till lyftspann på bro i Trollhättan. Ursprungligt kablage havererade efter 10 år och ersattes då med en kraftigare kabelkedja i rostfritt stål. I Södertälje är kabelkedja utförd i plast och denna har havererat vid åtminstone ett tillfälle. Lyftspannet på Hisingsbron är spänningslöst vid lyft då lösning istället för kablage är att elkraft förs över till lyftspannet via knivbrytare på lagerpall.
- Bristande underhåll till exempel av ställdon vilket medfört problem främst vintertid.
- Styrsystemen är en källa till driftsstörningar. Initialt drabbas de flesta broar av störningar på grund av mindre fel (buggar), detta trots

omfattande provning. Även med åldrande styrsystem så ökar risken för störningar.

- Klimatpåverkan. Det har förekommit problem vid långvarig kyla eller vid mycket kraftiga snöfall, främst i broarnas tidiga bruksskede.
- Den öppningsbara delen på bro i Södertälje ligger i kurva på vardera sida om den fasta bron vilket har resulterat i att bladskarvarna på bron slits mycket. Åtgärd har varit att reducera hastigheten på bron för att skarvarna ska slitas mindre.

5.5.3 Enkel svängbro

Åtkomst till svängspann och svängpelare då bron är i öppet läge kommer att vara begränsad för en svängbro i Luleälven. Tillträde måste ske från fartyg vilket vintertid ställer till problem. Tillträde till svängpelare på Södra Marieholmsbron har ordnats via en kulvert på botten och för bron vid Stäket har en landgång anordnats från fast brodel. Kulvert är inte en tänkbar lösning för bro i Luleå och landgång är inte heller möjlig då sjöfart ska kunna bedrivas i sidospänn.

Vanligt förekommande underhållsåtgärder är:

- Smörjning
- Oljebyten växellådor
- Renovering hydraulcylindrar eller skruvdomkrafter
- Renovering vridmotorer
- Renovering ställdon

Befintliga svängbroar har haft driftstörningar av främst följande anledningar:

- Bristande konstruktion exempelvis beroende på underdimensionerade skruvförband (svängbro över Byälven i Säffle, 2007).
- Bristande underhåll. Komponenter har inte underhållits eller ersatts enligt plan (lyftpelare Norra Marieholmsbron).
- Klimatpåverkan. Det har förekommit problem vid långvarig kyla, snabba temperaturväxlingar eller vid mycket kraftiga snöfall. Främst i broarnas tidiga bruksskede. Ett exempel är givare som skadats vid isbildning.

5.5.4 Spåranläggning

Bladskarvar brukar normalt inspekteras i samband med vanlig besiktning av spår. I vanliga fall krävs inga avvikande besiktningintervall.

Inspektion innebär i huvudsak:

- Kontroll av övergripande mått
- Kontroll av befästningssystem
- Kontroll av specifika skruvförbindelser
- Tillståndskontroll av farkant och farbana
- Oförstörande provning av rälsaterialet

Underhåll innebär i huvudsak:

- Åtdragning av lös befästning eller skruvförbindelser
- Slipning av räl
- Påsvetsning av räl
- Komponentbyten

Underhåll, såsom slipning och svetsning påverkas av vald konstruktion och rådande trafikbelastning, vilket reglerar behov av besiktning och förebyggande underhåll. Underhållet kan vara rätt omfattande beroende på den verkliga trafikmängden, men en uppskattning av intervall är 1 – 2 år för slipning och 2 – 3 år för påsvetsning. Dessa underhållsåtgärder är väldigt viktiga i syfte att undvika störningar och säkerställa en lång livslängd. Avseende komponentbyten bör man räkna med ett intervall på 5 – 10 år, beroende på de aspekter som anges ovan.

Ett underhållsfordon bör utrustas med snöröjningsplog/borste speciellt avsedd för bladskarv. En manual som förklarar hur bladskarven ska snöröjas bör också tas fram.

5.6 Fördelar och nackdelar med respektive brotyp

Brotyperna vertikal lyftbro och enkel svängbro bedöms nedan utifrån deras fördelar och nackdelar jämfört med varandra.

Vertikal lyftbro

Fördelar:

- Lyftbron är sett till den statiska brokonstruktionen ett bra alternativ där bärverket består av ett fackverk med något längre spännvidd än exempelvis lyftbroar i Trollhättan eller Södertälje men ändå bedöms ha rimliga dimensioner på ingående delar.
- Lyftbroars maskinerier är beprövad teknik och brotypen ger bättre tillgänglighet för drift och underhåll i och med de fasta brodelarna.
- För rälskarven ger alternativet ingen begränsning i längd på utstick av exempelvis räl eller bladskarv.
- Brotypen ger kortast utbredning av ledverk vilket ger minst påverkan på sjöfarten – enklare manövrering då passagen genom ett smalare parti blir kortare samt inkräktandet på vändytor blir mindre.

Nackdelar:

- Bron ger en begränsning av segelfri höjd även i öppet läge, vilket begränsar vilka fartyg som kan passera bron under hela brons livslängd.
- Linorna har en relativt kort livslängd.
- Har historiskt sett drabbats av mer driftstörningar jämfört med svängbron.

Enkel svängbro

Fördelar:

- Bron ger ingen begränsning av segelfri höjd i öppet läge.
- Högre driftsäkerhet jämfört med vertikal lyftbro
- Ger möjlighet till två farleder

Nackdelar:

- En svängbro inkräktar mer på intilliggande vändytor dels då den öppningsbara delen tar stor plats i öppet läge, dels då en lång svängbro ger långa ledverk på den sida om farleden där svängspannet ligger.
- Åtkomst till svängspann och svängpelare är begränsad då bron är i öppet läge vilket medför att avhjälpande av fel om bron fastnat i öppet läge kan ta längre tid att åtgärda. Sommartid kan tillträde ske med båt men vintertid är tillträde beroende av isens bärighet. Tillträde är väderleksberoende både sommar- och vintertid.
- Broalternativet ger ett långt öppningsbart spann, vilket innebär att spärrörelser behöver utredas. Det blir sannolikt även en begränsning i hur långt utstick av exempelvis räl eller bladskarv som kan hanteras. Även om dessa delar sannolikt är hanterbara, ger det en risk för alternativet.
- Brons konstruktion ger ett fackverk av en storlek som är ovanlig vilket framför allt ställer krav i byggskedet.

Utvärdering av brotyp

En sammanvägning av alternativen ger att alternativet med lyftbro bedöms vara det alternativ som sammanvägt är mest lämpligt för en öppningsbar bro i det östra alternativet. Den erfarenhetsmässigt något sämre driftsäkerheten vägs upp av en enklare och robustare åtkomst till bro och maskineri.

5.7 Möjlig Segelfri höjd på öppningsbar bro

5.7.1 Segelfri höjd i stängt läge

I detta skede är det inte klarlagt vilken segelfri höjd i stängt läge som är möjlig för en öppningsbar lyftbro i det östra alternativet utan detta måste utredas vidare och fastställas i samband med framtagande av järnvägsplan.

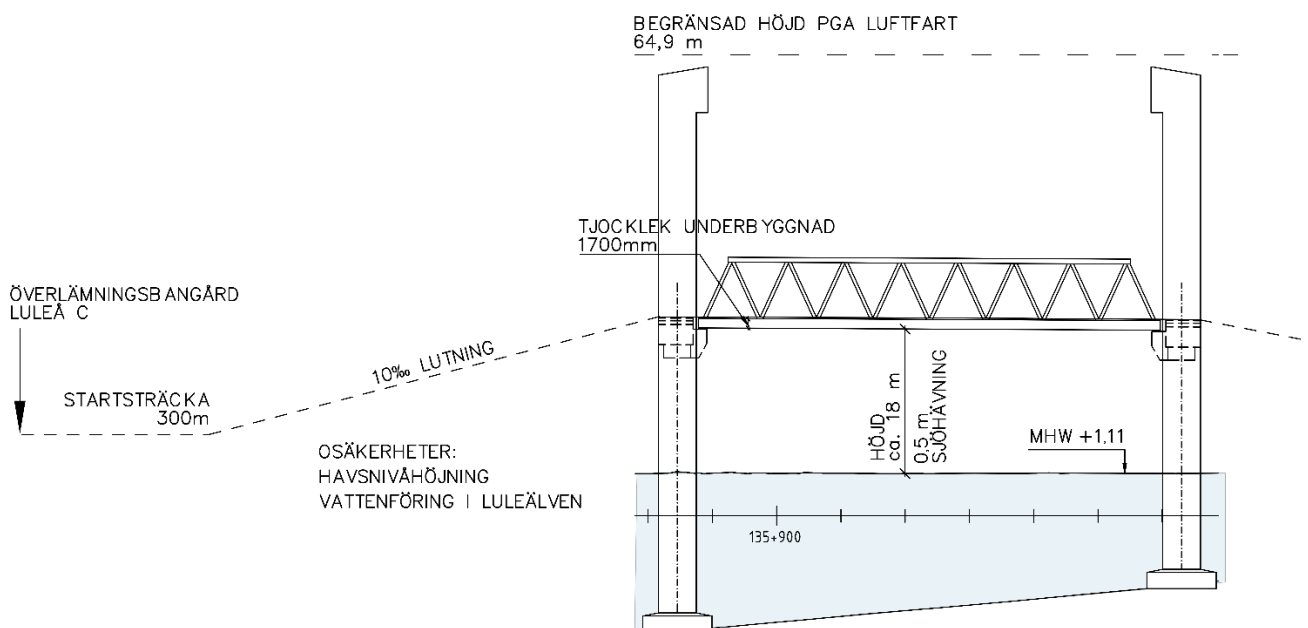
Denna fördjupning har utgått från en bro med 22 m segelfri höjd bland annat i *Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat, Ramböll 2022-11-08*. Det som framför allt begränsar möjlig segelfri höjd i stängt läge för en bro i det östra alternativet är aktuellt höjdförhållande för stationsläge på Luleå malmbangård i kombination med det relativt korta avståndet till den öppningsbara delen av bron samt att maximal lutning för järnvägen inte får överstiga 10 ‰. En utredning har gjorts för att studera om fullt lastade godståg, t.ex. SSAB:s ståltåg kan ta sig upp mot den öppningsbara bron i en lutning av 10 ‰, detta i det spåralternativ för godstrafik som Trafikverket bedömer som mest rimligt i dagsläget (Ua2c överlämningsbangård, se avsnitt 2.4.1). Studie har visat att det krävs en startsträcka på 300 m vilket medför att en bro kan ha en maximal segelfri höjd om 21 m, se *Vagnviktsbegränsningar östra alternativet Luleå, Trafikverket 2024-02-28*. Beräkning kommer att behöva utföras på nytt i samband med att exakt placering av överlämningsbangården fastslås.

Det finns ytterligare flera osäkra faktorer som påverkar möjlig segelfri höjd. Ansats i detta skede har varit en underbyggnad för bron på 1700 mm, tjocklek kan behöva ökas men detta kan fastställas först senare i samband med detaljprojektering. Säkerhetsmarginal för sjöhävning har antagits till 0,5 m samt medelhögvattennivå (MHW) till 1,11 m, även dessa faktorer påverkar den segelfria höjden och måste fastslås. Likaså bör framtida havsnivåhöjning beaktas samt eventuell ändrad vattenföring i Luleälven på grund av klimatförändringar.

Utifrån de osäkerheter som finns är Trafikverkets bedömning att möjlig segelfri höjd i stängt läge kan uppgå till ca. 18 m. Det kan vara möjligt att nå en högre segelfri höjd med max 1 – 2 m men slutlig höjd kan också bli något lägre än 18 m.

Se Figur 47 för faktorer som påverkar möjlig segelfri höjd i stängt läge.

Med en segelfri höjd på ca. 18 m kan de turbåtar som idag trafikerar Luleå skärgård passera stängt bro, likaså flertalet normalstora segelbåtar. Av Luleå Hamns bogserbåtar klarar möjligtvis Victoria (17 m) att passera i stängt läge men övriga två måste troligtvis byggas om. Isbrytarna, fraktfartyg till Cementa samt kryssningsfartyg kräver broöppning.

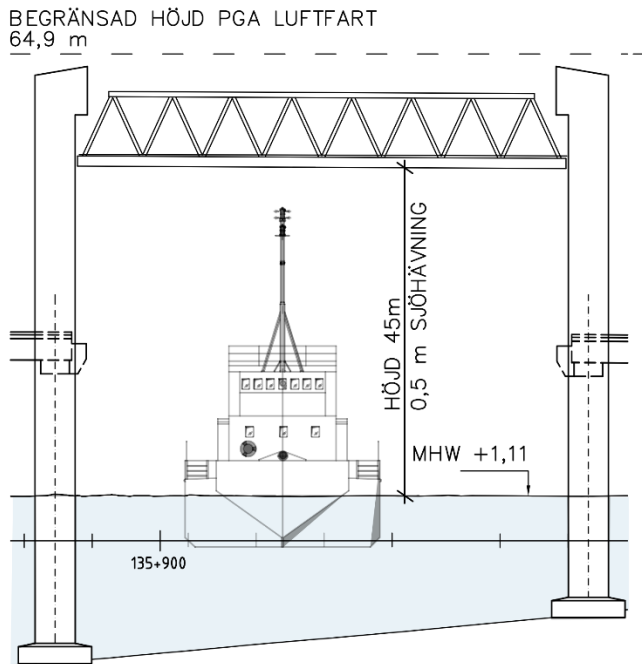


Figur 47: Möjlig segelfri höjd i stängt läge påverkas av flera faktorer som är osäkra i dagsläget.

5.7.2 Segelfri höjd i öppet läge

Ansats i detta skede har varit en segelfri höjd på 45 m när bron är i öppet läge. Brokonstruktionen begränsas av närheten till Luleå/Kallax flygplats och den höjdbegränsning på 64,9 m som gäller på platsen. Se Figur 48 för antagande om möjlig segelfri höjd i öppet läge.

En segelfri höjd på 45 m innebär en begränsning av vilka fartyg som kommer att kunna trafikera innerfjärden i Luleå Hamn. Det finns idag fraktfartyg som vintertid nyttjar vändytorna innanför ett potentiellt brolägg som har en högre air draft (t.ex. typfartyg från fartygssimulering), likaså kryssningsfartyg (t.ex. typfartyg från fartygssimulering) och isbrytare. Det kan gå att öka den segelfria höjden i öppet läge med någon eller några få meter men den slutliga höjden kan inte fastställas förrän efter detaljprojektering.



Figur 48: Möjlig segelfri höjd i öppet läge begränsas av höjdbegränsning på grund av närheten till Luleå/Kallax flygplats.

5.8 Referensprojekt

Efterforskningar har gjorts för att hitta en liknande broapplikation som den öppningsbara bron i det östra alternativet skulle innebära. Bron verkar dock vara unik då det inte gått att lokalisera en referensbro med liknande funktion med frekventa broöppningar för passage av stora fartyg även i besvärliga isförhållanden.

I USA och Kanada finns orter med liknande vinterklimat men de järnvägsbroar som har lokaliserats har begränsat med broöppningar vintertid. Ett exempel är den dubbla lyftbron i Sault Ste. Marie, Michigan se Figur 49. Här går sjöfarten normalt sett till slutet på december/mitten av januari.



Figur 49: Dubbel lyftbro i Sault Ste. Marie, Michigan. Normalt öppnas bro för sjöfarten till i slutet av december eller mitten av januari.

Över Pitsundet i Piteå finns en öppningsbar vägbro av typen dubbel klaffbro, se Figur 50. Klimatet i Piteå är likartat det i Luleå men isförhållandena vid den öppningsbara bron över Pitsundet är betydligt mildare jämfört med i Luleå Hamn. Detta på grund av högre strömningshastighet och att antalet passager är lägre, uppskattningsvis ca. 2 båtar i veckan.



Figur 50: Klaffbro över Pitsundet i Piteå

Lyftbro i Trollhättan och i Södertälje samt svängbroar i Marieholm, se figurer i avsnitt 5.2 har utgjort referensbroar under fördjupningens gång. Projektet har tagit del av erfarenheter rörande bland annat drift och underhåll för dessa broar. De är dock inte utsatta för samma typ av vinterförhållanden som råder i Luleå varför det finns risk att nya typer av väderrelaterade störningar kan komma att uppstå för en öppningsbar bro i Luleå.

5.9 Riskworkshop bro

En riskworkshop genomfördes i januari 2023, se *PM Riskworkshop öppningsbar bro över Svartösundet Luleå älv, Trafikverket 2023-02-02*. På workshopen deltog projektledare, riskanalytiker och brospecialister från Trafikverket samt konsulter från Ramböll, Sting och Vossloh. Under workshopen analyserades och riskbedömdes en öppningsbar bro i Luleå ur ett projekterings-, produktions- och underhållsperspektiv. Workshopen fokuserade således inte på risker kopplade till störningar i tågtrafik eller sjöfart och dess vidare påverkan på samhället.

Inför workshopen identifierades totalt 69 risker som sannolikhets- och konsekvensbedömdes under workshopen. Efter workshopen återstod 38 risker som sammanställdes och placerades in i en riskmatris utifrån bedömd sannolikhet och konsekvens. Resultatet finns dokumenterat i en riskanalys som kan nyttjas som stöd i fortsatt arbete om en öppningsbar bro blir aktuell.

Många risker som identifierades var kopplade till underhållsarbete och det faktum att det inte finns många öppningsbara järnvägsbroar i arktiskt klimat idag. Denna bro blir unik i sitt format i form av att det är en öppningsbar järnvägsbro i kallt klimat vilket genererar konstruktioner och utformningar av brodelar som inte är av standardlösning. Exempelvis utformningen av bladskarvarna (skarvar mellan fast och rörlig brodel) är viktig och det behöver troligtvis utformas bladskarvar som är unika för just denna bro för att klara av klimatet och de utmaningar som det genererar. Det har visat sig att bladskarvarna på Södertäljebro, vilket är en lyftbro, har visat sig vara problematiska och har medfört att hastigheten över bron tillfälligt behövt sänkas. Efter modifiering av skarvarna har hastigheten kunnat höjas till 80 km/h, dock ej till ursprunglig hastighet på 110 km/h. Södertäljebro är placerad i en kurva vilket har medfört ökat slitage på skarvarna, detta är något som bör undvikas på bron över Luleå älv.

Produktionen av denna typ av bro är komplex och för med sig höga arbetsmiljörisker. Brodelen över vatten är ca. 1 000 m lång vilket innebär att mycket arbete måste ske från pråmar samtidigt som befintlig farled med tung sjöfart ska korsas arbetsområdet under hela entreprenadtiden.

Under workshopen jämfördes brotyperna lyftbro, enkel svängbro och dubbel svängbro för att se om någon risk var större för en specifik typ av bro. Dubbel svängbro ansågs vara den mest riskfyllda konstruktionen medan den bro som samtliga deltagare såg som minst riskfylld var den vertikala lyftbron.

Under seminariet diskuterades risken för driftstopp. Erfarenheterna från andra broar har visat att driftstörningar på ett antal timmar eller dagar inte är ovanliga. Längre driftstopp (månader) är mindre sannolikt. För att minska konsekvenserna av driftstörningarna behöver det finnas en beredskap i form

av reservdelar på plats. Vid eventuell påkörning av bron eller ledverken kan ett driftstopp för reparation bli långt och konsekvenserna stora.

6 Tillväxt av is och påverkan på sjöfarten med en öppningsbar bro i isförhållanden

6.1 Tillväxt av is

Faktorer som påverkar tillväxten av krossis är lufttemperatur, makroporositet (andel vatten/issörja mellan isblock), mängden snö, vind, solstrålning och också antalet fartygsrörelser. Vid varje fartygsrörelse bryts isflaken sönder i mindre enheter vilket ger fler ytor för isen att växa till på.

En liknelse mellan istillväxt och ljusstöpning är att på samma sätt som ett ljus växer varje gång det doppas i stearin, växer isflaken då de rör sig i vattnet.

Mängden snö kan påverka istillväxten och sjöfartens framkomlighet på både ett positivt och ett negativt sätt. Större snömängder på orörd fast is kan ge lindrigare isförhållanden eftersom snön är mycket effektiv som isolering mot kyla. Stora snömängder i farledsrännor och vändytor kan däremot ge en större istillväxt då snön snabbt fryser ihop med den brutna isen.

6.2 Hur ofta behöver vändytor innanför ett potentiellt brolägg nyttjas?

Antalet vändytor som krävs varje vinter beror på antalet fartygsanlöp och storleken på fartygen i kombination med de förutsättningar som respektive vinter ger.

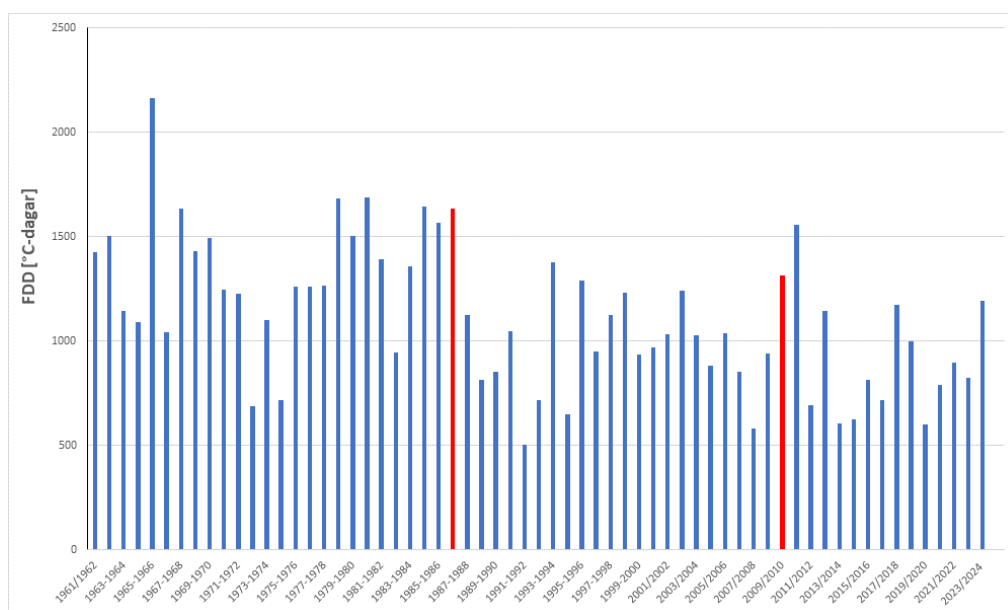
Lufttemperaturen har en stark påverkan på tillväxten av krossis och ackumulerad köld eller negativa graddagar (FDD, freezing degree days) är ett mått som brukar användas i sammanhanget. Ackumulerad köld beräknas genom att addera alla dygnsmedeltemperaturer som understiger 0°C. I dagens klimat motsvarar detta den period under vilken vattnet avkyls och det bildas is.

I samband med utställning av Järnvägsutredning JU160 (2011) och då synpunkter avseende Norrbotniabanans påverkan på sjöfarten inkom uppdrag Trafikverket till SMHI att utreda sannolikheten för vintrar med besvärliga isförhållanden under perioden 2020 – 2100. SMHI tog fram utredning *Möjlighet för kraftiga isvintrar i Luleå, 2020 – 2100* (2011-04-16).

En av SMHI:s första ansatser var att utifrån statistik för ackumulerad köld lokalisera isvintrar lika kraftiga som isvintern 1986/1987 då denna isvinter var svår för Östersjöregionen i stort. Dock var denna isvinter inte extrem för Luleås del. Istället ansattes vintern 2009/2010 som referens för en besvärlig isvinter i Luleå, under denna vinter behövde vändytor på Gråsjäljärden

användas för vändning av fartyg, det vill säga vändytor uppströms ett potentiellt brolägg.

Se Figur 51 för ackumulerad köld under vintersäsongerna 1961 – 2024 mellan den 1 november till 31 mars. Observera att SMHI:s utredning från 2011 redovisade ackumulerad köld fram till och med år 2010 men Figur 51 är kompletterad med data även efter 2010 fram till 2023/2024. I figur är staplar för isvintrar 1986/1987 och 2009/2010 rödfärgade.

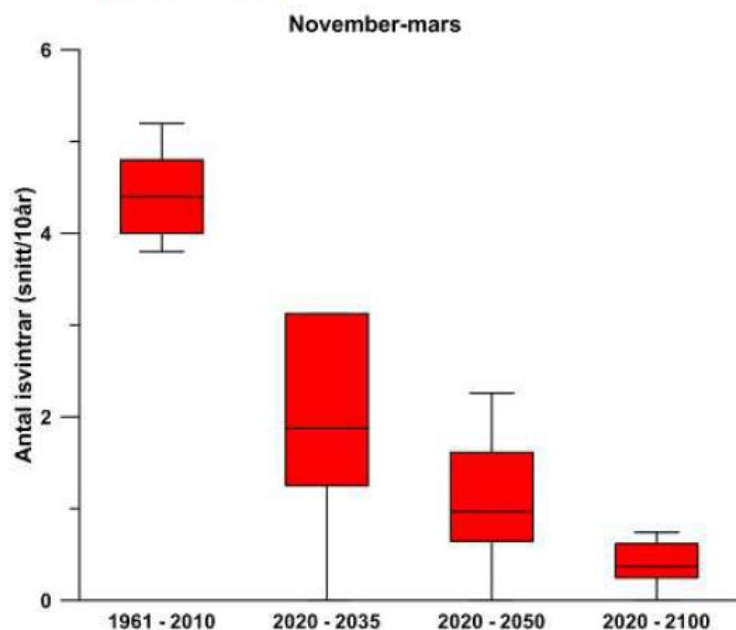


Figur 51: Diagram över ackumulerad köld under vintersäsongerna 1961 - 2024, perioden 1 november till 31 mars.

Under isvintern 2009/2010 var den ackumulerade kölden under perioden 1 november till 31 mars drygt 1300°C. Med 2009/2010 som referens beräknades antalet besvärliga isvintrar under perioden 1961 – 2010 till 21 st, vilket i snitt ger 4 st besvärliga isvintrar per decennium. SMHI kunde konstatera att utifrån ett antagande att samma förutsättningar avseende klimat och antalet fartygsrörelser skulle vara lika som fram till år 2011 även under perioden 2020 – 2100 skulle vändytor innanför ett brolägg behöva nyttjas vartannat till vart tredje år.

Utifrån kunskapen om framtida klimatförändringar studerade SMHI även olika framtida klimatscenarier utifrån ett antal vedertagna modeller. Beräkningar gjordes av antalet kraftiga isvintrar motsvarande vintern 2009/2010 fram till år 2100, se Figur 52.

5.2.1 November till mars



Figur 52: Antal isvintrar per decennium minst lika besvärliga som 2009/10 fram till år 2100. Resultaten är baserade på ett antal vedertagna klimatmodeller och omfattar perioden från 1 november till 31 mars (Källa: Möjlighet för kraftiga isvintrar i Luleå, 2020 – 2100, SMHI 2011-04-16).

Trenden är tydlig att temperaturen, den ackumulerade kölden gradvis kommer att sjunka under perioden. SMHI redovisar även i rapporten att antalet dagar med en medeltemperatur under -15°C successivt kommer att minska under månaderna januari – mars fram till år 2100.

En minskad istillväxt beroende av prognostiserad minskad medeltemperatur motverkas av andra faktorer där till exempel prognos för antalet fartygsrörelser går åt motsatt håll då dessa bedöms öka med upp till 3 – 4 gånger fram till år 2030. Utifrån scenario i Figur 52 med ca. 1 - 3 stycken besvärliga isvintrar mellan åren 2020 – 2050 skulle en prognostiserad ökning av antalet fartygsrörelser med 3 – 4 gånger ge ca. 3 – 9 st besvärliga isvintrar då vändytor innanför broläget skulle behöva nyttjas det vill säga flertalet år/decennium. Luleå kommun och Luleå Hamn har skattat behovet att nyttja vändytor innanför ett planerat broläge till ca. vartannat år.

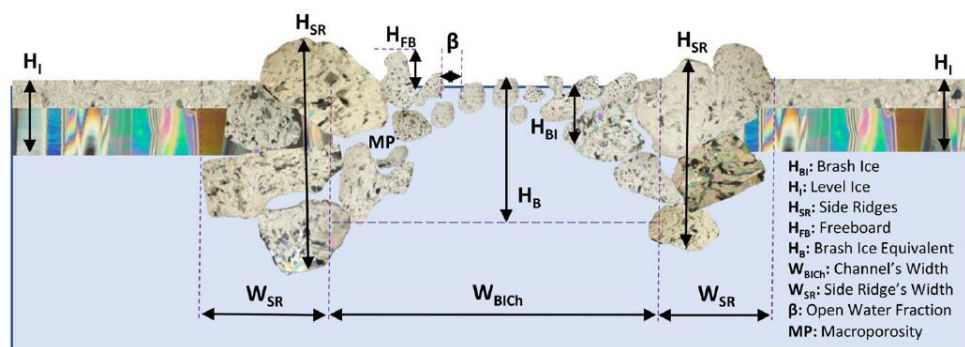
6.3 Isförhållanden i farleden under bro

För att bedöma om bron har någon påverkan på sjöfarten vid isförhållanden har kunskap inhämtats dels från forskare dels från representanter från de olika yrkeskategorier som verkar i Luleå hamn och som har lång erfarenhet av rådande förhållanden.

6.3.1 Forskning om is i farleder

Detta avsnitt utgår från kunskap om istillväxt som har inhämtats från Vasiola Zhaka som doktorerat i ämnet vid Luleå Tekniska Universitet 2019 - 2023.

Figur 53 visar ett tvärsnitt av en farled efter en fartygsrörelse. Krossisen (H_B Height Brash ice) som består av uppbrutna isblock i varierande storlekar samlas i farledens mittsektion och vallarna på respektive sida (H_{SR} Height Side Ridges) växer och packas samman av att uppbruten is kastas åt sidorna varje gång som ett fartyg passerar. Isen förflyttas dels på grund av trycket från fartygets skrov, dels med hjälp av strömmen genererad av fartygets propeller. Vid varje fartygsrörelse växer sig vallarna djupare under vattenytan och mer krossis ansamlas i själva farleden.

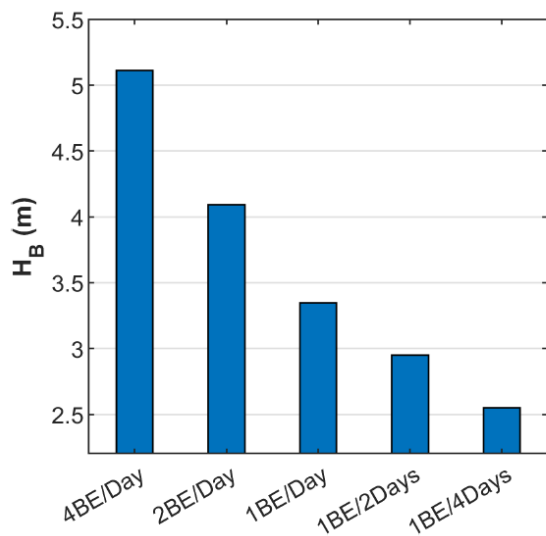


Figur 53: Tvärsnitt av en farled efter en fartygsrörelse (Källa: Doktorsavhandling "Brash Ice and Level Ice Growth, Effects of Snow" - Vasiola Zhaka, LTU 2023)

Under hur lång tid som en farled kan hållas uppe för trafik beror av kombinationen av alla de faktorer som påverkar istillväxten under aktuell isvinter.

En modell för beräkning av istillväxt har utvecklats av J Sandkvist, Luleå Tekniska Universitet (1980, 1986). Modellen har genom åren vidareutvecklats och verifierats med hjälp av fullskaleförsök i Luleå hamn (borrprover av is). Senaste verifieringen har gjorts i samband med en doktorsavhandling av Vasiola Zhaka (LTU 2023).

En av de faktorer som kan varieras i modellen är antalet fartygsrörelser. Figur 54 visar resultat för hur tjockleken på krossisen (H_B) varierar med antalet fartygsrörelser i en farled eller i en vändyta. Diagrammet illustrerar ett scenario 150 dagar in i en besvärlig isvinter.



Figur 54: Maximal tjocklek för krossis efter 150 dagar under en besvärlig isvinter för olika antal fartygsrörelser. BE = Breaking Events. (Källa: Doktorsavhandling "Brash Ice and Level Ice Growth, Effects of Snow" - Vasiola Zhaka, LTU 2023)

Enligt diagrammet är lagret av krossis ca. 1 m tjockare om farleden trafikeras med 4 fartyg per dygn jämfört med en trafikering på 2 fartyg per dygn, tjockleken på lagret av krossis ökar med ca. 25 % vid en dubbling av antalet fartyg.

Antalet fartygsrörelser kommer att öka med 3 – 4 ggr enligt hamnens nuvarande prognoser. Enligt diagrammet ökar tjockleken på lagret av krossis med ca. 50 % om antalet fartyg fyrdubblas från 1 fartyg per dygn till 4 fartyg per dygn. Siffrorna bör tolkas med försiktighet på så vis att resultatet gäller i just det scenario som modellerats men resultatet bekräftar praktiska erfarenheter från operatörer på isbrytare och bogserbåtar i Luleå Hamn.

6.3.2 Framkomlighet i farleden under isförhållanden

Den seglingsbara farledsbredden behöver vara 65 meter enligt framtagna kravspecifikation från Sjöfartsverket.

Den samlade kunskapen från forskare och sjöfarten säger att om inte isreducering sker kommer det att bildas vallar under isen på båda sidor längs farleden. Vallar kommer att byggas på allteftersom och till slut nå så djupt att all is som bryts i rännan blir kvar i rännan.

In till Luleå Hamn breddas farleden allt eftersom genom att isbrytarna bryter upp ett nytt spår intill det tidigare, detta för att säkerställa sjötrafiken genom hela issäsongen.

I PM *Bedömning av isförhållande i Luleå Hamn (Lennart Fransson 2024-04-10)* anges att det under mycket besvärliga vintrar kan bildas vallar med 6

meters djup och 12 meters bredd på sidorna av rännan under bron. För att vallbildningen i farleden inte ska påverkas av bropelare eller ledverk bör den fria bredden därför vara minst 60 meter.

Utifrån resonemanget ovan innebär den planerade lösningen på bron med 65 meter mellan ledverken att det inte är möjligt att bredda eller bryta ytterligare en ränna om man inte klarar att hålla farleden öppen.

6.4 Isreducerande åtgärder

I samband med fartygssimulering som utfördes för den öppningsbara bron 2021 konstaterade Sjöfartsverket att det krävs isreducerande åtgärder för att hålla bropassagen öppen för sjöfarten vintertid. Detta bedömdes som ett nödvändigt komplement till bogserbåtarnas isbrytande insatser invid brofäste och ledverk.

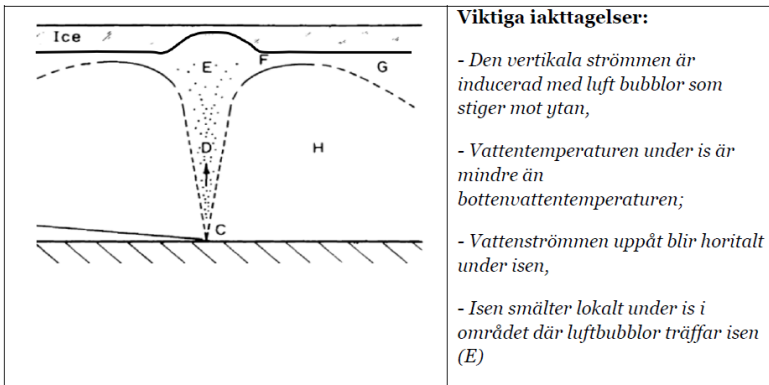
Frågan om isreducerande åtgärder i farleden kom åter upp på isworkshop som hölls 2023-11-21 (*PM Workshop isfrågor 2023-11-21, Trafikverket 2024-02-01*).

Trafikverket har tagit del av studie från år 2018 – 2019 som omfattade kartläggning av isproblem i Luleå Hamn samt förslag till olika metoder för att hantera is, *Förslag till nya metoder att hantera is i Luleå hamn Del 1 – 3 (Kaj Riska, Lennart Fransson 2018-12-17/2019-04-10)*.

I utredning konstateras att det i Luleå Hamn finns generella isproblem bland annat på grund av att isen vintertid inte transporteras ut till havs utan ansamlas i hamnområdet. Hamnområdet är relativt trångt och is ansamlas ofta invid kajerna. Bogserbåtarna nyttjas ofta för att rensa området närmast kajerna vilket kräver precision och tid och det finns risk för att pollare och annat som monterats längs kajen skadas.

En metod som redovisas i utredning är att förhindra att vatten fryser till is med hjälp av luftbubblor eller strömbildare.

Ett luftbubblingssystem kan konstrueras så att luft släpps ut från rörledningar på havsbotten där bottenvattnet är varmare än vattnet vid isens bottenyta. Luften som stiger tar med sig det varmare vattnet som därmed smälter isen, se Figur 55 för principlösning.



Figur 55: Principlösning luftbubblingsystem. (Källa: Förslag till nya metoder att hantera is i Luleå hamn Del 1 – 3 (Kaj Riska, Lennart Fransson 2018-12-17/2019-04-10).

Det varma vattnet som stiger förlorar dock energi på vägen mot isens bottenyta. Laboratorieförsök har indikerat att om man ställer varmvattenrör på 6 m djup istället för 2 m djup är värmeenergin 75 % lägre. Vid rätt förutsättningar kan luftbubblersystem ge en lokal effekt och fungera till exempel invid en kaj. Systemet är dock mekaniskt sårbart då rör kan frysa eller blockeras på annat sätt.

Luftbubblornas effekt kan bli större om också varmt vatten släpps ut från en rörledning som ligger ovanför luftrörledningen.

Utredning redogör för ett försök med en dränkbar pump för smältning av isblock som installerades utanför Strömören i februari 2019. Resultat indikerar att metod skulle kunna fungera för att reducera is invid en kaj.

En annan metod som redovisas är att skapa en ström på vattenytan med ytvattenströmgeneratorer, denna har använts i vissa finska hamnar. Med en vattenström kan man lokalt skapa en isfri yta men nettoeffekten är negativ eftersom vattnet blir kallare och isbildning flyttas till området där strömmens hastighet har minskat.

Mekanisk isreducering går ut på att lyfta bort isblock, denna metod har använts lokalt i kanaler men kan inte användas i stor skala. Andra mekaniska metoder är krossning eller sågning av is, detta förutsätter att den krossade eller sågade isen kan försvinna bort med strömmen. Metoden har använts på älv före vårfloden för att hindra isdämning.

Ytterligare en metod som beskrivs är anläggande av ”smältbassänger” vilket används i vissa finska hamnar och även i hamnen utanför Karlsborgsverken. Metoden går ut på att skapa ett invallat grundare område inom hamnområdet till vilket varmt spillvatten leds. Isblock kan förflyttas till smältbassängen varvid isen smältes. Förflyttning skulle kunna ske till exempel med hjälp av bogserbåtar. Utmaning är att säkerställa att inte utspädning av det varma spillvattnet är för snabb.

En annan metod var att smälta is med varmt vatten företrädesvis någon form av uppvärmt spillvatten.

I slussarna i Trollhätte kanal finns system där man med hjälp av eldrivna propellrar skapar omrörning för att förhindra isbildning samt för att förflytta is som bildats. Vid för orten sträng kyla händer det att enbart omrörning inte räcker till utan även varmvatten måste tillföras. Detta är dock sällsynt och hände senast för ca. 12 - 15 år sedan.

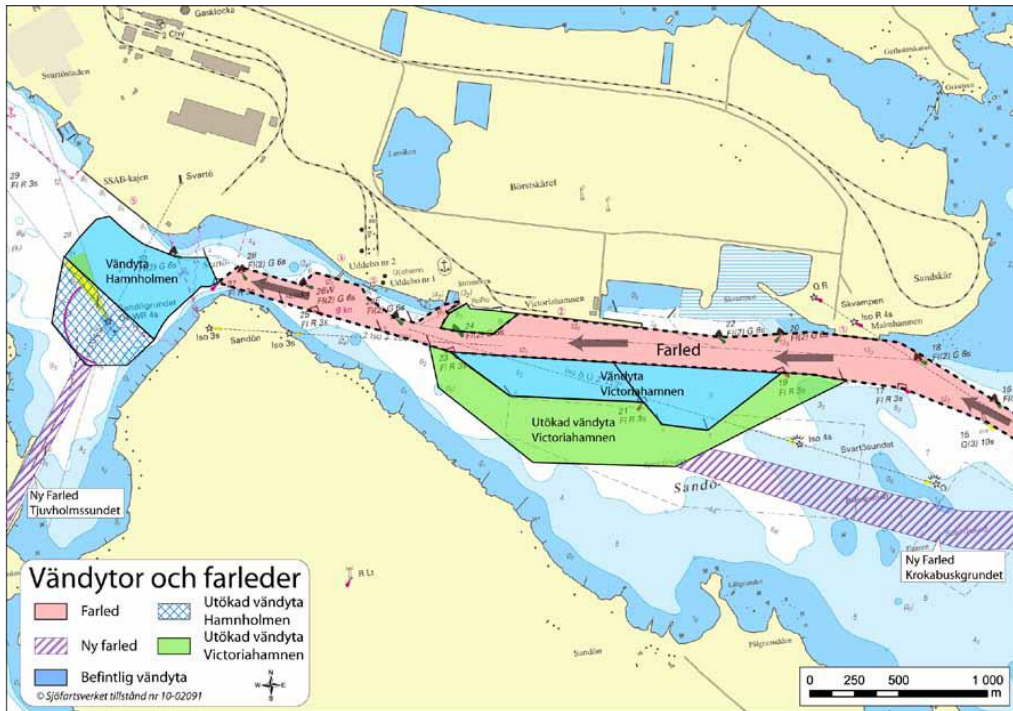
Det finns exempel på finska hamnar som använder någon av metoderna beskrivna ovan eller en kombination av dessa. Gemensamt för dessa applikationer är dock att de används inom avgränsade hamnområden det vill säga inte i öppna bredare farleder som skulle vara fallet vid en öppningsbar bro i Luleå älv. Luleälven har ett stort flöde och det skulle krävas väldigt stora mängder energi för att förhindra isbildning och tillgången till spillvatten är osäker med hänsyn till den omställning av industrin som pågår.

7 Kompensationsåtgärder

7.1 Historik muddring vändytor

I järnvägsutredningen föreslogs en fast bro mellan Hamnholmen och SSAB-kajen vilket skulle innebära att möjligheten att nyttja befintlig vändyta invid Hamnholmen skulle begränsas samt att möjligheten att nyttja vändytor på Gråsjälvfjärden uppströms bron helt skulle upphöra. För att säkerställa att hamnens verksamhet skulle kunna fortgå även under besvärliga isvintrar studerades möjliga kompensationsåtgärder.

Ett alternativ som studerades var utökning av befintlig vändyta utanför Victoriahamnen enligt Figur 56. Principen var att det skulle finnas utrymme att inom området bryta tre vändområden för vintervändningar. När dessa ytor var förbrukade kunde vändytor invid Hamnholmen brytas upp.



Figur 56: Alternativ för muddring av farled samt utökning av vändytor (Källa: Järnvägsutredningen JU160).

En utökning av den befintliga vändytan på Hamnholmen studerades enligt Figur 56. För att nyttjandet av detta vändområde skulle fungera så effektivt som möjligt vintertid föreslogs en metodik där en ränna bryts upp i form av en "travbana" längs områdets ytterkant. När problem med vallbildningar uppstår och det blir tungt att köra i isen breddas rännan genom att innerspåret successivt bryts upp. När det slutligen inte går att köra i "travbanan" på grund av isbildningen så bryts det kvarvarande vändområdet i mitten upp.

Ett annat förslag bestod av att muddra upp en ny farled vid Krokabusgrundet parallellt med befintlig farled, se Figur 56. Det skulle medföra en genomgångslösning för de fartyg som trafikerar Victoriahamnen och Sandskär då fartygen skulle kunna använda den nya farleden in till kaj och den gamla farleden ut, alternativt tvärtom. Förslaget förutsatte att vändytan utanför Victoriahamnen utökas. Kostnaden för alternativet bedömdes bli mycket hög på grund av omfattande muddringsarbeten, utöver kostnaden för att anlägga "Utökad vändyta Victoriahamnen". Alternativet bedömdes inte vara realistiskt enbart på grund av Norrbotniabanan. Alternativet kunde dock ses som en utvecklingsmöjlighet för hamnverksamheten.

Under 2021 gjordes en ny bedömning av alternativet med en farled via Krokabusgrundet på initiativ av den regionala intressentgruppen vilket

presenteras i utredning "Motivering bortval Farled Krokabuskgrundet" (2021). Slutsatserna i den utredningen var följande:

- Utformningen av en önskad lösning med "rundslinga" innebär mycket stora intrång och påverkan på Sandön.
- En annan utformning med mindre intrång på Sandön, där "rundslingan" ersätts av en stor vändyta mellan Luleå hamn och Sandön innebär väldigt stora muddringsvolymer, utan att alternativet med säkerhet kan sägas fungera.
- Kostnaden för den muddring som krävs är mycket hög och kan inte motiveras.

Noterbart är att även Sjöfartsverket inom arbetet med projekt Malmporten har genomfört en översiktlig bedömning av alternativet med en kompletterande farled via Krokabuskgrundet men även Sjöfartsverket bedömde alternativet som orealistiskt, se utredning *Farled via Krokabuskgrundet (A-metodik 2021-06-23)*.

Ytterligare ett alternativ som studerades i järnvägsutredningen var en ny farled vid Tjuvholmssundet, se Figur 56. Detta alternativ skulle innebära en genomgående trafiklösning för all trafik till hamnen och skulle kunna möjliggöra en rundslinga för farleden in och ut ur Luleå hamn.

Tjuvholmssundet har tidigare använts som farled men sundet har inte tillräckligt djup och bredd för att klara av dagens trafik. Alternativet skulle därför kräva kraftiga åtgärder i form av muddringsarbeten och breddning av sundet. Stora farledsåtgärder skulle även krävas längre ut. Inflygningslinjen för flyget till och från Luleå/Kallax flygplats skulle kunna komma att korsas. Kostnaden för alternativet bedömdes bli mycket hög och alternativet bedömdes även medföra mycket stor miljöpåverkan i området. Alternativet bedömdes inte som realistiskt.

Under 2021 gjordes en ny bedömning av "Ny farled via Tjuvholmssundet" på initiativ av den regionala intressentgruppen vilket presenteras i utredning *Ny farled via Tjuvholmssundet (A-metodik 2021-03-09)*. Slutsatserna i den utredningen var följande:

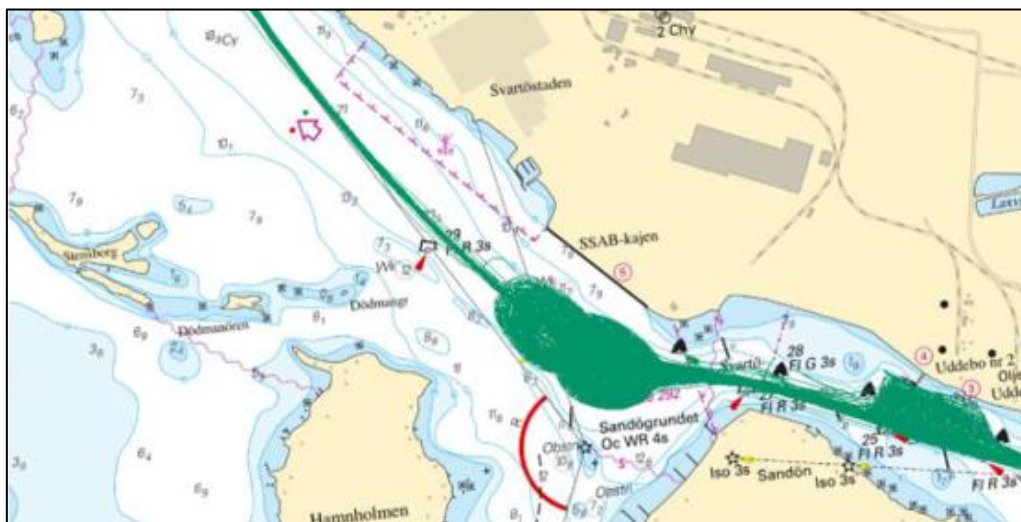
- Både farledsdjup och farledsbredd måste utökas kraftigt vid Tjuvholmssundet samt längre ut mellan Germandön och Junkön.
- Alternativet uppfyller inte sjöfartens säkerhetskrav pga. för skarpa "girar". Lösningen skulle kräva säkerhetsåtgärder i form av exempelvis säkerhetsmarginaler i farledsutformning och tekniska skydd för att kunna accepteras.
- Stor miljöpåverkan och påverkan för närboende.
- Alternativet hindrar/försvarar utvecklingsmöjligheter av Sandön på sikt.

- Farleden kommer i konflikt med flygets och försvarets intressen, då farleden korsar inflygningen till Luleå flygplats.
- Kostnaden för alternativet bedöms bli hög.

De kompensationsåtgärder som slutligen ingick i det östra alternativet i järnvägsutredningen var utökade vändytor utanför Victoriahamnen samt invid Hamnholmen. Delar av områdena utanför Victoriahamnen och Hamnholmen ingår i dagsläget i de muddringsarbeten som projekt Malmporten planerar att genomföra. Ytterligare muddring krävs om en potentiell broförbindelse skulle komma att inskränka på de befintliga vändytorna invid Hamnholmen.

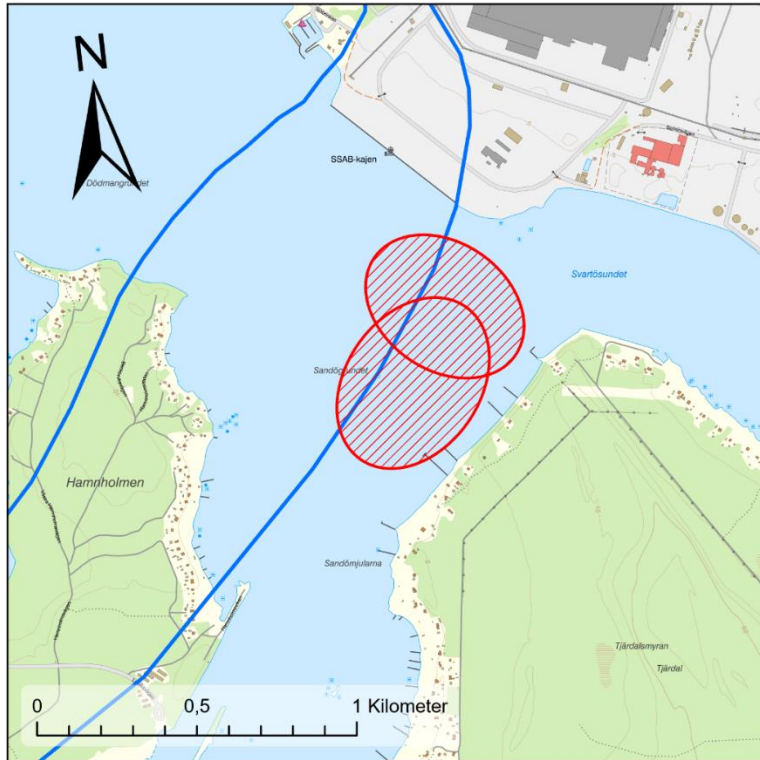
7.2 Muddring för utökning av vändyta invid Hamnholmen

Den yttre av de två befintliga vändytorna närmast intill Hamnholmen nyttjas som regel först. Allt eftersom denna förbrukas utökas ytan uppströms, se exempel i form av fartygsrörelser från AIS-data under perioden januari – maj 2019 i Figur 57.



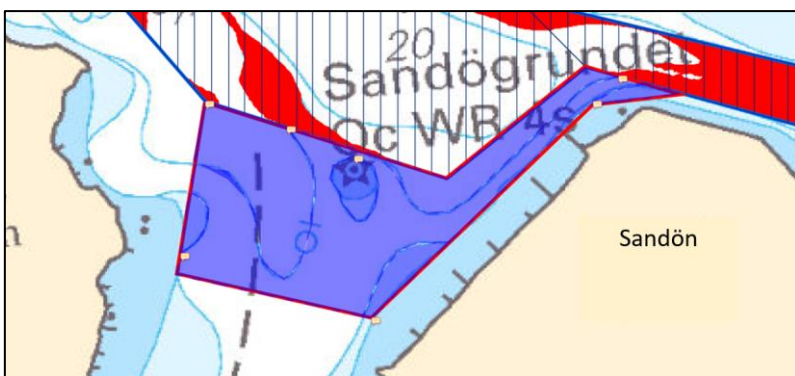
Figur 57: AIS-data som visar fartygsrörelser under perioden jan – maj 2019 (Källa: Sjöfartsverket)

De två vändytorna invid Hamnholmen, framför allt ytan uppströms, skulle komma i konflikt med ett potentiellt brolägg med tillhörande ledverk. Då vändytorna är nödvändiga för att säkerställa sjöfarten under issäsongen krävs en kompensationsåtgärd och den åtgärd som bedöms möjlig är tillskapande av ny vändyta enligt Figur 58.



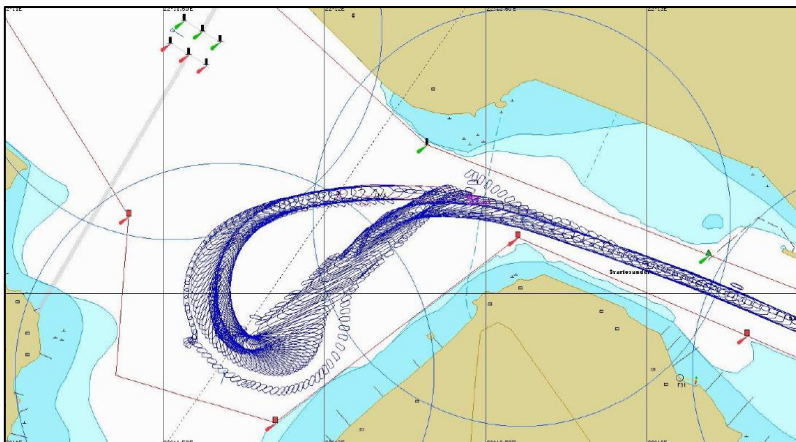
Figur 58: Ny vändyta behöver tillskapas på grund av konflikt med ett potentiellt brolägg.

Ny vändyta skulle tillskapas genom att fyren ”Sandögrundet” tas bort och ytan muddras till samma ramfria djup, 12,85 m som projekt Malmporten kommer ge för detta farledsavsnitt, se yta aktuell för muddring i Figur 59.



Figur 59: Ny vändyta skulle tillskapas genom muddring av området där bland annat fyren Sandögrundet finns idag.

I samband med fartygssimulering 2021 simulerades vändning på tänkt ny tillskapad vändyta, se simulerade fartygsspår i Figur 60.



Figur 60: Fartygsspår på ny tilltänkt vändyta invid Hamnholmen. (Källa: Simulering av förutsättningar för en öppningsbar bro över Svartösundet, Luleå, Sjöfartsverket sept 2022)

Storleken på en vändyta minskas allt eftersom på grund av istillväxt och vallbildning i ytterkanterna. Kompensationsåtgärden skapar två vändytor som delvis överlappar varandra och också ligger i vinkel mot varandra, vid nyttjande av den ena vändytan kommer även en relativt stor del av den andra vändytan att förbrukas och respektive vändyta blir mer utsatt för vallbildning jämfört med om vändytor ligger i linje efter varandra. Sjöfartens bedömning är att den nya vändytans utformning/placering innebär att den snarare ska klassas som en stor vändyta istället för två. Kombinationen större fartyg och ökat antal fartygsrörelser innebär att vändytan vid Hamnholmen, trots kompensationsåtgärder, förbrukas snabbare. Detta medför att vändytor innanför ett tänkt brolägg kommer att behöva nyttjas tidigare jämfört med dagsläget.

7.3 Nytt kajläge för isbrytarna

Sjöfartsverket ser en risk att nuvarande kaj vid Svartön i Luleå inte fortsatt kan fungera som isbrytarnas hemmakaj i det fall det östra alternativet med en öppningsbar bro blir verklighet. Detta då isbrytarnas ankomst och avgång bör styras utifrån behovet av isbrytning och assistans av fartyg till havs vilket inte nödvändigtvis skulle sammanfalla med tidpunkter för planerade broöppningar. Oavsett frekvensen på service- och underhållsåtgärder föreligger det risk för driftstörningar på en öppningsbar bro och en situation där isbrytarna skulle bli instängda innanför bron skulle kunna medföra allvarliga konsekvenser för fartygstrafiken och berörda aktörer inom industrin. Isbrytarna kan framöver även komma att få utökade uppdrag för totalförsvaret och SAR (Search And Rescue) vilket kan kräva snabba insatstider.

En ny kaj för isbrytarna skulle behöva vara ca. 400 – 500 m lång. Enligt Sjöfartsverket bör en hemmakaj vara strategiskt placerad utifrån var behovet av isbrytning är som störst. Långa körsträckor för att bunkra förnödenheter samt för att byta besättningar bör undvikas. Luleå och Piteå är de orter som ligger bäst till utifrån det område som isbrytarna främst opererar inom. Enligt Luleå Hamns nuvarande planer för hamnområdet finns det inte plats för en ny kaj för isbrytarna utanför potentiellt brolägg. Frågan om var en ny kaj skulle kunna placeras kvarstår och måste hanteras gemensamt av flera parter såsom potentiella kommuner och hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket.

7.4 Ombyggnad av bogserbåtar

En eller flera av Luleå hamns nuvarande bogserbåtar skulle behöva byggas om för att kunna passera genom den öppningsbara bron i stängt läge. Detta då de tre befintliga bogserbåtarna har en air draft på ca. 18 – 22 m (Viscaria ca. 22 m, Valkyria ca. 18 m och Vilja ca. 19-20 m) och möjlig maximal segelfri höjd bedöms till ca. 18 m. Det är framför allt bogserbåtarnas master som måste åtgärdas, möjligen skulle dessa kunna göras fällbara. Se bogserbåten Viscaria i Figur 61.



Figur 61: Bogserbåten Viscaria (Källa: Luleå Hamns hemsida)

7.5 Åtgärder Luleå/Kallax flygplats

Det är troligt att någon form av åtgärd kommer att krävas med anledning av att järnvägen dras nära flygplatsen. Åtgärder skulle t.ex. kunna omfatta flytt av system eller master för att undvika störningar. Den mest omfattande åtgärden som skulle kunna bli aktuell är förläggning av järnvägen under mark i ett betongtråg.

8 Samspelet mellan järnvägstrafik och sjöfarten

Med en öppningsbar bro kommer en kompromiss mellan tågtrafikens och sjöfartens intressen att bli nödvändig. Hur sjöfarten och järnvägstrafiken påverkas beror på många olika faktorer. Antalet anlöp i hamnen, isförhållanden, när på dygnet fartygen kommer, hur prioriteringen mellan fartyg och tåg sker mm. Hur samspelet mellan tågtrafiken och sjöfarten ska regleras är inte beslutat och om det östra alternativet blir aktuellt behöver det göras överenskommelser om hur det ska hanteras.

8.1 Öppningstid bro

Öppningsförfarande är i princip samma oavsett brotyp och beskrivning nedan är därför generell oavsett brotyp. Förutsättningar för öppningsförfarande såsom manövreringstider för bro, passagetid och säkerhetsavstånd för fartyg är osäkra i detta skede. Manövrering av bro det vill säga avstängning av spårtrafik på bron, bedöms ta minst 20 minuter och består av delmoment enligt Tabell 6.

Tabell 6: Moment samt tidsåtgång vid broöppning

Moment	Tidsåtgång	Kommentar
Klargöring inför manövrering.	15 s	Till stor del ett förberedande arbete. Tidsåtgång satt enbart för slutgiltigt klargörande.
Öppning. Manövrering låsning samt lyft och sväng respektive enbart lyft.	360 s (6 min)	Generell tid satt baserat på tider för befintliga broar.
Passage sjötrafik.	390 s (6,5 min)	Vid ett antagande av 1000 m säkerhetsavstånd och 5 knops fart (från genomförda simuleringar)
Stängning	360 s (6 min)	Generell tid satt baserat på tider för befintliga broar med en ökning pga bronns storlek.

Tidsåtgången för öppning av bron är även en avvägning utifrån ett dimensionerings- och underhållsperspektiv.

Säkerhetsavstånd definieras vanligtvis av Sjöfartsverket och avser det avstånd från bron som ett fartyg måste befinna sig på innan bron är öppen för fartygspassage. Vilka krav som Sjöfartsverket kommer ställa på detta avstånd beror på en rad faktorer såsom exempelvis storlek på fartyg, typ av fartyg, omgivningsförhållanden (vind, is, ström) samt rekommendationer från

PIANC². Säkerhetsavstånd är därför osäkert i detta skede. Med ett ökat krav på säkerhetsavstånd till exempelvis 1 nautisk mil (1 852 m) ökar passagetiden med 5 och en halv minut innebärande total avstängningstid på spår på strax under 25 minuter.

8.2 Sjöfartens behov av broöppningar

Under sommarmånaderna är behovet av broöppning lågt förutsatt att den seglingsfria höjden blir minst 18 meter. Isbrytarna, fartyg till Cementa, kryssningsfartyg, större segelbåtar m.fl. behöver däremot anpassa sig efter broöppning. Om den segelfria höjden blir lägre än 17 meter kommer fritidsbåtstrafiken att påverkas, enligt Sjöfartsverkets nautiska kravspecifikation gör man bedömningen att majoriteten av fritidsbåtarna klarar sig under 17 meter.

Vintertid ser dock situationen annorlunda ut eftersom fartyg som behöver nyttja vändytor uppströms bron påverkas. Beroende på väder och isförhållanden blir variationerna i påverkan på sjöfarten stora. Frågorna kopplade till is- och klimatfrågor är komplexa och det finns stora osäkerheter.

Dialogen med hamnen har resulterat i att vi som utgångspunkt bör anta att isförhållandena medför att man får räkna med att fartyg behöver vända innanför ett broläge vartannat år. Behovet tros uppkomma under perioden januari - april och hur lång störningen blir kommer att variera från år till år. Under issäsongen 2023/2024 har ytorna innanför ett broläge börjat nyttjas redan i mitten av januari. Från det att ytorna börjar nyttjas behöver samtliga fartyg passera bron för att vända samt att såväl isbrytarna som bogserbåtarna har ett omfattande arbete med isbrytning.

Prognosen för antalet anlop fram till 2030 ger ca. 5 - 6 anlop/dag i medeltal vilket då medför 10 - 12 stycken öppningar per dag för vändande fartyg under de perioder då vändytorna innanför bron på Gråsjäljärden behöver nyttjas. Utöver vändande fartyg tillkommer det öppningar för isbrytarna och Cementabåtarna som har hemmakaj innanför järnvägsbron.

8.3 Principer för hur broöppningar kan ske

För befintliga öppningsbara broar i Sverige finns två huvudprinciper för hur broöppningar kan hanteras:

Alt 1) ”ad-hoc” – när behov uppstår.

Sjöfartsverket kontaktar TRV Trafikledning minst 2 h innan önskad broöppningstid. TRV Trafikledning tillhandahåller lämplig

² PIANC (Permanent International Association of Navigational Congresses) är en internationell icke-politisk intresseorganisation vars mål är att främja sjöfart genom utveckling av planering, utformning, anläggning och underhåll av farleder och hamnar. Myndigheter, företag och privatpersoner är medlemmar i organisationen

broöppningstid inom ett tidsintervall på ca. 1 h efter önskad broöppningstid utifrån när det finns lucka i tågtrafiken.

Förfarandet skulle innebära möjlighet att anpassa broöppningstiden utifrån den faktiska trafiksituationen och kapacitet binds inte upp i onödan för broöppningar. Kan kräva inställelse av tåg eller merförsening med kort varsel ca. 2 h i förväg.

Alt 2) Förplanerade tidsfönster

Fördefinierade tidsfönster där sjöfarten har företräde. Troligtvis behövs något längre tidsfönster per fartyg eftersom det är svårt att detaljstyra fartygstrafiken. Tågtrafiken planeras utifrån de fasta tidsfönstren för sjöfarten.

Förfarandet skulle innebära möjlighet att i förväg anpassa tågtrafiken för att minimera risken för merförseningar. Alternativet ger dock mindre möjlighet till anpassning utifrån förändringar i trafiken i operativt läge, t.ex. försenade tåg. Kapacitet binds upp i tidtabellen för broöppningar även om tidsfönster inte kommer nyttjas.

Operatörerna ges möjlighet att anpassa sin trafik i god tid i förväg.

Nedan beskrivs några exempel på hur öppning av järnvägsbroar i södra Sverige har hanterats. Tidsfönster för dessa broar är planerade för genomgående trafik med en bropassage. I Luleå behöver tidsfönster anpassas för både in- och utgående trafik i samband med vändning.

- Södertälje, lyftbro:
 - Förplanerade fönster på 20 min för broöppning med tillhörande trafiklösning
 - Dagtid 4 fasta tillfällen och då ställs pendeltåg in (vardagar kl 10, 13, 19, 23)
 - Brovakten tar kontakt med Trafikledningen i god tid vid behov av öppning
 - Avstämning ca. 20 min innan broöppning om exakt tid
 - Nära slutstation i Södertälje, vilket gör att förseningar inte sprids
- Norsholm (Göta kanal, Norrköping – Linköping), enkel klaffbro:
 - ”ad-hoc” där det finns lucka i trafiken, men ingen broöppning tillåten mellan klockan 6-9 och 15-18
- Göteborg, Marieholmsbroarna, två stycken enkel svängbro:

- ”ad-hoc” där det finns lucka i trafiken, men ingen broöppning tillåten mellan klockan 6-9 och 15–18
- Kvicksund
 - Möjlighet till 20 min broöppningstid vid ett visst klockslag varje timme kl 6-20
 - Avrop från sjöfarten minst 90 min i förväg, men gärna 2-4 h i förväg

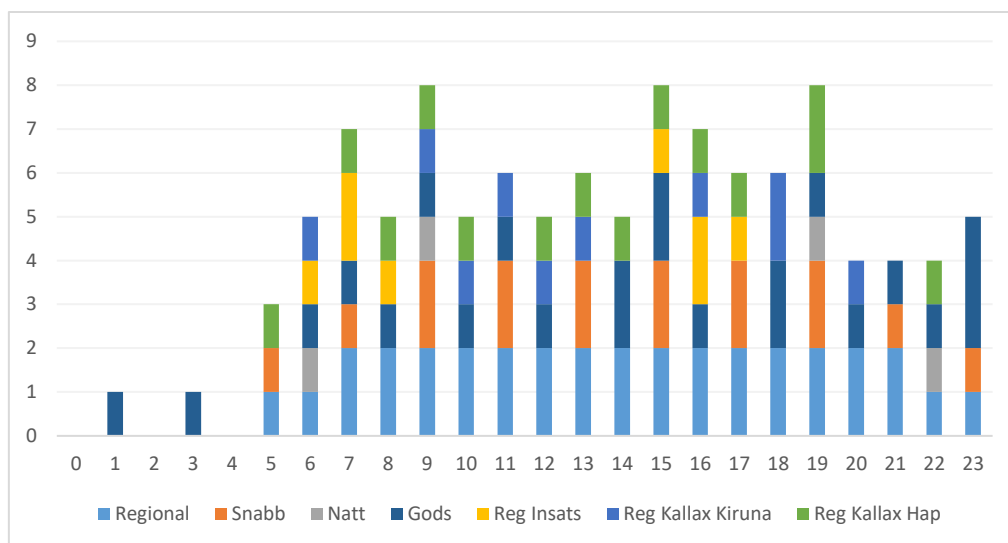
Samtliga av ovanstående exempel förutom Kvicksund avser öppningsbara broar i anslutning till dubbelspår. För Norrbotniabanan blir förutsättningarna något annorlunda då den till stor del byggs enkelspårig, vilket innebär att tågen endast kan mötas ca. var tionde kilometer. Detta ger fler beroenden mellan tågen som kan påverka hur rutinerna för broöppningen bör utformas.

Hur detta ska hanteras och regleras i avtal behöver utredas vidare.

8.4 Tidsfönster för broöppning

Utformning av tågplanen görs utifrån ansökningar om tider i spår från järnvägsföretag och entreprenörer, där ansökningar ska lämnas in ca. 7 månader i förväg för kommande års tidtabell. Tågplanen kan därmed variera från år till år men generellt är tågtrafiken tätare under dagtid eftersom persontrafiken då är mest frekvent.

Baserat på de prognoser för tågtrafiken som beskrivits i avsnitt 2.1 för Norrbotniabanan, sträckan mellan Luleå C och Luleå/Kallax flygplats har prognostiserat antal tåg per timme sammanställts i Figur 62 nedan. Figuren visar ett tänkt tågtrafikupplägg utifrån erfarenheter från järnvägsföretagens trafikeringsstrategier. Upplägget innebär minst 5 tåg per timme under dagtid och i rusningstrafik upp till 8 tåg per timme.



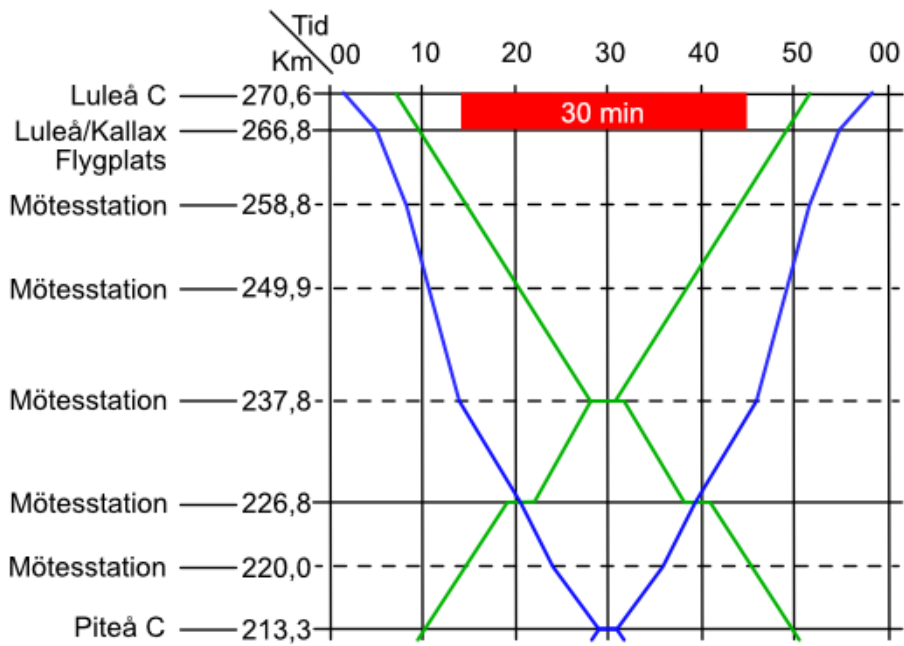
Figur 62: Exempel på tågtrafikupplägg per timme under ett dygn, sammanlagt ca. 100 tåg per dygn.

Nattetid, mellan kl 00 – 05 finns det gott om tid till broöppningar. För att undersöka möjligheten till tidsfönster för broöppning under dagtid har vi gjort en fördjupad analys med hjälp av grafiska tidtabeller.

I analysen har vi utgått från att tidsfönstret för broöppning är minst 30 minuter. Förutom tiden som åtgår för de faktiska moment som ingår i en bropassage behöver ett inplanerat tidsfönster även inrymma en viss marginal för förseningar t.ex. av fartyg eller tåg. Detta för att systemet som helhet inte ska bli för störningskänsligt.

Analysen har visat att antalet tåg per timme behöver reduceras till ca. fyra stycken för att ge utrymme för 30 minuters tidsfönster. Fler tåg innebär transporttidsförlängningar eller inställda tåg.

I exemplet nedan, Figur 63, visas en timme där det går fyra tåg mellan Luleå C och Piteå C. Förutsättningen för ett tidsfönster på 30 minuter är att tågen kör i kolonn efter varandra utifrån ett knutpunktsupplägg.



Figur 63: Den grafiska tidtabellen visar tågens väg mellan Luleå C och Piteå C under en timme (de färgade linjerna). Blå=regionaltåg, grön=godståg. Röd ruta illustrerar 30 minuters broöppning.

8.5 Konsekvenser för järnvägstrafiken

Antalet broöppningar och tidpunkten för dessa har stor betydelse för hur tågtrafiken påverkas. Vidare har det stor betydelse hur långa tidsfönster för broöppning som skulle krävas. I detta avsnitt analyseras hur olika scenarier för detta påverkar järnvägstrafiken. Analyserna bygger på det tidtabells-scenari som tidigare beskrivits vilket bygger på knutpunktstrafik för regionalstågstrafiken (se avsnitt 2.2).

8.5.1 Längd på tidsfönster för avstängd tågtrafik till följd av broöppning

I avsnitt 8.3 beskrivs att principen för broöppning skulle kunna vara antingen "ad-hoc" vid behov eller enligt förplanerade tidsfönster. Under en längre period med 10 - 12 broöppningar/dygn bedöms förfarande enligt "ad-hoc" som svårhanterligt, detta då ett relativt stort antal tåg skulle påverkas varje dygn med kort varsel. Tåg som ställs in med kort varsel eller försenas innebär utmaningar med resenärsinformation och ersättningstrafik.

Detta avsnitt utgår därför från att principen med förplanerade tidsfönster skulle vara nödvändigt när längre perioder med 10 - 12 broöppningar/dygn skulle inträffa. Det innebär att under den period det vanligtvis är sådant isläge att fartygen behöver passera bron för att vända så planeras det i förväg in fasta tider för broöppning i den årliga tågplanen. Då blir det en kapacitetsförutsättning som järnvägsföretagen som ansöker om järnvägskapacitet måste förhålla sig till, där tidtabellen anpassas efter de planerade broöppningstiderna. Därmed blir inte tågtrafiken beroende av ett beslut några dagar i förväg baserat på hur isläget förändras utan broöppningstiderna finns med som en förutsättning i det kapacitetserbjudande Trafikverket ger till järnvägsföretagen. En konsekvens av detta är dock att Norrbotniabanan kapacitetsmässigt reduceras med ca 20 % under jan-april varje år oavsett om tiderna kommer nyttjas eller inte (ännu mer enskilda timmar).

Det finns två huvudprinciper för hur lång tid som tågtrafiken behöver stängas av i samband med broöppning till följd av fartygspassage.

Alt A) Bron stängs under fartygsvändningen – max 30 minuter avstängd tågtrafik

Alt B) Bron hålls öppen under fartygsvändningen – 60 – 90 minuter avstängd tågtrafik

Alternativ A: Bron stängs under fartygsvändningen – max 30 min avstängd tågtrafik

För att ett fartyg ska kunna passera i ena riktningen förbi bron bedöms järnvägstrafiken behöva vara avstängd i max 30 min. För att inte överstiga

denna tid behöver bron vara stängd under den tid som fartyget vänder innanför bron och därefter öppnas igen för att släppa ut fartyget. Det innebär alltså att varje vändande fartyg kräver två broöppningar och att järnvägstrafiken då behöver vara avstängd i ca. 30 min vid två efterföljande tillfällen, där järnvägstrafiken kan släppas på under fartygsvändningen.

Utifrån framtagna tidtabellanalys skulle ett lämpligt upplägg vara att järnvägstrafiken stängs av i max 30 min ca. XX.15 – XX.45, därefter släpps tågtrafiken på under fartygsvändningen i 30 min ca. XX.45 – XX.15 och därefter sker broöppning igen ca. XX.15-XX.45 efterföljande timme.

Då kan minst ett persontåg och ett godståg per timme och riktning framföras och det efterfrågade knutpunktsupplägget för regionalstågstrafiken upprätthållas, se 2.2.2. Vid en längre avstängningstid än 30 min blir det svårt att upprätthålla denna basnivå av järnvägstrafik varje timme. Det innebär även att tidsfönstren för fartygspassage dagtid behöver vara max 30 min åt gången.

Alternativ B: Bron hålls öppen under fartygsvändningen – 60 – 90 min avstängd tågtrafik

Om bron ska hållas öppen under fartygsvändningen bedöms tågtrafiken behöva vara avstängd i minst 60 min, men troligen mer för att ha extra marginaler vid fartygsförseningar (90 min har antagits nedan). En konsekvens av så långa avstängningstider dagtid skulle bli att all tågtrafik skulle behöva ställas in under vissa timmar, vilket innebär att möjligheten att framföra regelbunden person- eller godstågstrafik varje timme inte skulle uppfyllas. Vidare skulle konsekvenserna bli orimligt stora om ett tåg skulle vara försenat och inte hinna förbi bron innan öppning.

8.5.2 Fördelning av broöppningar över ett dygn

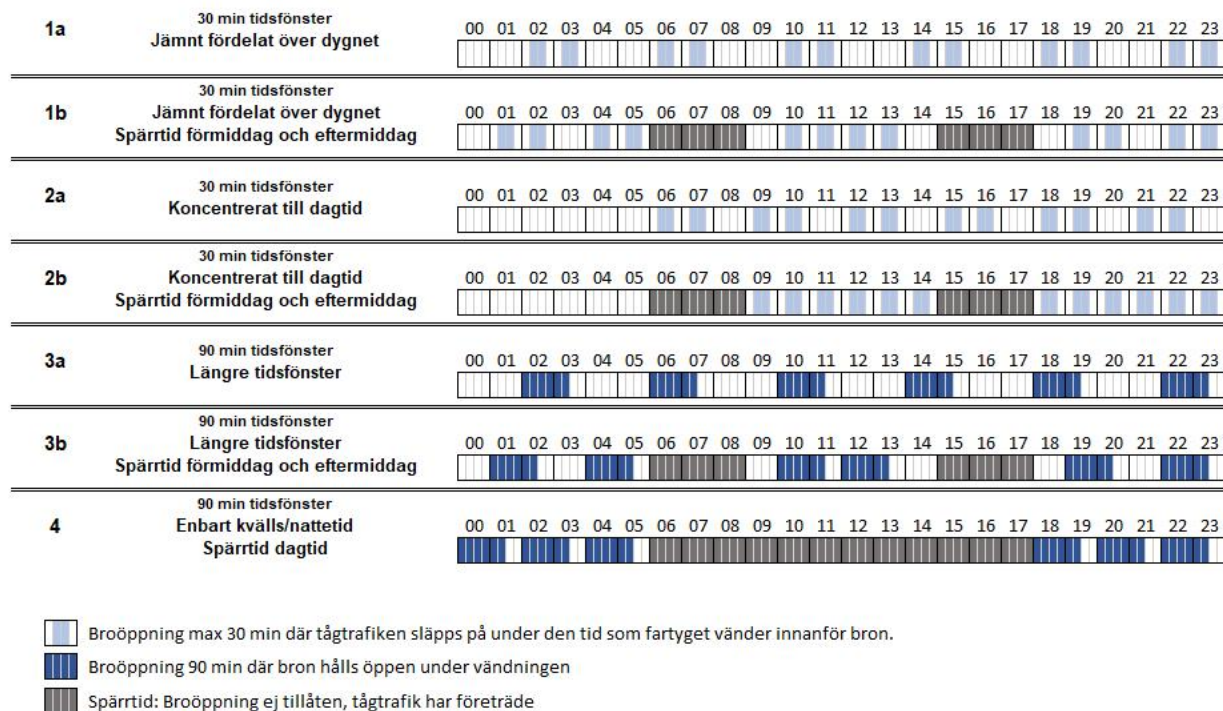
Enligt tidigare bedömning kommer ca. 5 - 6 fartygsvändningar som kräver broöppning per dygn behöva genomföras (se avsnitt 8.2). Det finns olika alternativ för hur dessa vändningar kan fördelas i tid över dygnet, där respektive alternativ ger olika konsekvenser på framkomligheten för både sjöfarten och järnvägstrafiken.

Trafikverket har utrett påverkan på tågtrafiken för nedanstående alternativ:

- **Alternativ 1a:** En halvtimme per öppning jämnt fördelat över dygnet
- **Alternativ 1b:** En halvtimme per öppning jämnt fördelat över dygnet där ingen broöppning är tillåten mellan ca. kl 6-9 och kl 15-18
- **Alternativ 2a:** En halvtimme per öppning mer koncentrerat till dagtid
- **Alternativ 2b:** En halvtimme per öppning mer koncentrerat till dagtid där ingen broöppning är tillåten mellan ca. kl 6-9 och kl 15-18
- **Alternativ 3a:** Längre planerade stopp jämnt fördelat över dygnet

- **Alternativ 3b:** Längre planerade stopp jämnt fördelat över dygnet där ingen broöppning är tillåten mellan ca. kl 6-9 och kl 15-18
- **Alternativ 4:** Broöppning enbart kvälls- och nattetid

Figur 64 visar hur broöppningar fördelas över dygnet för de olika alternativen.



Figur 64: Grafisk illustration på hur broöppningar fördelas över dygnet.

Alternativ 1a: En halvtimme per öppning jämnt fördelat över dygnet

Alternativet innebär att tre fartygsvändningar sker dagtid kl 6-18 och resterande tre sker kvälls- och nattetid kl 18-06. Varje fartygsvändning ger påverkan på tågtrafiken i två efterföljande timmar genom att tågtrafiken stängs av i 30 minuter per timme och därefter släpps på under den tid som fartyget vänder innanför bron. Med den antagna tågtrafiken ger detta följande konsekvenser för respektive trafikupplägg:

- Regional stomtåg Luleå-Umeå i knutpunktsupplägg väntas kunna köras utan påverkan så länge tågen går enligt tidtabell eller med max ca. 15 min försening och tiden för broöppningen förläggs anpassat efter knutpunktsupplägget.
- Ungefär hälften av snabbtågen väntas påverkas av broöppning där dessa får förlängd transporttid med ca. 10 min per tåg utifrån antagen tidtabell (tidigarelagd avgångstid respektive senarelagd ankomsttid för

att inte påverkas av broöppningen). Vändtiden i Luleå bedöms vara så lång att transporttidsförlängningen inte får någon påverkan på vändande tåg.

- Påverkan på nattågen väntas bli förhållandevis liten då nattågen i de flesta fall går vid tidpunkter då övrig persontrafik är mindre omfattande. Nattågen har dessutom normalt mer marginaler i tidtabellen och är mindre tidskänsliga. Påverkan kan bli större för 1-2 avgångar som ankommer/avgår i högtrafik.
- Ungefär hälften av de regionala insatstågen för persontrafik Boden – Piteå i högtrafik på morgonen och eftermiddagen väntas trafikera de timmar då broöppning antas ske. Då dessa tåg ofta har korta vändtider i ändarna och skulle få en försening på minst 15 min, vilket även skulle påverka vändande tåg, så är bedömningen att samtliga av dessa tåg behöver ställas in, även de som inte drabbas direkt av broöppningen.
- Tidtabellen för regionaltåg mellan Kiruna/Haparanda och Kallax flygplats antas anpassas efter knutpunktsupplägget för regionaltågen på Norrbotniabanan, så att goda anslutningsmöjligheter fås mellan dessa trafikupplägg i Luleå. Utifrån en sådan tidtabell, med förutsättningen att dubbelspår byggs mellan Luleå – Kallax samt att regionaltågsstationen i Kallax utformas på ett sådant sätt att vändande regionaltåg kan hanteras, är bedömningen att dessa tåg kan gå utan någon större påverkan. I de fall det blir konflikt med andra tåg eller broöppning, t ex vid större förseningar, finns möjlighet att byta till anslutande regionaltåg som går minst en gång i timmen alternativt flygbussarna som går förhållandevis tätt. Sammanfattningsvis bedöms påverkan bli liten utifrån ovan antagna förutsättningar, men kapacitetsbrist på Malmbanan och sträckan Boden – Luleå kan göra att tågen kommer vid fel tidpunkt till Luleå och därmed påverkas i större utsträckning.
- Godstågen är förhållandevis jämnt fördelade över dygnet med max 1-2 godståg per timme (undantag kl 23-24). Så länge godstågens ankomst- respektive avgångstid kan styras till den halvtimme när bron är stängd, så bör de därmed kunna framföras utan påverkan de timmar där totala antalet tåg inte överskrider ca. fyra tåg. Med tanke på de många beroende som finns med övrig trafik på banan och att godståg sällan går enligt tidtabell är risken dock stor att de även kommer ankomma vid tidpunkt för broöppning.

Totalt får ca en tredjedel av den förväntade trafiken en restidsförlängning och ca. 7 % av tågen behöver ställas in, där den totala transporttidsförlängningen per dygn blir ca 7 h utifrån antaget tidtabellscenario.

Alternativ 1b: En halvtimme per öppning jämnt fördelat över dygnet där ingen broöppning är tillåten morgon och eftermiddag ca. kl 6-9 och kl 15-18

I detta alternativ får tågtrafiken företräde på morgonen- och eftermiddagen när arbetspendlingen är som störst kl 6-9 och 15-18. Det innebär att endast två fartygsvändningar sker dagtid kl 9-15 och resterande på kvälls- och nattetid kl 18-06.

Precis som i alternativ 1a ger varje fartygsvändning påverkan på tågtrafiken i två efterföljande timmar genom att tågtrafiken stängs av i 30 minuter per timme och därefter släpps på under den tid som fartyget vänder innanför bron. Skillnaden jämfört med alternativ 1a blir att de regionala insatstågen kan gå i högtrafik och därmed förtäta trafiken till två tåg per timme och riktning. Punktligheten i högtrafik bör även förbättras genom att ingen broöppning sker då.

Totalt sett påverkas färre tåg av broöppningen i detta alternativ, där ca. 25 % av tågen får en transporttidsförlängning med totalt ca. 5 h per dygn utifrån antaget tidtabellscenario och där inga tåg behöver ställas in.

Alternativ 2a: En halvtimme per öppning mer koncentrerat till dagtid

I detta alternativ sker ingen fartygsvändning nattetid kl 23-06. Istället sprids fartygsvändningarna ut jämnt under dag- och kvällstid. Det innebär att fyra fartygsvändningar sker dagtid kl 6-18 och resterande två sker kvällstid kl 18-23.

Precis som i alternativ 1 ger fartygsvändning påverkan på tågtrafiken i två efterföljande timmar genom att tågtrafiken stängs av i 30 minuter per timme och därefter släpps på under den tid som fartyget vänder innanför bron.

Genom att fler fartygspassager sker dagtid när tågtrafiken är mer omfattande blir även konsekvenserna mer omfattande än i alternativ 1, där fler tåg påverkas med förlängda transporttider. Totalt bedöms tågen få transporttidsförlängningar med ca. 9 h per dygn. Precis som i alternativ 1a behöver de extra regionalstågen i högtrafik ställas in (motsvarar 7 % av totala tågantalet). Störningskänsligheten dagtid förväntas i detta alternativ bli större jämfört med alternativ 1 genom att fler tåg påverkas.

Alternativ 2b: En halvtimme per öppning mer koncentrerat till dagtid där ingen broöppning är tillåten morgon och eftermiddag ca. kl 6-9 och kl 15-18

Utöver att ingen fartygsvändning sker nattetid kl 23-06 så har tågtrafiken i detta alternativ företräde kl 6-9 och kl 15-18. Det medför att det blir tre fartygsvändningar dagtid kl 9-15 och tre fartygsvändningar kvällstid kl 18-24, där samtliga av dessa timmar påverkas av broöppning i 30 min per timme.

I högtrafik påverkas inte tågtrafiken av broöppningar och de regionala insatstågen behöver därför inte ställas in. Punktligheten i högtrafik förbättras, men förväntas bli sämre övriga tider dagtid då samtliga timmar påverkas av broöppning. Totala transporttidsförlängningen per dygn blir marginellt mindre än alternativ 2a, där tågen bedöms få totalt 8 h per dygn i transporttidsförlängning.

Alternativ 3a: Längre planerade stopp jämnt fördelat över dygnet

För att möjliggöra ett bredare tidsfönster än 30 min för fartygen att passera bron och för att snabba upp fartygsvändningen genom att bron hålls öppen under vändningen, har ett scenario analyserats där tågtrafiken är avstängd i ca. 90 min per fartygsvändning. Dessa tidsfönster har fördelats ut jämnt över dygnet enligt samma princip som i alternativ 1a.

Alternativet innebär att endast 30 min är tillgänglig för trafik per tvåtimmarsfönster avsett för broöppning, vilket medför att en stor andel av tågen som trafikerar dessa timmar behöver ställas in och att det inte blir möjligt att framföra regelbunden person- eller godstågstrafik varje timme. Vidare bedöms störningskänsligheten bli stor då väntetiden skulle bli mycket lång om ett tåg skulle vara försenat och inte hinna förbi bron innan öppningen.

Utifrån antagen trafikering skulle ca. 33 % av tågen behöva ställas in. Därutöver skulle alternativet generera ca. 11 h transporttidsförlängningar per dygn, där större delen kommer från godståg som antas invänta att broöppningen avslutas. Persontrafiken med undantag för nattågen väntas ställas in då det är mer lämpligt att hänvisa till nästa avgång.

Alternativ 3b: Längre planerade stopp jämnt fördelat över dygnet där ingen broöppning är tillåten morgon och eftermiddag ca. kl 6-9 och kl 15-18

Även i detta alternativ tillämpas 90 min avstängd tågtrafik per fartygsvändning, men med tillägget att tågtrafiken har prioritet morgon och eftermiddag ca. kl 6-9 och kl 15-18. Det medför att det blir tre fartygsvändningar dagtid kl 9-15 och tre fartygsvändningar kvällstid kl 18-24.

Alternativet ger inte riktigt lika stora konsekvenser som alternativ 3a genom att tågtrafiken har företräde i högtrafik, men möjligheten att framföra regelbunden person- eller godstågstrafik i lågtrafik uppfyllas inte och punktligheten i lågtrafik påverkas negativt av de långa broöppningstiderna. Andelen inställda tåg blir ca. 18 % och totala transporttidsförlängningen ca. 6 h.

Alternativ 4: Broöppning tillåten enbart kvälls- och nattetid

Genom att förlägga broöppningar till enbart kvälls- och nattetid så möjliggörs för att en stor del av person- och godstrafiken kan komma fram utan att

behöva ställas in eller påverkas av tågtrafiken. Detta är det bästa alternativet för att påverka järnvägstrafiken så lite som möjligt. Inga tåg behöver ställas in och väsentligt färre andel tåg får förlängd transporttid jämfört med övriga alternativ (ca. 13 %).

Slutsatser av alternativa tidsfönster för avstängd tågtrafik till följd av broöppning

Hur tågtrafiken påverkas av fartygsvändningarna beror till stor del på när i tiden dessa får ske samt hur ofta samt vilken tidtabell som antas för tågtrafiken. För att möjliggöra framkomlighet för minst ett persontåg och ett godståg per timme och riktning behöver bron stängas under den tid som fartygsvändningen sker innanför bron och att järnvägstrafiken då behöver kunna släppas på i ca. 30 min (alt 1-2 och 4). Alternativ 3 med längre sammanhängande broöppningstider innebär att all trafik behöver ställas in eller försenas kraftigt dessa timmar, vilket ger mycket stor påverkan på tågtrafiken.

Det alternativ som ger en acceptabel påverkan på järnvägstrafiken är alternativ 4 där broöppningar endast får ske kvälls- och nattetid när tågtrafiken är mindre omfattande. Då behöver inte tåg ställas in och transporttidförlängningen blir förhållandevis liten jämfört med övriga alternativ. Om detta alternativ inte är möjligt förordas alternativ 1b där all trafik kommer fram under de högtrafikerade timmarna under morgon och eftermiddag och övriga broöppningar sprids ut jämnt över dygnet. Även med detta alternativ fås dock förhållandevis stora konsekvenser på tågtrafiken med totalt ca. 5 timmar förlängd transporttid per dygn och ökad störningskänslighet.

Även om det går att skapa en tidtabell för tågtrafiken där konflikterna med broöppningen undviks till stor del är risken stor att störningskänsligheten för banan ökar när tågen inte går enligt tidtabell och därför riskerar hamna i konflikt med broöppningen. Detta gäller särskilt alternativ 1-3 där broöppningar sker dagtid när trafiken är som tätast. På en enkelspårig bana är risken stor att dessa störningar sprids till anslutande sträckor i järnvägsnätet.

De sammanfattande resultaten i Tabell 7 nedan bygger på den tidtabell och det trafikeringsscenario som antagits i denna analys. Med en annan tidtabellutformning kan de detaljerade konsekvenserna mellan olika trafikupplägg bli annorlunda, där exempelvis snabbtågen skulle kunna köras utan påverkan istället för regionaltågen, men de övergripande resultaten bedöms ändå vara desamma.

Tabell 7: Påverkan på olika trafikupplägg av alternativa tider för broöppning utifrån antaget tidtabellscenario med knutpunktsupplägg.

Påverkan på olika trafikupplägg av alternativa tider för broöppning	Väst	Alt 1a	Alt 1b	Alt 2a	Alt 2b	Alt 3a	Alt 3b	Alt 4
Tid för avstängd järnvägstrafik per fartygsvändning och 2 h - intervall		30 min x 2	30 min x 2	30 min x 2	30 min x 2	90 min x 1	90 min x 1	90 min x 1
Broöppningar enbart dag/kvällstid		NEJ	NEJ	JA	JA	NEJ	NEJ	NEJ
Tågtrafik företräde i högtrafik morgon/eftermiddag		NEJ	JA	NEJ	JA	JA	JA	NEJ
Regional knutpunktsupplägg (1 tåg/h och riktn)								
Regional insats (1 tåg/h och riktn)								
Regional Kallax (2 tåg/h och riktn)								
Snabb (0,5 tåg/h och riktn)								
Nattåg								
Gods (1 tåg/h och riktn)								
Andel tåg som trafikerar timmar med broöppning (%)		59%	43%	69%	61%	59%	43%	33%
Andel tåg som behöver ställas in (%)		7%	0%	7%	0%	33%	18%	0%
Andel tåg som får planerad transporttidsförlängning (%)		32%	25%	37%	37%	16%	9%	13%
Total planerad transporttidsförlängning per dygn (h)		7	5	9	8	11	6	3
Bedömd total störningskänslighet								

	Trafik kan köras med ingen eller marginell påverkan så länge tågen går enligt tidtabell och planeras utifrån broöppningstiden.
	Viss påverkan på transporttid och punktlighet, men i normalfallet max 10 min per tåg för tåg som störs av broöppningen.
	Stor påverkan på transporttid och/eller punktlighet.
	Mycket stor påverkan med stor andel inställda tåg.

8.6 Konsekvenser för tågtrafiken slutsats

Norrbotniabanan byggs enkelspårig där tågmöten måste ske på driftplatser eller mötesstationer som generellt kommer att vara placerade med ett avstånd på ca. 8 – 10 km mellan varandra. Med en relativt hög prognos för trafikering av olika tågtyper kommer det inte finnas så stora toleranser för att hantera störningsmoment utan att kapacitet, punktlighet och robusthet påverkas negativt och även riskerar sprida sig till övriga delar av Norrbotniabanan. Upprättande av tågplan enligt järnvägsföretagens och entreprenörers önskemål kommer att vara utmanande även utan hänsyn till eventuella tidsfönster för broöppningar.

De tvåtimmarsperioder där fartygsvändning sker kommer att få halverad kapacitet, vilket kommer bli kännbart för tågtrafiken, särskilt i högtrafik när trafiken är som tätast. Broöppningarna kommer alltså under dessa perioder oundvikligen ge påverkan på kapacitet och punktlighet för järnvägstrafiken,

inte enbart lokalt vid infart Luleå utan även vidare längs Norrbotniabanan och angränsande järnvägslinjer.

Det bedöms vara möjligt att framföra minst ett persontåg och ett godståg per timme och riktning (minst 4 tåglägen) utan någon transporttidsförlängning även vid broöppning förutsatt att bron stängs under fartygsvändningen och att tågen körs enligt antagen tidtabell som bygger på ett knutpunktsupplägg för regionalstågtrafiken där tågmötena sker i eller nära Luleå.

Då antalet tåg per timme under dagtid förväntas bli fler än 4 st kommer en del av tågen att drabbas av transporttidsförlängningar och/eller inställelse, där totala planerade transporttidsförlängningen per dygn utifrån antagen tidtabell varierar mellan 3 och 11 h beroende på alternativ för broöppning. För att minimera dessa konsekvenser rekommenderas att broöppningar i första hand sker kvälls- och nattetid. Om enstaka båtar ska kunna vända dagtid behöver tågtrafiken ha företräde morgon- och eftermiddag ca. kl 6-9 och kl 15-18 för att säkerställa framkomligheten under de timmar när persontrafiken och arbetspendlingen är som störst.

Även om det går att skapa en tidtabell för tågtrafiken där konflikterna med broöppningen minimeras är risken stor att störningskänsligheten för banan ökar med regelbundna broöppningar då tågen riskerar hamna i konflikt med de planerade broöppningarna när de inte går enligt tidtabell.

Vid dessa tillfällen är risken stor att förseningarna sprids och påverkar fler tåg längs Norrbotniabanan. I dagsläget är det en stor variation i punktlighet framförallt för godstågen som ankommer söderifrån, då godståg ofta går långa sträckor i låg hastighet och punktligheten för godstågen generellt sett är ganska låg. Detta i kombination med broöppning kan påverka även övriga tåg på banan.

En öppningsbar järnvägsbro får olika påverkan beroende på hur ofta scenariot med vändande fartyg vintertid innanför bron kommer inträffa och hur länge den perioden kommer vara. Under tidsperioder där vändytorna innanför bron kommer behöva användas kommer upp till ca. 20 % av tillgänglig järnvägskapacitet per dygn på sträckan Luleå - Piteå användas för broöppningar (5/24 h per dygn). För att kunna hantera detta i den årliga tågplanen kommer denna reducering behöva genomföras under isperioden jan-april varje år oavsett om tiderna kommer nyttjas eller inte (ännu mer enskilda timmar).

8.7 Konsekvenser för sjöfarten av öppningsbar bro

En öppningsbar bro möjliggör för fartyg att nå innerfjärden, dock kommer det att finnas en begränsning avseende maximal segelfri höjd i öppet läge, se vidare avsnitt 5.7.2.

Hur stor påverkan kommer att bli för sjöfarten kommer att bero av hur broöppningar regleras.

Då prognos för Norrbotniabanan visar på en relativt tät trafikering är broöppning under förplanerade tidsfönster att föredra utifrån järnvägstrafikens perspektiv, dock kommer detta att medföra väntetider för sjöfarten.

Sjöfartsverket kommer i likhet med andra bropassager att sätta restriktioner för vind, ström och sikt vilket periodvis kommer att begränsa möjligheten till broöppningar och medföra väntetid för fartyg.

Restriktioner avseende köld kan också bli aktuella, t.ex. har den öppningsbara bron i Pitsundet en nedre köldgräns för broöppning på -25°C .

Konsekvensen för Luleå Hamns verksamhet skulle bli störst under de perioder då alla fartyg måste vända uppströms broläget. Dessa perioder bedöms kunna inträffa under månaderna januari till april och antalet fartyg uppskattas i dagsläget till 5 – 6 st per dygn.

Handelsfartygens anlop styrs av en i förväg specificerad tidsperiod inom vilken de måste angöra samt avgå till/från Luleå Hamn. Förseningar är förknippade med kostnader/viten.

Normalt vänder fartygen när de är olastade vilket innebär att vissa vänder innan de angör till kaj och andra efter. Fartygens verkliga ankomst- och avgångstid till Luleå Hamn avgörs av flera faktorer där väder är en sådan faktor. Förutom att vädret kan påverka tidsåtgången för att nå Luleå Hamn har flera av Luleå Hamns kunder produkter som är väderkänsliga. I händelse av någon typ av nederbörd i samband med att dessa produkter lastas eller lossas måste hanteringen avbrytas.

Lossning och lastning styrs av kapaciteten på hamnens kajkranar och oförutsedda händelser som t.ex. en kran som krånglar eller havererar påverkar tidsåtgången.

Hamnens bogserbåtar hanterar som regel ett fartyg åt gången i inloppet/utloppet och ett fartyg åt gången förväntas kunna passera bron för vändning på någon av vändytorna uppströms broläget.

I dagsläget finns mörkerrestriktioner för angöring till Luleå hamn men dessa kommer att tas bort efter att projekt Malmporten är genomfört.

Luleå Hamn har ett verksamhetstillstånd med bland annat villkor för hur mycket verksamheten får bullra. Kraven är hårdare nattetid vilket medför att t.ex. hantering av skrot begränsas till mellan kl 07:00 – 22:00. Luleå Hamn är för närvarande inne i en process för översyn av verksamhetstillstånd, i dagsläget är det oklart om bullervillkor kommer att utökas.

Luleå Hamn har utvecklat en simuleringsmodell i syfte att kartlägga hur hamnen och kringliggande verksamheter kan komma att påverkas av hamnens framtida utbyggnad.

Syftet med simuleringsmodellen är ursprungligen att kontrollera nyttjandegrad per kaj, kapacitet och att planerad verksamhet kan fortlöpa vid Luleå Hamns kajer från 2025 till 2030. Genom att simulera fartygsrörelser och beteenden undersöks olika scenarier och eventuella flaskhalsar, förbättringar i logistikflödet och överbeläggning vid olika utbyggnadsfaser kan identifieras.

Modellen har vidare nyttjats av Luleå Hamn för att belysa påverkan av en öppningsbar bro på hamnens verksamhet, se utredning *Luleå Hamn – konceptsimulering Framtidens Hamn (Tim Lindsköld 2024-06-12)*. Simuleringar har utgått från att 5 fartyg/dygn kräver broöppning, olika långa tidsperioder har angetts för när fartyg måste nyttja vändytor uppströms broläget.

I simuleringar har bland annat beläggning över kaj samt total godsvolym varierats och antalet försenade fartyg och köbildning har varit några av parametrarna som utvärderats.

Det finns osäkerheter i de antaganden som gjorts vad gäller vilket trafikslag, tåg eller fartyg, som ska ha företräde under dagtid mellan spärrtider morgon och eftermiddag. Flera scenarier utgår från att sjöfarten har företräde men enligt avsnitt 8.5.1 medför broöppningar ”ad-hoc” alltför stora konsekvenser för tågtrafiken.

I 8.5 har konsekvensen för järnvägstrafiken analyserats för planerade tidsfönster på 30 minuter samt 90 minuter. Hur långa tidsfönster som krävs för öppning/tågstopp är osäkert. Sjöfartens förmåga till punktlighet är osäker särskilt vid kortare tidsfönster på t.ex. 30 minuter.

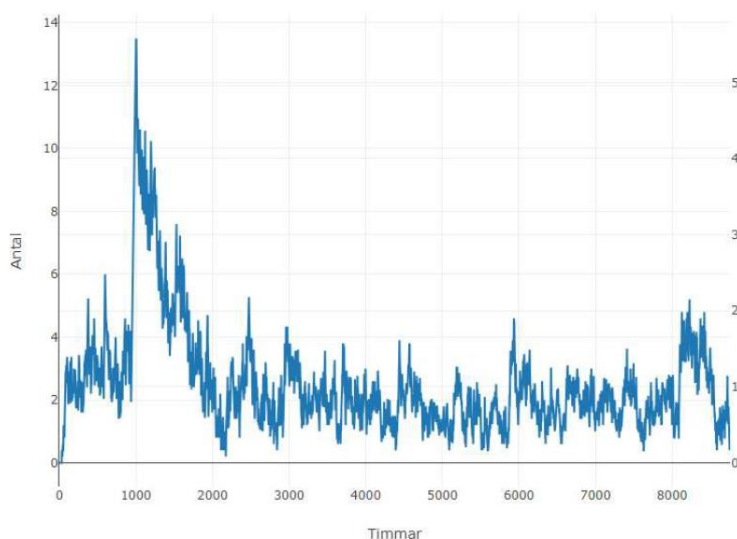
För järnvägstrafiken ger broöppningar under kvälls- och nattetid, alternativ 4, minst påverkan. Detta alternativ ger dock störst negativ påverkan på sjöfarten då vändytor uppströms broläget inte kan nyttjas under hälften av dygnets timmar. Simuleringar bekräftar att alternativ medför stora konsekvenser i form av försenade fartyg och köbildning.

Alternativ 1b är efter alternativ 4 det som ger minst påverkan på järnvägstrafiken. Alternativ 1b innebär att sjöfarten hindras att nyttja vändytorna uppströms bron under 3 timmar morgon respektive eftermiddag (högrafik för tågtrafiken) och däremellan ges tidsfönster på 30 minuter. Det finns inte någon simulering som exakt motsvarar detta scenario.

Alternativ 3a med längre tidsfönster på 90 minuter jämnt fördelade under dygnet torde vara det alternativ som skulle medföra minst negativ påverkan i form av väntetider för sjöfarten men medför stor negativ konsekvens för järnvägstrafiken.

Den allvarligaste konsekvensen för hamnens verksamhet skulle inträffa om bron inte alls kan öppnas under ett eller flera dygn t.ex. på grund av någon typ av haveri eller att köldgräns inte medger öppning.

Figur 65 visar ett scenario med 2 dygns driftstopp på bron. Antalet fartyg i kö (y-axeln) stiger direkt och det tar därefter tid för hamnen att komma ikapp. Antalet fartyg i kö når inte normal nivå förrän efter ca. 800 timmar, motsvarande mer än 30 dygn.



Figur 65: Simulering av antalet fartyg i kö (y-axeln). Vid tidpunkt efter ca. 1000 timmar inträffar ett driftstopp på bron som varar i 2 dygn där Luleå Hamn stannar upp och antalet fartyg i kö ökar. Fartygskö återgår till normal nivå efter ca. 800 timmar (Källa: Luleå Hamn – konceptsimulering Framtidens Hamn, Tim Lindsköld 2024-03-12).

I utredningen *Luleå Hamn – konceptsimulering Framtidens Hamn* anges att det i dagsläget finns ett flertal parametrar som påverkar resultaten från genomförda simuleringar samt Luleå Hamns utveckling. Däribland anges den verkliga prognosen för fartygsanlop samt beläggning på kajer år 2030. Prognos varierar allt eftersom kundernas planerade etableringar och behov förändras. Om dagens verksamhetstillstånd skulle ändras där bullervillkor medger hantering av skrot endast mellan kl 07:00-22:00 skulle flexibiliteten öka med en bro.

Enligt Luleå Hamns utredning är det svårt att dra några definitiva slutsatser kring hur en östlig dragning av Norrbotniabanan kommer att påverka den planerade sjöfarten i Luleå Hamn. Det finns flera simuleringsscenarioer som visar på möjligheten att etablera en bro utan störning samtidigt som det finns flera scenarioer som visar på större störningar samt att en planerad bro skapar begränsningar för en fortsatt utveckling med tillkommande volymer över Luleå Hamn.

9 Grov kostnadsbedömning

För att bedöma åtgärdernas påverkan på nyttan för alternativet har kostnaderna för respektive åtgärd beräknats. Detta gäller även de kompensationsåtgärder och osäkerheter som identifierats. Kostnaderna är redovisade i kostnadsnivå 2021-02 om inget annat uttryckligen redovisats.

9.1 Kostnadsbedömning enligt järnvägsutredningen

Bedömning av kostnader utgår från järnvägsutredningen och dess innehåll. Kostnaden för det östra alternativet var i prisnivå 2008-01 och uppgick till 2607 mnkr. I detta ingick kompensationsåtgärder i form av muddring, flytt av Cementa samt flytt av isbrytare till SSAB-kajen till en total kostnad på 712 mnkr. Omräknat i prisnivå 2021-02 innebär det 1098 mnkr för kompensationsåtgärder och 2889 mnkr för järnvägsanläggningen.

9.2 Tillkommande anläggningskostnad

I järnvägsutredningen med efterföljande fördjupning ingick en fast bro. Då kostnaden för en öppningsbar bro är högre har en grov kostnadsöversyn gjorts. Sedan järnvägsutredningen utfördes har även prognos för trafikering på Norrbotniabanan ökat. Då banan planerats för enkelspår medför ökad trafikering att banans kapacitet blir begränsad och för att säkerställa kapaciteten krävs dubbelspår på erforderliga delsträckor. För det östra alternativet tillkommer dubbelspår på sträckan mellan Luleå C och Luleå/Kallax flygplats. Denna sträcka blir i det östra alternativet den mest belastade delsträckan då det förutom trafiken mellan Umeå och Luleå tillkommer vändande regionalståg till/från Kiruna och Haparanda.

Kostnadsöversyn har fokuserat endast på tillkommande kostnader i jämförelse med järnvägsutredningen med anledning av öppningsbarhet på bro samt prognos om ökad trafikering. Det finns sannolikt även andra förutsättningar som ändrats till dags dato och som bör identifieras och lyftas till beslut i samband med framtagande av järnvägsplan.

Tillkommande entreprenadkostnader som identifierats med uppdelning per delsträcka är:

Luleå C – Norra Brofästet

- Dubbelspår (tillkommande 3500 m spåranläggning)
- Förändringar av passager under järnvägen till följd av dubbelspår
- Tillkommande vägåtgärder

Bro över Gråsjäljärden

- Öppningsbar brodel i form av lyftbro
- Dubbelspår (tillkommande brokonstruktion + 1600 m spåranläggning)
- Serviceväg bro (tillkommande brokonstruktion + ramper upp på bro från respektive sida)
- Ledverk

Södra brofästet – Luleå/Kallax flygplats

- Dubbelspår (tillkommande 3500 m spåranläggning)
- Trespårig station (i järnvägsutredning var station tvåspårig, 1000 m tillkommande spåranläggning)
- Förändringar av passager under järnvägen till följd av dubbelspår

Totalt uppskattas ovan tillkommande entreprenadkostnader till ca. 1360 mnkr, prisnivå 2021-02. Till detta kommer så kallade byggherrekostnader som bland annat består av kostnader för projektledning, projektering och bygglledning samt generella osäkerheter.

Totalt uppskattas tillkommande kostnad för järnvägsanläggningen till ca. 1700 mnkr, prisnivå 2021-02, exklusive generella osäkerheter.

9.2.1 Osäkerheter

Bedömning av tillkommande kostnader för en öppningsbar bro över Gråsjäljärden är osäker och det finns inte någon liknande bro att använda som en bra referens.

Den öppningsbara bron skulle medföra utveckling av en ny typ av bladskarv anpassad till Luleås klimat och även andra detaljer på den öppningsbara delen kan komma att kräva unika lösningar för att motverka problem på grund av is- och snöbildning.

Om järnvägsanläggningen måste anpassas på grund av närheten till flygplatsen är osäkert. En av de mer omfattande åtgärderna som utretts är förläggning av järnvägen nedsänkt under mark, detta som skydd för elektromagnetisk strålning från järnvägen mot flygplatsen. I och med att grundvattennivå är hög i området skulle nedsänkning av järnvägen medföra anläggning i ett vattentätt betongtråg, kostnaden är osäker och beror av

detaljerad utformning men bedöms som mycket hög och kan uppgå till 1 mdkr eller mer.

Anslutningen av Norrbotniabanan till godsbangården är osäker bland annat på grund av planerad ombyggnation av Luleå C med intilliggande bangårdar. Det alternativ till anslutning till godsbangården som i dagsläget bedöms genomförbar, överlämningsbangård Ua2c, medför en betydande skärning på den norra sidan av Svartöberget och befintliga vägar till och i Svartöstaden kommer att påverkas. Utformning av helhetslösning är inte i dagsläget framtagen i detalj varför det inte heller finns en kostnadsbedömning att jämföra med förslaget från järnvägsutredningen.

9.3 Kostnad kompensationsåtgärder

I Järnvägsutredningen ingick ett antal kompensationsåtgärder, detta eftersom en fast bro med 18 m segelfri höjd skulle medföra begränsningar för sjöfarten. Kompensationsåtgärder bestod i att flytta Cementas verksamhet samt isbrytarnas hemmakaj nedströms broläget. En fast bro medförde också en inskränkning av tillgängliga vändytor eftersom vändytor uppströms ett broläge inte längre skulle vara åtkomliga. Därav ingick kompensationsåtgärd i form av muddring av nya vändytor nedströms broläget.

Flytt av Cementa är inte längre aktuell eftersom en öppningsbar bro möjliggör för Cementas verksamhet att vara kvar på nuvarande fastighet.

Nedan kompensationsåtgärder bedöms i dagsläget nödvändiga för det östra alternativet:

- **Ny kaj till isbrytare.** Enligt Luleå Hamns nuvarande planer för hamnområdet finns det inte plats för en ny kaj för isbrytarna utanför potentiellt broläge. Kostnadsbedömning är osäker på grund av oklarhet i var kaj skulle kunna placeras. En helt ny kaj som måste anläggas medför sannolikt betydligt högre kostnader jämfört med en ombyggnation av en befintlig kaj. Troligen krävs även muddring till och invid ett nytt kajläge. Luleå kommun har inhämtat information om kostnad för en ny kaj baserat på pågående projekt i Luleå Hamn. Enligt Luleå Hamn är schablonkostnad för nybyggnad av kaj inklusive infrastrukturkostnader ca. 1 miljon kr per kajmeter med en osäkerhet på 25 % (prisnivå 2024-02). En ny kaj som i längd skulle motsvara den befintliga kajen på Svartön skulle behöva vara ca. 400 – 500 m lång. Utifrån schablonkostnad uppskattas kostnad för en ny kaj till ca. 400 – 600 mnkr (prisnivå 2024-02) exklusive eventuella muddringsåtgärder i hamnområdet.
- **Muddring av fyren Sandögrund med intilliggande område.** En grov kostnadsbedömning har tagits fram utifrån nyckeltal från projekt Malmporten. Mängden massor har bedömts utifrån

djupkurvor på sjökort (muddring till ca. 13 m djup) och uppgår till ca. 2 miljoner m³ och entreprenadkostnaden uppskattas till ca. 350 mnkr (prisnivå 2023). Till detta ska läggas byggherrekostnader såsom kostnad för projektledning och projektering. Bedömning är mycket osäker då det inte utförts några undersökningar av muddermassor med avseende på typ, volym eller eventuella föroreningar. Att delar av muddermassor innehåller föroreningar bedöms som troligt med tanke på närheten till tung industri. Mängden förorenade massor har en stor inverkan på totalkostnaden, ett snabbt överslag om ca. 10 % av massorna är förorenade skulle ge en utökad kostnad på ca. 200 mnkr. Total kostnad påverkas även av verklig omfattning av bergschakt, endast en grov uppskattning finns i dagsläget. Även avsättning för muddermassor är oklar. Vidare bedöms tillståndsprocessen som relativt omfattande men detaljer om kostnad och tidplan är i dagsläget inte möjliga att precisera.

- **Ombyggnation bogserbåtar.** Omfattning av ombyggnation beror av möjlig segelfri höjd på bro vilken inte kommer att fastställas förrän i samband med upprättande av järnvägsplan, kostnad är därmed osäker.
- **Åtgärder Luleå/Kallax flygplats.** Det är troligt att någon form av åtgärd kommer att krävas med anledning av att järnvägen dras nära flygplatsen, detta då resultat från utförd telekonfliktsanalys (2024) visar att det finns risk för negativ påverkan på flygplatsens system. Åtgärder skulle t.ex. kunna omfatta flytt av sändar- och mottagarstationer eller ändrade sändareffekter. Vidare utredning av vilka åtgärder som krävs behöver utföras om Trafikverket väljer att gå vidare med det östra alternativet. Åtgärder för att eliminera risker ska ingå i den så kallade säkerhetsbevisningen som ska godkännas av Transportstyrelsen.
- **Isreducerande åtgärder.** Behov och omfattning är oklart/inte fastställt i dagsläget.

9.4 Drift- och underhållskostnad

En rörlig brodel kräver återkommande drift- och underhållsåtgärder. Brodelen förses med en rad elektroniska och mekaniska komponenter vilket ökar kostnaderna för drift och underhåll jämfört med en fast bro.

Det planerbara underhållet av den rörliga brodelen innefattar både kostnader för bland annat smörjning, bromsservice och oljebyten men även större åtgärder med längre underhållsintervall så som service av ställdon, byte av el-, kamera- och styrsystem, linbyte, ommålning och utbyte av ledverk.

En underhållskalkyl togs fram i samband med utredningen av byggande av lyftbro i Vänersborg. Kalkylen pekar på att kostnaden för det planerbara underhållet uppgår till minst 2 mnkr/år (2023 års prisnivå).

Erfarenheter från andra öppningsbara broar visar på att det tillkommer kostnader för underhåll utöver det planerbara underhållet. Det kan dels handla om problem i tidiga driftskeden men även till följd av åldrande anläggningsdelar. Regelbundna inspektioner av bron krävs för att i möjligaste mån undvika oplanerade driftstopp.

För den rörliga brodelen tillkommer driftkostnader för att öppna och stänga bron. Dels energikostnader vilka ökar till följd av att klimatet i Luleå kräver eluppvärmning av rörliga anläggningsdelar men även personalkostnader för att sköta broöppningar. Driftkostnaderna för bron är i dagsläget svårbedömda beroende av de osäkerheter som föreligger gällande frekvens på broöppningar och framtida energipriser. Med en bemanning dygnet runt året runt krävs ca. 7 – 8 personer vilket innebär en kostnad på ca. 8 – 9 mnkr/år (prisnivå 2024).

10 Referenser

Möjlighet för kraftiga isvintrar i Luleå, 2020 – 2100, SMHI 2011-04-16,
(Bilaga 10 NBB JU160 Fördjupning Alt Öst via Hamnholmen)

Isförhållanden inom Luleå hamnbassäng, Luleå Tekniska Universitet 2013-11-11

Förslag till nya metoder att hantera is i Luleå hamn Del 1 – 3, Kaj Riska,
Lennart Fransson 2018-12-17/2019-04-10

Motivering bortval ”Ny farled via Tjuvholmssundet”, A-metodik 2021-03-09

Motivering bortval ”Farled via Krokabusgrundet”, A-metodik 2021-06-23

Nautisk kravspecifikation gällande ny öppningsbar järnvägsbro,
Sjöfartsverket 2021-12-08

Trafikeringsstudie Norrbotniabanan, stråket Skellefteå-Piteå-Luleå, Sweco
2022-02-25

Simulering av förutsättningar för en öppningsbar bro över Svartösundet,
Luleå, Sjöfartsverket sept 2022

Norrbotniabanan öppningsbara broar, Kreera 2022-11-04

Utredning rörlig bro i Luleå med fokus på Luleås klimat, Ramböll 2022-11-08

PM Riskworkshop öppningsbar bro över Svartösundet, Luleå älv, Trafikverket
2023-02-02

Funktionsutredning Norrbotniabanan Luleå C, godsanslutning och Luleå-
Kallax, Kreera 2023-07-07

Doktorsavhandling Brash Ice and Level Ice Growth, Effects of Snow, Vasiola
Zhaka LTU 2023

PM Workshop isfrågor 2023-11-21, Trafikverket 2024-02-01

Vagnviktsbegränsningar östra alternativet Luleå, Trafikverket 2024-02-28

Bedömning av isförhållande i Luleå Hamn, Lennart Fransson 2024-04-10

Luleå Hamn – konceptsimulering Framtidens Hamn, Tim Lindsköld 2024-
06-12

RAPPORT

Norrbotniabanans infart till Luleå - Östra alternativet

Utvärdering och samlad bedömning



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Norrbotniabanans infart till Luleå - Östra alternativet - Utvärdering och samlad bedömning

Författare: Urban Eriksson, Marie Eriksson

Dokumentdatum: 2024-10-14

Ärendenummer: TRV 2022/94578

Kontaktperson: Urban Eriksson

Foto: Patrik Eriksson Trafikverket

Förord

Denna rapport innehåller en sammanfattning av den fördjupade utredningen som är gjord av det östra alternativet samt en utvärdering och samlad bedömning av det östra alternativet. Den samlade bedömningen ska ligga till grund för Trafikverkets beslut om fortsatt arbete för Norrbotniabanans infart till Luleå.

Trafikverket beslutade i oktober 2011 att det västra alternativet skulle ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanen. Av beslutet framgår att det östra alternativet kan aktualiseras om förutsättningarna för sjöfarten förändras. Av beslutet framgår även att förutsättningarna för att möjliggöra det östra alternativet inte kommer drivas av Trafikverket utan bör drivas av regionala intressenter i samarbete med bl a Luleå Hamn och Sjöfartsverket. En regional intressentgrupp bildades av berörda kommuner efter sträckan, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Region Norrbotten och Trafikverket, men även Luleå Hamn, Norrtåg, SWEDAVIA samt Luleå Tekniska Universitetet ingick. Till sammanhållande av gruppen utsågs Norrbotniabanegruppen. Gruppens arbete ledde till att ytterligare alternativ för infarten till Luleå kunde avfärdas, däribland det tidigare utredda tunnelalternativet. Det alternativ som kvarstår som möjligt var med en öppningsbar bro. I detta skede ansåg Trafikverket att det var lämpligast att Trafikverket övertog det fortsatta arbetet då Trafikverket fått ett regeringsuppdrag som möjliggjorde fortsatta utredningar för den fortsatta planeringen för Norrbotniabanen sträckan Skellefteå – Luleå.

I fördjupningen har arbetet bedrivits i gemensam form där intressentgruppen övergått till referensgrupp. En arbetsgrupp bildades runt sjöfartsfrågorna där Luleå Hamn, Luleå kommun och Sjöfartsverket deltog, Försvarmakten har på motsvarande sätt bidragit i arbetet i frågor med luftfart. Trafikverket riktar ett stort tack till alla som medverkat i arbetet.

Luleå den 14 oktober 2024

Urban Eriksson
Åtgärdsansvarig Norrbotniabanen
Trafikverket Norra Regionen

Marie Eriksson
Chef enhet Nord
Trafikverket Norrbotniabanen

Innehåll

1 Inledning	5
1.1 Bakgrund och Historik.....	5
1.2 Syfte	7
1.3 Avgränsningar	7
1.4 Metodik.....	8
2 Kompletterande utredningar	9
2.1 Öppningsbar bro.....	9
2.2 Linjestudier och anslutning mot Luleå Malmbangård och Luleå C	10
2.3 Luftfart	12
2.3.1 Höjdbegränsningar	12
2.3.2 Elektromagnetiska fält mm.....	12
2.4 Sjöfart.....	13
2.5 Järnvägstrafiken på Norrbotniabanan	15
2.6 Samspelet mellan sjöfart och järnväg	16
2.6.1 Järnväg.....	16
2.6.2 Sjöfarten	17
3 Utvärdering och bedömning av det Östliga alternativet	18
3.1 Utvärderingens fokusområden och projektmål.....	18
3.1.1 Funktion.....	18
3.1.2 Människa och Samhälle.....	19
3.1.3 Miljö	19
3.1.4 Ekonomi	20
3.2 Måluppfyllelse – projektmål.....	21
3.2.1 Funktion.....	21
3.2.2 Människa & Samhälle	22
3.2.3 Ekonomi	23
3.3 Samlad bedömning för det östra alternativet.....	25
4 Slutsats	26
4.1 Diskussion/Motiv.....	26
4.2 Slutsats.....	28
Referenser	29

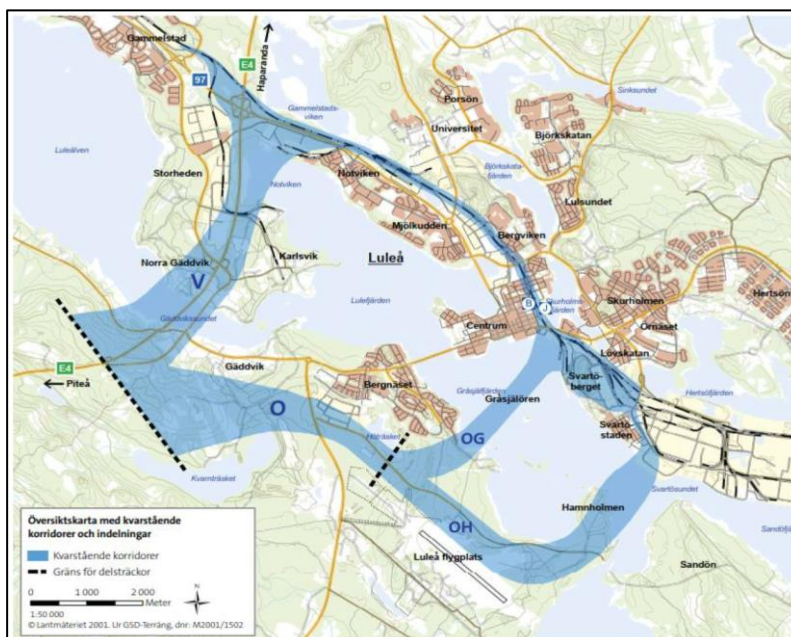
1 Inledning

1.1 Bakgrund och Historik

Norrbotniabanan är en 27 mil lång järnväg som planeras att byggas mellan Umeå och Luleå. Mellan 2006 och 2011 genomfördes järnvägsutredningar där en korridor för järnvägens sträckning beslutats för hela sträckan Umeå-Luleå. Det gjordes sex järnvägsutredningar där järnvägsutredning 160 (JU160) omfattar sträckan från Gäddvik till centrala Luleå.

Under utredningsarbetet har många olika sträckningar och utformningar studerats och valts bort. I slutskedet av järnvägsutredningen, i utställningshandlingen, fanns tre alternativ kvar som ställdes mot varandra, se Figur 1.

- Alternativ Väst (V) förbi Storheden, via Notvikens tågstation och vidare in mot Luleå C
- Alternativ Öst via Gråsjälören (OG)
- Alternativ Öst via Hamnholmen (OH)






Figur 1: Karta över korridorer från utställningshandlingen i JU160. (Källa: Trafikverket, 2011)

Utifrån yttranden som inkom i samband med utställningshandlingen togs beslut om att göra fördjupande utredningar av alternativ V och OH. Alternativ OG valdes bort.

Utformning av alternativ OH bestod av en fast broförbindelse (18 m segelfri höjd) över Luleälven vilket medförde en begränsning av hamnverksamheten då större fartyg inte skulle kunna passera innanför broläget. I järnvägsutredningen belystes det att sjöfarten skulle drabbas av konsekvenser i form av att:

- Isbrytarna inte skulle kunna använda Gamla malmhamnen som hemmahamn
- Cementas större fartyg skulle inte kunna angöra Cementakajen utan åtgärder
- Kryssningsfartyg och större segelfartyg skulle inte kunna angöra kaj innanför bron
- Vändytor innanför bron skulle inskränkas

Järnvägsutredningen föreslog kompensationsåtgärder som vidareutvecklades i fördjupningen bland annat föreslogs muddring för utökning av vändytor utanför planerat broläge. Efter genomförd fördjupning kvarstod dock en osäkerhet om kompensationsåtgärderna var tillräckliga för att kunna säkerställa hamnens funktion. Måluppfyllelsen omvärderades därför från mycket god till låg gällande Människa och samhälle, se Figur 2.

SAMLAD BEDÖMNING MÅLUPPFYLLELSE		Fördjupning V	OH	Fördjupning OH	Teckenförklaring måluppfyllelse:
Funktion		God	Mycket god	Mycket god	
Människa och samhälle		God	Mycket god	Låg	 God
Miljö		God	God	God	 Låg
Ekonomi	anlägg. kostnad	2,2-2,4 mdkr	2,3-2,5 mdkr	2,5-2,7 mdkr	 Obetydlig/neg.
	samhälsekonomi	0(j.alt) mdkr	-	0,2 mdkr	

Figur 2: Måluppfyllelse efter fördjupning. (Källa: Trafikverket, 2011)

Den ändrade bedömningen resulterade i att alternativ V överlag fick en högre måluppfyllelse än alternativ OH och Trafikverket beslutade att det västra alternativet i första hand ska ligga till grund för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan. Trafikverket valde att behålla riksintresset för järnvägskorridoren även för det östra alternativet, detta då det östra alternativet på nytt skulle kunna bli aktuellt om förutsättningarna för sjöfarten i framtiden skulle förändras. Beslutet för järnvägsutredning JU160 togs år 2011 och därefter pausades vidare planering då finansiering saknades. Av beslutet framgår även att Trafikverket inte avser att driva det östliga alternativet vidare utan att det bör hanteras av regionala intressenter.

År 2015 återupptogs arbetet med Norrbotniabanan då etapp 1, sträckan mellan Umeå och Skellefteå fick finansiering. År 2022 lades etapp 2, sträckan mellan Skellefteå och Luleå till i den nationella transportplanen och planering inför framtagande av järnvägsplan startades. En intressentgrupp, bestående av Länsstyrelsen, Region Norrbotten, kommunerna efter sträckan, Luleå Hamn och Norrbotniabanegruppen, återupptog arbetet med den östliga infarten. I arbetet konstaterades att en öppningsbar bro var den enda tänkbara lösningen för alternativet. Trafikverket tog därefter över utredningsarbetet då finansiering erhållits. Under 2022 och 2023 har Trafikverket arbetat med att utreda förutsättningarna för om det östra alternativet (OH) skulle kunna vara genomförbart med en öppningsbar järnvägsbro i stället för en fast bro och därmed kunna öppna upp möjligheter för fortsatt hamnverksamhet och nyttjande av vändytor även innanför ett planerat broläge.

1.2 Syfte

Syftet med utredningsarbetet har varit att se på förutsättningarna för ett östligt alternativ via Hamnholmen och att, tillsammans med omkringsliggande verksamheter, identifiera och tydliggöra omfattningen av nödvändiga och acceptabla skydds- och kompensationsåtgärder.

Syftet med denna rapport är att utvärdera effekter och konsekvenser och göra en samlad bedömning av alternativets måluppfyllelse. Bedömningen ska ligga till grund för Trafikverkets beslut om fortsatt arbete. Rapporten är ett komplement till de tidigare utredningar som genomförts i samband med järnvägsutredningen och den slutrapport som togs fram 2011.

1.3 Avgränsningar

Rapporten omfattar endast utvärdering av det östra alternativet (OH). Alternativet har studerats närmare främst med avseende på sjöfart och luftfart men även med avseende på järnvägstrafiken. Fördjupningen riktar in sig på frågeställningar som påverkas av ändrade förutsättningar jämfört med järnvägsutredningen. Det innebär exempelvis att området Miljö endast berörs i begränsad omfattning.

1.4 Metodik

I järnvägsutredningarna tog Trafikverket fram bedömningsgrunder som användes för att utvärdera samtliga utredningsalternativ utifrån olika fokusområden. Måluppfyllelsen för respektive delmål redovisades med motiv för att sedan sammanställas i en samlad bedömning inför val av alternativ.

Utvärderingen i denna rapport sker med utgångspunkt från de konsekvenser som framkom i järnvägsutredningen kompletterat med underlag som framkommit i den nu genomförda fördjupningen. I rapport *Infart Luleå - Fördjupning av det östra alternativet med öppningsbar bro* beskrivs det östra alternativet med de justeringar och kompensationsåtgärder som tagits fram i fördjupningsarbetet. Måluppfyllelsen för respektive delmål har uppdaterats och redovisas med motiv för att sedan sammanställas i en samlad bedömning.

Redovisningen av effekter och konsekvenser samt måluppfyllelse följer därmed den metodik som användes i järnvägsutredningen.

2 Kompletterande utredningar

2.1 Öppningsbar bro

Ett flertal utredningar har genomförts för att klarlägga förutsättningarna för en öppningsbar bro. En nautisk kravspecifikation har tagits fram av Sjöfartsverket där farledsbredd på 65 m och den seglingsfria höjden på 45 m fastslagits som ingångsvärden till dimensionering av bron. I stängt läge bedöms den seglingsfria höjden till ca 18 m vilket då innebär att de turbåtar som idag trafikerar Luleå skärgård kan passera stängd bro, likaså flertalet normalstora segelbåtar.

Genom fartygssimuleringen har ett möjligt brolägg identifierats med en placering av den öppningsbara delen som fungerar för sjöfarten. Olika brotyper har studerats och den brotyp som förordas är en lyftbro. Bron blir en stor konstruktion med brostöden, pylonerna, placerade mitt ute i Lule älv vilket ger utmaningar med ökade kostnader för drift och underhåll samt felavhjälpling. En öppningsbar bro förses med ledverk som påkörningsskydd från passerande båtar. Ingen annan bro har identifierats med liknande förutsättningar. Referenser avseende funktion, risker mm har inhämtats från motsvarande brolösningar i Sverige.

På andra broar i Sverige har man haft problem med övergångskonstruktionen mellan fasta och rörliga brodelar. På bron i Södertälje har man tvingats till hastighetsnedsättning på grund av bladskarvarna i rälsen. Detta har identifierats som en risk för den öppningsbara bron. För att klara funktions- och hastighetskraven på Norrbotniabanan behöver ny teknik utvecklas.

Utifrån ovan har tillkommande kostnader för järnvägsanläggningen på sträckan Luleå C – Kallax flygplats, med en öppningsbar bro, beräknats till 1 700 mnkr exkl generella osäkerheter (2021). Kostnaderna omfattar, utöver den öppningsbara delen, även dubbelspår på sträckan, serviceväg bro, ledverk samt en trespårs station vid Kallax (tidigare två spår).

Den seglingsfria höjden innebär en begränsning avseende vilka fartyg som kan angöra Luleå hamn. Idag angör exempelvis fraktfartyg och kryssningsfartyg vilka har en högre air draft, höjd över vattenytan, än den seglingsfria höjden på 45 m. Detta innebär att vissa fraktfartyg inte kan angöra Luleå hamn vissa tider på året samt att kryssningsfartygen kommer behöva hitta ett kajläge nedströms brolägg.

Regelbunden tillsyn och underhåll av bron krävs och underhållsplaner samt lagerhållning av kritiska reservdelar ska tidigt tas fram för att så långt som möjligt undvika driftstopp.

Det, under vintertid, tidvis stränga klimatet i Luleå medför en ökad risk för driftstörningar på en öppningsbar brodel med mekaniska och elektriska komponenter. Så långt det är möjligt måste ingående delar byggas in eller förses med värme som skydd mot sträng kyla, is och snö. Det är inte klarlagt om en nedre köldgräns blir aktuell för när broöppningar kan ske. För vägbron i Pitsund har Trafikverket nyligen satt en köldgräns på -25 grader.

För drift av den öppningsbara bron tillkommer en bemanning på 6-8 personer för hantering av öppningar och stängningar. Bemanningen kan eventuellt minskas under sommartid då behovet av öppningar minskar. Även underhåll kräver ökade insatser jfr en fast bro och därmed ökad bemanning för att säkerställa bronns funktion.

Kostnader som tillkommer för planerat underhåll av en öppningsbar bro är minst 2 mnkr/år (2023). För driften tillkommer personalkostnader motsvarande ca 8-9 mnkr/år (2024).

2.2 Linjestudier och anslutning mot Luleå Malmbangård och Luleå C

För godstrafiken som har industriområdet på Svartön eller Luleå Hamn som målpunkt innebär det östra alternativet en säcklösning med lokvändning på godsbangården, beroende på hur anslutningen kan utformas. Inom ramen för denna fördjupning har översiktliga linjestudier gjorts. Dels för att verifiera de förutsättningar som fanns i järnvägsutredningen samt för att verifiera att det går att få till en lösning med en öppningsbar bro. Det har även undersökts om det finns nya förutsättningar som påverkar järnvägens dragning. Vid arbetet har grundförutsättningarna varit desamma som i järnvägsutredningen, det vill säga tekniska krav och lösningen i stort, men med undantaget att vi studerat en öppningsbar del i bron över Gråsjälkfjärden.

Fördjupningar har gjorts på några platser av särskild vikt:

- Luleå/Kallax flygplats – underlag om eventuell påverkan på flygplatsens utrustning
- Bron över Gråsjälkfjärden – syftat till att hitta en godtagbar placering av den öppningsbara delen i bron

- Anslutningen till godsbangården – med avseende på lutning och utformning

Norrbotniabanan dimensioneras för 250 km/h. För att klara detta bör inte horisontalradierna understiga 3 300 meter. För att klara ökade tågvikter från dagens 1000 - 1100 ton till 1600 ton får banans lutning uppgå till max 10 ‰, på mötesstationer får lutningen vara högst 2,0 ‰.

Kraven på järnvägens funktion innebär att det finns begränsningar i hur stora lutningar som är acceptabla. Om bron blir alltför hög kan lutningarna för de tunga godstågen som startar från stationen vid Luleå/Kallax flygplats och godsbangården på Luleå C bli alltför tuffa. Järnvägsutredningen landade i en segelfri höjd på 18 m för den fasta bron. Då var slutsatsen att en 23 m hög bro inte var möjlig på grund av begränsningar för lutningar för järnvägen från stationslägen på Luleå bangård och Luleå/Kallax flygplats. På sidan mot Kallax/Hamnholmen hade järnvägen en maximal lutning på tio promille, på sidan mot Svartöstadens var lutningen 7 promille. Godstågen är känsligare för lutningen, särskilt om de ska starta från stillastående som kan vara fallet på godsbangården.

Under arbetet med utredning av läget för en öppningsbar bro har anslutningen mot godsbangården undersökts igen, då den högsta punkten förskjutits mer mot land vid norra brofästet. De höjdmässiga frihetsgraderna med alternativet är begränsade. Anslutningen behöver utformas med tillräckligt lång startsträcka för godstågen som ska bege sig ut på Norrbotniabanan, hänsyn måste tas till lutningen på banan och hur anslutningen kan utformas kommer att vara avgörande för möjlig segelfri höjd för den öppningsbara bron i stängt läge. Utformningen kommer innebära behov av ombyggnationer av Svartövägen och omkringliggande vägar.

Parallellt med projektet för Norrbotniabanan utreds en ombyggnation av spåranläggningar på Luleå C. Utredningarna omfattar även befintlig bangård för godstrafik på "Svartön Övre" där malmbangården är placerad. Möjligheten till en framtida trafikmängdsökning begränsas något då spåren på överlämningsbangården begränsar framtida ytor för korttidsuppställning och antalet spår i bredd som ryms mellan Malmbanan och Norrbotniabanan. Det försvårar också en framtida förlängning av Malmbangården västerut. Slutlig spårdragning för Norrbotniabanan, om det östra alternativet skulle bli verklighet, kommer att påverkas av utformning av Luleå C med intilliggande bangårdar.

Vidare bedöms osäkerhet kring anslutningen av Norrbotniabanan till befintlig godsbangård medföra risk för större kostnadsökningar.

2.3 Luftfart

Luleå/Kallax flygplats är militär och ägs av Försvarsmakten. Inom flygplatsen inryms också en civil del med både passagerartrafik och fraktflyg. Den civila delen drivs av SWEDAVIA och Luleå Airport är idag Sveriges femte flygplats mätt i passagerarantal med över 1 miljon passagerare per år. Kallax flygplats har Sveriges längsta landningsbana. En anslutning med järnväg till Kallax flygplats ger därmed goda möjligheter till intermodala person- och godstransporter.

2.3.1 Höjdbegränsningar

Nära Luleå/Kallax flygplats finns höjdbegränsande områden både för dess militära och civila del. Höjdbegränsande områden är unika för varje flygplats och anger högsta höjd för byggnadsverk som uppförs i närheten av flygplatsen. En öppningsbar bro över Gråsjäljärden ligger på ett avstånd om ca. 3000 m från flygplatsen och höjdbegränsning är 64,9 m för flygplatsens civila del. För dess militära del gäller, i område där bron är placerad, att objekt högre än 20 meter kan utgöra en flygsäkerhetsrisk.

Försvarsmakten anger i yttrande att en bro kan medföra viss negativ påverkan på den flygande verksamheten i området men att det anses kunna hanteras om bron anläggs. Dispens behöver även sökas hos Luftfartsverket.

2.3.2 Elektromagnetiska fält mm

Transportstyrelsen ställer krav på att en ny järnväg inte får påverka flygsäkerheten. Enligt Starkströmsförordningen SFS (2009:22) får luftledningar för starkström inte anläggas närmare än fyra km från landningsbanans mittpunkt. Den nya järnvägen skulle ligga ca. 700 m från landningsbanan. Transportstyrelsen kan medge avsteg från bestämmelser efter att en så kallad säkerhetsbevisning lämnats in av flygplatsens ägare eller innehavare. Säkerhetsbevisning ska visa att det inte uppstår några risker eller att det uppkommer störningar på flygplatsens system.

En telekonfliktsanalys har genomförts mellan järnväg och flygplats framtagen av FOI vilken konstaterar att det finns risk för negativ påverkan på riksintresset för Kallax flygplats. Däremot finns exempel på samexistens mellan flygplats och järnväg. I det fall som östra alternativet är aktuellt bör därför en fortsatt platsspecifik bedömning genomföras. Det bör då även utredas om det finns fler system som kan påverkas utöver de som tidigare studerats.

För att säkerställa att järnvägen inte kommer att påverka riksintresset negativt behöver därmed ytterligare utredningar samt en säkerhetsbevisning genomföras. Tidigare erfarenheter från Skavsta

flygplats visar på svårigheter att uppfylla de krav som ställs. Även om underlagen lyfter exempel på åtgärder som behöver studeras så är det svårt att veta vilka kompensationsåtgärder som är tillräckliga och slutligen krävs och därmed kostnaden för dessa. Tidsaspekten för säkerhetsbevisning innebär att osäkerheterna avseende kompensationsåtgärderna kommer kvarstå långt in i projektet innan säkerhetsbevisningen är slutförd.

2.4 Sjöfart

Under sommarmånaderna är behovet av broöppning lågt förutsatt att den seglingsfria höjden blir minst 18 meter. De fartyg som ska angöra Luleå Hamn vänder utanför kaj alt nyttjar de vändytor som finns nedströms broläget. Isbrytarna, fartyg till Cementa, kryssningsfartyg, större segelbåtar m.fl. behöver däremot anpassa sig efter broöppning. Om den segelfria höjden blir lägre än 17 meter kommer fritidsbåtstrafiken att påverkas, enligt Sjöfartsverkets nautiska kravspecifikation gör man bedömningen att majoriteten av fritidsbåtarna klarar sig under 17 meter.

Vintertid ser dock situationen annorlunda ut eftersom fartyg som behöver nyttja vändytor uppströms bron påverkas. Beroende på väder och isförhållanden blir variationerna i påverkan på sjöfarten stora. Frågorna kopplade till is- och klimatfrågor är komplexa och det finns stora osäkerheter.

Dialogen med hamnen har resulterat i att vi som utgångspunkt bör anta att isförhållandena medför att man får räkna med att fartyg behöver vända innanför ett broläge vartannat år. Behovet bedöms uppkomma under perioden januari - april och hur lång störningen blir kommer att variera från år till år. Under issäsongen 2023/2024 har ytorna innanför ett broläge börjat nyttjas redan i mitten av januari. Från det att ytorna börjar nyttjas behöver samtliga fartyg passera bron för att vända samt att såväl isbrytarna som bogserbåtarna har ett omfattande arbete med isbrytning.

Prognosen för antalet anlöp fram till 2030 ger ca. 5 - 6 anlöp/dag i medeltal vilket då medför 10 - 12 stycken öppningar per dag för vändande fartyg, under de perioder då vändytorna innanför bron, behöver nyttjas. Utöver vändande fartyg tillkommer det öppningar för isbrytarna och Cementabåtarna som har hemmakaj innanför järnvägsbron.

Antalet anlöp bedöms öka 3-4 ggr, men även fartygsstorleken ökar. Antalet anlöp påverkar istillväxten i såväl vändytor som farled och fartygsstorleken innebär att vändytorna får en minskad livslängd. Även farleden under den öppningsbara bron kan komma att påverkas. Under en normal vinter bryter sjöfartsverket upp två vinterfarleder för att klara sjöfarten och där utrymmet minskar så bryts en ränna på ca 100 m bredd. Detta innebär att det finns även osäkerheter om det räcker med en isränna under bron där farledsbredden begränsas av brostöd och ledverk.

Kompensationsåtgärder:

Muddring för utökning av vändyta invid Hamnholmen:

Vändytorna invid Hamnholmen kommer i konflikt med ett potentiellt brolägg med tillhörande ledverk. Då vändytorna är nödvändiga för att säkerställa sjöfarten under issäsongen krävs kompensationsåtgärd nedströms ett kommande brolägg. En utökad vändyta skulle tillskapas genom att fyren "Sandögrundet" tas bort och ytan muddras till samma ramfria djup som projekt Malmporten. Kombinationen större fartyg och ökat antal fartygsrörelser innebär att vändytan vid Hamnholmen, trots kompensationsåtgärder, förbrukas snabbare. Detta medför att vändytor innanför ett tänkt brolägg kommer att behöva nyttjas tidigare jämfört med i dagsläget.

Kostnaderna för muddringsarbeten och bergschakt är beräknade till ca 550 000 mnkr exkl byggherrekostnader (2023). I detta ingår förorenade massor uppskattade till 10 % av volymen, kostnader för uppläggning, tillstånd mm ingår inte. Osäkerheten avseende omfattning och kostnader är mycket stor.

Isreducerande åtgärder:

Ett flertal isreducerande åtgärder har studerats, främst med avseende på att upprätthålla farledens passage genom bron men även vad gäller vändytor. Det som framkommit är att åtgärderna ses som otillräckliga med hänsyn till Lule älvs stora flöden. Åtgärderna är främst applicerbara i väl avgränsade områden.

Ny kaj för isbrytare:

Sjöfartsverket har i arbetsgruppen lyft att man ser en risk att nuvarande kaj vid Svartön i Luleå inte fortsatt kan fungera som isbrytarnas hemmakaj i det fall det östra alternativet med en öppningsbar bro blir verklighet. Detta då isbrytarnas ankomst och avgång bör styras utifrån behovet av isbrytning och assistans av fartyg till havs vilket inte nödvändigtvis skulle sammanfalla med tidpunkter för planerade broöppningar. Det innebär även en risk om bron inte går att öppna. Isbrytarna kan framöver även komma att få utökade uppdrag för totalförsvaret och SAR (Search And Rescue) vilket kan kräva snabba insatstider.

En ny kaj för isbrytarna skulle behöva vara ca. 400 – 500 m lång. Enligt Sjöfartsverket bör en hemmakaj vara strategiskt placerad utifrån var behovet av isbrytning är som störst. Långa körsträckor för att bunkra förnödenheter samt för att byta besättningar bör undvikas. Luleå och Piteå

är de orter som ligger bäst till utifrån det område som isbrytarna främst opererar inom. Enligt Luleå Hamns nuvarande planer för hamnområdet finns det inte plats för en ny kaj för isbrytarna utanför ett potentiellt broläge. Frågan om var en ny kaj skulle kunna placeras kvarstår och måste hanteras gemensamt av flera parter såsom potentiella kommuner och hamnar, Sjöfartsverket och Trafikverket.

Kostnaden för åtgärden bedöms till 400-600 mnkr (2024-02), detta exkl muddringsarbeten och ev landanslutningar mm till kajlägen.

Ombyggnad av bogserbåtar:

En eller flera av Luleå hamns nuvarande bogserbåtar skulle behöva byggas om för att kunna passera genom den öppningsbara bron i stängt läge. Det är framför allt bogserbåtarnas master som måste åtgärdas, möjligen skulle dessa kunna göras fällbara.

Kostnaden för detta bedöms som mindre.

2.5 Järnvägstrafiken på Norrbotniabanan

Förutsättningarna för järnvägstrafiken har förändrats sedan järnvägsutredningen. Prognosen för järnvägstrafiken har justerats från 66 till 77 tåg/dgn. För sträckan Luleå C – Kallax flygplats är prognosen 101 tåg/dgn då norrgående tåg förväntas vända vid Luleå Airport. För att klara den ökade järnvägstrafiken kommer ett partiellt dubbelspår behöva studeras på sträckan Luleå C – Kallax flygplats.

Om man omsätter trafikeringsbehovet till ett tänkt tågtrafikupplägg utifrån erfarenheter från järnvägsföretagens trafikeringsstrategier innebär ett sådant upplägg minst 5 tåg per timme under dagtid och i rusningstrafik upp till 8 tåg per timme. Nattetid minskar trafikeringsbehovet till enstaka godståg. Tidtabeller för persontågen anpassas efter knutpunktsupplägg så kallad taktidstabell där tågen avgår på fasta jämna tider. Denna typ av trafikupplägg skapar goda förutsättningar för resandet.

Persontågen får med alternativet en möjlighet att angöra Luleå Airport samt en genomgångslösning i Luleå C. Även godset får en möjlighet till intermodalitet men för att angöra Luleå Hamn och närliggande verksamheter innebär det lokvändningar.

Norrbotniabanan byggs enkelspårig där tågmöten måste ske på driftplatser eller mötesstationer. Med en relativt hög prognos för trafikerings av olika tågtyper kommer det inte finnas så stora toleranser för att hantera störningsmoment utan att kapacitet, punktlighet och robusthet

påverkas negativt och även riskerar sprida sig till övriga delar i järnvägssystemet.

2.6 Samspelet mellan sjöfart och järnväg

En öppningsbar järnvägsbro får olika påverkan beroende på hur ofta scenariot med vändande fartyg vintertid innanför bron kommer inträffa och hur länge den perioden kommer vara. Vi kan dock utgå från att både hamnens verksamhet och tågtrafiken kommer att påverkas av störningar, förseningar och ökade kostnader. En kompromiss måste därmed till vid prioriteringen av tågtrafiken kontra sjöfarten. Förenklat kan man säga att det som är bra för hamnen får stor påverkan på tågtrafiken och det som är bra för tågtrafiken får konsekvenser för hamnen.

I analysen har vi utgått från att tidsfönstret för broöppning är minst 30 minuter. Förutom tiden som åtgår för de faktiska moment som ingår i en bropassage behöver ett inplanerat tidsfönster även inrymma en viss marginal för förseningar t.ex. av fartyg eller tåg. Detta för att systemet som helhet inte ska bli för störningskänsligt. Analysen har visat att antalet tåg per timme behöver reduceras till ca. fyra stycken för att ge utrymme för 30 minuters tidsfönster. Fler tåg innebär transporttidsförlängningar eller inställda tåg.

2.6.1 Järnväg

Upprättande av tågplan enligt järnvägsföretagens och entreprenörers önskemål kommer att vara utmanande även utan hänsyn till eventuella tidsfönster för broöppningar. Hur ofta broöppningar kommer ske och när har stor betydelse för vilken påverkan som blir på tågtrafiken.

Nattetid kl 00 - 05 finns gott om ledig kapacitet för broöppningar. Konsekvenserna blir inte så stora om båtarna kommer då.

Tidpunkten och längden på tidsfönster spelar stor roll för påverkan dagtid. Under tidsperioder där vändytorna innanför bron kommer behöva användas kommer upp till ca. 20 % av tillgänglig järnvägs-kapacitet per dygn på sträckan Luleå - Piteå användas för broöppningar (5/24 h per dygn). För att kunna hantera detta i den årliga tågplanen kommer reduktion av tillgängliga tider i spår behöva genomföras under isperioden jan-april varje år oavsett om tiderna kommer nyttjas eller inte (ännu mer enskilda timmar). Ett frågetecken är om man kommer att kunna anpassa verksamheten till styrda luckor anpassade efter tågtrafiken.

Även om det går att skapa en tidtabell för tågtrafiken där konflikterna med broöppningen undviks till stor del (PLANERADE STÖRNINGAR) är risken stor att störningskänsligheten för banan ökar när tågen inte går

enligt tidtabell och därför riskerar hamna i konflikt med broöppningen. Ytterligare störningar kan uppkomma då tåg och fartyg inte kommer i tid och under vintertid då punktligheten är lägre. Störningar riskerar att sprida sig till övriga delar av Norrbotniabanan och anslutande banor. Restiderna förlängs, takttrafik blir svårare att upprätthålla. Inställda tåg och förseningar kan skada förtroendet för tågtrafiken.

Detta innebär att begränsningar byggs in i systemet redan från start.

2.6.2 Sjöfarten

Hur stor påverkan kommer att bli för sjöfarten kommer att bero av hur broöppningar regleras.

För att bedöma hamnens funktion och påverkan har ett antal simuleringar genomförts. Det finns flera simuleringsscenarier som visar på möjligheten att etablera en bro med begränsad störning samtidigt som det finns flera simuleringsscenarier som visar på att det kommer innebära större störningar eller att planerad bro skapar begränsningar för en fortsatt utveckling med tillkommande volymer över Luleå Hamn.

Scenarier där sjöfarten till stor del har företräde kan komma att fungera utan större störningar så länge bron öppnas vid behov. Scenarier där tågtrafiken begränsar framkomligheten för sjöfarten dagtid kan dock påverka hamnens verksamhet. Väntetider p g a förplanerade tidsfönster kan innebära begränsningar i hamnens verksamhet och därmed påverka tillgänglighet och produktivitet vilket i sin tur drabbar hamnens kunder, dvs industrin.

Den allvarligaste konsekvensen för hamnens verksamhet skulle inträffa om bron inte alls kan öppnas under ett eller flera dygn t.ex. på grund av någon typ av haveri eller att köldgräns inte medger öppning. Vid ett scenario med 2 dygns driftstopp på bron visar simulering att det tar drygt 30 dygn innan sjöfarten har återhämtat sig.

3 Utvärdering och bedömning av det Östliga alternativet

3.1 Utvärderingens fokusområden och projektmål

Nedan redovisas de mål som finns framtagna för respektive fokusområde i samband med järnvägsutredningen. Här redovisas även den sammanvägda måluppfyllelsen för respektive fokusområde med motiv som då presenterades. Mål som påverkas av de utredningar som nu är genomförda, redovisas i *kursiv* stil. Dessa kommenteras sedan under efterföljande avsnitt för måluppfyllelse.

3.1.1 Funktion

Funktion omfattar järnvägens transportkvalitet, tillgänglighet, säkerhet och robusthet. Projektmålen för funktion är i korthet:

- *Snabba res och transporttider*
- Centralt lokaliserat resecentrum
- *Bra koppling till målpunkter för gods*
- God tillgänglighet till tågen för alla
- *Järnvägens tekniska krav uppfylls, även på lång sikt*
- Goda anslutningar till tvärgående banor
- Säker trafik, för omgivningen
- *Säker trafik, på järnvägen*
- *Långsiktigt robust järnvägsnät*
- *Norrbotniabanan genom Luleå ska möjliggöra anslutning till de viktigaste målpunkterna (lokalt mål JU 160)*
- *Norrbotniabanan genom Luleå ska bidra till utvecklingen av intermodala person- och godstransporter (lokalt mål JU 160)*
- *Norrbotniabanan genom Luleå ska bidra till ett robust och säkert järnvägssystem (lokalt mål JU 160)*

I järnvägsutredningen bedömdes måluppfyllelsen som mycket god för fokusområde Funktion.

3.1.2 Människa och Samhälle

Människa och samhälle avser regional utveckling och sociala effekter inklusive jämställdhet. Projektmålen för människa och samhälle är i korthet:

- *Positiv regional utveckling*
- Positiva sociala konsekvenser för alla grupper av människor
- Jämställt transportsystem
- Trygg och positiv resupplevelse
- *Norrbotniabanan genom Luleå ska anpassas till stadsmiljön och ska för den enskilde bidra till en positiv inverkan på kommunikationer och livsmiljön som helhet (lokalt mål JU 160)*

I den sammanvägning som tidigare genomfördes för fokusområde Människa & samhälle bedömdes måluppfyllelsen som låg. Detta trots att alternativet ger en god koppling till flygplatsen, goda möjligheter för resande- och godsutveckling samt god regional utveckling. Anledningen till bedömningen var att alternativet bedömdes kunna medföra allvarliga konsekvenser för sjöfarten.

3.1.3 Miljö

Miljö är ett omfattande område som innefattar de ämnen som utretts i miljökonsekvensutredningen för järnvägsutredningen. Inga ytterligare studier är genomförda i samband med den fördjupning som nu är genomförd för det östra alternativet då förutsättningarna bedömts vara desamma som tidigare. Fokusområde miljö kommer därmed inte ingå i den utvärdering som genomförs.

Nedan redovisas projektmålen för miljö för att ge en uppfattning om vad som ligger till grund för den tidigare bedömningen.

- Norrbotniabanan ska erbjuda ett miljövänligt transportalternativ
- Landskapets värden värnas så att strukturer och samband kan bibehållas
- Stor hänsyn till människors hälsa och boendemiljö
- Fortsatt möjlighet till rationell drift av jordbruk, skogsbruk och rennäring

- Landskapets helhetsvärden ska särskilt beaktas i Gäddvik, Svartösten och Gråsjäljärden (lokalt mål JU 160)

Rennärningen bör dock specifikt nämnas för det östra alternativet. Den lösning som studerats med en öppningsbar bro har ingen ytterligare påverkan på rennärningen än en lösning med en fast bro. Förutsättningarna för rennärningen kan däremot ha påverkats över tid efter järnvägsutredningen. Om så skett kommer detta klarläggas i samrådsprocessen om det återigen blir aktuellt att ställa det östliga alternativet mot det västra.

Måluppfyllelsen för fokusområde Miljö bedömdes som god.

3.1.4 Ekonomi

Ekonomi omfattar både investeringskostnad, ekonomisk osäkerhet och samhällsekonomisk nytta. I de samhällsekonomiska beräkningarna ingår delar av de nyttor som behandlas under andra fokusområden, såsom tågans gångtider, men översatt i kronor i enlighet med Trafikverkets vedertagna beräkningsmodell. Det övergripande målet är att sträva efter en hållbar utveckling. Projektmålen för ekonomi är:

- Samhällsekonomisk lönsamhet
- Optimerad anläggningskostnad

Sammantaget ska Norrbotniabanan bidra till en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det östra alternativet bedömdes ha större samhällsekonomisk nytta trots högre kostnad.

3.2 Måluppfyllelse – projektmål

Efter genomförda utredningar och fördjupningar prövas återigen måluppfyllelsen för det östra alternativet.

3.2.1 Funktion

Måluppfyllelsen för *snabba res- och transporttider* sänks från mycket god till god för alternativet. En genomgångslösning innebär bra förutsättningar för resande som inte har Luleå C som målpunkt.

Trafikupplägg som har Luleå som start/slutort blir effekten mindre. För resande med Luleå C som målpunkt och resande över långa sträckor har detta endast marginell betydelse.

Norrbotniabanans höga hastighetsstandard medför snabba transporttider för godstrafiken. En öppningsbar bro medför ungefär motsvarande utformning i plan (kurvradie) och profil (lutningar) som tidigare utformning med fast bro.

En öppningsbar bro innebär dock att kapaciteten på banan begränsas under perioder då bron behöver öppnas för sjöfarten. Broöppningarna kan även innebära förseningar och restidsförlängningar på Norrbotniabanan och angränsande järnvägssystem.

Måluppfyllelsen för *bra koppling till målpunkter för gods* bedöms fortsatt bli mycket god. Alternativet innebär lokvändning för gods som ska till/från Luleå hamn och verksamheter på Svartön samt något längre transporter för transit gods. Alternativet medger en god anslutning till viktiga målpunkter och medger en effektiv godshantering.

Måluppfyllelsen för att *järnvägens tekniska krav* uppfylls, även på lång sikt, bedöms som god (tidigare mycket god) för alternativet. En flytt av farleden närmare Svartön innebär att lutningar upp på bron påverkas och närmar sig gränsvärdet. Funktionen för godstrafiken med hänsyn till startsträcka och stigning upp mot bron behöver därmed säkerställas så att godstågen inte riskerar att bli stående vid start från bangården. Den slutliga utformningen påverkas av ombyggnaden för Luleå C och anslutande bangårdar.

Inga referensobjekt med liknande förutsättningar har kunnat hittas i samband med de utredningar som genomförts. Utveckling av ny teknik behövs för ökad funktion med hänsyn till brostorlek och klimat.

Måluppfyllelsen för *säker trafik, på järnvägen* bedöms i grunden som mycket god då järnvägssystemet är ett mycket säkert transportsätt. Skyddsåtgärder för brokonstruktionen planeras dock bara för den öppningsbara delen. Tidigare lösning i järnvägsutredningen byggde på en fast låg bro där fartygen genomförde vändningar nedströms broläget.

Utformningen med en öppningsbar bro innebär vändningar uppströms ett broläge. I det fall som vändande fartyg uppströms broläget tappar styrförmågan finns risk för kollision med bro och brostöd vilket behöver beaktas.

Måluppfyllelsen för *långsiktigt robust järnvägsnät* bedöms som låg. Motiven är flera. Den omfattande fartygstrafiken påverkar järnvägstrafiken negativt. Trots att påverkan endast sker under vintertid och att det inte är årligen, bedöms påverkan vara av så stor omfattning att den påverkar järnvägstrafiken negativt. En enkelspårig järnväg med högt kapacitetsutnyttjande innebär att redundansen minskar. Effekter som uppstår är inställda tåg och tågförseningar vilka sprider sig långt ut i järnvägssystemet vilket resulterar i ett minskat förtroende för transportslaget. I det fall som man väljer att hantera fartygspassagera i samband med tågplan/tidtabellsläggningen begränsas kapaciteten på järnvägen årligen för den tidsperiod som då väljs. Utöver det så tillkommer de störningar som uppstår då fartyg anländer på tider som inte är enligt fastställd tågplan.

I det fall som brofunktionen drabbas av driftstörningar eller fel så är konstruktionen svårtillgänglig för felavhjälpning då den öppningsbara delen står ute i älvsfåran.

Alternativet innebär att begränsningar, vad gäller kapacitet, trafikupplägg mm, byggs in permanent i transportsystemet. Begränsningarna innebär att alternativet inte kan ses som en långsiktigt hållbar lösning.

Måluppfyllelsen för *intermodala person- och godstransporter* bedöms bli fortsatt mycket god. Detta beror främst på att alternativet ansluter till Luleå flygplats och därmed har goda förutsättningar för kombinerade resor med tåg och flyg samt intermodala godstransporter.

3.2.2 Människa & Samhälle

Måluppfyllelsen för *positiv regional utveckling* sänks från mycket god till låg. Studie med ett stort antal scenarios är genomförda med avseende på kombinationen järnvägstrafik och sjöfart. Kombinationen med en hög trafik på järnvägen med ett stort antal anlop till hamnen innebär negativ påverkan på såväl fartygstrafiken och hamnens funktion som för tågtrafiken.

Beroende på vilken trafik som prioriteras får man olika utfall vad gäller påverkan på respektive trafikslag. Ett troligt scenario är att spärrtider för sjöfarten (tider då bron inte öppnas) kommer behövas för att påverkan på tågtrafiken ska begränsas tex under rusningstrafik. För sjöfarten begränsas därmed tillgängligheten till hamnen, men även utvecklingsmöjligheterna för hamnen begränsas av en öppningsbar bro.

Problematiken med is i samband med passage under bron är ytterligare en osäkerhet som kan påverka hamnens funktion negativt.

Hamnens funktion är av central betydelse för verksamheterna i malmfälten men även för industrialiseringen och den gröna omställningen som nu pågår. Hamnens funktion är därmed viktig utifrån såväl ett regionalt som nationellt perspektiv.

Persontrafiken till och från Luleå påverkas även negativt av broöppningar med försenade eller inställda tåg under den period som fartygen behöver vända uppströms broläget. Detta hämmar i sin tur den regionala utvecklingen som alternativet tidigare förväntas ge.

Måluppfyllelsen för *positiv inverkan på kommunikationer och livsmiljö i Luleå* bedöms som fortsatt låg. De studier som genomförts kan inte säkerställa att kompensationsåtgärderna är tillräckliga för att klara hamnverksamheten. Hamnens och sjöfartens utveckling med fler anlöp och större fartyg innebär än större utmaningar. Kommunikationerna till och från Luleå påverkas även negativt av broöppningar under den period som fartygen behöver vända uppströms broläget. Detta påverkar trafiken på Norrbotniabanan och angränsande system.

3.2.3 Ekonomi

Fördjupningen har avgränsats till att beskriva skillnaderna i anläggningens utformning jämfört med den tidigare lösningen med en fast bro och enkelspår mellan Kallax och Luleå C. Den nya utformningen innebär tillkommande kostnader för såväl järnvägsanläggningen samt kvarstående kompensationsåtgärder och de risker som är förknippade med alternativet.

Kostnaderna för en öppningsbar bro, med tillhörande ledverk, är betydligt större än för en fast bro. Därtill tillkommer kostnaderna för drift och underhåll av anläggningen. Vid jämförelse av osäkerheter för utformning av själva järnvägsanläggningen bedöms alternativet medföra en större risk för oförutsedda kostnadsökningar samt tidsförskjutningar. Detta då en öppningsbar bro i Luleå är unik på så sätt att det inte gått att finna en referensbro med liknande funktion med frekventa broöppningar för passage av stora fartyg i besvärliga isförhållanden. Osäkerheter rör dels detaljer i utformning av själva järnvägsanläggningen, dels järnvägens påverkan på intilliggande verksamheter. Vidare bedöms osäkerhet kring anslutningen av Norrbotniabanan till befintlig godsbangård och Luleå C medföra risk för större kostnadsökningar. Befintlig godsbangård är under utveckling i och med planerad expansion kopplad till den gröna omställningen, därav behöver slutlig lösning utredas vidare tillsammans med fler aktörer om det östra alternativet blir aktuellt.

Avseende hur järnvägen kommer att påverka intilliggande verksamheter bedöms osäkerheterna större för det östra alternativet, detta då både Luleå Hamn samt Luleå/Kallax flygplats blir berörda.

För att sjöfarten i hamnen ska kunna fortgå krävs flera kompensationsåtgärder där omfattning i dagsläget är oklar. En åtgärd omfattar muddring av en ny vändyta där osäkerhet om slutkostnad är stor då det inte har utförts några undersökningar av muddermassor med avseende på typ, volym, avsättning eller föroreningar. Prövning av tillstånd för muddringen medför en osäkerhet för tidplanen. Andra mer omfattande kompensationsåtgärder som kan bli aktuella är flytt av isbrytarnas hemmakaj.

För Luleå/Kallax flygplats militära del finns stoppområden för höga objekt och områden med särskilt behov av hindersfrihet. Där den öppningsbara bron är planerad gäller en gräns på max 20 meter vilket medför att dispens måste ansökas om hos Luftfartsverket genom en så kallad flyghinderanalys.

Försvarsmakten har vidare konstaterat att det finns risk för negativ påverkan från järnvägen på Luleå/Kallax flygplats system, detta utifrån en av FOI framtagen telekonfliktanalys. Försvarsmakten anför att fortsatt utredning måste visa om det även finns ytterligare fler system som kan påverkas samt vilka åtgärder som behöver vidtas för att eliminera risker. Omfattning av åtgärder måste presenteras och godkännas av transportstyrelsen i en så kallad säkerhetsbevisning. Åtgärder måste utredas i detalj utifrån slutligt läge för järnvägen och processen för godkännande medför en oförutsebarhet om slutliga krav på åtgärder, därtill risken för eventuellt kostsamma lösningar. Osäkerheten bedöms komma att kvarstå relativt långt in i projekteringsskedet och kan påverka tidplanen för slutförandet av Norrbotniabanan.

Vi har valt att inte ta med kostnaden för en ev. flytt av isbrytarna i bedömningen då det idag är osäkert om behovet kommer uppstå. Kostnaden kommer däremot kvarstå som en risk tillsammans med kostnader för luftfart och bogserbåtar vilka även de ligger utanför kostnadsbedömningen då underlag saknas.

Sammantaget bedöms kostnaderna för alternativet öka betydligt jämfört med ett alternativ med en fast bro. Även de ekonomiska riskerna ökar betydligt. Referensprojekt saknas för en brolösning. Alternativet bedöms medföra delvis utveckling av nya lösningar vilket medför stor risk för oförutsedda kostnadsökningar och tidsförskjutningar. Alternativet innebär även oförutsebara processer såsom tillståndsprovning av muddring samt godkännande av säkerhetsbevisning som sammantaget medför större risk

för kostnadsökningar samt tidsförskjutningar jämfört med tidigare. Riskerna omfattar även en eventuell flytt av isbrytarna.

3.3 Samlad bedömning för det östra alternativet

Sammantaget innebär genomförda utredningar en ny värdering av måluppfyllelse för det östra alternativet.

Fokusområdet Funktion har fått en lägre måluppfyllelse jämfört med bedömningen i järnvägsutredningen. Sammantaget bedöms måluppfyllelsen för fokusområdet minska till låg. De begränsningar som byggs in permanent i transportsystemet, vad gäller robusthet, kapacitet, trafikupplägg mm ses som betydande. I det fall anlop till hamnen ökar påverkas järnvägstrafiken ytterligare negativt.

Fokusområdet Människa & Samhälle bedöms måluppfyllelsen kvarstå som fortsatt låg måluppfyllelse trots öppningsbar bro. Kombinationen med en hög trafik på järnvägen med ett stort antal anlop till hamnen innebär negativ påverkan på fartygstrafiken och hamnens funktion och dess möjlighet till ytterligare utveckling av verksamheten. Trafiken på järnväg påverkas negativt vilket hämmar kommunikationerna och därmed den regionala utvecklingen.

Fokusområde Miljö kvarstår måluppfyllelsen enligt tidigare som god.

Fokusområde Ekonomi redovisar betydande kostnadsökningar men framför allt har alternativet mycket stora ekonomiska osäkerheter vad gäller järnvägsanläggningen med en öppningsbar bro men även stora ekonomiska osäkerheter för de kompensationsåtgärder som krävs för alternativet.

Sammantaget innebär detta att alternativet inte kan ses som en långsiktig hållbar lösning.

Samlad bedömning måluppfyllelse	Järnvägsutredning 2011-11	Fördjupning 2024-09
Funktion (järnväg)	Mycket god	Låg
Människa och samhälle	Låg	Låg
Miljö	God	God

Figur 3.3.1. Ny samlad bedömning av det östra alternativet efter genomförda utredningar.

4 Slutsats

4.1 Diskussion/Motiv

Det östliga alternativet via Hamnholmen, med en öppningsbar bro, medger en genomgående trafiklösning för järnvägens funktion. En genomgångslösning är av betydelse för persontrafiken, särskilt för kortväga resande som inte har Luleå C som slutpunkt. Lösningen medger en god utvecklingspotential för pendlingstrafik inom stråket Piteå – Luleå – Boden. De tåg som har Luleå som målpunkt får däremot något längre restid. För godstrafiken innebär alternativet lokvändningar på Malmbangården i Luleå vilket är både tids- och kapacitetskrävande. Alternativet möjliggör även en anslutning till flygplatsen i Luleå vilket skapar förutsättningar för intermodala transportlösningar för gods- och persontrafik. Lösningen påverkar emellertid förutsättningarna för både sjöfarten och järnvägstrafiken. Den påverkan som sker är främst under vintertid då fartygen går in och vänder uppströms ett broläge.

Stora förändringar påvisas både för järnvägen och för sjöfarten vad gäller trafikering och verksamhet. I fördjupningen har därför ett flertal studier genomförts för att se vilka möjligheter det finns för att säkerställa sjöfarten, luftfarten samt järnvägstrafiken.

Omvärdering av det östra alternativet

De fördjupade studierna har lett till en förändring av måluppfyllelsen jämfört med bedömningen i järnvägsutredningen. En utformning med en öppningsbar bro innebär att även järnvägstrafiken påverkas negativt samtidigt som problemen för sjöfarten inte kan lösas tillfredsställande. Alternativet innebär därmed inte en lösning som kan säkerställa transportsystemets funktionalitet.

De fördjupade studierna visar att järnvägstrafiken påverkas negativt. Den omfattande järnvägstrafiken, med ca 100 tåg per dygn på sträckan, kommer påverkas av de broöppningar som krävs för att sjöfarten ska fungera på ett tillfredställande sätt med en begränsad påverkan på hamnens funktion. Banans kapacitet begränsas därmed kraftigt på sträckan Luleå C – Kallax flygplats med följderna att tåg försenas eller måste ställas in.

Norrbotniabanan byggs i huvudsak med enkelspår. Restidsmålen är satta till 45 min, för sträckorna Umeå-Skellefteå samt Skellefteå-Luleå, för snabbtåg och en timme för regionaltåg. Den trafik som planeras är i huvudsak långväga med knutpunktsupplägg för att kunna ansluta till kollektivtrafiken. Detta innebär att trafiken på järnvägen är

störningskänslig och att störningar sprider sig långt ut i järnvägssystemet. Banans utformning påverkar tågtrafikledningens förmåga att störningshantera och innebär en omfattande trafikinformation till både resenärer och järnvägsföretagen som trafikerar. Under vinterhalvåret kommer man få räkna med inställda tåg, förseningar och omledningar. Restider kan inte innehållas och anslutande kollektivtrafik påverkas negativt. I förlängningen kommer förtroendet för tåget som färdmedel påverkas negativt där även anslutningen till Kallax flygplats omfattas. I slutändan påverkas resandeunderlaget för hela Norrbotniabanan om störningarna inte kan begränsas.

I och med godstrafikens osäkerhet är det sannolikt att en del godståg dagtid kommer behöva gå via stambanan istället för på Norrbotniabanan de vintrar då fartygen behöver gå innanför broläget för att vända. Det innebär begränsningar i tågvikter då stambanan inte kan trafikeras med lika tunga tåg och gångtider som förlängs.

För luftfarten visar utredningen att de osäkerheter som fanns i samband med järnvägsutredningen kvarstår. För att med säkerhet kunna genomföra alternativet krävs att en säkerhetsbevisning genomförs som då ska visa att luftfarten inte påverkas. Detta är tidskrävande och slutresultatet är osäkert.

Sjöfarten har stor betydelse för näringslivet och den gröna industrialiseringen som sker. Stora investeringar sker i Luleå hamn för att möta de behov som de olika aktörerna har. Staten gör stora investeringar i såväl farled som inköp av nya isbrytare för att kunna säkerställa sjöfarten året om till Luleå hamn. Antalet anlöp bedöms öka 3-4 ggr dvs från drygt 600 anlöp till 1800-2200 anlöp om året vilket motsvarar 5-6 fartyg per dygn exkl isbrytare. Även fartygsstorleken ses öka betydligt. Antalet anlöp och fartygsstorleken påverkar i sin tur isbildningen och därmed de vändytor som nyttjas och farleden genom en öppningsbar bro. Även med genomförda kompensationsåtgärder och med hänsyn till klimatförändringar så är bedömningen att fartygen behöver vända innanför broläget ungefär vart annat år. Behovet kommer variera årligen under perioden januari till april. Osäkerheter finns även om det kommer räcka med en farled genom bron. Frågeställningar som är kopplade till is och klimatfrågor är mycket komplexa med stora osäkerheter.

Den omfattande sjöfarten kommer påverka trafikeringen på järnvägen. Varje broöppning bedöms till ca 30 min och varje fartyg ska passera genom bron 2 ggr vilket då innebär att ingen trafik kommer kunna köras på järnvägen under tiden för broöppningarna. För sjöfarten har ett antal scenarios studerats vad gäller trafikering till hamnen och hamnens funktionalitet. Dessa visar på en stor variation beroende på vilket trafikslag som prioriteras, vilka tider på dygnet som passager sker, spårtrider mm. Flera scenarios visar på möjligheten att etablera en öppningsbar bro med begränsad störning. Men flera scenarios visar även på att det kommer innebära större störningar eller begränsningar för en

fortsatt utveckling av hamnen med tillkommande volymer. Väntetider innebär begränsningar av hamnens verksamhet vilket påverkar hamnens tillgänglighet och produktivitet. Driftstörningar på bron innebär att hamnens verksamhet riskerar att stoppas.

Även de ekonomiska osäkerheterna ökar för det östra alternativet med en öppningsbar bro. Förutom att kostnaden ökar betydligt med en öppningsbar bro mitt ute på fjärden är alternativet förknippat med stora ekonomiska risker med en anslutning mot Luleå C och Malmbangården. Stora osäkerheter finns även vad gäller kompensationsåtgärder för muddring där tillförlitligt underlag saknas men även för de åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa luftfarten. Utöver dessa ligger även osäkerheten om en ev flytt av isbrytarna som riskerar att bli instängda eller begränsade i sin verksamhet.

4.2 Slutsats

Utredningen visar att måluppfyllelsen för det östra alternativet minskar jämt mot tidigare järnvägsutredning. Det östra alternativet med en öppningsbar bro visar sig inte uppfylla kraven för ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem varken för järnväg eller sjöfart, detta oberoende av kostnadsbilden.

Mot bakgrund av detta görs bedömningen att alternativet bör avföras som alternativ för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan.

Referenser

Norrbotniabanan Järnvägsutredning 160 Södra Gäddvik – Luleå,
Slutrapport november 2011, Trafikverket, Dnr TRV 2010/23219

Fördjupning av det östra alternativet med öppningsbar bro, Rapport
2024-10-14, Trafikverket, Dnr TRV 2022/94578

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

Taxa - allmänna vatten-
och avloppsanläggningar

2025

§270

24KS663

...



Piteå kommun

Taxa för allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2025

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Taxa för allmänna vatten- och avloppsanläggningar 2025	Taxa	2024-11-25, § xxx	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Piteå Renhållning och Vatten AB	4	24KS663	2028-12-31
Dokumentinformation	Taxa för allmänna vatten- och avloppsanläggningar		
Dokumentet gäller för	Piteå Renhållning och Vatten AB		



Innehållsförteckning

Taxa för allmänna vatten- och avloppsanläggningar	1
Allmänt (§1-4)	3
§ 1 Betalningsansvarig	3
§ 2 Avgifter	3
§ 3 Fastighets och lägenhetsindelning	3
§ 4 Avgiftsskyldighet	4
Anläggningsavgifter (§§ 5–13).....	6
§ 5 För småhusfastighet och övrig bostadsfastighet	6
§ 6 För annan fastighet	8
§ 7 För obebyggd fastighet	9
§ 8 Reduceringsregler	10
§ 9 Allmän platsmark	11
§ 10 Reglering av avgiftsbelopp	11
§ 11 Särskild avgift enligt avtal	11
§ 12 Debitering	12
§ 13 Särskilda åtgärder	12
Brukningsavgifter (§§ 14–22).....	13
§ 14 För bebyggd fastighet.....	13
§ 15 Särskilda avgifter	15
§ 16 För obebyggd fastighet	15
§ 17 Permanent avstängd fastighet samt fastighet som ej tagits i bruk.....	15
§ 18 Övriga avgifter	16
§ 19 Särskilt antagen särtaxa	16
§ 20 Debitering.....	16
§ 21 Särskilda avtal	17
§ 22 Reglering av avgiftsbelopp	17
Taxans införande	18



Allmänt (§1-4)

TAXA

för Piteå kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning

Antagen av kommunfullmäktige 2024-11-25.

Huvudman för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen är Piteå Renhållning & Vatten AB. Avgifter enligt denna taxa skall betalas till Piteå Renhållning & Vatten AB.

§ 1 Betalningsansvarig

För att täcka nödvändiga kostnader för Piteå kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning skall ägare av fastighet eller annan avgiftsskyldig inom anläggningens verksamhetsområde betala avgifter enligt denna taxa.

Avgiftsskyldig är alternativt den som enligt 2 och 4 §§ lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) jämställs med fastighetsägare. Avgiftsskyldig för ändamålet Dg är även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

§ 2 Avgifter

Avgifterna utgörs av anläggningsavgifter och bruksavgifter.

Vid avgiftsberäkningar tillämpas avrundningsreglerna i Svensk Standard SS 01 41 41.

§ 3 Fastighets och lägenhetsindelning

I dessa taxeföreskrifter avses med

Småhusfastighet: fastighet som är bebyggd eller avsedd att bebyggas med ett en- eller tvåfamiljshus.

Fritidsbostad: fastighet som endast utnyttjas delar av året. Ingen person är folkbokförd på fastigheten.

Övrig bostadsfastighet: fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för flerfamiljshus. Med bostadsfastighet jämställs fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd, eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas, för vissa andra ändamål där lokalytan är det viktigaste sett från användarsynpunkt.



Exempel på sådana byggnader är:

Kontor	Förvaltning	Stormarknader
Butiker	Utställningslokaler	Sporthallar
Hotell	Restauranger	Hantverk
Småindustri	Utbildning	Sjukvård

Annan fastighet: fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för annat ändamål än bostadsändamål och som inte enligt ovan jämförelses med bostadsfastighet.

Obebyggd fastighet: fastighet som enligt detaljplan är avsedd för bebyggande, men inte ännu bebyggt.

Lägenhet: ett eller flera utrymmen i byggnad som i upplåtelsehänseende bildar en enhet. I fråga om sådana utrymmen i bostadsfastighet, eller därmed jämförelses fastighet, där begreppet lägenhet inte är tillämpligt för viss typ av byggnad, räknas varje påbörjat 150-tal m² bruttoarea (BTA) enligt svensk standard SS 21 054:2009 som en lägenhet.

Allmän platsmark: mark som i detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) redovisas som allmän plats, eller om marken inte omfattas av detaljplan, väg eller mark som i övrigt motsvarar sådan mark.

§ 4 Avgiftsskyldighet

4.1 Avgift tas ut för nedan angivna ändamål:

Ändamål	Anläggningsavgift	Brukningsavgift
V, vattenförsörjning	Ja	Ja
S, spillvattenavlopp	Ja	Ja
Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet	Ja	Nej
Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark	Ja	Nej

4.2 Avgiftsskyldighet för vart och ett av ändamålen V, S och Df inträder när huvudmannen upprättat förbindelsepunkt för ändamålet och informerat fastighetsägaren om förbindelsepunktens läge.

Avleds Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt upprättats, inträder avgiftsskyldighet när åtgärder för bortledning av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.

Härvid förutsätts att samtliga i 24 § första stycket 1 och 2 i lagen om allmänna vattentjänster angivna förutsättningar för avgiftsskyldighet är uppfyllda.

4.3 Avgiftsskyldighet för ändamålet Dg inträder när åtgärder för bortledning av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.



4.4 Avgiftsskyldighet för ändamålet Dg gäller även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

4.5 Anläggningsavgift skall beräknas enligt taxa som gäller vid den tidpunkt när avgiftsskyldighet inträder.

Anläggningsavgifter (§§ 5–13)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagda med lagstadgad mervärdesskatt.

§ 5 För småhusfastighet och övrig bostadsfastighet

5.1 För småhusfastighet, övrig bostadsfastighet och därmed jämställd fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		Utan moms		Med moms	
		2024	2025	2024	2025
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledning till förbindelsepunkter för V, S och Df	56 887,04 kr	56 887,04 kr	71 109 kr	71 109 kr
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	45 510,14 kr	45 510,14 kr	56 888 kr	56 888 kr
c)	en avgift per m ² tomtyta	29,87 kr	29,87 kr	37 kr	37 kr
d)	en avgift per lägenhet	18 618 kr	18 618 kr	23 273 kr	23 273 kr
e)*	en grundavgift för bortledning av Df, om bortledning av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats.	13 084,45 kr	13 084,45 kr	16 356 kr	16 356 kr

* Avgift enligt 5.1 e) tas ej ut om avgift uttages för Df enligt 5.1 a) och b). I det fall avgift enligt 5.1 e) tas ut reduceras avgift enligt 5.1 a) och 5.1 b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

Föreligger ej avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, se § 8.

5.2 Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 5.1 a) lika mellan fastigheterna.

5.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner. Vid tredimensionella fastigheter fördelas den tomtyta som är gemensam för fastigheterna i proportion till byggnadernas bruttoarea (BTA).



Tomtytan för småhusfastighet och övrig bostadsfastighet reduceras enligt nedanstående tabeller.

För småhusfastighet, enligt definition i § 3

Tomtyta	Reduktion %
Delen 1 201 - 2 000 m ²	25 %
Delen 2 001 - 3 000 m ²	40 %
Delen 3 001 - m ²	100 %

För övrig bostadsfastighet, enligt definition i § 3

Tomtyta	Reduktion %
Delen 3 001 - 5 000 m ²	25 %
Delen 5 001 - 10 000 m ²	40 %
Delen 10 001 - m ²	50 %

Avgift enligt 5.1 c) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna enligt 5.1 a), b) och d), eller i det fall förbindelsepunkt för Df inte upprättats, summan av avgifterna enligt 5.1 a), b), d) och e).

Vid ändrade förhållanden enligt 5.5, 5.6, 5.7 och 5.8 tas ut ytterligare avgift enligt 5.1 c) i den mån ovan angiven begränsningsregel så medger och med iakttagande av vad som föreskrivs i 8.2.

5.4 Lägenhetsantalet bestäms efter de ritningar enligt vilka bygglov beviljats, eller efter annan ritning eller uppmätning som huvudmannen godkänner.

Om den på fastigheten bebyggda delen ej är varmbonad skall lägenhetsavgiften för den ej varmbonade delen reduceras med 50 %. Med ej varmbonad yta avses här byggnad som helt saknar isolering i väggar och tak. Då skall även varje påbörjad 150 m² räknas som en lägenhet upp till en bruttoarea på 1 200 m². Efter det räknas varje påbörjad 600 m² som en lägenhet upp till en bruttoarea mellan 1 201 – 3 000 m². Därefter räknas varje påbörjad 1 000 m² som en lägenhet som överstiger 3 000 m².

5.5 Dras ytterligare servisledningar fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter, skall avgifter erläggas enligt 5.1 a) och b).

5.6 Ökas fastighets tomtyta skall erläggas avgift enligt 5.1 c) för tillkommandetomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtYTEavgift inte skall anses vara förut erlagd. Undantag gäller för småhusfastighet där ingen tilläggsavgift för tillkommande tomtyta skall erläggas.

Vid beräkning av avgift för tillkommande tomtyta iakttas begränsningsregeln i 5.3.



5.7 Sker om- eller tillbyggnad, uppförs ytterligare byggnad eller ersätts riven bebyggelse på fastighet skall erläggas avgift enligt 5.1 d) för varje tillkommande lägenhet.

5.8 Tillkommer bortledning av Df till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för Df upprättats, skall erläggas avgift enligt 5.1 e).

§ 6 För annan fastighet

6.1 För annan fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		Utan moms		Med moms	
		2024	2025	2024	2025
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och Df	81 873,33 kr	81 873,33 kr	102 342 kr	102 342 kr
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och Df	45 510,14 kr	45 510,14 kr	56 888 kr	56 888 kr
c)	en avgift per m ² tomtyta	51,90 kr	51,90 kr	—65 kr	65 kr
d)*	en grundavgift för bortledande av Df, om bortledande av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för Df upprättats.	16 832,23 kr	16 832,23 kr	21 040 kr	21 040 kr

* Avgift enligt 6.1 d) tas ej ut om avgift uttages för Df enligt 6.1 a) och b). I det fall avgift enligt 6.1 d) tas ut reduceras avgift enligt 6.1 a) och 6.1 b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

Föreligger ej avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, se § 8.

6.2 Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 6.1 a) lika mellan fastigheterna.

6.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner.

Tomtytan för annan fastighet reduceras enligt nedanstående tabell.

Tomtyta	Reduktion %
Delen 5 001 - 10 000 m ²	25 %
Delen 10 001 - 20 000 m ²	40 %
Delen 20 001 - m ²	50 %



6.4 Huvudmannen kan, om godtagbar säkerhet ställs, medge anstånd med erläggande av tomtyteavgift för andel av fastighets areal, motsvarande mark som tillsvidare inte utnyttjas för verksamheten på fastigheten.

Anstånd medges för viss tid, högst 10 år. Om mark under anståndstiden genom fastighetsbildningsåtgärd frångår fastigheten upphör anståndsmedgivandet att gälla och resterande tomtyteavgift förfaller till betalning.

Utestående belopp löper med ränta enligt 5 § räntelagen (SFS 1975:635) från den dag anståndet beviljades tills anståndet upphör. För tid därefter utgår dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen.

6.5 Dras ytterligare servisledningar fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter skall erläggas avgifter enligt 6.1 a) och b).

6.6 Ökas fastighets tomtyta, skall erläggas avgift enligt 6.1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtyteavgift inte skall anses vara förut erlagd. Vid beräkning av tilläggsavgift för tillkommande tomtyta skall iakttas reduktionsreglerna i § 6.3.

§ 7 För obebyggd fastighet

7.1 För obebyggd fastighet skall erläggas del av full anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		Småhus och övrig bostads- fastighet		Annan fastighet
Servisavgift	5.1 a)	100 %	6.1 a)	100 %
Avgift per uppsättning FP	5.1 b)	100 %	6.1 b)	100 %
Tomtyteavgift	5.1 c)	100 %	6.1 c)	70 %
Lägenhetsavgift	5.1 d)	0 %	-	
Grundavgift för Df, om FP för Df inte upprättats	5.1 e)	100 %	6.1 d)	100 %

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

Avgift enligt 5.1 c) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna 5.1 a) och b), eller i det fall dagvatten bortleds till den allmänna anläggningen men förbindelsepunkt för Df inte upprättats, summan av avgifterna enligt 5.1 a), b) och e), jfr 5.3 andra stycket.



7.2 Bebyggs obebyggd fastighet skall erläggas resterande avgifter enligt följande:

		Småhus och övrig bostadsfastighet		Annan fastighet
Tomtyteavgift	5.1 c)	*)	6.1 c)	30 %
Lägenhetsavgift	5.1 d)	100 %	-	-

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

* Bebyggs bostadsfastighet tas ut ytterligare avgift enligt 5.1 c) om föreskriften i 5.3 så medger.

§ 8 Reduceringsregler

8.1 Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, skall erläggas reducerade avgifter enligt följande:

Avgifter för framdragen servisledning:

En ledning	70 % av avgift enligt 5.1 a) respektive 6.1 a)
Två ledningar	85 % av avgift enligt 5.1 a) respektive 6.1 a)
Tre ledningar	100 % av avgift enligt 5.1 a) respektive 6.1 a)

Avgifter i övrigt:

		V	S	Df	Dg
Avgift per uppsättning FP	5.1 b)	35 %	55 %	10 %	-
Tomtyteavgift	5.1 c)	35 %	55 %	-	10 %
Lägenhetsavgift	5.1 d)	35 %	55 %	-	10 %
Grundavgift Df utan FP	5.1 e)	-	-	100 %	-
Avgift per uppsättning FP	6.1 b)	35 %	55 %	10 %	-
Tomtyteavgift	6.1 c)	35 %	55 %	-	10 %
Grundavgift Df utan FP	6.1 d)	-	-	100 %	-

För avgiftsändamålet Df tas endast en av avgifterna ut enligt 5.1 b) respektive 5.1 e), eller 6.1 b) respektive 6.1 d).

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.



8.2 Inträder avgiftsskyldighet för ändamål, för vilket avgiftsskyldighet inte tidigare förelegat, skall erläggas avgifter enligt 8.1.

Vid tillämpning av begränsningsregeln enligt 5.3 inräknas de sammanlagda avgifterna för tillkommande servisledningarna inte till högre belopp än 100 % av avgiften enligt 5.1 a), även om servisledningarna lagts vid olika tillfällen och avgifterna därmed blivit högre.

8.3 För servisledning som på fastighetsägarens begäran utförs senare än övriga servisledningarna för fastigheten skall, utöver avgift enligt 8.1, erläggas en etableringsavgift om 50 % av avgiften enligt 5.1 a). Etableringsavgiften avses täcka huvudmannens merkostnader till följd av att arbetet inte utförs i samband med framdragning av övriga servisledningarna.

Om den allmänna delen av servisledningen i dessa fall överstiger 10 m påföres fastighetsägaren en avgift enligt nedan:

En ledning	942 kronor/meter
Två ledningar	1 508 kronor/meter
Tre ledningar	1 850 kronor/meter

För samtliga alternativ tillkommer för ledning i belagd väg eller gata en merkostnad på 40 % av angivna priser.

§ 9 Allmän platsmark

Den som svarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls skall erlägga anläggnings-avgift enligt särskilt upprättat avtal.

§ 10 Reglering av avgiftsbelopp

Avgifter enligt §§ 5–6 är baserade på entreprenadindex, 50 % 311 jordarbeten vid ledningsentreprenader (indextal 2023-08: 147,6) (indextal 2024-08: 144,3) och 50 % 322 läggning av PVC-rör (indextal 2023-08: 145,6) (indextal 2024-08: 143,8). När dessa index ändras, har huvudmannen rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

Avgifter enligt §§ 5-6 i denna taxa är bestämda med utgångspunkt från ett indextal som motsvarar summan av 50 % av Entreprenadindex Huvudgrupp 311 (jordarbeten vid ledningsentreprenader) och 50 % av Entreprenadindex Huvudgrupp 322 (läggning av PVC-rör) för augusti månad år 2024.

Huvudmannen får för varje kalenderår besluta att justera avgiftsbeloppen med en procentsats som motsvarar förändringen av detta indextal räknat fram till augusti månad året före avgiftsåret.

§ 11 Särskild avgift enligt avtal

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 5–8 får huvudmannen i stället träffa avtal med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.



Vid ingående av avtal som i föregående stycke sägs skall iakttas de principer om kostnadstäckning och kostnadsfördelning som ligger till grund för denna anläggningstaxa.



§ 12 Debitering

12.1 Sedan avgiftsskyldighet inträtt, skall avgift betalas inom tid som anges i räkning.

12.2 Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i räkningen, skall erläggas dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen från den dag betalningen skulle ha skett.

12.3 Enligt 36§ lagen om allmänna vattentjänster skall en anläggningsavgift fördelas på årliga inbetalningar under en viss tid, längst tio år, om avgiften uppgår till belopp som är betungande med hänsyn till fastighetens ekonomiska bärkraft och övriga omständigheter, om fastighetsägaren så begär och godtagbar säkerhet ställs. Ränta skall erläggas enligt 5 § räntelagen på varje del av avgiften som förfaller till betalning i framtiden från den dag då den första inbetalningen skall ske till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas enligt 12.2.

12.4 Avgiftsskyldighet enligt 5.6, 5.7, 6.6 eller 7.2 föreligger, då bygglov för avsett ändrat förhållande meddelats eller ändrat förhållande – t ex ökning av tomtyta – inträtt utan att bygglov erfordrats eller meddelats. Det åligger fastighetsägaren att omgående anmäla till huvudmannen när det ändrade förhållandet inträtt. Försummar fastighetsägaren denna anmälningsplikt, tas dröjsmålsränta enligt 12.2 ut för tiden från det två månader förflutit sedan avgiftsskyldighet inträdde och fram till dess tilläggsavgiften betalas.

§ 13 Särskilda åtgärder

13.1 Om efter ansökan från fastighetsägare och särskilt medgivande av huvudmannen ledningar utförts på annat sätt eller försetts med andra anordningar än huvudmannen bedömt nödvändiga, skall fastighetsägaren som begärt arbetets utförande ersätta huvudmannen överenskomna kostnader härför.

13.2 Om en fastighetsägare begär att ny servisledning skall utföras i stället för redan befintlig och finner huvudmannen skäl bifalla ansökan om detta, är fastighetsägaren skyldig att bekosta dels den nya servisledningens allmänna del med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick, dels borttagandet av den tidigare servisledningens allmänna del.

13.3 Finner huvudmannen påkallat att utföra ny servisledning i stället för och med annat läge än redan befintlig, är huvudmannen skyldig att ersätta fastighetsägaren hans kostnad för fastighetens del av den nya servisledningen och dess inkoppling med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick.



Brukningsavgifter (§§ 14–22)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagda med lagstadgad mervärdesskatt.

§ 14 För bebyggd fastighet

14.1 För bebyggd fastighet skall erläggas brukningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

		Utan moms		Med moms	
		2024	2025	2024	2025
a)	en fast avgift per år för småhusfastighet	4 823,04 kr	5 353,57 kr	-6 029 kr	6 692 kr
b)	En fast avgift per år för övrig bostadsfastighet och annan fastighet där avgiften är beroende av mätarens nominella kapacitet.				
	Qn 2,5*1	4 823,04 kr	5 353,57 kr	6 029 kr	6 692 kr
	Qn 2,5*2	24 337,92 kr	27 015,09 kr	30 422 kr	33 769 kr
	Qn 2,5*3	51 291,84 kr	56 933,94 kr	64 115 kr	71 167 kr
	Qn 2,5*4	82 392 kr	91 455,12 kr	102 990 kr	114 319 kr
	Qn 6*1	29 636,16 kr	32 896,14 kr	37 045 kr	41 120 kr
	Qn 6*2	108 422,40 kr	120 348,86 kr	135 528 kr	150 436 kr
	Qn 6*3	165 439,68 kr	183 638,04 kr	206 800 kr	229 548 kr
	Qn 6*4	253 557,12 kr	281 448,40 kr	316 946 kr	351 811 kr
	Qn 10*1	72 289,92 kr	80 241,81 kr	90 362 kr	100 302 kr
	Qn 10*2	165 591,36 kr	183 806,41 kr	206 989 kr	229 758 kr
	Qn 10*3	315 910,08 kr	350 660,19 kr	394 888 kr	438 325 kr
	Qn 10*4	481 777,92 kr	534 773,49 kr	602 222 kr	668 467 kr
	DN 50-65	108 435,84 kr	120 363,78 kr	135 545 kr	150 455 kr
	DN 80-100	216 872,64 kr	240 728,63 kr	271 091 kr	300 911 kr
	DN 150	361 453,44 kr	401 213,32 kr	451 817 kr	501 517 kr
	DN200	433 745,28 kr	481 457,26 kr	542 182 kr	601 822 kr
c)	en avgift per m ³ levererat vatten	20,62 kr	22,89 kr	25,78 kr	28,61 kr

14.2 Föreligger inte avgiftsskyldighet för såväl V som S reduceras avgifterna. Följande avgifter skall därvid erläggas för ändamål:

		V	S
Fast avgift	14.1 a	45 %	55 %
Avgift per m ³	14.1 b	40 %	60 %



Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

14.3 Fastighetsägaren är betalningsansvarig för allt vatten som levereras till fastigheten. Har huvudmannen bestämt att för bebyggd fastighet vattenförbrukningen tillsvidare inte skall fastställas genom mätning, tas avgift ut enligt nedan (inklusive moms):

14.3.a) Per lägenhet i småhusfastighet

Vatten och spillvatten	11 182-kr/år	12 412 kr/år
Enbart vatten	4 774-kr/år	5 299 kr/år
Enbart spillvattenavlopp	6 408-kr/år	7 113 kr/år

14.3 b) För fritidsbostad året runt

Vatten och spillvatten	7 961-kr/år	8 837 kr/år
Enbart vatten	3 486-kr/år	3 869 kr/år
Enbart spillvattenavlopp	4 476-kr/år	4 968 kr/år

Abonnemang för fritidsbostad året runt är endast tillåtna för fastigheter där ingen person är folkbokförd.

14.3 c) För fritidsbostad som nyttjas sommartid (mitten maj-september). Gäller endast abonnemang som tecknats före 2018-01-01.

Vatten och spillvatten	4 909-kr/år	5 449 kr/år
Enbart vatten	2 768-kr/år	3 072 kr/år
Enbart spillvattenavlopp	3 264-kr/år	3 623 kr/år

Pireva slår på vattnet i mitten på maj och stänger av vattnet i slutet på september. Kostnad för påsläpp/avstängning av vattnet ingår i avgiften. Ej möjligt att boka individuell tid för påsläpp/stängning.

14.3 d) För fritidsbostad som nyttjas sommartid (mitten maj-september), enskild öppning/stängning. Gäller endast abonnemang som tecknats före 2018-01-01.

Vatten och spillvatten	7 129-kr/år	7 913 kr/år
Enbart vatten	4 972-kr/år	5 519 kr/år
Enbart spillvattenavlopp	5 480-kr/år	6 083 kr/år

Tidsbokning för individuell öppning respektive stängning under ordinarie arbetstid ingår i abonnemanget. Bokning görs minst 2 veckor i förväg via Pirevas kundservice. Öppning respektive stängning måste ske inom ordinarie abonnemangsperiod.

14.4 För s.k. byggvatten skall erläggas bruksavgift enligt 14.1 b). Om mätning inte sker, antas den förbrukade vattenmängden uppgå till 30 m³ per lägenhet.

14.5 För extra mätställe (mätställe utöver ett per fastighet) skall erläggas en årlig avgift med ett belopp motsvarande 100 % av den fasta avgiften enligt 14.1 a). Beloppet avrundas till närmaste hela kronor.

Parallellkopplade vattenmätare räknas som ett mätställe.

14.6 Antas mätaren visa annan förbrukning än den verkliga, låter huvudmannen undersöka mätaren, om huvudmannen finner det nödvändigt eller om fastighetsägaren begär det.



Vid ovan avsedd undersökning eller prövning bestäms mätarens felvisning i två kontrollpunkter enligt SWEDACs föreskrifter om vatten- och värmemätare, STAFS 2007:2.

Kan mättelets storlek inte bestämmas eller har mätaren inte fungerat, har huvudmannen rätt att uppskatta förbrukningen.

Fastighetsägare som inte godtar huvudmannens beslut efter genomförd undersökning eller huvudmannens uppskattning av förbrukningen, kan begära prövning av frågan hos mark- och miljödomstolen.

14.7 Har fastighetsägare begärt undersökning av vattenmätare och mätaren härvid godkänns, skall fastighetsägaren ersätta huvudmannen för undersökningskostnaderna i enlighet med vad som framgår av § 18.

14.8 För spillvattenmängd, som enligt huvudmannens medgivande avleds till dagvattenledning (kylvatten o d), skall erläggas avgift om 4800 kronor per medgivande.

§ 15 Särskilda avgifter

Tillförs avloppsnätet större spillvattenmängd än som svarar mot levererad vattenmängd eller avleds inte hela den levererade vattenmängden till avloppsnätet skall avgift för spillvattenavlopp erläggas efter den mängd spillvatten som avleds till avloppsnätet.

Mängden skall bestämmas genom mätning på fastighetsägarens bekostnad av ifrågavarande vatten- eller spillvattenmängd eller på annat sätt som överenskommits mellan huvudmannen och fastighetsägaren.

En förutsättning för att avgiften för avlett spillvatten skall debiteras efter annan grund än efter levererad mängd vatten är att skillnaden mellan mängderna vatten och spillvatten är avsevärd.

§ 16 För obebyggd fastighet

För obebyggd fastighet erläggs ingen brukningsavgift.

§ 17 Permanent avstängd fastighet samt fastighet som ej tagits i bruk

För permanent avstängd fastighet samt fastighet som ännu ej tagits i bruk erläggs ingen avgift. Till permanent avstängd fastighet räknas fastigheter som inom ej överskådlig tid ej har behov av vatten och avloppsanslutning och där servisledningarna proppats på fastighetsägarens bekostnad.



§ 18 Övriga avgifter

Har huvudmannen på fastighetsägarens begäran vidtagit åtgärd eller har på grund av att fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet vattentillförseln avstängts eller reducerats eller annan åtgärd vidtagits av huvudmannen debiteras följande avgifter:

	Utan moms		Med moms	
	2024	2025	2024	2025
Nedtagning av vattenmätare	730,56 kr	810 kr	913 kr	1 013 kr
Uppsättning av vattenmätare	730,56 kr	810 kr	913 kr	1 013 kr
Avstängning av vattentillförsel	730,56 kr	810 kr	913 kr	1 013 kr
Påsläpp av vattentillförsel	730,56 kr	810 kr	913 kr	1013 kr
Undersökning av vattenmätare	1 737,60 kr	1 929 kr	2 172 kr	2 411 kr
Länsning av vattenmätarbrunn	1 096,32 kr	1 217 kr	1370 kr	1 521 kr
Förgäves besök	304,80 kr	338 kr	381 kr	423 kr

För merkostnader under jourtid eller på grund av att fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet, debiteras avgifter enligt:

Avgifter för hyror och tjänster som administreras av huvudmannen.

§ 19 Särskilt antagen särtaxa

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster avgifter utgå enligt särskilt antagen särtaxa.

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 14–16 får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

Vid ingående av avtal som i föregående stycke sägs skall iaktas de principer om kostnadstäckning och kostnadsfördelning som ligger till grund för denna brukningstaxa.

§ 20 Debitering

Avgift enligt 14.1 a) debiteras i efterskott per månad, kvartal, tertial eller halvår enligt beslut av huvudmannen. Avgift enligt 14.1 b) debiteras i efterskott på grundval av enligt mätning förbrukad vattenmängd eller annan grund som anges i §§ 14 och 15.

Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i räkningen, skall erläggas dröjsmålsränta på obetalt belopp enligt 12.2.

Sker, enligt huvudmannens beslut, mätaravläsning inte för varje debitering, får mellanliggande debiteringar ske efter uppskattad förbrukning, dock att mätaravläsning och debitering efter



verklig förbrukning skall ske i genomsnitt minst en gång per år. Avläsning och debitering skall därjämte ske på fastighetsägarens begäran med anledning av fastighetsöverlåtelse.

§ 21 Särskilda avtal

Har fastighetsägare begärt att huvudmannen skall företa åtgärd för att underlätta eller möjliggöra hans brukande av anläggningen i visst fall eller avseende eller har i övrigt särskild åtgärd påkallats på grund av fastighetens VA-förhållanden, får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

§ 22 Reglering av avgiftsbelopp

Avgifter enligt § 14 är baserade på indextalet ~~405,97 (2023-08)~~ 413,78 (2024,08) i konsumentprisindex, KPI. När detta index ändras får huvudmannen reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

Avgifter enligt § 14 i denna taxa är bestämda med utgångspunkt från Konsumentprisindex (KPI) för augusti månad år 2024.

Huvudmannen får för varje kalenderår besluta att justera avgiftsbeloppen med en procentsats som motsvarar förändringen av Konsumentprisindex (KPI) räknat fram till augusti månad året före avgiftsåret.



Taxans införande

§ 23

Denna taxa träder i kraft ~~2024-01-01~~ **2025-01-01**. De bruksavgifter enligt 14.1, 14.3 och 14.7 samt § 15, som är baserade på uppmätning hos fastighetsägare, skall därvid tillämpas i fråga om den vattenmängd som levereras och den spillvattenmängd som släpps ut efter den ovan angivna dagen för taxans ikraftträdande.

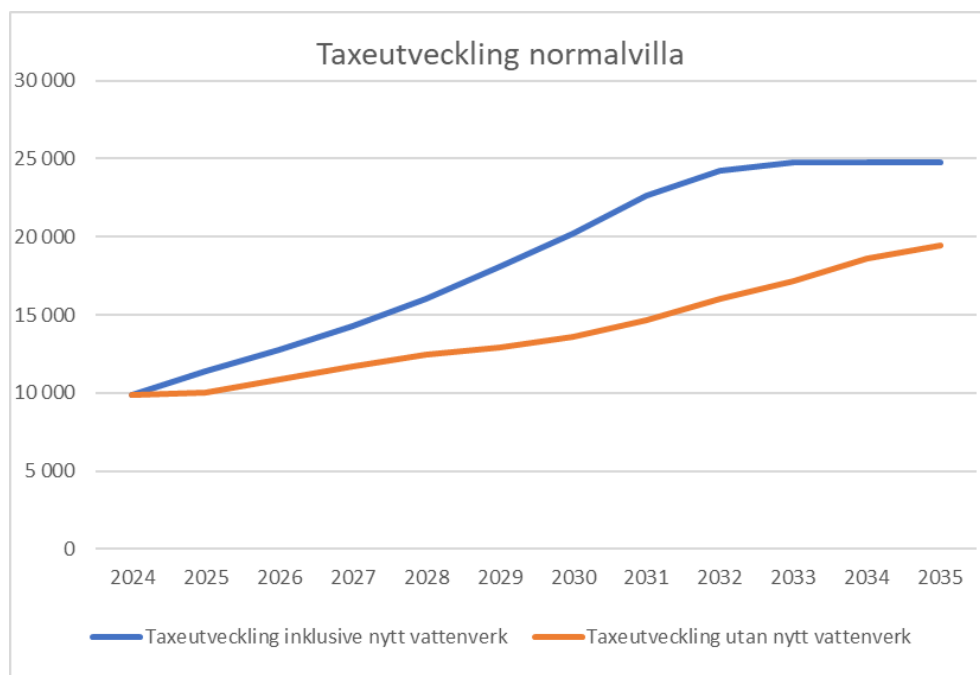
* * *

Mål som rör tvist mellan fastighetsägare och huvudmannen beträffande tillämpning och tolkning av denna taxa prövas av mark- och miljödomstolen jämlikt 53 § lagen om allmänna vattentjänster.

Reviderad av Kommunfullmäktige 2021-12-13 § 210
Reviderad av Kommunfullmäktige 2022-11-28, § 158
Reviderad av Kommunfullmäktige 2023-11-27 § 294
Reviderad av Kommunfullmäktige 2024-11-25, § xxx

Statistik - Taxa för allmänna vatten- och avloppsanläggningar

Nedan diagram visar prognostiserad taxeutveckling både med och utan nytt vattenverk. På 10 års spår en dubblering av taxan utan nytt vattenverk för en normalvilla från dagens ca 10 000 kr till 20 000 kr. Med ett nytt vattenverk ökar normalvillan med ytterligare 5 000 kr/år.



I diagrammen nedan finns jämförelse av bruksavgiften med andra kommuner för en ”normalvilla” (typhus A) och ”normallägenhet” (typhus B).



Statistik från Svenskt Vatten för bruksavgifter 2024, typhus A=normalvilla.



Statistik från Svenskt Vatten för bruksavgifter 2024, typhus B per lägenhet

Protokoll från styrelsesammanträde Piteå Renhållning & Vatten AB

Datum	2024-10-02
Tid	08:30-16:30
Plats	White Box Studio Acusticum
Beslutande	Henrik Viklund (ordförande) Carola Bergman (vice ordförande) Jan-Eric Sandberg Louise Mörk Massoud Sari Aslani Anita Gustavsson Martin Åström Jonas Wiklund
Övriga deltagare	Johan Bäcklin (VD) Petra Granström (Ekonomichef) Fredrik Bellander (Affärsområdeschef) Lars Carlström (Personalrepresentant)

§ 1. Mötets öppnande

§ 2. Val av protokollförare

Styrelsen beslutar

Styrelsen beslutar

Petra Granström utses som protokollförare

§ 3. Val av justerare

Styrelsen beslutar

Styrelsen beslutar

Louise Mörk utses att justera dagens protokoll.

§ 4. Föregående protokoll

Styrelsen beslutar

Styrelsen beslutar att:

- Godkänna protokoll från 2024-09-12.

§ 5. VD rapport

Johan Bäcklin redogör för VD-rapporten (bilaga 1)

- Styrelsen tackar och lägger informationen till handlingarna.

§ 6. Beslut budget, mål och nyckeltal 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström redogör för budget, mål och nyckeltal 2025

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa budget, mål och nyckeltal 2025

§ 7. Beslut VA-taxa 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström redogör för VA-taxa 2025.

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa VA-taxa enligt förslag

§ 8. Information renhållningstaxa kommunalt avfall 2025

Petra Granström informerade om renhållningstaxa/kommunaltavfall 2025

- Styrelsen tackar och lägger informationen till handlingarna.

§ 9. Beslut slamtömning och fettavskiljare 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström redogör taxa för slamtömning och fettavskiljare 2025

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa taxa för slamtömning och fettavskiljare 2025

§ 10. Beslut investeringsbudget 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström och Fredrik Bellander redogör för investeringsplan 2025

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa investeringsplan enligt förslag

§ 11. Beslut uppdaterad Krisplan

Styrelsen beslutar

Johan Bäcklin redogör för uppdatering av krisplan

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa uppdaterad krisplan enligt förslag

§ 12. Beslut mötesplan 2025

Styrelsen beslutar

Petra Granström redogör för mötesplan 2025.

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa mötesplan enligt förslag

§ 13. Beslut verksamhetsplan 2025

Styrelsen beslutar

Johan Bäcklin redogör Verksamhetsplan 2025.

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa verksamhetsplan 2025 enligt förslag

§ 14. Beslut nytt vattenverk

Styrelsen beslutar

Johan Bäcklin och Fredrik Bellander redogör för beslut om nytt Vattenverk.

Styrelsen beslutar att:

- Fastställa beslut om nytt vattenverk enligt förslag

§ 15. Övriga frågor

Inga övriga frågor.

§ 16. Nästa möte

Nästa styrelsemöte sker den 24 januari 2025.

§ 17. Mötets avslutande

Ordföranden tackar styrelsen och förklarar mötet avslutat.

Signering

Följande parter har signerat detta dokument

Namn: Petra Granström

Datum: 2024-10-08 15:48

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

7899E952E1E7B9F6ED4368BC8B5C578A07AD66E007BCF088F6A98AB3F2254533

Namn: Henrik Viklund

Datum: 2024-10-10 11:10

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

7899E952E1E7B9F6ED4368BC8B5C578A07AD66E007BCF088F6A98AB3F2254533

Namn: Louise Mörk

Datum: 2024-10-08 15:49

Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:

7899E952E1E7B9F6ED4368BC8B5C578A07AD66E007BCF088F6A98AB3F2254533

Taxa för kommunalt
avfall
§271
24KS664

...



Piteå kommun

Taxa för kommunalt avfall

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Taxa för kommunalt avfall	Taxa	2024-11-25, § xxx	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Piteå Renhållning och Vatten AB	6	24KS664	2028-12-31
Dokumentinformation	Taxa för Renhållning, hushållsavfall och därmed jämförligt avfall		
Dokumentet gäller för	Piteå Renhållning och Vatten AB		



PITEÅ KOMMUNS AVFALLSTAXA FÖR TÖMNING, TRANSPORT OCH BEHANDLING AV AVFALL UNDER KOMMUNALT ANSVAR

Gäller från och med 1 januari 2025.

Giltighetsområde

Taxan avser de avgifter som enligt 27 kap. 4 - 6 §§ miljöbalken (1998:808), kan utgå för hantering (insamling, transport, återvinning och bortskaffande) av avfall. För ovanstående och övrig avfallshantering skall avgifter erläggas enligt följande:

- Avgiften inkluderar eventuell avfallsskatt.
- Moms tillkommer på samtliga avgifter.
- Avgiftsskyldighet kan överföras på nyttjaren om så begärs och med dennes medgivande, vilket skall ske skriftligen till Pireva. Om nyttjaren ej erlägger avgifter återgår avgiftsskyldigheten till fastighetsinnehavaren.
- Taxan avser okomprimerat avfall.
- För tillämpning av taxan i varje enskilt fall ansvarar Pireva
- Renhållningstaxan är baserad på indextalet 101,4 (2013-08) i Avfallsindex A12:1MD, slamtaxa är baserad på A12:3MD. När dessa index ändras, äger Pireva rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.
- Vid tömning som avviker från taxan skall särskilt avtal upprättas.
- Prislista för tillbehör beslutas av Pireva
- Taxan ska betalas på begäran. På obetalt belopp skall ränta enligt 6§ Räntelagen (1975:635) betalas från dagen för sådan begäran.
- Fritidshusabonnemang kan endast tecknas om ingen är skriven på fastigheten.
- Moms tillkommer på samtliga avgifter.

Föreskrifter om vad taxan omfattar framgår av renhållningsföreskrifter för Piteå kommun.

En och tvåfamiljsfastigheter (åretruntabonnemang)

	2024 Kr/år (ex moms)	2024 Kr/år (inkl moms)	2025 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (inkl moms)
Grundavgift	988	1235	988	1 235

Tömning och behandlingsavgift (TB avgift):

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2024Kr/år (inkl moms)	2025 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (inkl moms)
Restavfall	190 liter	Var fjärde vecka	503	629	503	629
	190 liter	Var åttonde vecka	379	474	379	474
	370 liter	Var fjärde vecka	1138	1423	1 423	1 778
Matavfall (MA)	140 liter	Varannan vecka*	564	705	564	705
Pappersförpackningar		Var fjärde vecka			-	.
Plastförpackningar		Var fjärde vecka			-	-



*Under delar av året tillämpas förlängd tömningsintervall

Prislista 2025-01-01

Fritidshusabonnemang

	2024 Grundavg ex moms	2024 Grundavg inkl. moms	2025 Grundavg ex moms	2025 Grundavg inkl. moms.
Grundavggift	308	385	308	385

Tömning och behandlingsavgift

	2024 kr/år (ex moms)	2024 kr/år (Inkl moms)	2025 kr/år (ex moms)	2025 kr/år (Inkl moms)
Fritidshus (Fhus)	572	715	572	715
Fhus som endast nås med båt	5 567	6 959	5 567	6 959
Fhus som endast nås med båt, med egen transport till uppsamlingsställe	150	188	150	188
Pappersförpackningar	Var fjärde vecka		-	-
Plastförpackningar	Var fjärde vecka		-	-

	2025 Kr/år (ex moms)	2024 Kr /år(inkl. moms)	2025 Kr/år (ex moms)	2025 Kr /år (inkl. moms)
Latrinhink	240	300	240	300



Flerfamiljshus & Verksamheter

Grundavgift		2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Flerfamiljshus/lägenhet		499	499
Verksamheter/verksamhetslokal		988	988
Verksamhetslokal soprum samlokaliserat med boende		988	988
Specialbostäder			50

Tömning och behandlingsavgift *):

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Restavfall	190 liter	Var fjärde vecka	486	486
		Varannan vecka	1 094	1 094
		Varje vecka	2 734	2 734
		2 ggr/vecka	6 144	6 144
		3 ggr/vecka	10 920	10 920

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Restavfall	370 liter	Var fjärde vecka	853	853
		Varannan vecka	1 911	1 911
		Varje vecka	4 780	4 780
		2 ggr/vecka	10 750	10 750
		3 ggr/vecka	19 109	19 109

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Restavfall	660 liter	Var fjärde vecka	1 518	1 518
		Varannan vecka	3 407	3 407
		Varje vecka	8 522	8 522
		2 ggr/vecka	19 174	19 174
		3 ggr/vecka	34 085	34 085



Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Restavfall	Löst avfall /m3	Var fjärde vecka	2 869	2 869
		Varannan vecka	6 457	6 457
		Varje vecka	16 141	16 141
		2 ggr/vecka	36 312	36 312
		3 ggr/vecka	64 547	64 547

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Restavfall	Container kommunalt avfall /m3	Var fjärde vecka	1 495	1 495
		Var tredje vecka	2 244	2 244
		Varannan vecka	3 360	3 360
		Varje vecka	8 393	8 393
		2 ggr/vecka	18 882	18 882
		3 ggr/vecka	33 564	33 564

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Matavfall	140 liter	Varannan vecka	921	921
		Varje vecka	2 295	2 295
		2 ggr/vecka	5 170	5 170
		3 ggr/vecka	9 181	9 181

Matavfall	190 liter	Varannan vecka	1 250	1 250
		Varje vecka	3 116	3 116
		2 ggr/vecka	7 011	7 011
		3 ggr/vecka	12 462	12 462



**Flerfamiljshus & Verksamheter fortsättning *):
Prislista 2025-01-01**

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Matavfall	Löst avfall /m3	Varannan vecka	7-366	7 366
		Varje vecka	18-420	18 420
		2 ggr/vecka	41-438	41 438
		3 ggr/vecka	73-669	73 669

Matavfall**)	Container / m3	Varannan vecka	3-864	3 864
		Varje vecka	9-578	9 578
		2 ggr/vecka	21-550	21 550
		3 ggr/vecka	38-307	38 307

Porslin och Keramik	Box på vägg	Var åttonde vecka	358	358
---------------------	-------------	-------------------	----------------	-----

Porslin och Keramik	190 liter	Var åttonde vecka	358	358
		Var fjärde vecka	757	812

Porslin och Keramik	370 liter	Var åttonde vecka	630	630
---------------------	-----------	-------------------	----------------	-----

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Tidningar/ Returpapper	190 liter	Var åttonde vecka	443	443
		Var fjärde vecka	443	443
		Varannan vecka	994	994
		Varje vecka	2-484	2 484



Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan			144	144
---	--	--	-----	-----

Tidningar/ Returpapper	370 liter	Var åttonde vecka	602	602
		Var fjärde vecka	602	602
		Varannan vecka	1351	1 351
		Varje vecka	3 378	3 378
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan			144	144

Tidningar/ Returpapper	660 liter	Var åttonde vecka	767	767
		Var fjärde vecka	767	767
		Varannan vecka	1 720	1 720
		Varje vecka	4 302	4 302
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan			144	144

Förpackningar från flerbostadshus

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Pappersförpackningar	190 liter	Var åttonde vecka	125	■
		Var fjärde vecka	249	■
		Varannan vecka	498	■
		Varje vecka	996	996
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan			144	144

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Pappersförpackningar	370 liter	Var åttonde vecka	170	■
		Var fjärde vecka	339	■
		Varannan vecka	678	■
		Varje vecka	1 356	1 356



Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144
---	--	--	-----	-----

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Pappersförpackningar	660 liter	Var fjärde vecka	432	■
		Varannan vecka	864	■
		Varje vecka	1 727	1 727
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Plastförpackningar	190 liter	Var åttonde vecka	125	■
		Var fjärde vecka	249	■
		Varannan vecka	498	■
		Varje vecka	996	996
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Plastförpackningar	370 liter	Var åttonde vecka	170	■
		Var fjärde vecka	339	■
		Varannan vecka	678	■
		Varje vecka	1 356	1 356
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144



Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Plastförpackningar	660 liter	Var åttonde vecka		■
		Var fjärde vecka	432	■
		Varannan vecka	864	■
		Varje vecka	1 727	1 727
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Metallförpackningar	190 liter	Var åttonde vecka	125	■
		Var fjärde vecka	249	■
		Varannan vecka	498	498
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Metallförpackningar	370 liter	Var åttonde vecka	170	■
		Var fjärde vecka	339	■
		Varannan vecka	378	678
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Färgat glasförpackningar	190 liter	Var åttonde vecka	125	■
		Var fjärde vecka	249	■
		Varannan vecka	498	498
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144



Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Färgat glasförpackningar	370 liter	Var åttonde vecka	170	170
		Var fjärde vecka	339	339
		Varannan vecka	678	678
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144

Fraktion	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Ofärgat glasförpackningar	190 liter	Var åttonde vecka	125	125
		Var fjärde vecka	249	249
		Varannan vecka	498	498
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144

	Behållarstorlek	Tömningsintervall	2024 Kr/år (ex moms)	2025 Kr/år (ex moms)
Ofärgat glasförpackningar	370 liter	Var åttonde vecka	170	170
		Var fjärde vecka	339	339
		Varannan vecka	678	678
Budning (tillkommer extra tömning enligt nedan)			144	144

*) Behållarplats eller soputrymme ska vara belägen så nära fastighetsgräns och angöringsplats för sophämtningsfordon som möjligt. Vid försvårad tömning tillämpas:

Dragavstånd över 5 meter: 2 ggr tömnings och behandlingsavgift (TBavgift)

Dragavstånd över 15 meter: 3 ggr TB avgift

Dessutom gäller tillägg: 3 ggr TB avgift för avfall som ej kan hämtas vid marknivå/lastbrygga



**Prislista – extra tömningar och kärldata
2025-01-01**

Extra tömning villa

		2024 Kr/st (ex moms)	2024 (inkl moms)	2025 Kr/st (ex moms)	2025 (inkl moms)
Framkörningsavgift	Kr/framkörning	208	260	208	260
Sorterat avfall i kärldata	Kr/kärldata	52	65	52	65
Felsorterat eller osorterat avfall i kärldata	Kr/kärldata	104	130	104	130
Extra hämtning av grovavfall, rest, kyl/frys, elektronik villa Max tre kollin per hämtningstillfälle	Kr/tillfälle	832	1 040	832	1 040

Övrigt villa

Kärldatabyte	Kr/returnerat kärldata	155	194	155	194
--------------	------------------------	-----	-----	-----	-----

Extra tömningar hos flerfamiljshus och verksamheter samt av restavfalls, matavfalls- eller tådningskärldata hos verksamheter*

		2024 Kr/st (ex moms)	2024 (inkl moms)	2025 Kr/st (ex moms)	2025 (inkl moms)
Framkörningsavgift	Kr/framkörning	259	324	259	324
Sorterat avfall i kärldata	Kr/kärldata	64	80	64	80
Felsorterat eller osorterat avfall i kärldata	Kr/kärldata	130	163	130	163
Löst avfall	Kr/m3	401	401	401	501

Övrigt flerfamiljshus och verksamheter

Utkörning säckar/påsar till annan vhet än ffhus	Kr/tillfälle	195	244	195	244
Kärldatabyte	Kr/returnerat kärldata	195	244	195	244



Extra tömning på platser med "långt dragavstånd" hanteras med 2 eller 3 ggr kärllpriset. Byte av lock pga abonnemangsändring räknas som kärllbyte.

***Förpackningar hos verksamheter, se separat prislista**

Taxa för tömning av enskilda avloppsanläggningar 2025-01-01

Ordinarie tömning	2024 Kr/st (ex moms)	2024 Ink moms	2025 Kr/st (ex moms)	2025 Ink moms
Brunn eller tank 0 – 3 m3	1466	1833	1516	1895
Brunn eller tank 3 – 6 m3	1889	2361	1953	2441
Brunn eller tank 6 – 9 m3	2312	2890	2391	2989
Brunn eller tank 9 – 12 m3	2735	3419	2828	3535
Brunn eller tank > 12 m3	3159	3949	3266	4083
Extra tömning 3 dgr utom Markbygden	2024 Kr/st (ex moms)	2024 Ink moms	2025 Kr/st (ex moms)	2025 Ink moms
Brunn eller tank 0 – 3 m3	2199	2749	2274	2843
Brunn eller tank 3 – 6 m3	2622	3278	2711	3389
Brunn eller tank 6 – 9 m3	3046	3808	3150	3938
Brunn eller tank 9 – 12 m3	3469	4336	3587	4484
Brunn eller tank > 12 m3	Kr/tim.	Kr/tim.	Kr/tim.	Kr/tim.
Extra tömning Markbygden + Alla akuta tömningar				
Ordinarie arbetstid	1795	2244	1856	2320
Övrig tid hushåll	1706 kr/tim+2025 kr/tim	2133 kr/tim+2531 kr/tim	1764 kr/tim+2094 kr/tim	2205 kr/tim+2618kr/tim
Övrig tid verksamheter	3624 kr/tim+2079 kr/tim		3747 kr/tim+2150 kr/tim	



Övrigt	2024 Kr/st (ex moms)	2024 Ink moms	2025 Kr/st (ex moms)	2025 Ink moms
Tillägg dragavstånd	549 kr	686	568	710
Framkörning utan utförd tömning	616 kr	770 kr	637 kr	796 kr
Spolning i samband med tömning	Ex tömn + 426	Ex tömn + 533	Extömn + 441 kr	Extömn + 551 kr/tim
Övriga arbeten – ordinarie arbetstid	1 795 kr/tim.	2 244 kr/tim.	1 856 kr/tim.	2 320 kr/tim.
- Övrig tid	3 624 kr + 2 079 kr/tim.	4 530 + 2 599 kr/tim.	3 747 kr + 2 150 kr/tim.	4 684 + 2 688 kr/tim.

Taxan gäller 2025 och justeras därefter enligt Avfallsindex A12:3MN med augusti som jämförelsemånad.

Taxa för tömning fettavskiljare 2025-01-01

Ordinarie tömning fettavskiljare	2024 Kr/st (ex moms)	2025 Kr/st (ex moms)
0 - 2 kbm	2 564 kr	2 651 kr
2 - 4 kbm	3 333 kr	3 446 kr
4 - 6 kbm	4 102 kr	4 241 kr
6 - 10 kbm	5 641 kr	5 833 kr
10 – 15 kbm	Timpris enl. nedan Kr/tim.	Timpris enl. nedan Kr/tim.
>15 kbm	Timpris enl. nedan Kr/tim.	Timpris enl. nedan Kr/tim.
Akut tömning fettavskiljare (utanför ordinarie runda)		
Ordinarie arbetstid	1 795 kr/tim	1 856 kr/tim
Övrig tid	3 624 kr/tim + 2 079 kr/tim	3 747 kr/tim + 2 150 kr/tim

Taxan gäller 2025 och justeras därefter enligt Avfallindex A12:3MD med augusti som jämförelsemånad.



Reviderad av Kommunfullmäktige 2021-12-13 § 211
Indexuppräknad av Piteå Renhållning och Vatten AB 2022-10-05
Beslutad av Kommunfullmäktige 2022-12-12 § 180
Reviderad av Kommunfullmäktige 2023-11-27 § 293
Reviderad av Kommunfullmäktige 2024-11-25, § xxx

Kommunfullmäktige 2013-12-16 § 212:

Kommunfullmäktige fastställer att renhållningstaxan för hushållsavfall och därmed jämförligt avfall skall utgå från Avfallsindex A12:1MD.

Styrelsen för Piteå Renhållning & Vatten AB ges rätt att årligen justera taxan för hushållsavfall och därmed jämförligt avfall genom indexuppräknning enligt i pkt. 1 omtalat index. Sådan uppräknning får inte ske oftare än en gång per år.

Kommunfullmäktige 2022-12-12 § 180:

Kommunfullmäktige fastställer att renhållningstaxan för tömning av slam samt fettavskiljare ska utgå från Avfallsindex A12:3MD med augusti månad gällande indextalet som basindex.

Styrelsen för Piteå Renhållning & Vatten AB ges rätt att årligen justera taxan tömning av slam samt fettavskiljare genom denna indexuppräknning. Sådan uppräknning får inte ske oftare än en gång per år.

Taxa Piteå Hamn AB -
fartyg, varor och avfall

§272

24KS237

...



Piteå kommun

Taxa Piteå Hamn AB - fartyg, varor och avfall

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Taxa Piteå Hamn AB - fartyg, varor och avfall	Taxa	2024-11-25 §	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Piteå Hamn AB	2	24KS237	2028-12-31
Dokumentinformation	Taxa fartygsavgifter, varuavgifter och avfall vid Piteå Hamn		
Dokumentet gäller för	Piteå Hamn AB		



Hamntaxan gäller för perioden ~~1 januari 2020-31 december 2020~~ **1 januari 2025-31 december 2025**. Därefter uppräknas denna årligen med ~~KPI~~ **KPIF**, basmånad ~~oktober 2019~~ **augusti 2023**, om inte kommunfullmäktige beslutar annat.

Avgift enligt denna taxa gäller inom Piteå Hamns ABs verksamhetsområde och den av Piteå Hamn AB förvaltade järnvägsinfrastrukturen.

Fakturerat belopp ska vara Piteå Hamn AB tillhanda senast 30 dagar efter fakturadatum. Dröjsmålsränta debiteras enligt räntelagen.

A. FARTYGSavgifter

Fartygsavgift beräknas i kronor (SEK) per enhet av bruttodräktigheten (GT/Gross Tonnage).

Fartygsavgift debiteras, där inte annat sägs, varje gång ett fartyg anlöper Piteå Hamn AB.

1. FARTYGSavgifter

- 1.1 Fartygsavgift skall utgå med följande belopp per bruttodräktighet (GT) varje gång fartyget ankommer till hamnen 4:50 **5:55** kr/GT

Det utgår följande reducerade fartygsavgifter inom Piteå Hamn AB:

- 1.2 Fartygsavgift linjetrafik* 3:50 **4:31** kr/GT
- ~~1.3 Fartygsavgift närsjöfart etableringsstöd** 3:50 kr/GT~~
- I fartygsavgiften ingår avfallsavgift, exklusive skrubber, om 0:50 **0:62** kr/GT

* Definition linjetrafik: fartyg som ankommer på regelbunden schemalagd anlöpstid minst varje vecka måndag till fredag.

** Definition närsjöfart: trafik mellan Piteå Hamn AB och andra hamnar i Sverige och Finland.

Detta etableringsstöd är tidsbegränsat och utgår för etablering av ny trafik under en period av ett år från första anlöpet.

För kategorierna 1.2 och ~~1.3~~ ska kontakt tas med Piteå hamns sjöfartsansvarige för bedömning innan trafik inleds.

- 1.4 För fartyg som förs in och ut genom Pitsundet utgår avgift med 3:80 **4:66** kr/GT
- 1.5 För fartyg med dubbla mätbrev sker debitering enligt högsta bruttodräktighet.

2. ISTILLÄGG

- 2.1 ~~Under tiden 1 december-15 maj, som tillägg till avgift under A.1, under förutsättning att hamnen under nämnda tid håller isbrytarfartyg i verksamhet eller beredskap för farleden fram till hamnens verksamhetsområde 100%.~~



Under tiden för isläggning i hamnen och hamnen samtidigt håller isbrytarfartyg i verksamhet eller beredskap för farleden fram till hamnens verksamhetsområde utgår istillägg. Istillägget tillkommer på fartygsavgiften enligt A1.1 med 100%

3. LIGGETIDSAVGIFT

Per meter av LOA och påbörjat dygn 50 62 kr/m, dygn

Liggetidsavgift debiteras för fartyg som:

- angör hamnen tidigare än vad som normalt erfordras för start av lossning/lastning
- efter avslutad lossning eller lastning, kvarligger längre tid än vad som erfordras för sjöklargöring och övriga rutinförberedelser.

4. UNDANTAG

Fartyg som tillhör svenska staten, bogseringsfartyg som bogserar avgiftspliktig pråm samt fartyg som gör nödanlöp är befriade från fartygsavgifter.

För statliga fartyg samt bogserbåtar är tidsgränsen ett dygn. För nödanlöp är tidsgränsen tre dygn. Därefter debiteras full fartygsavgift. Liggetidsavgift debiteras efter ytterligare tre dygn.

5. MILJÖRABATTER

Miljörabatt erhålls under förutsättning att registrering har utförts i enlighet med bestämmelserna för ESI (www.environmentalshipindex.org) alternativt CSI (www.cleanshippingindex.com).

I tillägg till fartygshamnavgifter i enlighet med Piteå Hamn ABs gällande prislista för anlöp av fartyg, gäller följande:

- 5.1 Fartyg som har minst 30 poäng enligt ESI eller har minst 4 stjärnor enligt CSI erhåller 10 % rabatt på fartygsavgiften baserat på GT.
- 5.2 Fartyg som använder LNG som bränsle vid anlöp erhåller 20 % rabatt på fartygsavgiften baserat på GT.
- 5.3 Meddelande om registrering och uppfyllande av ovanstående villkor ska lämnas via fartygsanmälan på www.piteaportandhub.se www.portofpitea.se i samband med fartygs anlöp.



B. VARUAVGIFTER

6. AVGIFT GODS

6.1 Varuavgift erlägges med nedan angivna belopp för gods som lossas eller

lastas inom Piteå Hamn ABs verksamhetsområde. Avgift beräknas per 1000 kg, såvida ej annat finns angivet i taxan. Avgift i SEK.

6.2 Normaltariff

	Varugrupper	Enhet	Å-pris	Å-pris	Volymvikt
1	Varor ej spec	ton	19:50	24:03	1000
2	Sågade trävaror Fast mått m ³	kbm	3:70	4:57	550
	Massaved Fast mått m ³	kbm	4:68	5:77	850
	Sågtimmer Fast mått m ³	kbm	4:68	5:77	850
	Flis, spån, brännved Fast mått m ³	kbm	3:60	4:43	370
3	Kraftliner, Massa, kasspapper, spånskivor	ton	8:00	9:86	1000
4	Spannmål, foder	ton	6:50	8:01	700
5	Kalksten, sand, singel ,cement, grus	ton	6:05	7:45	1800
	Leca	ton	6:05	7:45	350
6	Tackjärn,järnskrot,stänger band av järn eller stål	ton	6:40	7:89	8000
7	Kemikalier i bulk eller säck Kalciumklorid, gödningsmedel	ton	8:25	10:16	1000
8	Varor i obruten container eller annan lastbärare	per TEU	150:00	183:00	Lastad
	För last med ”Farlig gods” tillkommer	per TEU	50:00	62:00	Lastad
9	Lätta fordon (personbilar, husvagnar, husbilar etc)	per styck		85:00	
10	Diesel, teknisk diesel, eldningsolja	ton	12:50	15:41	1000
	Tallolja, RTD, övriga klass 3 varor	ton	16:88	20:80	1000
	Bensin, Etanol	ton	25:94	31:97	1000

6.3 För nyttjande av Piteå Hamn ABs produktledningar för varugrupp 9 10, tillkommer ersättning för utbildad och certifierad säkerhetspersonal. Om tömning och rengöring av ledning krävs kommer detta att debiteras.

6.4 För omlastning av icke sjöburet gods inom hamnområdet, från ett landtransportmedel till ett annat, skall hamnavgift i enlighet med punkt B VARUAVGIFTER erläggas.

6.5 Tom container, flak eller annan lastbärare avsedd som transportmedel är befriade från varuavgift.



C. AVFALL REGELVERK

Piteå hamn AB debiterar avgifter för avfallsmottagning från fartyg (miljö tillägg) i enlighet med svensk lagstiftning och EU-direktiv 2000/59/EG. Avgiften skall täcka kostnaden för normala avfallsmängder (sludge och oljehaltigt länsvatten samt fast avfall). Piteå Hamn AB äger rätt att därutöver debitera särskilt för merkostnader utöver nedan angivna villkor.

7. AVLÄMNING AV OLJERESTER OCH AVFALL FRÅN FARTYGS MASKINRUM

- 7.1 Avfallet skall härröra från fartyg som ligger vid Piteå Hamn ABs egna kajer.
- 7.2 Oljerester och avfall som normalt uppstår i fartygs maskinrum kan avlämnas under följande förutsättningar (med normalt menas det som kan rymmas i köl under maskinrum, sludge och länsvattentankar):

Avfallet skall ha uppstått under fartygets resa från föregående hamn vid fartygets normala drift och avfallsmängden skall stå i proportion till fartygets storlek. Kopia på avfallsdeklaration från föregående avlämningsställe skall kunna uppvisas.

Avfallet skall bestå av vatten, petroleumväten och sådana additiv som normalt ingår i avfall från eldnings- och smörjoljor. Avfallet skall således vara fritt från artfrämmande substanser såsom PCB, klor, lösningsmedel och detergenter.

- 7.3 Beställning för avlämning skall göras minst 24 timmar innan avlämning avses utföras.

Beställning avfallsmottagning:

Måndag - fredag mellan 07:30 – 16:00, hamnkontoret telefon 0911-23 21 30.

Beställning skall innehålla uppgifter om kvantitet, huruvida avfallet är pumpbart eller ej, samt vilken slags koppling som erfordras.

- 7.4 Fartyget skall kunna pumpa avfall med egen pump och anslutning för avlämning av maskinrumsavfall skall vara utförd enligt internationell standard med uttag på däck. Trycket i ledningen mellan fartyg och mottagningsanordning iland får inte överstiga 0,5 Mpa (5 kp/cm²) och avlämningskapaciteten får inte understiga 5 m³/timme.
- 7.5 Avlämning ska ske till särskild mottagningsanordning (t.ex. sludgetank, slambil). Vid hämtning med slamsugningsbil är väntetiden 15 minuter inklusive anslutning.
- 7.6 Det avlämnande fartyget skall tillhandahålla personal för:
- Koppling och lösgöring ombord av slangar mellan fartyg och mottagningsordningen.
 - Vakt ombord under hela tiden avlämning fortgår.
- 7.7 Då avfallet avlämnas i fat skall dessa genom fartygets försorg uppställas på plats som anvisats av hamnen. Faten skall vara felfria och tätslutande samt varaktigt märkta med innehåll och fartygets namn.



- 7.8 Avfallsdeklaration skall medfölja avfallet till mottagande företag.
Vid hämtning med bil lämnas deklARATIONEN till bilens förare.
- 7.9 Avfallets flampunkt får inte understiga 60oC eller eljest vara så beskaffat att det är att hänföra till farligt gods.
- 7.10 Oljehaltigt barlastvatten tas inte emot.

8. FARTYGSGENERERAT HUSHÅLLSAVFALL

8.1 Fartygsgenererat hushållsavfall

Fartygsgenererat hushållsavfall sorteras enligt upprättad avfallsplan och lämnas avgiftsfritt på avsedd plats för sopor inom hamnområdet.
Hanteringen framgår i detalj från folder ”Waste management”, Piteå Hamn AB

9. ANSVAR

Den som på avlämnande fartyg är ansvarig för maskinrumsavfallsavlämningen och befälhavare på fartyg eller förare av fordon som tar emot maskinrumsavfallet är skyldig att inom respektive verksamhetsområde vidta alla nödvändiga säkerhetsåtgärder för att förhindra att maskinrumsavfall kommer löst i vatten eller på land.

Beslut i KF 2020-10-26 § 204

Beslut i KF 2024-11-25 §

Policy för samverkan
med andra kommuner

§273

24KS624

...



Policy för samverkan med andra kommuner

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast antagen	Beslutsinstans
Policy för samverkan med andra kommuner	Policy	2024-11-25 § xxx	Kommunfullmäktige
Administrationsansvarig	Version	Diarienummer	Giltig till
Kommunledningsförvaltningen	2	24KS624	2028-12-31
Dokumentinformation	Sätter upp ramar och beslutsnivåer för samverkan med andra kommuner		
Dokumentet gäller för	Samtliga nämnder		



Bakgrund

Kommunerna står inför en rad utmaningar, bland annat kopplade till den demografiska utvecklingen. För att ha bättre förutsättningar för att klara sitt uppdrag behöver kommuner samverka i olika frågor och verksamheter.

Kommuner får samverka med andra kommuner och regioner i kommunalförbund, gemensam nämnd och avtalssamverkan med stöd av kommunallagen (2017:725). För att samverkan ska vara kompetenslig behöver övriga bestämmelser i lagen vara uppfyllda, kommuner får inte samverka kring något som inte faller inom den kommunala kompetensen. Det finns inget generellt undantag från upphandlingslagstiftningen vid interkommunal samverkan och en bedömning av om exempelvis en avtalssamverkan är upphandlingspliktig behöver göras i varje enskilt fall. I speciallagstiftning kan finnas stöd för interkommunal samverkan kring särskilda typer av verksamheter, till exempel kollektivtrafiklagen (2010:1065), LSO (2003:778), befogenhetslagen (2009:47, sjuktransporter), skollagen och LAV (2006:412)

Till denna policy finns en anvisning som ger stöd för de avvägningar som behöver göras inför beslut om samverkan.

Omfattning och avgränsning

Med kommun avses i denna policy kommun eller region.

Denna policy behandlar enbart grunderna för interkommunal samverkan, inte samverkan med civilsamhället eller företag. Den reglerar heller inte ej bindande samverkan som deltagande i nätverk, intresseorganisationer eller avsiktsförklaringar.

Övergripande ställningstaganden

- Piteå kommun ska samverka med andra kommuner när det bedöms vara ett allmänt intresse för kommunen och dess medborgare att samverkan sker, till exempel där det bedöms att uppgifter utförs mer effektivt eller över tid stärker kommunens drifts- och utvecklingskapacitet.
- Samverkan förutsätter att de samverkande parterna långsiktigt visar tillit, kan komma överens och stå för sina åtaganden.
- Piteå kommun ska i första hand samverka med närliggande kommuner inom Piteå kommuns arbetsmarknadsområde, i syfte att stärka den geografiska regionen för en hållbar samhällsutveckling.
- Avtalssamverkan är prioriterad som samverkansform om inte förutsättningarna talar för annan typ av samverkan.
- Inför beslut om samverkan och samverkansform ska den nytta samverkan förväntas bidra med alltid vägas mot den minskade möjlighet till ansvarsutkrävande för medborgarna som samverkan innebär.



- Inför beslut om samverkan ska de konsekvenser som samverkan kan förväntas medföra för Piteå kommun som organisation och arbetsgivare beaktas och beskrivas. Här avses även facklig samverkan.

Beslutsnivåer för samverkan

Kommunfullmäktige

Beslut om samverkan ska som huvudregel fattas av kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige ska alltid besluta om samverkan, när:

- Beslutet är av principiell betydelse eller annars av större vikt för kommunen, t.ex. innefattar en viktig ekonomisk fråga (exempelvis större kostnader per år, större investeringar eller avgifter mot medborgare eller företag).
- Beslutet kräver en förändring av förvaltningsorganisation eller politisk organisation.
- ~~Beslutet innebär att beslutsmyndighet överförs till annan kommun.~~
- Beslutet avser samverkan av större omfattning eller får större påverkan på kommunens egna verksamheter innebär ett längre/permanent åtagande (allt som inte är uppenbart tillfälligt ska betraktas som permanent).
- Det inte är uteslutet att samverkan omfattas av upphandlingsplikt det går att upphandla det som samverkan avser på öppna marknaden.

Nämnd

I vissa fall kan beslut om avtalssamverkan ske på nämnds nivå.

~~Om nedan angivna förutsättningar är uppfyllda kan nämnd i vissa fall fatta eget beslut om avtalssamverkan.~~

Varje nämnd kan inom sitt verksamhetsområde själv besluta om avtalssamverkan förutsatt att beslutet är förenligt med fullmäktiges ställningstaganden i denna policy och att fullmäktige inte ska besluta om samverkan enligt ovan.

Önskemål om beslutsnivå får aldrig inverka på val av samverkansform. I oklara fall ska fullmäktige besluta om samverkan.

Samverkansformer

Piteå kommun använder sig av nedanstående former av samverkan.

Kommunalförbund

Ett kommunalförbund är en egen juridisk person som är fristående från medlemskommunerna och som själv är part i avtal kring samverkansområdet. Ansvaret för den kommunala angelägenhet som överlämnas till kommunalförbundet övergår helt från medlemskommunerna till kommunalförbundet. Samverkan i kommunalförbund kräver en större administrativ överbyggnad.

Kommunalförbund ska användas som samverkansform när:



- Samverkansrådets art kräver en tydlig demokratisk styrning och det finns uppenbara fördelar att helt överflytta ansvaret till ett Kommunalförbund.

Gemensam nämnd

En gemensam nämnd är en egen myndighet, men inte en egen juridisk person. Nämnden ligger organisatoriskt under en av medlemskommunerna (värdkommunen) och vid eventuella avtal kring samverkansområdet, är värdkommunen avtalspart. Ansvaret för den kommunala angelägenhet som överlämnas till den gemensamma nämnden kvarstår hos respektive medlemskommun.

Gemensam nämnd ska användas som samverkansform om:

- Samverkansrådets art kräver en tydlig demokratisk styrning och medlemskommunerna vill behålla en reell politisk styrning av samverkansföremålet.

Avtalssamverkan

Avtalssamverkan är en privaträttslig samverkansform som är en enklare form av kommunal samverkan jämfört med kommunalförbund och gemensam nämnd. Ansvaret för den kommunala angelägenhet som samverkan avser kvarstår hos den kommun som är huvudman för angelägenheten. Ett samverkansavtal reglerar vilka uppgifter som ska utföras och på vilket sätt.

Samverkan genom avtalssamverkan kräver en mindre administrativ överbyggnad än samverkan i gemensam nämnd eller kommunalförbund.

Avtalssamverkan ska väljas om inte förutsättningarna talar för annan samverkansform och om följande förutsättningar är uppfyllda:

- Samverkansområdet omfattar typiskt sett få och obetydliga politiska moment.
- Lagstiftning och praxis inom upphandlingsområdet tillåter att avtal för avtalssamverkan träffas utan föregående upphandling.

Samplanering

Samplanering är en lösare form av samverkan där varje part behåller så väl ansvar som utförande inom samverkansområdet. Tjänster inom samverkansområdet samordnas för att ge ett bättre tjänsteutbud till medborgarna eller en gemensam nytta. Samplanering kan även innehålla gemensamt finansierade samordningsfunktioner för själva samplaneringen.

Samplanering ska användas som samverkansform när:

- Det medför bättre tjänsteutbud eller verksamhetsmässiga fördelar att samplanera verksamheten med andra parter.
- De samplanerande kommunerna vill behålla full politisk styrning över sin egen verksamhet eller om det av annan anledning inte är lämpligt med en annan samverkansform.



Prioriterade samverkansparter

Det ligger i Piteå kommuns intresse att verka i en attraktiv och stark region. Som framgår under rubriken *Övergripande ställningstaganden* ska geografisk närhet inom Piteå kommuns arbetsmarknadsområde prioriteras vid val av samverkanspart, eftersom samverkan med geografiskt närstående samverkansparter skapar en starkare region än om parterna skulle finnas i en annan del av världen.

Vid samverkan särskilt i syfte att öka attraktion och säkra **samverkansparternas** kompetensförsörjning ska samverkansparter inom Piteå arbetsmarknadsregion prioriteras.

Strategiska samverkansparter

Strategisk samverkan kännetecknas av att samverkan sker med ett större djup och utifrån en bredare ansats. Samverkan omfattar i högre grad gemensamt utförande av service och välfärdsuppgifter snarare än genom enstaka tjänsteutbyten inom verksamheter eller funktioner.

Det möjliggör att långsiktighet och tillit kan byggas upp inom samverkanskonstellationen och att parterna i ökad utsträckning kan agera gemensamt i olika typer av utvecklingsfrågor.

Uppföljning

Nämnderna ska i årsredovisningen rapportera all samverkan inom sitt verksamhetsområde till kommunfullmäktigt. Återrapporteringen skall innehålla samverkansområde, samverkansparter, avtalslängd, ekonomiska transaktioner och en kortare analys av samverkan under året.

All samverkan ska utvärderas enskilt och rapporteras till beslutande församling vid samverkans upphörande. För långsiktig samverkan ska utvärdering och analys av samverkans nytta och fortsatta behov utvärderas och rapporteras till kommunstyrelsen minst en gång per mandatperiod.



Antagen i Kommunfullmäktige 2021-11-29 § 196

Reviderad i Kommunfullmäktige 2024-11-25 § xxx

Samverkansavtal och
Reglemente - Gemensam
nämnd för
hjälpmedelsförsörjning
§274
24KS573

...

Samverkansavtal för gemensam hjälpmedelsnämnd

1 § Avtalsperiod

Samverkansavtalet gäller under förutsättning att såväl gemensamma hjälpmedelsnämndens reglemente som detta avtal godkänts av samtliga parter fullmäktige genom beslut som vunnit laga kraft.

Uppsägningstiden är ett år och avtalet kan upphöra att gälla vid årsskiftet året efter det att uppsägning har skett.

§ 2 Målsättning

Nämnden ska ansvara för försörjningen av personligt förskrivna hjälpmedel i länet och förbrukningsartiklar vid diabetes och nutrition samt apparatbundet förbrukningsmaterial. Nämndens ambition är att bibehålla och vidareutveckla en långsiktig och förtroendefull samverkan i en anda av öppenhet och dialog. Det ömsesidiga åtagandet ska bidra till en gynnsam utveckling till nytta för patienterna.

Den gemensamma nämnden ska verka för att personer med funktionsnedsättning i länet ska tillförsäkras samma tillgång till hjälpmedel och medicintekniska produkter enligt detta samverkansavtal, oavsett vilken av de samverkande parterna som har huvudmannaskapet.

Den gemensamma nämnden ska även verka för att personer med behov av förbrukningsartiklar får tillgång till dessa oavsett, vilken av de samverkande parterna som har huvudmannaskapet.

Avsikten med den obrutna vårdkedjan är att öka patientsäkerheten samt kvaliteten gällande vård och behandling som utförs av olika huvudmän i Norrbotten.

Till grund för samverkan gäller detta samverkansavtal, nämndens reglemente, samt de gemensamt framtagna och av parterna antagna Hjälpmedelspolicy för förskrivning av personliga hjälpmedel och Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.

§ 3 Nämndens uppgifter

Nämnden ansvarar för att:

- Tillhandahålla och distribuera hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning
- Tillhandahålla och distribuera följande medicinskt förbrukningsmaterial
 - Nutritionsprodukter
 - Diabetestekniska hjälpmedel
 - Blanketter till viss del
 - Patientnära analyser, enstaka förbrukningsvaror
 - Specialsortiment, vissa produkter inom sårvård, specialårsvård, IVA/ANE och operationsprodukter
- Upprätthålla teknisk prestanda på av regionen ägda hjälpmedel.

SAMVERKANSAVTAL

- Upprätthålla teknisk prestanda på av den enskilda parten ägda hjälpmedel i de fall parten inte valt att göra detta i egen regi.
- Utarbeta förslag om mål, riktlinjer och policy för hjälpmedelsförsörjningen som överlämnas till de samverkande parterna för beslut¹.
- Ge förslag på kompetenskrav för förskrivare att förskriva produkter.
- Vid behov lägga förslag till egenavgifter inom ansvarsområdet.
- Ge förslag på vilka tjänster som ska tillhandahållas som sedan överlämnas till de samverkande parterna för beslut.
- Följa utvecklingen inom området medicintekniska produkter.
- Uppföljning och utvärdering av gemensamma nämndens ansvarsområde ur ett patientperspektiv.
- Svara för allmän och riktad information.
- Svara för samråd med intresseorganisationer.
- Rapportera om ekonomi, prestationer och kvalitet i enlighet med regionstyrelsens anvisningar.
- Årligen fatta beslut om internkontrollplan baserad på riskbedömning av verksamheten samt åiterrapportera resultatet till Regionstyrelsen.
- Utarbeta förslag till kostnadsfördelningssystem (Prismodell) som föreläggs de samverkande parterna för beslut
- Samverka med specialistfunktioner inom Region Norrbotten
- Tillhandahålla rådgivning och konsultation.
- Utöver vad som följer av lag ska nämnden tillse att verksamheten bedrivs enligt detta samverkansavtal samt reglementet.

Regionens specialistverksamheter som tillhandahåller hjälpmedel ingår inte i avtalet t.ex. syn-, hörsel, medicinska behandlingshjälpmedel eller ortopedteknik.

§ 4 Uppföljning av avtal

Avtalet ska årligen följas upp gällande avtalets tillämpning ur ett patientperspektiv, verksamhetsperspektiv samt ur parternas perspektiv (regionen samt varje enskild kommun). Avtalsuppföljningen ska säkerställa både samverkan samt tillgången gällande hjälpmedel och medicinskt förbrukningsmaterial samt tillgång till tjänster som ingår.

Uppföljningen ska även ske vad gäller:

- Ekonomi nedbruten på respektive samverkande part
- Samverkan med patientorganisationerna
- Nyckeltal
- Avvikelse
- Transporter

§ 5 Ekonomi

Kostnadsfördelning

¹ Behörighet att förskriva vissa förbrukningsartiklar är reglerad i Socialstyrelsens föreskrift SOSFS 2008:1 4 kap.

Den gemensamma nämnden finansieras av de samverkande parterna gemensamt. Grunden för kostnadsfördelningen är respektive parts andel av omsättningen (abonnemang samt intäkter för försäljning och hyra). Självkostnadsprincipen ligger som grund för prissättning, vilket innebär att pris för hyra och försäljning beräknas utifrån regionens självkostnad för dessa. *Se vidare Bilaga – Prismodell.*

Budget

Nämndens budget består av intäkter i form av abonnemang från respektive kommun/region samt intäkter från hyra och försäljning. Kostnader budgeteras för verksamheten utifrån fastställt uppdrag och bedömda volymer. Utvärdering och eventuell slutreglering sker utifrån faktiska kostnader och intäkter.

Budgeten för nämnden är en nettobudget som består av intäkter och kostnader och ska vara i balans, dvs intäkter och kostnader ska vara lika stora. Undantaget är regionens andel av nämndens kansli, som finansieras med ett anslag.

Kommunernas andel av kostnader för nämndens kansli faktureras tillsammans med abonnemang.

Budgetprocess

Arbetsprocessen inför budget, årsredovisning och delårsbokslut följer Region Norrbottens övergripande process.

Budgeten upprättas av regionen efter samråd med de samverkande parterna. Detta samråd sker vid ett av nämndens sammanträden under våren, senast 30 april, året före budgetåret. Regionfullmäktige beslutar om budgeten senast den 30 juni.

Reglering av över- och underskott

Eventuellt över- och underskott regleras innevarande år så att resultatet blir noll. Fördelning av över- och underskott följer samma princip som kostnadsfördelningen.

§ 6 Prissättning

Priser sätts utifrån de principer som fastställs i prismodellen, med självkostnadsprincipen som utgångspunkt.

En prislista upprättas årligen med pris per invånare för abonnemang (kommuner), påslag i procent för hyrda och sålda hjälpmedel och medicintekniska produkter, transporter samt timtaxa och avgift för tjänster.

Abonnemanget och timpriser uppräknas 1 januari varje år utifrån senast publicerade LPIK exklusive läkemedel. Ytterligare förändringar av påslagsprocent eller justering av abonnemang kan göras i syfte att motsvara självkostnad.

Pris för transporter följer leverantörens prislista.

Prislistan publiceras på Hjälpmedelsportalen på Norrbotten.se.

§ 7 Fakturering och betalningsvillkor

Fakturering sker månadsvis. Kommunernas abonnemang debiteras med lika belopp per månad utifrån befolkningens mängd enligt SCB:s senaste statistik innan fastställande av prislistan. Betalning ska ske inom 30 dagar från fakturadatum. Dröjsmålsränta debiteras enligt räntelagen.

§ 8 Försäkring

Region Norrbotten som värdkommun tecknar och vidmakthåller erforderliga försäkringar för den gemensamma nämndens verksamhet.

Respektive huvudman ansvarar för att teckna erforderliga försäkringar för den verksamhet som denne ansvarar för.

Den part som har hyrt ett hjälpmedel svarar för förlust eller annan skada som beror på skador eller förluster som uppkommer efter mottagandet eller före överlämning till transportör vid återlämning.

§ 9 Driftstörningar

Vid händelse som förhindrar att den gemensamma nämnden kan leverera i enlighet med samverkansavtalet ska värdkommunen informera på Hjälpmedels- eller Materialportalen. Ärenden som kräver beslut eller prioriteringar ska eskaleras i de olika samverkansgrupperingarna på tjänstepersonsnivå.

Kostnader som kan hänföras till extraordinär händelse fördelas mellan parterna i enlighet med kostnadsfördelningsnyckeln. ([Lag 2006:544](#))

§ 10 Oenighet tvist

Twister i anledning av detta samverkansavtal ska lösas inom ramen för samverkansorganisationen. Frågor angående tillämpning av detta samverkansavtal som inte kan lösas i samförstånd ska lyftas till närmaste nivå. Om ärendet inte kan lösas i linjeorganisationen på tjänstepersonsnivå ska rapportering ske till den gemensamma nämnden. Twister i anledning av detta samverkansavtal ska lösas inom den gemensamma nämnden.

För det fall parterna inte kan komma överens ska tvisten avgöras av svensk allmän domstol med tingsrätt som första instans.

§ 11 Omvärldsbevakning och utveckling

De samverkande parterna ansvarar för omvärldsbevakning inom området. Samverkan kring omvärldsbevakning och utvecklingsområden är viktig för att målet ska nås. Samverkan ska också ske kring gemensamma frågor för att underlätta och lösa frågor där kommunernas och regionens ansvar inom hjälpmedelsområdet möts.

Samverkansnivåer

§ 12 Politisk samverkan

Den gemensamma nämnden har det övergripande ansvaret för samverkansfrågor.

§ 13 Samverkan på tjänstepersonsnivå om hjälpmedel och medicinskt förbrukningsmaterial

Länsstyrgruppen beaktar ärenden som kommer från regionens eller kommunernas verksamheter som önskas utredas. Ärenden som länsstyrgruppen bedömer ska utredas vidare uppdras åt beredningsgrupp hjälpmedel.

Beredningsgrupp hjälpmedel utreder och bereder ärenden som kommer från den gemensamma nämnden eller länsstyrgruppen. Detta föredras sedan för den gemensamma nämnden. Möten sker vid behov men minst 2 gånger per år där regionen är sammankallande. Ordinarie deltagare är enhetschefer hjälpmedel och LSS/Syn/Hör samt MAS och MAR från kommunerna. Vid behov adjungeras verksamhetschefer från primär- och slutenvården,

SAMVERKANSAVTAL

verksamhetschef från kommunerna samt nämndsekreterare. Vid ärenden som gäller ekonomi deltar ekonomer från regionen och kommunerna.

Länshjälpmedelsgruppen är ett forum som verkar för god patientsäkerhet och hög kvalitet vid förskrivning av lågfrekventa och dyrare hjälpmedel. Länshjälpmedelsgruppen och det årliga riktlinjearbetet är reglerat i *Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning*. Möten sker minst 20 gånger per år där regionen är sammankallande. Gruppen ska inneha representanter från alla berörda verksamheter, både inom Regional och kommunal verksamhet. Deltagande representanter utses av respektive Region och Kommunal verksamhet själva.

Länshjälpmedelsgruppens syfte är:

- att prioriteringar ska följa den etiska plattformen och säkerhetsställa att man tolkar riktlinjerna lika i länet.
- att säkra en god patientsäkerhet och hög kvalitet vid förskrivning av lågfrekventa och dyrare hjälpmedel på individnivå
- att bidra med sin kompetens (förskrivarens yrkeskompetens respektive hjälpmedelskonsulentens kompetens)
- att rekommendera att den enklaste produkten som motsvarar behovet förskrivs
- att samråda och ge förslag på arbetsgång vid introduktion/implementering/utprovning av nya produkter och nya användningsområden
- att årligen ge förslag till uppdatering av; Riktlinjer för förskrivning.

Länssamverkansgruppen är ett forum för informationsutbyte mellan regionen och länets kommuner gällande kompetens, omvärldsbevakning med flera frågor. Norrbottens Kommuner respektive Region Norrbotten utser sina representanter (fyra respektive fyra). Möten sker minst 5 gånger per år där regionen är sammankallande.

Samråd med utsedda representanter ska ske gällande bland annat:

- Information om ändrade ekonomiska förutsättningar
- Utrangering/återkallande av produktgrupper
- Avvikelse och händelser av vikt
- Förbrukningsmaterial

Länsdelsmöten är ett forum där förskrivare från samtliga kommuner inbjuds för informationsutbyte. Länets 14 kommuner delas in i två geografiska områden för bästa dialog. Luleå, Piteå och Bodens kommun har två representanter och övriga kommuner en. Möten hålls minst 4 gånger per år och regionen är sammankallande.

Samråd med utsedda representanter ska ske gällande bland annat:

- Utbildningar
- Produktfrågor
- Förändringar av lagervaror/saldon
- Information från leverantörerna och säkerhetsmeddelanden
- Avvikelse och återkallanden

Lokala samverkansmöten t.ex. kundmöten ska erbjudas av hjälpmedelsverksamheten vid behov eller om hjälpmedelsverksamheten ser

ett behov. Respektive kommun utser en kontaktperson som regionen kan vända sig till i kommunspecifika frågor.

Kundmötenas syfte är att:

- Samråda kring lokala frågor och förhållanden gällande t.ex. teknisk service, transporter, tillgänglighet, leveranspunkter, utbildningar, avvikelser och eventuella närförråd.

§ 14 Samverkan med intresseorganisationer

Ambitionen är att samverkan återkommande ska ske med intresseorganisationer för personer med funktionsnedsättningar och pensionärsorganisationerna i arbetet med förslag till riktlinjeförändringar och inför upphandling av hjälpmedel.

§ 15 Hållbarhet

Verksamheten ska drivas utifrån gällande föreskrifter och lagar inom miljöområdet. Vid val av sortiment vid produktutvärderingar ska regionens övergripande miljöstrategi tillämpas.

Regionen ansvarar för att utrantering av hjälpmedel som ingår i det sortiment som hyrs ut tas om hand på ett miljöanpassat sätt. Kommunen ansvarar för utrantering av sina hjälpmedel på motsvarande sätt.

§ 16 Tillgänglighet och kommunikation

Rådgivning gällande produkter, lager, priser, leveranser mm till personal, förskrivare, patienter och till närstående med flera ska kunna ges.

Expertrådgivning av hjälpmedelskonsulent ska kunna erhållas både på produkt- och individnivå till förskrivare men även till patient och närstående m.fl. Hänvisning till rätt instans ska kunna ges under gällande öppettider.

§ 17 Inköp av hjälpmedel

Inköp görs enligt avtal, riktlinjer och rutiner. Upphandlat sortiment ska motsvara merparten av patienters behov med miniminivån 80 %.

§ 18 Inköp av förbrukningsmaterial

Inköp av förbrukningsartiklar enligt detta avtal görs för påfyllnad av lagret eller mot ett behov av en beställningsvara.

§ 19 Lagerhållning, rekonditionering och skrotning

Nämnden ska lagerhålla produkter och reservdelar i omfattning så att hjälpmedel kan tillhandahållas. Filialförråd vid sjukhusen lagerhåller högfrekventa hjälpmedel.

Rekonditionering och skrotning regleras enligt ekonomisk modell och hållbarhetsaspekter.

Hjälpmedel och förbrukningsmaterial enligt detta avtal finns antingen i lager eller som beställningsvaror. Regionen har rätt att besluta vilket material som ska finnas i lager och vilket som ska vara beställningsvaror.

Frekvent efterfrågat medicinskt förbrukningsmaterial ska lagerhållas.

Lågfrekventa varor är beställningsvaror och finns inte i lager.

§ 20 Service hjälpmedel

Under förutsättning att reservdelar finns i lager ska akuta reparationsbehov vara åtgärdat inom 24 timmar. Brådskande reparationer ska vara åtgärdade inom tre arbetsdagar. Normal serviceåtgärd ska vara påbörjad inom tre dagar.

§ 21 Förebyggande underhåll hyrda hjälpmedel

Teknisk kontroll, underhåll och service, periodiskt sker utifrån tidsintervall och/eller driftstimmar. Förebyggande underhåll görs enligt leverantörens anvisning till exempel personlyftar. Endast personal utbildad av leverantören kan utföra förebyggande underhåll.

§ 22 Specialanpassning av hjälpmedel

Under förutsättning att det inte finns produkt på marknaden som motsvarar behovet kan specialanpassning utföras enligt gällande lagstiftning och rutiner.

§ 23 Utprovning av hjälpmedel

Förskrivare ska kunna få stöd vid utprovning av hjälpmedel i för patienten lämplig miljö.

§ 24 Garantier på hjälpmedel

För garantier på hjälpmedel gäller produktleverantörens garantitid.

§ 25 Auktorisationsavtal

Endast av leverantören utbildad personal får utföra garantireparationer.

§ 26 Service av hjälpmedel som kommunen äger

Nämnden tillhandahåller tjänster avseende säkerhetskontroll, besiktning, service och underhåll för produkter som parterna själva äger i den omfattning som parterna har behov av. Tjänsten tillhandahålls enligt prislista säkerhetskontroll, besiktning, service och underhåll av kommunen ägda hjälpmedel.

Administrativa rutiner**§ 27 Datasystem för lagerhållning, spårbarhet, registrering och beställning av hjälpmedel och förbrukningsmaterial**

Förskrivare ska använda regionens gällande systemstöd för att beställa hjälpmedel och teknisk service.

Förskrivare och beställare ska använda regionens gällande systemstöd för att beställa förbrukningsmaterial.

Upplägg av kunder och beställare ska ske efter behov.

Administrativa uppgifter i datasystem t.ex. aktuella avtal, artikeluppgifter och löpande korrigeringar, fakturafrågor m.m. ska tillhandahållas.

§ 28 Redaktionellt arbete

Den gemensamma nämnden publicerar aktuell information på Hjälpmedelsportalen eller Materialportalen.

§ 29 Statistik, uppföljning och rapporter

Uppföljningsrapporter ska kunna tas fram och tillhandahålls för Regionens och kommunernas behov via regionens Datalager.

§ 30 Säkerhetsmeddelanden, avvikelser och tillbudshantering

Åtgärder ska utföras i enlighet med kvalitetsledningssystem och den medicintekniska lagstiftningen.

Stöd till förskrivare av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning

§ 31 Rådgivning och stöd av hjälpmedelskonsulent

Rådgivning och stöd, både i enskilda patientärenden och principfrågor är viktig för att säkra kvalitet och patientsäkerhet. Ska bland annat tillhandahålla följande:

- Individuell rådgivning i patientärenden
- Individuell rådgivning vid beställningar
- Expertstöd vid komplicerade förskrivningar
- Rådgivning och stöd vid utprovningar, för patienten i lämplig miljö
- Information till förskrivare
- Samlad information på gemensam webbsida, (Hjälpmedelsportalen) med information om regler, riktlinjer, rutiner, sortiment, beställningsunderlag, kontaktuppgifter m.m.
- Utbildning till förskrivare, både inom produktområden och av övergripande karaktär, beslutsstöd, beställningssystem m.m., både grundläggande och fördjupande utbildningar
- Samverkan i hjälpmedelsfrågor såsom riktlinjer, länsjälpmedelsgrupp, sortiment, ordnat införande m.m.
- Skriftlig information i form av rutindokument och patientinformation t.ex. sortimentsöversikt, beställningsunderlag, checklistor och patientinformation
- Samverkan med leverantörer vid utprovningar, utbildningar, visningar och mässor
- Rådgivning och stöd ska kunna ges exempelvis via telefon, videosamtal/fjärrstyrning, e-post och patientbesök på mottagning/hembesök.

Stöd till förskrivare av läkemedelsnära produkter

§ 32 Rådgivning och stöd av materialkonsulent

Rådgivning och stöd är viktig för att säkra kvalitet och patientsäkerhet. Nämnden tillhandahåller:

- Samlad information på gemensam webbsida, med information om regler, riktlinjer, rutiner, sortiment, beställningsunderlag, kontaktuppgifter m.m.

Utbildning och kompetensutveckling för förskrivare

§ 33 Kompetenskrav förskrivare

Kontinuerlig utbildning är viktig för att säkra kvalitet och patientsäkerhet inom områdena hjälpmedel och läkemedelsnära produkter.

Förskrivare av hjälpmedel och förbrukningsartiklar ska ha genomgått grundläggande förskrivarutbildning och utbildning i beställningssystemet.

Förskrivare ska känna till och följa gällande riktlinjer och rutiner för förskrivning i Norrbotten.

Upprätthålls inte kompetensen avseende ovanstående krav, kan respektive huvudman återta förskrivningsrätten.

§ 34 Utbildningar till förskrivare av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning

Utbildningar till förskrivare ska erbjudas efter aktuellt behov.

Förskrivarutbildning tillhandahålls inom aktuella förskrivningsprocesser, behovs- och produktområden.

Förskrivarutbildningar ska vara på grundläggande nivå, men vid behov ska även kunna erbjuda fördjupningar inom vissa produktområden. Kunskap om Hjälpmedelsportalen ska integreras i respektive förskrivarutbildning.

§ 35 Utbildningar till förskrivare av läkemedelsnära produkter

Utbildningar till förskrivare ska erbjudas efter aktuellt behov hos förskrivare.

Förskrivarutbildningar ska vara på grundläggande nivå, men vid behov ska även kunna erbjuda fördjupningar inom vissa produktområden.

Upphandling av produkter och tjänster

§ 36 Upphandling

Regionen genomför upphandlingar av hjälpmedel och läkemedelsnära produkter tillsammans med de kommuner som ingått samverkansavtal och vill delta i gemensamma upphandlingar, s.k. samordnade upphandlingar. Det praktiska upphandlingsarbetet genomförs av regionen.

Regionen samverkar med kommunerna i fastställandet av sortiment och framtagandet av kravspecifikationer. Förskrivarrepresentanter, med god kännedom och erfarenhet av respektive produktområde, som arbetar i kommuner ska ingå i arbetet. Hjälpmedelskonsulenter respektive Materialkonsulenter driver upphandlingsprocessen genom förarbete i form av upphandlingsbeskrivning, kravspecifikationer, funktionsutvärderingar, efterarbete m.m.

Kommunerna lämnar en fullmakt till regionen gällande rätt att utföra upphandling samt teckna avtal. Varje deltagande kommun måste fatta ett eget tilldelningsbeslut för varje enskild upphandling. Regionen utformar tilldelningsbesluten och lämnar, efter påskrift av varje kommun, ut informationen om beslutet till samtliga anbudsgivare. De upphandlingar som genomförs resulterar i ramavtal med en eller flera leverantörer.

Kommunerna informeras om avtalen och kan sedan göra avrop från dem.

Vid upphandling av hjälpmedel och förbrukningsmaterial kommer Region Norrbotten som värdkommun att samverka med regioner i norra regionen.

§ 37 Skadestånd

Det är inte tillåtet att göra inköp/upphandlingar vid sidan om upphandlade ramavtal. Om regionen eller någon deltagande kommun inte följer ramavtalen och detta leder till att en leverantör riktar ett skadeståndsanspråk till följd av avtalsbrott står regionen eller den kommun som orsakat skadan för hela det eventuella skadeståndet. Detsamma gäller skadestånd enligt lagen om offentlig upphandling (LOU) på grund av otillåtna direktupphandlingar. Andra skadeståndsanspråk som väcks mot regionen på grund av brott mot LOU ska fördelas enligt den fördelningsprincip som ligger till grund för grundabonnemanget.

Transporter

§ 38 Transporter hjälpmedel

Transporter av hjälpmedel avtalas av respektive kommun i ett sidoavtal med värdkommunen. Sidoavtalet reglerar den omfattning och ersättning för transporter som följer av att kommunen avser hyra och avropa hjälpmedel via nämnden enligt upphandlat avtal.

Transporter enligt detta sidoavtal omfattar transporter till och från Hjälpmedelsverksamheten till en leveransplats i kommunen. Detta är miniminivån för transporter av hjälpmedel och är inte möjlig att välja bort. Utöver detta kan den enskilda kommunen också avtala om nedan:

1. Transporter till övriga leveransplatser inom kommunen.
2. Transporter till och från patienter i ordinärt boende i kommunen.

Större förändringar gällande transporter sker normalt i samband med upphandling av tjänsten.

§ 39 Transporter av förbrukningsmaterial

Transporterna avser leverans till angiven adress inom länet. Inget separat sidoavtal för dessa transporter tecknas.

Förbrukningsmaterial levereras normalt enligt det leveransschema som gäller för respektive part. Detta förutsatt att produkten finns i lager och att beställningen sker senast klockan 11.30 arbetsdagen före leveransdag. Enstaka leveranser utöver de schemalagda sker efter samråd mellan beställare och materialverksamheten. Leveranser sker enbart på helgfria vardagar.

§ 40 Omförhandling

Omförhandling av detta avtal kan påkallas av en eller flera huvudmän om förutsättningarna för avtalet väsentligen har förändrats.

Avtalsexemplar

Detta avtal är upprättat i 15 exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

_____den

_____den

Region Norrbotten

Arjeplog kommun

_____den

_____den

Arvidsjaur kommun

Boden kommun

_____den

_____den

SAMVERKANSAVTAL

Gällivare kommun

_____den

Haparanda kommun

_____den

Jokkmokk kommun

_____den

Kalix kommun

_____den

Kiruna kommun

_____den

Luleå kommun

_____den

Pajala kommun

_____den

Piteå kommun

_____den

Älvsbyn kommun

_____den

Överkalix kommun

Övertorneå kommun

Uppdrag hjälpmedelssamverkan slutrapport

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	4
2	Sammanfattning.....	4
3	Uppdragsresultat jämfört med uppdragsmål	5
3.1	Målen	5
3.2	Utfall resultat	6
3.2.1	Nuläge.....	6
	Övergripande beskrivning.....	6
	Hjälpmedelsverksamheten	7
3.2.2	Förarbete framtida hjälpmedelsverksamhet	9
	Fokusgrupp	9
	Omvärldsspaning	9
	Riktlinjer	10
3.3	Lösningförslag.....	11
	Avtalssamverkan.....	12
	Gemensam nämnd, uppbyggnad.....	13
	Gemensam nämnd med regionen som värdkommun.....	15
	Gemensam nämnd med kommun som värdkommun.....	15
	Kommunalförbund.....	17
	Gemensamt ägt aktiebolag.....	21
	Gemensamt ägt servicebolag	24
	Prismodell	24
3.4	Utfall tidplan	25
3.5	Utfall resurser	25
3.6	Utfall kostnader.....	26
3.7	Uppföljning effektmål/nyttoeffekt	26
4	Erfarenheter och observationer.....	26
5	Kommentarer från uppdragsorganisationen	27
6	Referenser och bilagor.....	27
	Nuläge beskrivning.....	28
	Hjälpmedelsprocessen	35
	Förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.....	44
	Förteckning över förskrivarkategori och betalningsansvar.....	47
	Patientexempel.....	58
	Definitioner.....	67
	Hjälpmedelspolicy	69

Fokusgrupp med kommunerna	71
Omvärldsbevakning gemensam nämnd	75
Omvärldsbevakning Skåne	78
Förslag prismodell	80
Förslag på reglemente	86
Förslag avtal om samverkan i gemensam nämnd	89
Organisationsformer, jämförelse.....	96

1 Bakgrund

I samband med revision av Länservice materialverksamhet genomfördes även en juridisk kontroll av verksamhetens olika beståndsdelar. I denna juridiska kontroll konstaterades att nuvarande samverkansavtal för hjälpmedel strider mot kommunallagen. Region Norrbotten har 2020-12-28 sagt upp samverkansavtalet med kommunerna.

KPMG tilldelades uppdraget av Region Norrbotten att kartlägga nuvarande verksamhet och omvärldsspana hur andra Regioner och Kommuner hantlade hjälpmedelsverksamheten. I arbetet valdes sju olika Regioner ut som alla ansågs representera en bredd som kunde ge en samlad bild över hur övriga Regioner organiserade, styr och samverkar i hjälpmedelsfrågor. KPMG återkom med sex olika förslag på lösningar, varav två rekommenderades.

Utifrån KPMGs rapport bedömde Region Norrbotten att förslagen som tagits fram krävde mer analyser.

I Regionstyrelsen 2020-12-09 togs beslut att i samverkan mellan kommunerna och Region Norrbotten utreda frågan om hur samverkan avseende hjälpmedelsförsörjningen ska utformas från och med 2022. Förslag till ny samverkansmodell ska redovisas till Regionstyrelsen i September 2021.

Norrbottens Kommuner har i september 2020, på uppdrag av länets socialnämnsordföranden och socialchefer sammanställt en kartläggning och nulägesbild med en konsekvensbeskrivning för kommunerna av det uppsagda avtalet. Norrbottens Kommuner skulle dessutom företräda kommunerna i kontakt med Region Norrbotten i sakfrågan.

Politiska samverkansberedningen beslutade 2020-12-16 att Norrbottens Kommuner i samverkan med Region Norrbotten utreder frågan om hur samverkan avseende hjälpmedelsförsörjningen kan utformas från 2022 samt lämna förslag på beslut till ny samverkansmodell som skulle återkopplas till Polsam i maj 2021. Den slutliga rapporten kommer att föredras i Polsam 2021-09-01.

För att säkerställa en patientsäker och enad bild om framtida hantering av Hjälpmedel inom Norrbotten är det av vikt att båda huvudmännens perspektiv synliggörs genom samverkan samt att juridisk samsyn finns i framtagna förslag.

Idén är att tillsammans mellan Region Norrbotten och kommunerna säkerställa en samverkan för hjälpmedel som är patientsäker, laglig och kostnads-effektiv.

2 Sammanfattning

I denna rapport finns en omfattande beskrivning av nuläget för läsaren att fördjupa sig i. Här framgår bland annat steg för steg hur de olika processerna går till, hur ansvaret är fördelat samt några olika patientfall.

Denna utredning har undersökt sex olika lösningsmöjligheter varav fem är organisatoriska. Det förslag som rekommenderades av KPMG i deras rapport hösten 2020 om en justerad avtalssamverkan har utretts djupare men inte bedömts som en framkomlig väg för hjälpmedelssamverkan. Övriga organisatoriska former som utretts är:

- Gemensam nämnd med regionen som värdkommun
- Gemensam nämnd med kommun som värdkommun
- Kommunalförbund
- Gemensamt ägt aktiebolag
- Gemensamt ägt servicebolag.

Samtliga av dessa finns beskrivna i rapporten med detaljer om hur de är uppbyggda, vilka tillkommande kostnader det innebär samt vilka risker och konsekvenser som kan uppstå.

Det bedöms att ny samverkansform inte kommer att vara i drift innan årsskiftet 2021/2022. Befintligt samverkansavtal är uppsagt och löper fram till sista december 2021 vilket innebär att en temporär tidsbegränsad förlängning behöver göras av samverkansavtalet.

Under utredningens gång har konstaterats att vissa produktområden inom förbrukningsmaterial är viktigt att fortsätta samverka kring ur ett patientperspektiv. Beroende på samverkansform bör detta beaktas.

Riktlinjerna för förskrivning är gemensamma för Norrbotten och beslutas av politiken. Med ändrad samverkansform behöver den politiska beslutsprocessen och rutinerna för de sakkunniga tjänstemännen beaktas och riktlinjerna fortsatt hållas samman i länet för att gälla båda vårdgivarnas ansvar.

Denna rapport är granskad av jurister och justerad enligt deras kommentarer.

3 Uppdragsresultat jämfört med uppdragsmål

3.1 Målen

Uppdraget syftar till att ta fram tydlig beskrivning av nuläge samt förslag på framtida nuläge. Uppdragets slutrapport kommer ligga till grund för politiska beslut inom Region Norrbotten och kommuner inom Norrbotten. Uppdraget förväntas tillgodose Region Norrbotten och Norrbottens Kommuner med en tydlig bild för hur verksamheten kan organiseras, styras och samverkas på ett lagligt, patientsäkert och kostnadseffektivt sätt.

3.2 Utfall resultat

3.2.1 Nuläge

Övergripande beskrivning

I Sverige har regionerna det grundläggande ansvaret att erbjuda en god hälso- och sjukvård. Kommunerna ansvarar för att erbjuda en god hälso- och sjukvård för vissa områden. Huvudmännen kan avtala med till exempel ett privat bolag att utföra hälso- och sjukvård.

Kommunal hälso- och sjukvård omfattar vård i form av hemsjukvård, rehabilitering och hjälpmedel för personer i särskilda boenden och dagverksamhet. Regionen ansvarar alltid för läkarvård.

Det lagstadgade ansvaret att erbjuda hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning regleras i [Hälso- och sjukvårdslag \(2017:30\)](#). HSL.

I Norrbotten kommunaliserades hemsjukvården 2013, vilket regleras i ”*hemsjukvårdsavtalet*” mellan dåvarande Kommunförbundet i Norrbotten och dåvarande Norrbottens läns landsting, numera Norrbottens Kommuner respektive Region Norrbotten. Regionen ansvarar för barn under 18 år, medan huvudmännen har delat ansvar för vuxna över 18 år. Kommunen ansvarar för den hälso- och sjukvård som ges i medborgarens eget hem (ordinärt boende) – enligt den så kallade tröskelprincipen – medan regionen ansvarar för de personer som själva kan ta sig till hälsocentral för att få hälso- och sjukvård. Hemsjukvård innefattar hälso- och sjukvårdsinsatser enligt Hälso- och sjukvårdslagen § 18 som utförs av sjuksköterska samt rehabilitering och rehabilitering som utförs av arbetsterapeut och fysioterapeut. Kommunens förskrivare kan enligt hemsjukvårdsavtalet konsultera regionens hjälpmedelskonsulent som expertstöd vid komplicerade förskrivningar i såväl ordinärt som särskilt boende. Dessutom kan förskrivarna få råd och stöd via de olika specialistteamen inom regionens länsenhet för särskilt stöd. Dyra och lågfrekventa hjälpmedel behandlas i Länshjälpmedelsgruppen.

[Hjälpmedelspolicy](#) för förskrivning av personliga hjälpmedel antogs 2015. Policyn utgår från den enskildes behov och ska vara vägledande för hur hjälpmedelsförskrivning ska utvecklas och för hur de resurser som finns tillgängliga bäst ska användas. Hjälpmedel inom hälso- och sjukvården är en integrerad del av den enskildes rehabilitering och rehabilitering där hjälpmedlet ska kompensera för en persons aktivitetsbegränsningar, underlätta behandling eller förebygga komplikationer.

Det lokala regelverket i Norrbotten: [Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning 2021 - Region Norrbotten \(nllplus.se\)](#) beskriver vilka hjälpmedel som vårdgivaren ska tillhandahålla enligt HSL 8 kap 7§ respektive 12 kap 5 §. I riktlinjerna finns en bilaga [Gränsdragning enligt avtal 2013 \(nll.se\)](#) som klargör regionens respektive kommunernas ansvar. Se bilaga ”Nuläge beskrivning”.

Riktlinjerna anger vilka yrkesgrupper som kan förskriva hjälpmedel, vilka kriterierna för förskrivning är samt avgränsning till det egna ansvaret. Rätten att förskriva hjälpmedel grundar sig på den formella kompetens som förskrivaren har och dennes arbetsuppgifter hos vårdgivaren. Med förskrivning avses den process som leder fram till att en person med funktionsnedsättning får låna ett hjälpmedel. Innan förskrivningsprocessen har en individuell behovsprövning gjorts. Se bilaga "[Förskrivningsprocessen](#)".

Riktlinjer för förskrivning av läkemedelsnära produkter saknas i Norrbotten. Sådana riktlinjer är nödvändiga för att klargöra förskrivnings- och kostnadsansvar i vårdkedjan avseende diabetes-, nutritions- och inkontinenshjälpmedel.

Förskrivningsrätt avseende förbrukningsartiklar vid inkontinens regleras via Hälso- och sjukvårdslagen 2017:30, 8 kap 9§ respektive 12 kap 6§. Förbrukningsartiklar vid stomi, tillförsel av läkemedel och egenkontroll av medicineri regleras via Lag om läkemedelsförmåner 2002:160 18§.

Bilaga "[Definitioner](#)" beskriver hjälpmedel, läkemedelsnära produkt respektive förbrukningsartikel.

Arbetsgången vid förskrivning finns beskrivet i bilagan "[Förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning](#)". Förskrivningsrätt åtföljs av betalningsansvar, se bilaga "[Förteckning över förskrivarkategori och betalningsansvar](#)" för att se mer detaljerat hur det fördelar sig.

Hjälpmedelsanvändare är en heterogen grupp med olikartade behov, vilket åskådliggörs i bilaga "[Patientexempel](#)".

Hjälpmedelsverksamheten

Hjälpmedelsverksamheten ansvarar bland annat för att tillhandahålla, underhålla, ta emot återlämnat hjälpmedel i länet, och att tillgodose behov av information/rådgivning avseende produkter. Detta åskådliggörs i bilaga "[Hjälpmedelsprocessen](#)". Hjälpmedelsverksamheten är en stödfunktion vid förskrivning av hjälpmedel ([Socialstyrelsen 2016](#)) och ska bland annat bidra till att förskrivaren kan erbjuda säkra hjälpmedel, att hjälpmedel hanteras så att spårbarhet uppfylls och att hjälpmedelsanvändaren kan vara trygg med sina hjälpmedel.

Stödfunktion för förskrivarna i form av egen hjälpmedelsverksamhet finns inte i kommunerna. Regionens hjälpmedelsverksamhet Länservice svarar för upphandling, leverans, montering och installation, samt förebyggande och avhjälpande underhåll av hjälpmedel.

Kommunerna beställer verksamhetsägd grundutrustning till särskilda boenden via Länservice enligt upphandlat ramavtal enligt samverkansavtalet 2015. Sängar, sängbord, taklyftar, vårdbälten, madrasser är exempel på grundutrustning. Sängar och lyftar är spårbara via individnumermärkning.

Enhetschef på särskilt boende ansvarar för boendets utrustning och beställning av denna. Arbetsterapeut rekommenderar och förskriver tillbehör vid behov. Vissa hjälpmedel såsom mobil personlyft kan förskrivas på ett kostnadsställe och användas till flera personer, detsamma kan ske med mobila duschstolar. I vissa fall köper kommunen ut hjälpmedlet, som då räknas till grundutrustningen. Vid individuellt behov förskrivs personligt hjälpmedel exempelvis rullstol med tillbehör till den enskilde individen.

Kommunerna köper teknisk service av kommunägda hjälpmedel från Länservice för säkerhetskontroll, besiktning, service och underhåll. Regelbunden besiktning av lyftar görs av tekniker i tolv av länets kommuner. Jokkmokk har vaktmästare som har kompetens att utföra besiktning. I Luleå kommun görs viss teknisk service och rekonditionering av verksamhetsägda hjälpmedel av egna tekniker.

Efter att förskrivarna gjort behovsbedömning sker beställning via systemstödet ”WebSesam”, där även arbetsorder och hämtorder kan göras. Behöriga förskrivare har möjlighet att gå in på datalagret för att få översikt över vilka förskrivna hjälpmedel en person har. Dessutom finns möjlighet att få ut statistik och olika rapporter.

Transporter av hjälpmedel från Länservice till och från kommunen sker en gång per vecka till fasta leveranspunkter, oftast med placering vid särskilt boende eller vid hälsocentral i anslutning till särskilt boende. På orter med sjukhus är leveransadressen sjukhuset, och kommunens förskrivare hämtar hjälpmedel därifrån eller återlämnar hjälpmedel. Transporter gjordes tidigare via Bussgoods, och numera via Schenker sedan årsskiftet 2019/2020.

Filialförråd bemannade med kundassistent och tekniker finns på sjukhusorterna. Obemannade mindre närförråd finns på de orter som har längre avstånd till Länservice. I förråden finns ett basutbud av enklare, frekventa hjälpmedel att användas för provning eller akut behov. Förskrivarna kan nå hjälpmedelsverksamheten elektroniskt eller via telefontjänsten ”Service direkt”, där meddelande via telefonist kan lämnas till tekniker eller annan resurs.

Hjälpmedel 2020 intäkter (exkl. påslag)

Tabellen nedan är ett utdrag ur den årliga redovisning som görs till kommunerna om nuvarande (uppsagda) samverkansavtal. Tabellen visar kommunernas andel mot regionens vad gäller arbetsorder, försäljning och hyra av hjälpmedel. Kommunernas andel 2020 var ca 40,2 mkr eller 71,7 % av totalen.

	Regionen, Övriga, tkr	Kommuner, tkr	Summa tkr	Andel kommuner
Hyra hjm inkl andning	11 771	28 115	39 885	70,5%
Försäljning	3 749	10 492	14 241	
Arbetsorder	363	1 569	1 932	
TOTAL ¹⁾	15 883	40 175	56 058	71,7%
<small>¹⁾ Andel kommuner avseende grundabonnemang är baserat på samtliga intäkter (exkl påslag)</small>				
Utfall 2019, tkr	15 903	41 732	57 636	72%
Förändring 2020-2019	-0%	-3,7%	-2,7%	

[Bilagor Uppföljningsmöte avs 2020 Samverkansavtal hjälpmedel och material.pptx \(nll.se\)](#)

3.2.2 Förarbete framtida hjälpmedelsverksamhet

För att ta fram en framtida lösning har arbetsgruppen kontaktat fem andra regioner och genomfört en fokusgrupp med länets kommuner. Arbetsgruppen har undersökt sex olika varianter för att lösa en framtida hjälpmedels-samverkan. Då riktlinjerna för förskrivning av hjälpmedel är central så har detta lyfts fram att beakta vid beslut om framtida lösning.

Jurister har varit involverade och besvarat frågor som arbetsgruppen haft om olika lösningar. Jurister har granskat denna slutrapport och gett ett utlåtande om lösningsförslagen och bedömt att de är juridiskt hållbara. En separat arbetsgrupp med representanter från regionen och kommunerna har också tagit fram ett förslag på principer för en ny prismodell.

Fokusgrupp

Gruppintervju har genomförts digitalt vid ett möte med 17 deltagare där samtliga kommuner i Norrbotten representerades. Deltagarna var anmälda av socialchef från respektive kommun, och fick diskussionsfrågorna via e-post veckan före mötet. I fokusgruppen framkommer ett antal synpunkter. Flera av dessa blir besvarade i avtalet till föreslagen organisatorisk lösning av hjälpmedelsverksamheten. En del andra synpunkter kan ses som framtida utvecklingsområden. Fokusgruppen uttryckte samstämmigt att kommunerna i länet vill samverka med Region Norrbotten som jämställd partner i gemensam hjälpmedelsverksamhet med reell påverkansmöjlighet avseende exempelvis upphandling, sortiment, riktlinjer och transporter. Se bilaga [”Fokusgrupp samverkan hjälpmedelsförsörjning”](#).

Omvärldsspaning

Arbetsgruppen har kontaktat fem andra regioner för att få in material och fått besvarat arbetsgruppens frågor om deras lösning för hjälpmedelssamverkan med kommunerna. Kontaktade regioner är Skåne, Västmanland, Dalarna, Jämtland/Härjedalen och Värmland. De fyra sistnämnda har alla valt att lösa hjälpmedelssamverkan i en gemensam nämnd. Se mer detaljer i denna [bilaga](#)

Skåne är uppdelat i flera hjälpmedelsorganisationer där bland annat några kommuner gått ihop i ett kommunalförbund runt enklare hjälpmedel. I de större städerna i Skåne finns separata hjälpmedelsverksamheter per kommun. I Skåne har man nio parallella hjälpmedelsverksamheter. Se vidare i [bilaga Skåne](#).

Riktlinjer

Riktlinjerna för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning har sedan 1997 varit samlade i syfte att leva upp till hälso- och sjukvårdens mål som är en god hälsa och en vård på lika villkor för hela befolkningen.

Riktlinjerna har fortsatt varit samlade i länet efter 2013 då kommunerna fick ansvar för hälso- och sjukvård för personer 18 år och äldre som utförs i ordi-närt boende, d.v.s. både hembesök och hemsjukvårdsbesök, upp till och med sjuksköterskenivå.

Riktlinjerna anger vilka produktgrupper som kan förskrivas av vilken förskrivarkategori och vilka kriterier för förskrivning som gäller. Riktlinjerna anger också avgränsningen till den enskildes eget ansvar.

Riktlinjerna hålls gemensamma i syfte att patienter med olika problem ska kunna erbjudas en god hälsa och en vård på lika villkor.

- Det ska inte ha betydelse vilken funktionsnedsättning som ska kompenseras med ett hjälpmedel d.v.s. om patienten har en rörelsenedsättning, synnedsättning, hörselnedsättning, kognitiv nedsättning, kommunikationsnedsättning etc. Problemets svårighetsgrad och patientnyttan ska utgöra grund för vad som ska kunna erbjudas av hälso- och sjukvården.
- Det ska inte ha betydelse av vilken förskrivarkategori, d.v.s. arbetsterapeut, audionom, distriktssköterska, fysioterapeut, hörselpedagog, logoped, läkare, ortopedingenjör, synpedagog, sjuksköterska m.fl., patienten får sin vård.
- Det ska inte ha betydelse av vilken vårdgivare d.v.s. regionen eller kommunen, patienten får sin vård.

Det är viktigt att Riktlinjerna för förskrivning av hjälpmedel även fortsättningsvis hålls samman i länet för att gälla båda vårdgivarnas ansvar att erbjuda hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.

För att politiken ska kunna fatta beslut om vilka riktlinjer som ska gälla behövs ett underlag från sakkunniga tjänstepersoner läggas fram till politiken för att dessa ska kunna ta beslut.

För närvarande finns politiskt beslut om hur samverkan ska ske mellan kommunerna och regionen samt med intresseorganisationer för att ta fram underlag för revideringar av riktlinjerna. I linje med att riktlinjerna för förskrivning av hjälpmedel ska kunna motsvara behoven och leva upp till god vård på lika villkor.

Riktlinjer måste uppdateras regelbundet för att de ska utgöra ett dokument som stöder hjälpmedelsförskrivarna i deras arbete. I den av politiken beslutade Hjälpmedelspolicyn ska riktlinjerna ses över årligen och beslut fattas av politiken.

Med ändrad samverkansform behöver den politiska beslutsprocessen och rutinerna för de sakkunniga tjänstepersonerna beaktas.

Gemensam nämnd

Med en gemensam nämnd så kan rutiner för sakkunniga tjänstepersoner, med att ta fram förslag till revidering av regelverket, behållas i nuvarande form. Noterbart är att regelverket även innehåller produktområden som enbart är regionens ansvar och bör beaktas i författandet av det kommande reglementet.

Kommunalförbund

Med ett kommunalförbund måste det finnas sakkunniga tjänstepersoner hos kommunalförbundet som gör översyn och lämnar förslag till revideringar för de produktområden som kommunalförbundet svarar för. Kommunalförbundet beslutar om regelverket för de produktområden som ansvaret omfattar.

Region Norrbotten gör översyn och lämnar förslag till politiken för de produktområden som inte omfattas av kommunalförbundet. Här kan det bli svårigheter att hålla samman regelverket i länet.

Aktiebolag

Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel beslutas av respektive vårdgivare. Förslag till revidering av riktlinjerna ses över av tjänstepersoner hos respektive vårdgivare. Här kan det bli svårigheter att hålla samman regelverket i länet.

3.3 Lösningförslag

Nedan redovisas de sex lösningsmöjligheter som har utretts. Avtalssamverkan har utretts om den är möjlig att fortsätta med i någon form. Övriga fem är organisatoriska lösningar med en förändrad politisk styrning i olika former. För var och en av dessa fem finns även beskrivet deras uppbyggnad, ekonomiska påverkan samt risker och konsekvenser med lösningen. Gemensam nämnd inleds med en del om dess uppbyggnad och sedan två delar beroende på vilken part som är värdkommun.

Under utredningens gång har konstaterats att vissa produktområden inom förbrukningsmaterial är viktigt att fortsätta samverka kring ur ett patientperspektiv. Dessa områden är nutrition, diabetes och förbrukningsmaterial till förskrivna hjälpmedel. Beroende på samverkansform bör detta beaktas och om möjligt ingå i beslutad lösning.

Bedömd införandestart för de organisatoriska lösningsförslagen kommer troligen inte hinna ske innan årsskiftet 2021/2022 utan tidigast under våren 2022. Befintligt samverkansavtal är uppsagt och löper fram till sista december 2021 vilket innebär att en temporär tidsbegränsad förlängning behöver göras av samverkansavtalet.

Avtalssamverkan

KPMGs utredning av hjälpmedelssamverkan från 2020 rekommenderade avtalssamverkan och att den behöver förtydligas kring att det föreligger ett genuint samarbete mellan regionen och kommunerna. Ett genuint samarbete innebär att kommunerna måste vara mer involverade i hjälpmedelsförsörjningen och måste bidra med egna prestationer till samarbetet utöver ekonomisk ersättning. För att förtydliga detta behöver avtalet formaliseras kring förväntningar och insatser från båda parter, t.ex. kring kommunernas involvering i upphandling, inköp, service och uppföljning etc. KPMGs förslag var en förändring av fördelning genom att kommunerna tar över vissa arbetsuppgifter som regionen gör idag. Detta kunde exempelvis vara förebyggande underhåll på kommunernas egna patientlyftar, service på kommunernas egen ägda hjälpmedel på äldreboende etc., samt att kommunerna hanterar egna lager för enklare hjälpmedel som inte rekonditioneras och servas, t.ex. dynor.

Arbetsgruppen har fördjupat tittat på om detta skulle vara möjligt att göra. Det som kan konstateras är att allt är möjligt men det får konsekvenser. För kommunerna skulle det betyda som exempel att kommunerna behöver bygga upp en serviceorganisation och se till att personal blev utbildade på olika hjälpmedel. Lokaler kan behöva införskaffas för en verkstad och lager. Lager med reservdelar och förbrukningsartiklar måste införskaffas etc. För de större kommunerna skulle detta kunna vara genomförbart, men bedömningen är att de mindre kommunerna skulle ha svårare att klara det. Vilka ökade kostnader eller inte det skulle innebära kan inte bedömas. För regionen skulle det innebära en splittrad serviceorganisation där stordriftsfördelarna med en samlad serviceorganisation skulle minska och parallella organisationer skapas.

Det KPMG inte fördjupar sig i sin rapport är om denna överflyttning av åtagande till kommunerna är tillräcklig för att göra denna avtalssamverkan juridiskt hållbart enligt kommunallagen. Då ingen praxis eller några rättsfall finns om detta så bedömer arbetsgruppen, med stöd av juristers utlåtande, att rättsläget är oklart. Det som däremot framgår klart från juristerna är att hyra och service av hjälpmedel som exempelvis är på särskilt boende, kan enligt HSL, inte överlåtas till regionen att utföra. Enligt hälso- och sjukvårdslagen

(2017:30) har kommunerna hälso- och sjukvårdsansvaret inbegripet hjälpmedel på t.ex. särskilda boenden för äldre. Dessa hjälpmedel är en exklusiv kommunal angelägenhet, men ingen angelägenhet för regionen. Den begränsning som finns i möjligheten till avtalssamverkan enligt kommunallagen innebär att de hjälpmedel som ingår i kommunernas grundläggande ansvar enligt hälso- och sjukvårdslagen inte kan omfattas av en eventuell avtalssamverkan enligt kommentar från jurist.

Lösningen tar inte heller höjd för att lösa försörjningen av förbrukningsmaterial inom diabetes, nutrition och inkontinens samt förbrukningsmaterial till förskrivna hjälpmedel. Med detta som bakgrund är inte denna lösning något som rekommenderas att gå vidare med för hjälpmedelssamverkan.

Gemensam nämnd, uppbyggnad

Kommunerna och regionen kan bilda en gemensam nämnd för att lösa samverkan runt hjälpmedel.

En gemensam nämnd anses svara mot ett behov att kunna samverka över kommungränserna i ett offentlighetsorgan, i vilket alla samverkande parter också behåller ett reellt politiskt inflytande över den verksamhet som nämnden bedriver.

En gemensam nämnd är inte en egen juridisk person och varje medlem behåller huvudmannskapet över sin verksamhet. Nämnden ingår i den juridiska person som värdkommunen utgör. Den gemensamma nämnden finns organisatoriskt i värdkommunen som tillika är den som tillsatt nämnden. Rättsligt kan vilken som helst av medlemskommunerna eller regionen vara värdkommun för nämnden. Bildandet av en gemensam nämnd är reglerat i [Kommunallag \(2017:725\)](#) kap 9. Nämnden bildas då fullmäktige i regionen och samtliga av de samverkande kommunerna antar reglementet för nämnden. Till detta så ska det också upprättas ett samverkansavtal (överenskommelse) som samtliga parter skriver under. Nämndens arbete leds av ledamöter som väljs av fullmäktige i de samverkande kommunerna och regionen. Var och en av de samverkande kommunerna och regionen ska vara representerade i den gemensamma nämnden med minst en ledamot och en ersättare. Ledamöterna arvoderas från sin hemkommun eller region. Av kommunallagen följer att värdkommunen utser ordförande och vice ordförande bland nämndens ledamöter.

Inom nämnden kan också ett arbetsutskott utses bland nämndens ledamöter. Arbetsutskottet uppdrag är att bereda ärenden inför nämndens sammanträden och även på delegation från nämnden fatta beslut. Ledamöter i fullmäktige i kommuner eller regionen som bildat en gemensam nämnd får ställa interpellationer om nämndens handläggning. För att hämta in upplysningar får ledamöterna ställa frågor. Interpellationer och frågor ska riktas till nämndens ordförande. Behov finns av en nämndsekreterare på deltid som ska skriva utredningar/ärenden till nämnden. Omfattningen är beroende på hur ofta

nämnden sammanträder. Om nämnden sammanträder sex ggr/år och arbetsutskottet lika ofta bedöms behov till 50 % av heltid.

Vårdkommunen upprättar budget för nämnden efter samråd med övriga samverkande kommuner och regioner. Ekonomisk redovisning görs i värdkommunens ekonomisystem som tillika är ekonomiskt ansvarig. Den gemensamma nämnden ska granskas av revisorerna i var och en av de samverkande kommunerna och regionen.

Vårdkommunen står för upphandling av alla varor och tjänster som behövs för nämndens uppdrag efter samråd med nämnden. Medlemmarna kan avropa varor och tjänster från värdkommunen utan upphandling, men inte av andra medlemmar.

Det finns inga principiella hinder mot att vissa medlemmar väljer att sköta exempelvis, transporter eller besiktningar själva. Detta innebär att reglemente och samverkansavtal bör vara utformade så att detta möjliggörs. Syftet är att den gemensamma nämndens ställning i detta framstår som tydlig.

Arbetsgruppen har tagit fram mall/förslag till reglemente. [Länk till mall/förslag](#). Det finns även en [mall/förslag till samverkansavtal](#). Vid framtagandet av ett reglemente och samverkansavtal är det viktigt att tydliggöra på detaljnivå vad gäller nämndens ansvar, avgränsningar och vilka organisatoriska delar som ska ingå i nämndens ansvarsområde.

[Se bilaga som jämför gemensam nämnd mot andra lösningar.](#)

Påverkan kostnader

Denna beräkning utgår från att nämnden sammanträder sex gånger per år och att det finns ett arbetsutskott om fem ledamöter som sammanträder lika ofta. Sammanträdenas längd är beräknat på fyra timmar/möte. Regionen har tre ledamöter i nämnden och en i arbetsutskottet. Kommunerna har en ledamot per kommun i nämnden och vissa kommuner bidrar med ledamöter i arbetsutskottet. Arvoden för ledamöter skiljer sig mellan kommuner så beräkningen görs på regionens arvode 64 879 kr i 2020 års lönenivå. Arvodeskostnaden för en ledamot under ett möte blir ca 4 200 kr.

För regionen innebär det en årlig kostnad om 132 tkr inklusive sociala avgifter. För en kommun utan representant i arbetsutskottet innebär det en årlig kostnad om 33 tkr inklusive sociala avgifter. För en kommun med en representant även i arbetsutskottet innebär det en årlig kostnad om 66 tkr inklusive sociala avgifter.

Behovet av en nämndsekreterare bedöms till 0,50 % av en heltid. En heltidsanställd sekreterare har en snittlön på ca 30 tkr. Årlig kostnad för nämndsekreteraren blir då 237 tkr inklusive sociala avgifter. Nämndsekreterarens kostnader fördelas ut som OH-kostnad för verksamheten i priset på produkterna.

Den totala ökade årliga kostnaden för gemensam nämnd med arvoden och lön för en sekreterare blir 963 tkr oavsett vem som är värdkommun.

Gemensam nämnd med regionen som värdkommun

Med regionen som värdkommun kan medlemmarna i den gemensamma nämnden köpa varor och tjänster av regionen utan upphandling, men inte av andra medlemmar. Personal, hjälpmedel och allt annat kvarstår i regionens (värdkommunens) ansvar.

Med regionen som värdkommun kan regionen lagligt fortsätta leverera diabetes-, inkontinens-, och nutritionsprodukter samt förbrukningsmaterial till förskrivna hjälpmedel till kommunerna. Den juridiska bedömningen är att det bör vara tillåtet, eller i vart fall inte bör ses som olämpligt, att även kunna leverera dessa produkter, samt hyra och köp av hjälpmedel, till privat drivna särskilda boenden och hälsocentraler enligt LOV. Skälet är att patienten ska kunna förflytta sig mellan vård av regionen, kommunen eller den privata aktören och få lika behandling och samma produkter. Målet med hälso- och sjukvården är enligt HSL är en god hälsa och en vård på lika villkor för hela befolkningen. Andra regioner har liknande förfarande mot privata aktörer så detta bedöms inte som osedvanligt.

Risker och konsekvenser med gemensam nämnd med regionen som värdkommun

Den enda skillnaden mot nuläget som bildandet av en gemensam nämnd, med regionen som värdkommun är att det kan innebära en förändring av politiskt inflytande, beroende på vilket reglemente som antas. Nuvarande gränsdragningar, ansvarsfördelning, kostnadsfördelning och förskrivningsflöden m.m. för verksamheten kvarstår. Omförhandling i skatteväxling kring kommunaliserad hemsjukvård behöver inte göras och inga förändringar av befintliga upphandlade avtal på exempelvis hjälpmedel eller transporter.

Erfarenheter från andra gemensamma nämnder är att beslut om riktlinjer och de delar som enbart är regionens ansvar inte ägnas lika mycket kraft åt.

Kommunerna kommer att vara i majoritet i nämnden enligt det förslag som finns om fördelningen av ledamöter. Om detta är en risk för regionen är svårt att sia om. Andra regioner med gemensam nämnd verkar inte ha haft några större problem med detta.

Gemensam nämnd med kommun som värdkommun

Med verksamhetsövergång övertar värdkommunen arbetsgivaransvaret för personalen i hjälpmedelsverksamheten som idag finns i regionens regi. Regionen kan inte lagligt fortsätta att leverera varor och tjänster till kommunerna även fast de ingår i den gemensamma nämnden.

Med kommun som värdkommun kan medlemmarna i den gemensamma nämnden köpa varor och tjänster av värdkommunen utan upphandling, men inte av andra medlemmar.

Den juridiska bedömningen är att det skulle vara förenligt med lokaliseringsprincipen ([Kommunallagen](#) 2 kap § 1) för värdkommunen att ha verksamhet utanför kommunens geografiska område. Detta förutsatt att verksamheten rymms inom den gemensamma nämndens ansvarsområde.

Värdkommunen övertar också ägandet av befintliga hjälpmedel hos brukare och i lager inklusive komponenter till hjälpmedel samt reservdelar. Detta görs då med att värdkommunen löser ut regionen som idag är ägare med bokfört restvärde på produkterna. En ögonblicksbild av restvärdet i april 2021 för hjälpmedel och komponenter var 113 milj. Till detta tillkommer att eventuellt överta lokaler och köpa ut utrustning, verktyg etc.

Risker och konsekvenser med gemensam nämnd med kommun som värdkommun

Skillnaden mot nuläget som bildandet av en gemensam nämnd, med kommun som värdkommun, är att det kan innebära en förändring av den politiska styrningen. Nuvarande gränsdragningar, ansvarsfördelning, kostnadsfördelning och förskrivningsflöden m.m. för verksamheten kvarstår. Hjälpmedelsverksamheten flyttar dock över till värdkommunen med vad det kan innebära beroende på hur den då byggs upp där.

Med kommunen som värdkommun kan regionen inte lagligt fortsätta leverera diabetes-, inkontinens-, och nutritionsprodukter samt förbrukningsmaterial till förskrivna hjälpmedel till kommunerna. Enligt LOU måste kommunerna upphandla detta av regionen. Ur ett kommunalrättsligt perspektiv är det olämpligt att regionen tillhandahåller tjänster åt externa kunder eftersom en sådan verksamhet inte är nödvändig för regionens egna behov. Den kommun som är värdkommun har möjlighet avropa från dessa avtal och bygga ett mindre lager för distribution till medlemmarna.

Värdkommunen kan ta över avtal från regionen, men det finns oklarheter då partsbyte på beställarsidan inte regleras i LOU. Osäkerhet finns också då det saknas vägledande praxis om partsbyte på beställarsidan. Den juridiska bedömningen är att det på goda grunder går att argumentera för detta. Det avtal som eventuellt kan tas över gäller bara de som till 100 % kommer att bli i den gemensamma nämndens uppdrag. När dessa avtal löper ut är det värdkommunen som upphandlar nya avtal. Detta kan göras i samverkan med andra regioner. Avtal som regionen behöver fortsätta avropa från och gemensamma nämnden också har behov av är mer oklart juridiskt då det inte handlar om partsbyte utan ren delning av avtalen. Den juridiska bedömningen är att man borde kunna argumentera för att det handlar om en omstrukturering på beställarsidan. Osäkerhet om detta är möjligt då det saknas vägledande praxis. Om värdkommunen inte kan bli ny part i ett redan ingånget avtal måste värdkommunen upphandla egna avtal.

Erfarenheter från andra gemensamma nämnder är att beslut om riktlinjer och de delar som enbart är regionens ansvar inte ägnas lika mycket kraft åt. Regelverket innehåller även produktområden som enbart är regionens ansvar och bör beaktas i författandet av reglementet om denna lösning väljs.

Regionen måste behålla Sesam hjälpmedelssystem för Syncentralen och OTA, licenskostnader och supportavtal kvarstår. Vårdkommunen måste upphandla samma eller liknande system och drifva det i egen regi eller ”hosting” hos någon leverantör. Oklart om det är lagligt att databasen från regionens system kan kopieras och föras över till vårdkommunens system.

Kommunalförbund

Kommunalförbund som organisatorisk lösning för hjälpmedelsverksamheten är en av de möjligheter arbetsgruppen har undersökt. Kommunalförbund är till skillnad från gemensam nämnd en egen juridisk person. Kommunalförbundet är fristående i förhållande till sina medlemskommuner, och har en liknande organisatorisk uppbyggnad som en kommun eller en region med fullmäktige och styrelse eller på ett enklare sätt med en direktion. Denna form innebär att direktionen är både beslutande organ och styrelse.

Grunden är att kommunerna och regionen överlämnar uppdrag till kommunalförbundet som därmed blir huvudman för hjälpmedelsverksamheten. Kommunalförbundet övertar i dessa fall helt uppgiften, inklusive huvudmannaskapet, från sina medlemmar och frågorna faller därmed utanför medlemmarnas kompetens. Kommunalförbundet bildas då fullmäktige i regionen och samtliga av de samverkande kommunerna antar förbundsordningen för kommunalförbundet. Kommunalförbund är politiskt styrt av minst en ledamot samt ersättare från varje medlem och drivs med en förbundsstyrelse eller förbundsdirektion vilket är valbart. Ledamöter och ersättare i den beslutande församlingen väljs av förbundsmedlemmarnas fullmäktige enligt vad som anges i förbundsordningen. Ledamöterna arvoderas från sin hemkommun eller region. Den beslutande församlingen ska tillsätta en förbundsstyrelse. Om ett förbund är organiserat med förbundsdirektion, ska direktionen också vara förbundsstyrelse. Den beslutande församlingen ska tillsätta de organ som utöver förbundsstyrelsen behövs för att fullgöra kommunalförbundets uppgifter. Bildandet av ett kommunalförbund är reglerat i [Kommunallag \(2017:725\)](#) kap 9 där också beskrivs vad som ska framgå av den förbundsordning som ska upprättas och beslutas om. Kommunalförbund kan bildas på bestämd eller obestämd tid och medlemmarna har rätt att dra sig ur kommunalförbundet oavsett förbundets varaktighet.

Offentlighetsprincipen gäller i kommunalförbund. Allmänheten har alltså samma möjlighet till insyn i kommunalförbundets angelägenheter som i kommunerna och regionen. Förbundets beslut kan överklagas i samma ordning som gäller som om verksamheten bedrivits hos medlemmarna.

Som högsta verksamhetsledning behöver en förbundsdirektör anställas. Till det kommer också behovet av en registrator/sekreterare. Om dessa tjänster är heltid kan inte bedömas av arbetsgruppen.

Kommunalförbundet har en egen budget och ekonomisk redovisning separat från medlemmarnas ekonomier. För den redovisning som ska ske så kommer kommunalförbundet behöva anställa en ekonom på heltid. I kommunalförbundet med förbundsfullmäktige väljs revisorer av förbundsfullmäktige. I kommunalförbundet med förbundsledning väljs revisorer enligt vad som anges i förbundsordningen. Revisorerna ska lämna en revisionsberättelse till var och en av förbundsmedlemmarnas fullmäktige. Förbundet har ingen beskattningsrätt, men har rätt att debitera medlemmarna för sina kostnader. Medlemmarna har kvar ett ekonomiskt ansvar för verksamheten och är skyldiga att täcka brister när förbundet saknar tillgångar för att betala sina skulder. Av förbundsordningen ska framgå hur eventuella över- eller underskott fördelas mellan medlemmarna.

Med verksamhetsövergång övertar kommunalförbundet arbetsgivaransvaret för personalen i hjälpmedelsverksamheten som idag finns i regionens regi eller eventuellt i någon kommun. Med att medlemskommunen har överlämnat huvudmannskapet för den del av sin verksamhet som överförs till förbundet så har medlemskommunen/regionen inte längre rätt att bedriva samma verksamhet i egen regi. Ett HR-system för bland annat löne- och frånvarohantering behöver upphandlas eller att tjänsten köps. Kommunalförbundet övertar också ägandet av befintliga hjälpmedel hos brukare och i lager inklusive komponenter till hjälpmedel samt reservdelar. Detta görs då med att kommunalförbundet löser ut regionen som idag är ägare med bokfört restvärde på produkterna. En ögonblicksbild av restvärdet i april 2021 för hjälpmedel och komponenter var 113 milj. Till detta tillkommer att överta lokaler och köpa ut utrustning, verktyg etc.

Ett kommunalförbundet är enligt lagen om offentlig upphandling (LOU) skyldig att själva upphandla sina varor och tjänster. Avtalssamverkan kan göras med andra regioner men oklart juridiskt om det kan göras stadigvarande. Minst två upphandlare bedöms måste anställas alternativt att tjänsten köps externt. Medlemmarna i kommunalförbundet behöver inte upphandla kommunalförbundets tjänster. Detta beror på att kommunalförbundet övertar de uppgifter som kommunerna eller regionerna har överlämnat åt förbundet. Om ytterligare varor och tjänster ska anskaffas via kommunalförbundet behöver inte heller de upphandlas av medlemskommunerna om de s.k. kontroll- och verksamhetskriterierna är uppfyllda.

Påverkan kostnader kommunalförbundet

Denna beräkning utgår från att förbundet sammanträder sex gånger per år och att det finns ett arbetsutskott om fem ledamöter som sammanträder lika ofta. Sammanträdenas längd är beräknat på fyra timmar/möte. Regionen har

tre ledamöter i förbundet och en i arbetsutskottet. Kommunerna har en ledamot per kommun i förbundet och vissa kommuner bidrar med ledamöter i arbetsutskottet. Arvoden för ledamöter skiljer sig mellan kommuner så beräkningen görs på regionens arvode 64 879 kr i 2020 års lönenivå. Arvodeskostnaden för en ledamot under ett möte blir då ca 4 200 kr.

För regionen innebär det en årlig kostnad om 132 tkr inklusive sociala avgifter för sina ledamöter. För en kommun utan representant i arbetsutskottet innebär det en årlig kostnad om 33 tkr inklusive sociala avgifter. För en kommun med en representant i arbetsutskottet innebär det en årlig kostnad om 66 tkr inklusive sociala avgifter.

Behov finns av en förbundsdirektör som högsta operativa ledning. En heltidsanställd förbundsdirektör med en månadslön på 60 tkr skulle ge en årlig kostnad på 946 tkr inklusive sociala avgifter.

Behovet finns av minst en ekonom som sköter förbundets redovisning. En heltidsanställd ekonom har en månadslön om ca 35 tkr och skulle ge en årlig kostnad av 552 tkr inklusive sociala avgifter. Alternativt att tjänsten upphandlas.

Då kommunalförbundet är egen juridisk person och måste upphandla alla varor och tjänster själva bedöms att två upphandlare behövs. Med en månadslön på ca 40 tkr skulle det bli en årlig kostnad av 1 261 tkr. Alternativt att tjänsten upphandlas.

Behovet av en förbundssekreterare/registrator bedöms till 50 % av en heltid. En heltidsanställd sekreterare har en snittlön på ca 30 tkr. Årlig kostnad för sekreteraren blir då 310 tkr inklusive sociala avgifter.

Den totala ökade årliga kostnaden för arvoden och löner med denna lösning blir då 3 795 tkr. Om sedan vissa av dessa tjänster kan kombineras har inte bedömts.

Den troliga prisökningen på varor och tjänster jämfört med regionens upphandlade avtal kan inte bedömas. Inte heller kan licenskostnader för IT-system, behov av konsulttjänster, ökade transportkostnader etc. bedömas.

Risker och konsekvenser med kommunalförbund

Kommunalförbundet kan inte köpa varor och tjänster från kommunerna/regionen som ingår i förbundet utan upphandling. Kommunalrättsligt är det även olämpligt att en medlem tillhandahåller tjänster åt förbundet eftersom en sådan verksamhet inte är nödvändig för medlemmens egna behov. Detta innebär att man inte kan använda en medlems upphandlingsenhet, servermiljö eller något IT-system som exempel. Detta ger att stordriftsfördelarna med upphandling, ekonomisk redovisning, HR-stöd m.m. minskar och behovet att upphandla ökar.

Initialt för kommunalförbundet så kommer många upphandlingar att behöva göras för att få avtal på varor och tjänster som behövs. För detta kan externa konsulter behöva köpas in. Det är tveksamt om förbundet är avropsberättigade på Addas (f.d. Kommentus) avtal när det bildas då de inte var en part vid den upphandlingen.

Långsiktig avtalssamverkan med andra regioner är oklart om det är möjligt då bestämmelsen om avtalssamverkan gäller för kommuner och regioner. I juridisk mening är ett kommunalförbund inte en kommun även om det i vissa sammanhang anges vara en ”specialkommun”. Rättsläget är därför oklart. Om avtalssamverkan inte kan göras med andra regioner måste nya avtal om köp av hjälpmedel upphandlas av förbundet. Då Norrbottens volymer blir mindre än vid en samordnad upphandling med Västerbotten och Jämtland, bedöms priset på produkterna öka. Med en prisökning på exempelvis 10 % för hjälpmedel så skulle det motsvara en fördyrning om ca 4,5 miljoner. Detta skulle även kunna påverka en patient som får hjälpmedel utskrivna av region Västerbotten och sedan flyttas till Norrbotten som kanske inte har samma sortiment

Kommunalförbundet kan ta över avtal från regionen eller kommunen, men lite oklart då partsbyte på beställarsidan inte regleras i LOU. Osäkerhet också eftersom det saknas vägledande praxis om partsbyte på beställarsidan. Den juridiska bedömningen är att det på goda grunder går att argumentera för detta. Det avtal som eventuellt kan tas över gäller bara de som till 100 % kommer att bli i kommunalförbundets uppdrag. Avtal som regionen behöver fortsätta avropa från och kommunalförbundet också har behov av är mer oklart juridiskt då det inte handlar om partsbyte utan ren delning av avtalen. Den juridiska bedömningen är att man borde kunna argumentera för att det handlar om en omstrukturering på beställarsidan. Osäkerhet om detta är möjligt då det saknas vägledande praxis. Om kommunalförbundet inte kan bli ny part i ett redan ingånget avtal måste de upphandla egna avtal.

De delar som berörs av verksamhetsövergång är samtlig personal i hjälpmedelsverksamheten i regionen inklusive delar av den personal som idag finns i Länssjukvården. Resurserna som flyttas från Länssjukvården är idag en kostnadsfri tjänst för kommunerna och regionen som inte skatteväxlades när man gjorde hemsjukvårdsreformen 2013. Då kommunalförbundet måste bära sina kostnader så kommer den tjänsten inte längre vara kostnadsfri. Vad det skulle innebära skattemässigt har inte hunnit utredas. Då kommunerna lämnar över huvudmannskapet till kommunalförbundet så övergår också personal i Luleå kommun samt Jokkmokks kommun som gör service på hjälpmedel till förbundet. Kommunalförbundet ska finansiera löner m.m. till all denna personal.

Regionen måste behålla Sesam hjälpmedelssystem för Syncentralen och OTA, licenskostnader och supportavtal kvarstår. Kommunalförbundet måste upphandla samma eller liknande system och drifta det i egen regi eller ”hosting” hos någon leverantör. Oklart om det är lagligt att databasen från

regionens system kan kopieras och föras över till kommunalförbundets system.

Gemensamt ägt aktiebolag

Kommunerna och regionen kan samverka i privaträttsliga former genom att bilda ett kommunalt företag. Samma kommunalrättsliga principer som styr den kommunala verksamheten gäller för kommunala företag. Det innebär att de s.k. lokaliserings-, likställighets- och självkostnadsprinciperna gäller. Lokaliseringsprincipen innebär att en kommunal angelägenhet måste vara knuten till kommunens eller regionens område eller dess invånare för att vara laglig. Likställighetsprincipen innebär att kommuner och regionen ska behandla sina medlemmar lika om det inte finns sakliga skäl för något annat. Självkostnadsprincipen innebär att kommunerna och regionen inte får ta ut högre avgifter än vad som svarar mot kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som tillhandahålls. Företagets verksamhet får inte innefatta myndighetsutövning, om det inte finns särskilt lagstöd för det.

Beslut om att bilda aktiebolag fattas av fullmäktige hos respektive kommun och regionen. I den bolagsordning som antas av fullmäktige framgår hur många ledamöter som ska ingå i styrelsen och hur de är fördelade samt totalt antal aktier i bolaget. Styrelsen utövar ledningen i bolaget. Delägarna har rätt att yttra sig, men styrelsen har rätt att fatta ett motstridigt beslut. Delägarna har möjlighet att utöva styrning genom att besluta om ägardirektiv för bolaget. Styrelsen hos respektive kommun och region ska i årliga beslut pröva om den verksamhet som bedrivits under föregående kalenderår varit förenlig med det fastställda ändamålet och inom ramen för befogenheterna ([Kommunallagen](#) 6 kap. 9 §). Detta beslut kan laglighetprövas. Beslut som fattas av aktiebolaget kan inte överklagas enligt kommunallagen. Regler för aktiebolag finns dels i Aktiebolagslagen och dels i Kommunallagen. För den operativa ledningen anställs en VD för bolaget.

Aktiebolaget har en egen budget och ekonomisk redovisning separat från delägarnas ekonomier. För den redovisning som ska ske så kommer aktiebolaget behöva anställa en ekonom på heltid alternativt upphandla tjänsten. För granskning av bolagets årsredovisning mm, utses av bolagsstämman en revisor och en ersättare. Revisor samt ersättare bör vara auktoriserade. Till detta kan fullmäktige utse lekmanarevisorer och ersättare för granskning av bolagets verksamhet. Delägarna har kvar ett ekonomiskt ansvar för verksamheten och är skyldiga att täcka brister när bolaget saknar tillgångar för att betala sina skulder.

Aktiebolaget blir en juridisk person när det registrerats hos Patent- och Registreringsverket och erhåller därmed full rättskapacitet och kan anställa personal m.m. När kommuner och regionen flyttar över verksamhet på ett bolag blir det fråga om verksamhetsövergång från en arbetsgivare till en annan. Bolaget övertar också ägandet av befintliga hjälpmedel hos brukare och i lager inklusive komponenter till hjälpmedel samt reservdelar. Detta görs då

med att aktiebolaget löser ut regionen som idag är ägare med bokfört restvärde på produkterna. Till detta tillkommer att överta lokaler och köpa ut utrustning, verktyg etc.

Ett gemensamt ägt aktiebolag är enligt lagen om offentlig upphandling (LOU) skyldig att själva upphandla sina varor och tjänster. Avtalsamverkan kan inte göras med andra regioner eller kommuner. Delägarna i aktiebolaget behöver inte upphandla bolagets tjänster. Minst två upphandlare bedöms måste anställas alternativt att tjänsten köps externt.

Offentlighetsprincipen gäller i aktiebolag där kommuner och regionen har ett rättsligt bestämmande och inflytande. Aktiebolaget är dock ingen myndighet och regleras inte av offentlighetslagstiftning som regeringsformen och förvaltningslagen.

Påverkan kostnader aktiebolag

Denna beräkning utgår från att bolagets styrelse sammanträder sex gånger per år. Sammanträdenas längd är beräknat på fyra timmar/möte. Regionen har två ledamöter i styrelsen och kommunerna har sex ledamöter. Arvoden för ledamöter skiljer sig mellan kommuner så beräkningen görs på regionens arvode 64 879 kr i 2020 års lönenivå. Arvodeskostnaden för en ledamot under ett möte blir då ca 4 200 kr.

För regionen innebär det en årlig kostnad om 66 tkr inklusive sociala avgifter för sina ledamöter. För en kommun med en representant i styrelsen innebär det en årlig kostnad om 33 tkr inklusive sociala avgifter.

Behov finns av en verkställande direktör (VD) som högsta operativa ledning. En heltidsanställd VD med en månadslön på 60 tkr skulle ge en årlig kostnad på 946 tkr inklusive sociala avgifter.

Behovet finns av minst en ekonom som sköter bolagets redovisning. En heltidsanställd ekonom har en månadslön om ca 35 tkr och skulle ge en årlig kostnad av 552 tkr inklusive sociala avgifter. Alternativet är att tjänsten upphandlas.

Då aktiebolaget är egen juridisk person och måste upphandla alla varor och tjänster själva bedöms att två upphandlare behövs. Med en månadslön på ca 40 tkr skulle det bli en årlig kostnad av 1 261 tkr inklusive sociala avgifter. Alternativet är att tjänsten upphandlas.

Behovet av en sekreterare/registrator bedöms till 50 % av en heltid. En heltidsanställd sekreterare har en snittlön på ca 30 tkr. Årlig kostnad för sekreteraren blir då 310 tkr inklusive sociala avgifter.

Den totala ökade årliga kostnaden för arvoden och löner med denna lösning blir då 3 333 tkr. Om sedan vissa av dessa tjänster kan kombineras har inte bedömts.

Det kommer troligen bli en prisökningen på varor och tjänster jämfört med regionens upphandlade avtal. Hur stor prisökning det blir kan inte bedömas. Licenskostnader för IT-system, behov av konsulttjänster, transportkostnader etc. kommer också bidra till ökade kostnader.

Risker och konsekvenser med gemensamt ägt aktiebolag

Aktiebolaget kan inte köpa varor och tjänster från kommunerna/regionen som ingår i bolaget utan upphandling. Kommunalrättsligt är det även olämpligt att en delägare tillhandahåller tjänster åt bolaget eftersom en sådan verksamhet inte är nödvändig för delägarens egna behov. Detta innebär att bolaget inte kan använda en delägarens upphandlingsenhet, servermiljö eller något IT-system som exempel. Detta ger att stordriftsfördelarna med upphandling, ekonomisk redovisning, HR-stöd m.m. minskar och behovet att upphandla ökar.

Initialt för aktiebolaget kommer många upphandlingar att behöva göras för att få avtal på alla varor och tjänster som behövs. För detta kan externa konsulter behöva köpas in. Det är tveksamt om bolaget är avropsberättigade på Addas (f.d. Kommentus) avtal när det bildas då de inte var en part vid den upphandlingen.

Långsiktig avtalsamverkan med andra regioner är inte möjlig. Nya avtal om köp av hjälpmedel måste upphandlas av bolaget. Då Norrbottens volymer blir mindre än vid en samordnad upphandling med Västerbotten och Jämtland, bedöms priset på produkterna kunna öka. Med en prisökning på exempelvis 10 % för hjälpmedel så skulle det motsvara en fördyrning om ca 4,5 miljoner.

Aktiebolaget kan ta över avtal från regionen eller kommunen, men lite oklart då partsbyte på beställarsidan inte regleras i LOU. Osäkerhet också eftersom det saknas vägledande praxis om partsbyte på beställarsidan. Den juridiska bedömningen är att det på goda grunder går att argumentera för detta. Det avtal som eventuellt kan tas över gäller bara de som till 100 % kommer att bli i aktiebolagets uppdrag. Avtal som regionen behöver fortsätta avropa från och aktiebolaget också har behov av är mer oklart juridiskt då det inte handlar om partsbyte utan ren delning av avtalen. Den juridiska bedömningen är att man borde kunna argumentera för att det handlar om en omstrukturering på beställarsidan. Osäkerhet om detta är möjligt då det saknas vägledande praxis. Om aktiebolaget inte kan bli ny part i ett redan ingånget avtal måste de upphandla egna avtal.

De delar som berörs av verksamhetsövergång är samtlig personal i hjälpmedelsverksamheten i regionen inklusive delar av den personal som idag finns i Länssjukvården. Resurserna som flyttas från Länssjukvården är idag en kostnadsfri tjänst för kommunerna och regionen som inte skatteväxlades när man gjorde hemsjukvårdsreformen 2013. Då aktiebolaget måste bära sina kostnader så kommer den tjänsten inte längre vara kostnadsfri. Vad det skulle inne-

bära skattemässigt har inte hunnit utredas. Då kommunerna lämnar över huvudmannskapet till aktiebolaget så övergår också personal i Luleå kommun samt Jokkmokks kommun som jobbar med hjälpmedelsteknisk service till bolaget. Aktiebolaget ska finansiera löner m.m. till all denna personal.

Regionen måste behålla Sesam hjälpmedelssystem för Syncentralen och OTA, licenskostnader och supportavtal kvarstår. Aktiebolaget måste upphandla samma eller liknande system och drifva det i egen regi eller ”hosting” hos någon leverantör. Oklart om det är lagligt att databasen från regionens system kan kopieras och föras över till aktiebolagets system.

Gemensamt ägt servicebolag

I uppdraget så har även utretts om man kan ha ett gemensamt ägt servicebolag som samlar hjälpmedelstekniker i länet i ett bolag. Detta förslag förkastades ganska snart då det skulle ha ungefär samma kostnadsökning som ett aktiebolag (se ovan) samt vara mindre effektivt. Utöver det så skulle regionen och kommunerna även behöva bilda en gemensam nämnd med de kostnader det har. Nämnden behövs för att lösa det övriga i hjälpmedelssamverkan och nutrition, diabetes- inkontinensprodukter samt förbrukningsmaterial till förskrivna hjälpmedel.

Prismodell

I samband med utredning om ny form för samverkan kring hjälpmedelsverksamheten i Norrbotten har ett arbete gjorts avseende prismodell för Hjälpmedel. En arbetsgrupp med tre representanter från regionen och sju representanter från länets kommuner har tillsammans tagit fram ett förslag till uppdaterade principer för prismodellen. Som underlag för arbetet har information inhämtats från andra regioner i landet om vilka prismodeller som de använder och goda idéer har inhämtats från dessa. Modellen är skapad för att kunna fungera i en gemensam nämnd med Region Norrbotten som värdkommun.

En separat prismodell behöver tas fram om den gemensamma nämnden avser att hyra ut och försälja hjälpmedel även till privata SÄBO och LOV-hälsocentraler.

Nya principer är framtagna enligt nedan. Den största skillnaden är övergång från individuellt framräknad hyra per hjälpmedel och ett generellt påslag i procent för samtliga produkter, till att införa så kallad funktionshyra, vilket innebär samma hyrespris för samtliga artiklar av samma produktgrupp oavsett ålder på hjälpmedlet och vilka tillbehör som används dvs. man prissätter funktionen (t ex en manuell rullstol) istället för det enskilda hjälpmedlet.

Ändringen av befintlig prismodell är med anledning av att den nuvarande modellen gör uppföljningen svår samt att intäkter och kostnader inte är synkroniserade. En prismodell med funktionshyra är också den vanligaste förekommande modellen bland övriga regioner och mer likvärdig för de olika kunderna. Nuvarande trappstegsmodell används inte av någon annan region än Norrbotten.

Huvudprincipen är att kostnadsansvaret följer förskrivningsansvaret, dvs. att kostnaderna ska debiteras den verksamhet som har förskrivit hjälpmedlet och som också har ansvar för uppföljning av de förskrivna hjälpmedlen. Prisererna bygger på självkostnadsprincipen, vilket innebär att samtliga relevanta direkta och indirekta kostnader som verksamheten ger upphov till ingår i underlaget för prissättningen samt att avgiftsuttaget inte får ge vinst.

Kommuner och regionen behandlas lika, vilket innebär att lika avgift ska utgå för lika prestation. (Likställighetsprincipen). Kostnaderna för produkten belastar beställaren antingen i ett hyrsystem med månadshyra eller vid köp med hela anskaffningskostnaden. Omkostnaderna budgeteras inom division Regionstöd. Indirekta kostnader debiteras kommunerna i form av ett grundabonnemang och inom regionen tillämpas anslag. Direkta kostnader debiteras samtliga kunder i form av påslag på köpta och hyrda produkter.

Transportkostnader ingår inte i produktpriset utan debiteras separat utifrån leverantörens prislista. [Länk till detaljerat förslag](#)

3.4 Utfall tidplan

Uppdraget har inte hållit tidsplanen men har inom tidsramen lämnat utkast till slutrapport.

3.5 Utfall resurser

Ingen planering av tidsåtgång var möjlig inför uppdragsstart då uppdragets omfattning var svår att överblicka. Nedan redovisas deltagare och nedlagd tid.

Namn	Organisation	Nedlagd tid (t)
Mats Johansson, uppdragsledare	Region Norrbotten	440
Ingegerd Skoglund-Öhman, uppdragsledare	Norrbottens Kommuner	320
Eva-Marie Fellermark, enhetschef	Region Norrbotten	80
Marit Persson, enhetschef	Region Norrbotten	55
Karin Granbom, MAR	Luleå kommun	45
Ann-Cathrin Zakrisson, MAR	Bodens kommun	40
Karin Millgård, ekonomiansvarig	Region Norrbotten	40
Henrik Sjödin, controller	Region Norrbotten	20
Joel Bergström, upphandlingsjurist	Region Norrbotten	10
Jörgen Divert	Piteå kommun	5
Maria Rutfors	Kiruna kommun	5

Namn	Organisation	Nedlagd tid (t)
Stefan Granlund	Överkalix kommun	5
Katarina Viklund	Älvsbyn kommun	5
Petra Sundqvist-Wallberg	Pajala kommun	5
Elin Holm, ekonom	Luleå kommun	5
Summa		1 080

3.6 Utfall kostnader

Uppdraget är genomfört inom ramen för befintlig budget i verksamheterna.

3.7 Uppföljning effektmål/nyttoeffekt

Uppdragets mål är att ta fram en rapport och underlag som ska ligga till grund för politiska beslut om fortsatt samverkan inom hjälpmedelsområdet. Ansvariga för att följa upp om detta uppnåtts är uppdragsgivarna under Q3 2021.

4 Erfarenheter och observationer

Riktlinjer för förskrivning av läkemedelsnära produkter saknas i Norrbotten. Sådana riktlinjer är nödvändiga för att klargöra förskrivnings- och kostnadsansvar i vårdkedjan avseende diabetes-, nutritions- och inkontinenshjälpmedel.

Oklarheter kan i vissa fall finnas angående exempelvis andningshjälpmedel. Läkare inom specialistsjukvård förskriver hjälpmedlet och har därmed kostnadsansvar, medan det ibland händer att aktuell huvudman menar att kommunerna ska betala tillbehör till hjälpmedlet. Utredning krävs för att klargöra riktlinjer och rutiner för såväl region som kommuner.

I Norrbotten finns sedan 2011 en lokal överenskommelse om hjälpmedel i pedagogisk verksamhet. Personliga hjälpmedel till barn/ungdomar i avtalet nämnda skolformer ingår i vårdgivarens ansvar enligt hälso- och sjukvårdslagen. Avtalet är skrivet före hemsjukvårdsavtalet, och berör både regionens förskrivare och kommunernas förskrivare då en del elever är äldre än 18 år. Utrustning och pedagogiska hjälpmedel är skolhuvudmannens ansvar. Översyn av avtalet kan komma att behöva göras i framtiden.

Välfärdsteknik syftar till att bibehålla eller öka trygghet, aktivitet, delaktighet eller självständighet för en person som har eller löper förhöjd risk att få en funktionsnedsättning (Socialstyrelsens termbank 2015, <http://term-bank.socialstyrelsen.se/>) En produkt för välfärdsteknik kan vara ett hjälpmedel enligt hälso- och sjukvårdslagen likväl som en insats enligt socialtjänstlagen. Vilken lagstiftning som tillämpas beror på vilken instans den enskilde

ansöker om eller vilken huvudman som tillhandahåller tekniken ([Välfärds-
teknik inom socialtjänsten och hälso- och sjukvården \(socialstyrelsen.se\)](#)).
Vilka hjälpmedel kommer i framtiden, hur kommer avgränsningar mellan
huvudmännen att se ut?

God och nära vård innebär en förändring av dagens sjukvård där fokus flyttas till hälsofrämjande och förebyggande insatser och där vården till viss del flyttas från sjukhus till individens hem. Denna förändring medför framtida förändringar avseende behov av hjälpmedel, medicinsk-tekniska lösningar, sjukvårds- och behandlingshjälpmedel, produktkunskap etcetera.

5 Kommentarer från uppdragsorganisationen

Uppdraget har varit omfattande och med kort utredningstid. Arbetsgruppen har med tanke på den korta uppdragstiden ändå lyckats få fram ett resultat, som är förhoppningen, svarar upp mot målen för uppdraget. En framgångsfaktor i detta är det stora engagemang som deltagarna visat prov på och den kompetens de besitter. Med den korta uppdragstiden så finns risk att något kan ha missats men då har inte det varit medvetet. Täta avstämningar med uppdragsägarna har också varit bra. Där har man kunnat hålla dialog om olika saker som kommer upp och få stöd och hjälp.

6 Referenser och bilagor

Alla referenser och bilagor är med i denna slutrapport nedåt i dokumentet med några få undantag där det är länkat till olika sidor på internet. Anledningen är att regionen och kommunerna inte har en gemensam lagringsplats dit alla har tillgång.

Nuläge beskrivning

[\(tillbaka till rapporten\)](#)

Hälso- och sjukvårdens ansvar

Hälso- och sjukvården ansvarar för:

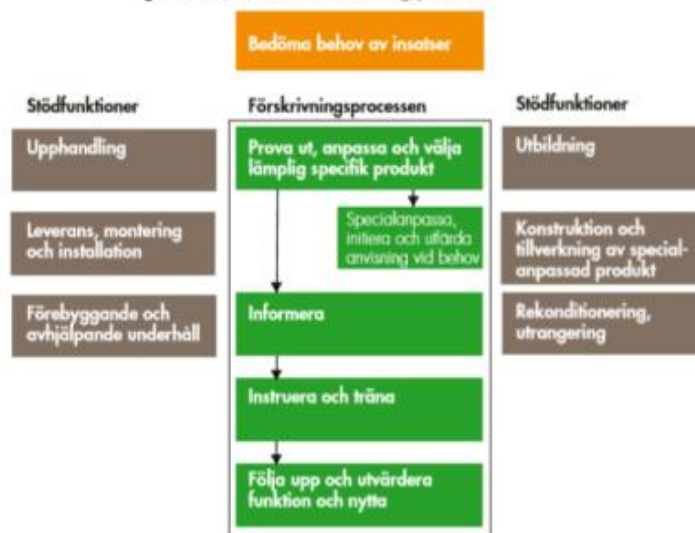
- Förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning
- Förskrivning av vissa förbrukningsartiklar; urininkontinens, urinretention eller tarminkontinens
- Förbrukningsartiklar vid stomi och för att tillföra kroppen ett läkemedel eller för egenkontroll av medicinering

Definition hjälpmedelsverksamhet

Med hjälpmedelsverksamhet avses i detta dokument stödfunktioner till förskrivningsprocessen.

Hälso- och sjukvården ansvarar för att bedöma behov av insatsen hjälpmedelsförskrivning och förskrivningsprocessen.

Figur 8. Stödfunktioner för förskrivningsprocessen.



66

FÖRSKRIVNING AV HJÄLPMEDEL
SOCIALSTYRELSEN

Hälso- och sjukvårdens ansvar

Förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning

Lokalt regelverk

Vilka hjälpmedel som kan förskrivas anges i Norrbotten av det lokala regelverket Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning. Regelverket innehåller uppgifter om vilka hjälpmedel som vårdgivaren ska tillhandahålla enligt Hälso- och sjukvårdslagen 8 kap. 7§ respektive 12 kap. 5§ (Region Norrbotten respektive Norrbottens kommuner). Riktlinjerna är politiskt beslutade av Regionstyrelsen respektive motsvarande för länets kommuner.

Riktlinjerna anger;

- vilken yrkesgrupp som kan förskriva respektive produktundergrupp/hjälpmedel och,
- vilka kriterier som gäller för förskrivning samt,
- avgränsning mot det egna ansvaret

Produktområden

Riktlinjerna innehåller uppgifter om vilka produkter som kan förskrivas. Indelningen är den internationella klassificeringen ISO 9999. För länets del rör det sig om ca 150 produktundergrupper. Samtliga produkter som kan förskrivas presenteras i bilaga *Förteckning över förskrivarkategorier och betalningsansvar*.

Produkter som kan förskrivas är hjälpmedel för det dagliga livet¹ samt hjälpmedel för vård och behandling².

Förskrivningsrätt

Med förskrivning avses den process som leder fram till att en person med funktionsnedsättning får låna ett hjälpmedel. Innan förskrivningsprocessen har en individuell behovsbedömning gjorts. Olika metoder och bedömningar utförs av de skilda professionerna. I förskrivningsprocessen ingår bedömning av hjälpmedelsbehov, utprovning, eventuell anpassning, information/instruktion om hjälpmedlets funktion och användning, inträning samt uppföljning och utvärdering av förskrivningen.

Förskrivningsrätten grundar sig på den formella kompetens som förskrivaren har och dennes arbetsuppgifter hos vårdgivaren. Förskrivningsansvaret innebär ett medicinskt ansvar då förskrivning av hjälpmedel är en kompensatorisk behandlingsåtgärd när andra habiliterande/rehabiliterande åtgärder inte kan ersätta nedsatt funktion eller förmåga.

¹ individuellt utprovad produkt som syftar till att bibehålla eller öka aktivitet, delaktighet eller självständighet genom att kompensera en funktionsnedsättning

² förskriven medicinteknisk produkt som syftar till att kontrollera, bibehålla eller förbättra ett medicinskt tillstånd och som är avsedd att kunna användas utan hälso- och sjukvårdsutbildning

Förskrivaren har som hälso- och sjukvårdspersonal ett yrkesansvar att vid förskrivning av hjälpmedel följa gällande lagstiftning, föreskrifter och riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel. Förskrivning av hjälpmedel ska utgå från den enskildes behov och medinflytande.

Enligt Hälso- och sjukvårdslagen samt Patientlagen:

- Tillhandahållande av hjälpmedel ska planeras i samverkan med den enskilde
- Patienten ska få information om de hjälpmedel som finns för personer med funktionsnedsättning.
- När det finns olika hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning tillgängliga ska patienten ges möjlighet att välja det alternativ som han eller hon föredrar. Patienten ska få det valda hjälpmedlet, om det med hänsyn till hans eller hennes behov och till kostnaderna för hjälpmedlet framstår som befogat.

De flesta produkter som förskrivs är medicintekniska produkter enligt definition i gällande lagstiftning. Avgörande är tillverkarens syfte med produkten.

Den som förskriver hjälpmedel, vilka ska brukas av en patient, ensam eller med hjälp av närstående/personal, ska se till att produkten är lämplig samt att patienten har tillräcklig kunskap för att kunna hantera produkten. Utprovning och inträning av hjälpmedel bör ske i den miljö där hjälpmedlet ska användas.

Förskrivaren har ett fortlöpande uppföljningsansvar på förskrivet hjälpmedel till dess att behovet har upphört. I uppföljningsansvaret ingår även att se till att hjälpmedel återlämnas så att det kan avregistreras från patienten.

Förskrivningsrätt och kostnadsansvar

Huvudprincipen är att kostnadsansvaret ska följa förskrivningsansvaret. Den enhet förskrivaren tillhör har kostnadsansvaret. Det förekommer både hyreskostnader och försäljningskostnader. Ett exempel på undantag från huvudprincipen är hjälpmedelsbehov inför utskrivning från sjukhus efter kort sjukhusvistelse.

Förskrivarkategorier

De förskrivarkategorier som förekommer inom regionen och kommunerna presenteras i bilaga *Förteckning över förskrivarkategorier och betalningsansvar*.

Vårdgivarnas ansvar för hjälpmedel

Hjälpmedel är en del av insatserna inom habilitering/rehabilitering samt vård och behandling som vårdgivarna ansvarar för enligt hälso- och sjukvårdslagen.

Delat ansvar för vissa hjälpmedel

Regionen och kommuner har delat ansvar för vissa hjälpmedel.

Avtal om ansvarsfördelning för hjälpmedel finns sedan 2006. Det avtalet reglerar ordinärt respektive särskilt boende. Avtalet 2013 avser hälso- och sjukvård i ordinärt boende upp till och med sjuksköterskenivå för vuxna personer 18 år och äldre. Avtalet från och med 1 februari 2013 ändrar gränsdragningen från 2006 för ordinärt boende men inte för särskilt boende.

Hemsjukvård och hembesök i ordinärt boende för vuxna personer över 18 år är kommunernas ansvar. Hjälpmedelsförskrivning som förutsätter hembesök i ordinärt boende och hjälpmedelsförskrivning i hemsjukvård är kommunernas ansvar. I riktlinjerna för förskrivning och bilagan Gränsdragning enligt avtal 2013 finns detaljerad information och en översikt på produktundergruppsnivå.

Enbart regionens ansvar

I gränsdragningen ingår inte hjälpmedel som enbart förskrivs av regionens specialiteter (t.ex. andning, hörsel, ortopedteknik, syn), hjälpmedel till barn och ungdomar under 18 år samt förskrivning från sjukhusens vårdenheter som inte är primärvårdens ansvar t.ex. psykiatri och logopedi.

Hjälpmedel som förskrivs av läkare är regionens ansvar.

Stöd till förskrivare i förskrivningsprocessen

Hjälpmedelskonsultenheten, Länsenheten särskilt stöd, arbetar med stöd till förskrivare i den individuella behovsbedömningen och i förskrivningsprocessens olika delar. I uppdraget ingår:

- Stöd till hjälpmedelsförskrivare i Region Norrbotten inklusive Vårdval Norrbotten primärvård³ och kommunerna i Norrbotten
- Individuell rådgivning patientärenden
- Expertstöd vid komplicerade förskrivningar
- Information och utbildning till hjälpmedelsförskrivare
- Samverkan i hjälpmedelsfrågor t.ex. Riktlinjer för förskrivning, Länshjälpmedelsgrupp
- Regionens kontaktpersoner i hjälpmedelsfrågor
- Ansvar för arbetet med Regionens riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel

Dessutom ansvarar enheten för lagerhanteringen av kommunikations- och kognitionshjälpmedel d.v.s. vissa av stödfunktionerna till förskrivningsprocessen. Anledningen till att lagret av kommunikations- och kognitionshjälpmedel sköts av hjälpmedelskonsultenheten inom Länsenhetens särskilt

³ Privat hälsocentral som har vårdavtal med Region Norrbotten i vilket hjälpmedelsförskrivning ingår.

stöd, är att det är nödvändigt att ha tillgång till vissa produkter i utprovningssituationen i patientmötet för att förskrivare ska kunna få expertstöd av hjälpmedelskonsulent. Dessa produkter behöver oftast förberedas individuellt för varje patient inför en utprovning.

I hjälpmedelskonsulentenheten finns 9 heltidstjänster. Tjänsterna är finansierade till hälften av länets kommuner genom att bodelning inte gjordes 2013 i avtalet med kommunerna om hemsjukvård och hembesök i ordinärt boende för vuxna personer ([Slutrapport om kommunalisering av hälso- och sjukvård i ordinärt boende](#), sidan 17). En hjälpmedelskonsulent har tillförordnande som enhetschef på 50 %. I enhetschefsuppdraget ingår ansvar för den årliga översynen av Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning och Länshjälpmedelsgruppen.

Arbetsuppgifterna i enheten är i stort fördelade på problemområden och är beroende av vilken kompetens som finns i enheten. Varje enskild medarbetare har specialistkunskap inom olika områden. Inom enheten finns följande yrkeskompetens; leg. arbetsterapeut, leg. fysioterapeut och leg. logoped. Sju hjälpmedelskonsulenter är arbetsterapeuter, en hjälpmedelskonsulent är fysioterapeut och tekniker har logopedutbildning.

Hjälpmedelskonsulenterna i enheten träffar patient tillsammans med förskrivare. Vissa patientbesök görs med enhetens tekniker. Tekniker gör även enskilda patientbesök. Samtliga patientbesök registreras i journalsystemet VAS som vårdkontakter. Fördelningen av vårdkontakterna 2019 per problemområde redovisas i diagram 1. Fördelningen av vårdkontakterna 2019 uppdelade per åldersgrupp redovisas i diagram 2.

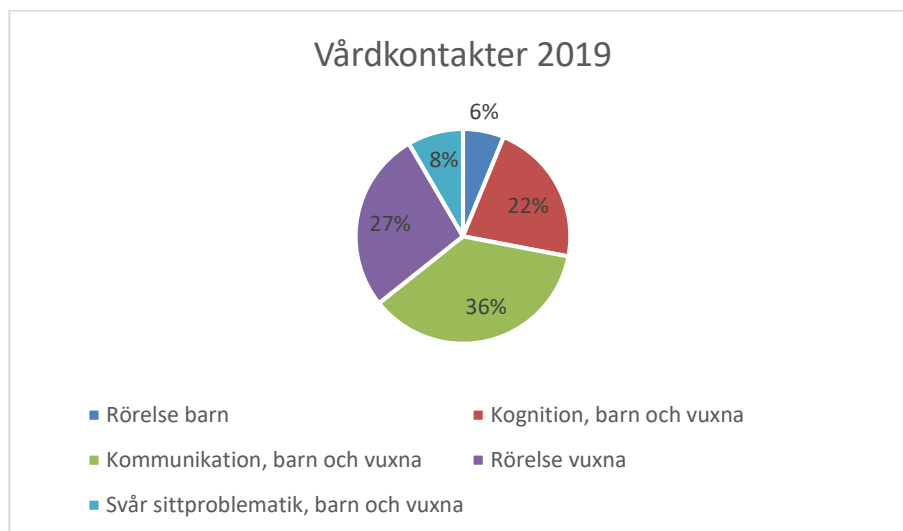


Diagram 1. Av hjälpmedelskonsulentenheten registrerade vårdkontakter 2019 uppdelade på problemområde.

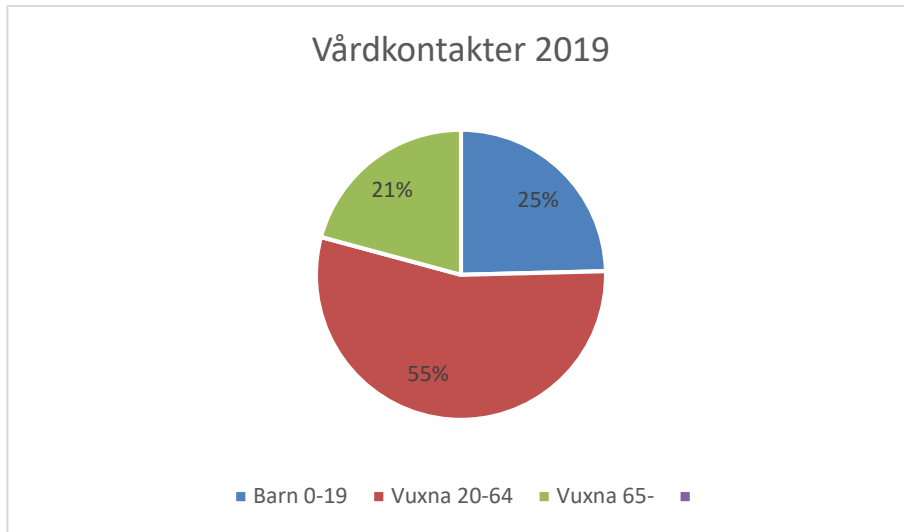


Diagram 2. Av hjälpmedelskonsultenheten registrerade vårdkontakter 2019 uppdelade på patientens ålder.

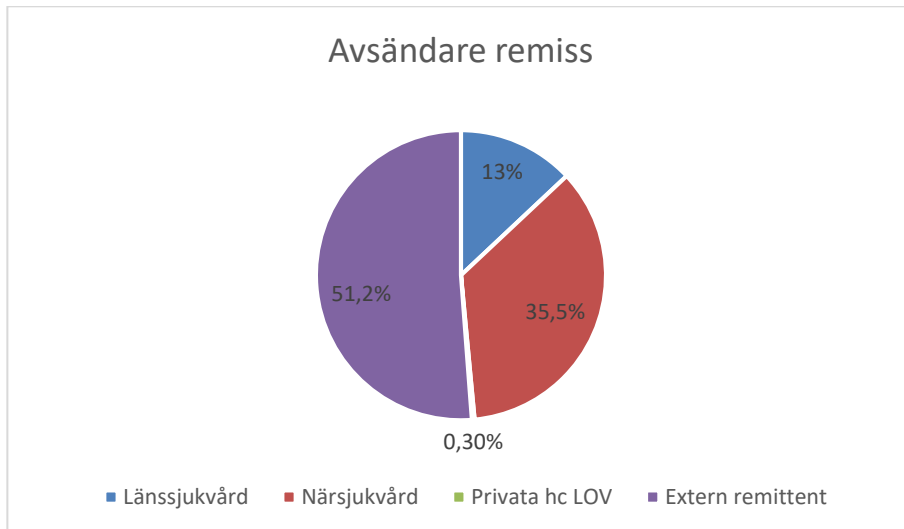


Diagram 3. Andelen avsändande remittent 2019.

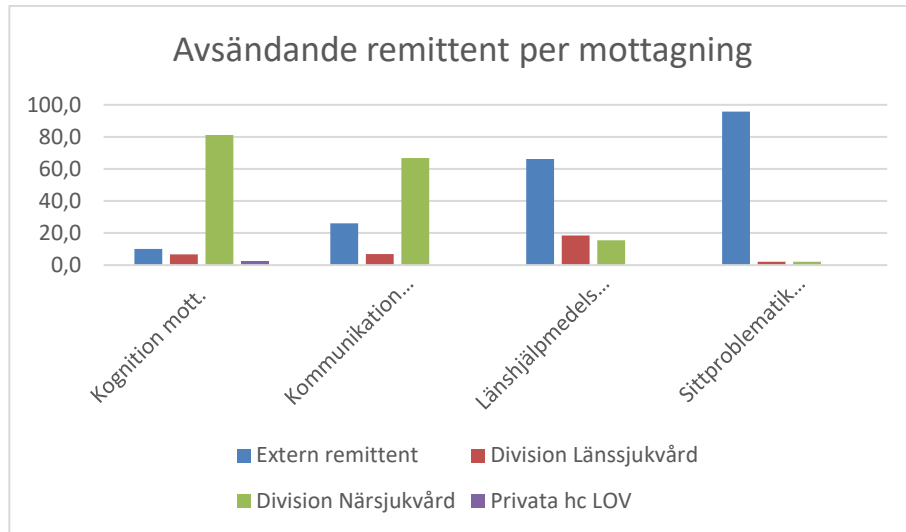


Diagram 4. Andelen avsändande remittent 2019 per mottagning.

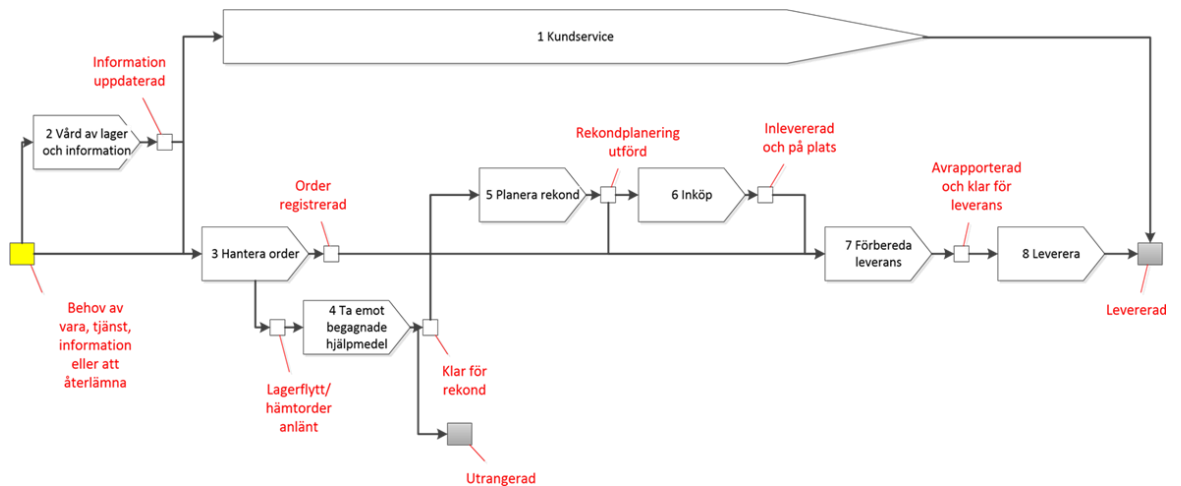
Hjälpmedelkonsulentenheten arbetar med telefonrådgivning och patientbesök tillsammans med förskrivare på mottagning, hembesök och till en del digitala patientbesök. Hjälpmedelkonsulentenheten har ett länsuppdrag. För expertstöd gällande kognition, kommunikation och svår sittproblematik samt patientärenden vid särskild förskrivning (Länshjälpmedelsgrupp) skickar förskrivaren remiss till de olika mottagningarna, diagram 3 och 4.

Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgick till 5,8 mnkr 2020.

Hjälpmedelsprocessen

([tillbaka till rapporten](#))

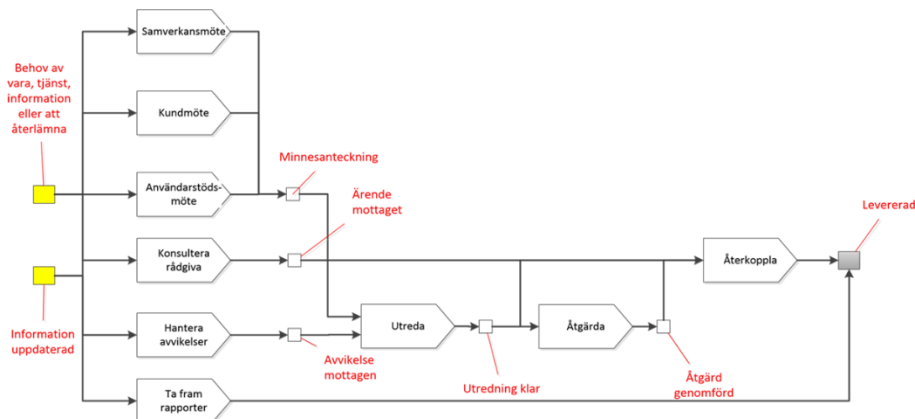


Hjälpmedelsverksamheten ansvarar för att tillhandahålla, serva och underhålla hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning och hjälpmedel till personer med kommunikations- eller kognitiva funktionsnedsättningar.

Uppdraget omfattar även hjälpmedelsprodukter enligt ovan som också används som utrustning, som en del i en behandling och pedagogiska hjälpmedel i kommunernas verksamheter. Regionen förbinder sig att tillhandahålla ett gemensamt fastställt länsortiment och lagerhålla de produkter som fastställts som lagervaror. Regionen tillhandahåller också teknisk service av kommunen ägda hjälpmedel i den omfattning som kommunen avropar.

Hjälpmedelsverksamhetens ansvar är att tillhandahålla en produkt, en tjänst, tillgodose behovet av information/ rådgivning eller att ta emot återlämnad produkt.

1 Kundservice



Hjälpmedelsverksamheten tillhandahåller information via samverkansmöten, kundmöten, möten för användarstöd i systemstödet WebbSesam. Hjälpmedelsverksamheten fram rapporter och statistik. Ärenden utreds, åtgärder vidtas och en återkoppling sker.

Hjälpmedelskonsulenter:

Ger produktstödande rådgivning till förskrivare i Norrbotten. Råden sträcker sig inom produktfrågor och inte i direkt patientkontakt då hjälpmedelskonsulenterna på Länservice inte för journal.

Rådgivning sker per telefon, mail samt i ärendehanteringssystemet C2. Arbetar för innehåll och struktur på web-sidan hjälpmedelsportalen som ett led i att underlätta och möjliggöra förskrivningsprocessen för förskrivarna. Här ingår bl. a upprättandet av sortimentsöversikt, beställningsunderlag samt utbildningsmaterial i beställarportalen webbSesam.

Är ett internt kompetensstöd till övriga medarbetare som kundtjänst, lager och teknik.

Svara för patientsäkerhetsfrågor som olyckor/ tillbud där hjälpmedel varit inblandad. Anmäler fel och brister på produkter till läkemedelsverket samt leverantörer – uppföljning och åtgärd.

Handhar reklamationer tillsammans med inköp och förman lager/ rekond.

Kvalitetssamordnare:

Är första instans för avvikelser. Utreder, genomför åtgärder och återkopplar till kund.

IT-systemstöd:

Upprättar rapporter för uppföljning av ekonomi och verksamhet. Upprättar och sammanställer statistik för upphandling, verksamhetsuppföljning

Ansvarar för fakturering, faktura frågor och kreditering.

Är support till användare av systemstödet Sesam. Det gäller kunder som använder beställningsportalen WebbSesam.

Kundtjänst:

Är andra linjens support och ansvarar för utredning och återkoppling på de frågor som inkommer via ärendehanteringssystem C2, Funktionsbrevlåda, post och telefon.

Ansvarar för att hantera försäkringsärende när hjälpmedel har varit med om olycka som ska regleras via försäkring.

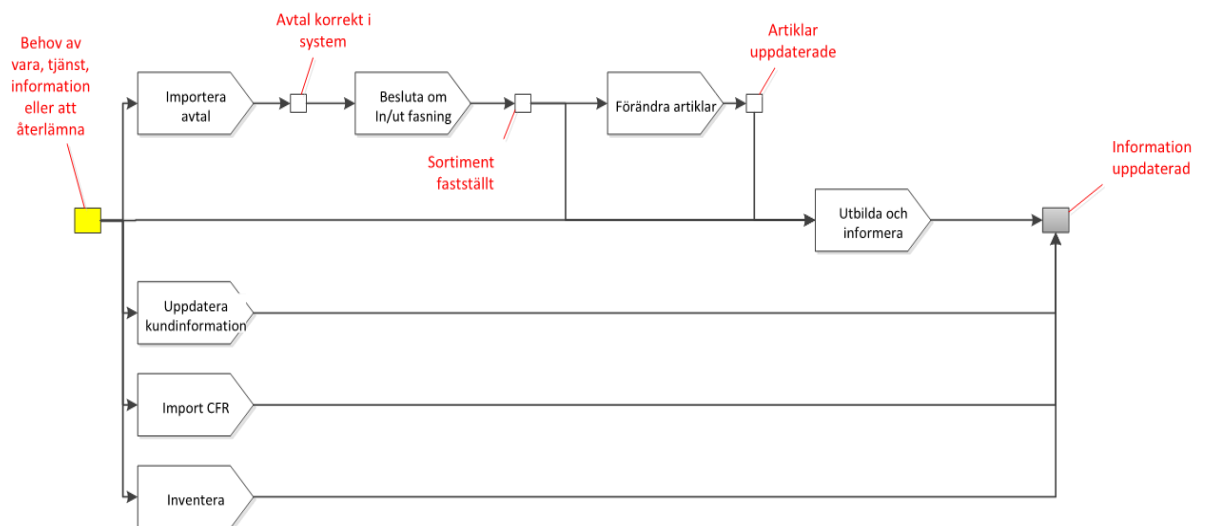
Ansvarar för att hantera flyttärende när patienten flyttar från länet och tar sina hjälpmedel med sig eller flyttar till länet.

Är support till förskrivare vid vissa transaktioner i WebbSesam.

Hjälpmedelstekniker:

Tillhandahåller telefonsupport i tekniska frågor till förskrivare.

2 Vård av lager och information



Hjälpmedelsverksamheten ansvarar för att nya avtal importeras i systemstödet Sesam 2, att det finns relevant och uppdaterad information i Sesam 2 och på Hjälpmedelsportalen.

Verksamheten ansvarar för att lagret årligen inventeras.

It-systemstöd:

Är expertsupport till verksamhet när det gäller olika systemstöd. Arbetar med systemutveckling av de olika systemstöd som används inom verksamheten.

Ansvarar för systemdrift och felanmälan till systemleverantör. Ansvarar för versionsuppdatering och de systemtest som krävs för att säkerställa funktionalitet.

Är de som har kontakt med konsulterna hos systemleverantören Ansvarar för leverantörsupplägg i systemet.

Är delaktiga och ansvarar för skapandet av rutiner och arbetsinstruktioner.

Ansvarar för användarupplägg och support till dessa.

Arbetar med import av avtal från avtalsportal (Hjälpmedelstjänsten)

Arbetar kontinuerligt med registervård och artikelupplägg.

Hjälpmedelskonsulenter:

Arbetar med ett framtagande av ett länsortiment med utgångspunkt från gällande hjälpmedelsriktlinjer.

Ansvarar för upphandlingsfrågor i samarbete upphandlingsenheten. Inför en upphandling sammanställs statistik, mål och syfte med aktuell upphandling som definieras i en uppdragsbeskrivning. Upprättandet av kravspecifikationer, i samverkan med Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen.

Ansvara för sortimentsutbildning och information, både för interna medarbetare och förskrivare inför nytt sortiment.

Ansvarar för utbildning till förskrivare i beställarsystemet webbSesam och utbildning till förskrivare på det upphandlade sortimentet.

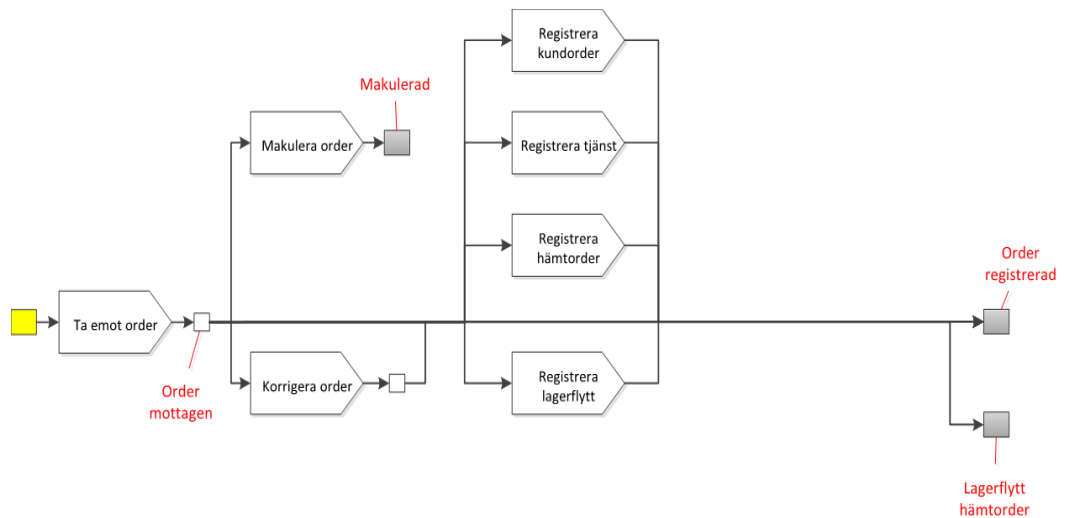
Lagerarbetare:

Har som ansvar att löpande inventera artiklar på lagret.

Ansvarar för att upprätta liggplatser för artiklarna på lager och upprätthålla en god lagervård.

Vid behov förändra struktur på lagring för att optimera flöden.

3 Hantera order



De order som inkommer tas emot och kompletteras eller korrigeras vid behov. Arbetsorder kundorder eller hämtorder upprättas

Kundtjänstassistent:

Hanterar de manuella order via ärendehanteringssystemet C2 Vid behov korrigerar order via C2 och WebbSesam för att patienten ska snabb få tillgång till kompletta hjälpmedel.

Arbetar med att registrerar lagerflytt för att säkerställa att rätt produkter i finns på lager.

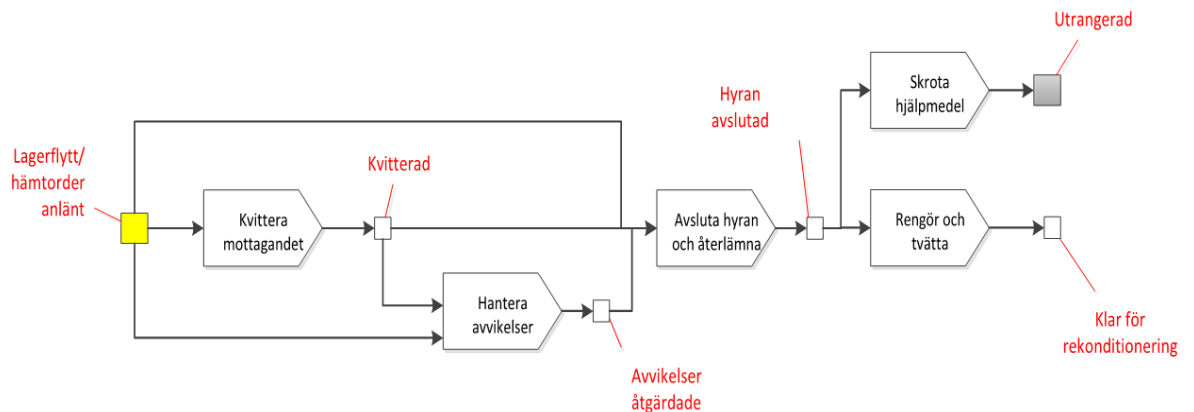
Ansvarar för att hämtorder registreras och bokas hos transportör.

Inköp:

Upprättar inköpsorder för att säkerställa tillgången på lagerhållna produkter och kundunika behov.

Korrigerar order vid behov för att säkerställa korrekta inköp för att patienten ska få snabb tillgång till hjälpmedel.

4 Retur av begagnade hjälpmedel



Hjälpmiddel kommer i retur till verksamheten då patient inte längre har behov. Returer sker via egen återlämning eller att förskrivare påkallat retur

Lagerarbetare:

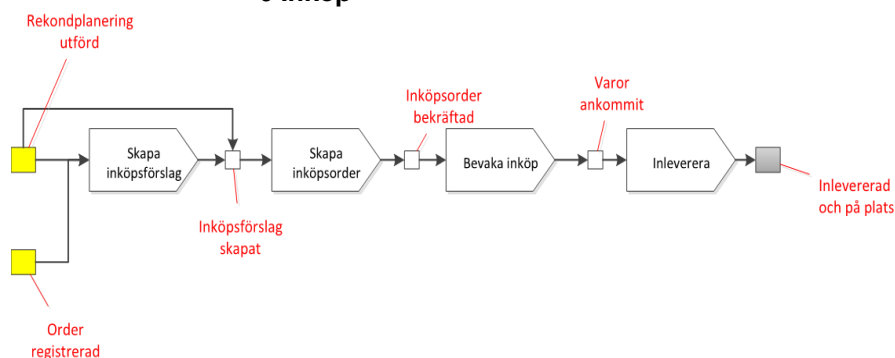
Registrera returen i Sesam och avslutar hyran. Kontroller medföljande komponenter.

Ansvarar för att returnerade hjälpmedel blir rengjorda i diskabinett.

Utför utfasning av utgånet sortiment enligt beslut.

Utrangerar utslitna hjälpmedel efter bedömning enligt upprättad rutin.

6 Inköp



Inköp agerar utifrån kända inköpsbehov från lagret som genereras via beställningspunkter, rekondplanering eller kundunika behov.

Inköpare:

Ansvarar för lageroptimering som är en förutsättning för att ha ett kostnads-effektivt lager och bra lageromsättningshastighet. Innefattar prognosuppdateringar, fasta inköpskvantiteter, säkerhetslager, ledtider, beställningspunkter.

Avrop från befintliga avtal består till stor del av att beställa lagervaror så att inköparen kan säkerställa regionen och kommunernas behov av hjälpmedel.

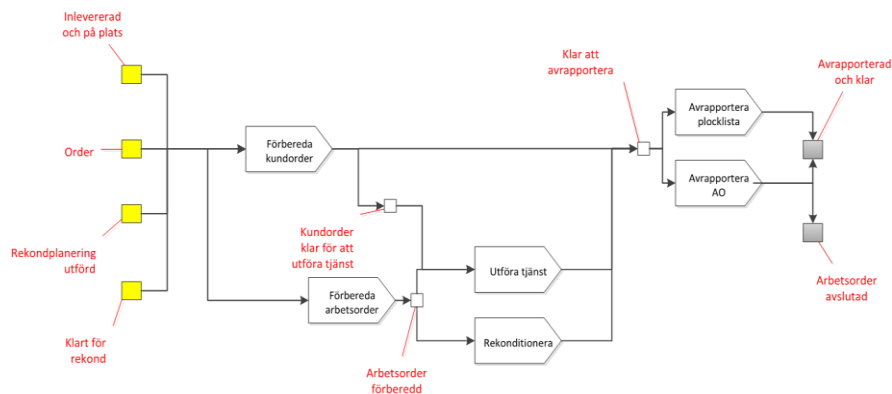
Direktupphandlar via offertförfrågan från hjälpmedelsleverantörer. Arbetar med registervård, lägger upp nya artiklar under pågående avtal och upprättar säkerhetslager för att säkra tillgängligheten på artiklar i lagret.

Har kundkontakt gällande specifika inköp.

Har leverantörs kontakt gällande leveranser, leveranstider och ordererkännande.

Deltar i upphandlingar och avtalsuppföljning utifrån sitt expertisområde. Arbetar med reklamationer gemensamt med hjälpmedelskonsulenter och förman lager/ rekond.

7 Förbereda leverans



Lagerarbetare:

Ansvarar för att de order som inkommit sammanställs och levereras. Det innefattar att fysiskt hämta och lasta hjälpmedel för utleverans. Order registreras i systemstödet för spårbarhet. Frakthandlingar upprättas för korrekt leveransadress.

Ansvarar för viss montering av hjälpmedel innan levereras till patient. Ansvarar för att godsmottagning sker på de nya artiklar som anländer för att tillgodose patientens behov av hjälpmedel.

Utför inventering utifrån löpande för att säkerställa att lagervärdena är korrekta.

Hjälpmedelstekniker:

Utför reparation och service på hjälpmedel.

Anpassar hjälpmedel enligt den förskrivning som inkommit.

Ansvarar för den tekniska lösningen vid specialanpassning av hjälpmedel

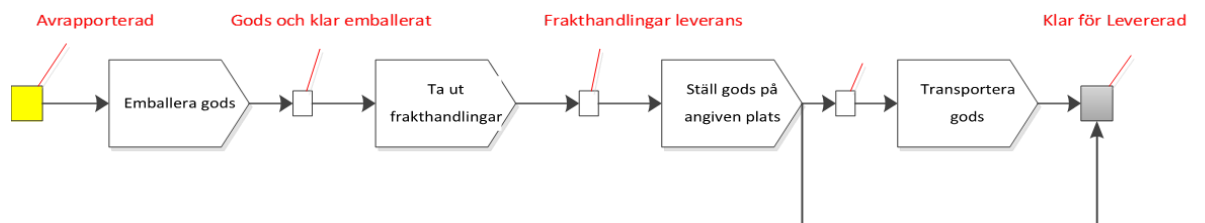
Bistår förskrivaren med den tekniska lösningen vid utprovningar Ansvarar för projektering inför montage av taklyftar som är beställda av kund eller förskrivare.

Utför och ansvarar för montering och demontering av taklyftar. Ansvarar för att planera och utföra förebyggande underhåll på patientlyftar Utför rekonditionering på samtliga hjälpmedel.

Ansvarar för inventering av reservdelslagret samt att upprätta liggplatser för reservdelar.

Ansvarar för att de reparationer och underhåll avrapporteras och dokumenteras i systemstödet för att ha spårbarhet.

8 Leverera



Lagerarbetare:

Utför emballering av de hjälpmedel som transporteras på lastpall. Varje lastpall blir uppmärkta med leveransetikett.

Transportör:

Upphandlat tjänst där transportör levererar hjälpmedel hem till patient, kommunala leveransställen eller sjukvårdsinrättningar.

Förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning

[Tillbaka till rapporten](#)

Förskrivningsprocessen

Bakgrund

Lagrum och styrande förutsättningar

Hälso- och sjukvårdslagen

Patientlagen

Lagen om Medicintekniska produkter

Patientsäkerhetslagen

m.fl.

För Region Norrbotten och Norrbottens kommuner:

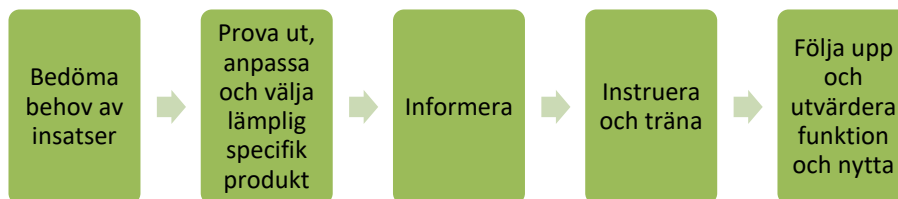
- Hjälpmedelspolicy
- Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.

Riktlinjerna innehåller:

1. Vad som kan förskrivas
2. Vilken yrkeskategori som kan förskriva d.v.s. har förskrivningsrätt
3. Kriterier för förskrivning
4. Avgränsning till patientens eget ansvar

Förskrivarens ansvar

Förskrivaren dokumenterar samtliga delar i patientjournalen.



Beskrivning arbetsgång

Delprocess	Aktiviteter	Ansvarig	Verksamhet
Bedöma behov av insatser			
Bedöma patientens behov	Relevant metod för problemet	Förskrivare	Hälso- och sjukvård ⁴
Relatera till andra insatser	Ev. samråda med annan	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Följa sjukvårdshuvudmannens regelverk	Se aktuellt hjälpmedelsområde i riktlinjerna	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Formulera mål	Vilket är problemet som ska lösas	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Om den valda insatsen är hjälpmedel påbörjas förskrivningsprocessen			
Prova ut, anpassa och välja lämplig specifik produkt			
Välja lämplig specifik produkt	Se sortimentsöversikt och beställningsunderlag ⁵	Förskrivare	Hjälpmedelsverksamhet
Konsultera kring produktval Produktperspektiv	Vilka produkter finns, artikelnummer mm? produktperspektiv		Hjälpmedelskonsulent inom hjälpmedelsverksamhet
Ta ställning till funktionsnedsättning, aktivitet/delaktighet och omgivningsfaktorer ⁶	Välja produkt som motsvarar behovet	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Konsultera kring patientens problem Patientperspektiv	Hur kan produkt motsvara patientens behov? Patientperspektiv	Förskrivare	Hjälpmedelskonsulent inom hälso- och sjukvården
Beställa produkt med tillbehör	Via webSesam C2 beställning Annat sätt	Förskrivare	Lager inom hjälpmedelsverksamhet
Skryva arbetsorder för t.ex. montering	Via webSesam Annat sätt	Förskrivare	Tekniker inom hjälpmedelsverksamhet
Delprocess	Aktiviteter	Ansvarig	Verksamhet

⁴ Inom Region Norrbotten och Norrbottens kommuner

⁵ Sortimentsöversikt och beställningsunderlag tas fram efter avslutad upphandling

⁶ Kommer avsett hjälpmedel att fungera med hänsyn till patientens problem, funktionsnedsättning och i den miljö som det ska användas i?

Prova levererat hjälpmedel tillsammans med patient	Göra personliga inställningar enligt bruksanvisning	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Informera			
Informera om hur förskrivningsprocessen går till, muntligt och/eller skriftligt	Förskrivning ska ske i dialog med patienten Så går det till att låna ett hjälpmedel, text Så går det till att låna ett hjälpmedel, bild	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Informera om vilka hjälpmedel som finns att välja mellan	Informera om för- och nackdelar med olika produkter	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Informera om lånevillkor	Lämna ut patientinformation	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Instruera och träna			
Instruera i handhavandet	Genomgång av information i bruksanvisning	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Prova hjälpmedlet praktiskt	Anpassat till förskrivna produkt	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Ev. träning i lämplig miljö	Anpassat till förskrivna produkt och patientens funktionsnedläggning	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Följa upp och utvärdera funktion och nytta			
Funktion och nytta utifrån uppsatt mål	Bedöma nytta och ev. risker	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Besluta hur fortsatt uppföljning ska ske	Komma överens med patienten utifrån patientens behov	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Överrapportering			
Vid byte av vårdgivare	Rapportera till mottagande förskrivare vad målet är med förskriven produkt och när uppföljning bör ske	Förskrivare	Hälso- och sjukvård
Byte av betalningsansvarig			
Byte Mottagare Betalare	Göra en BMB Annat sätt	Förskrivare	Hälso- och sjukvård

Förteckning över förskrivarkategori och betalningsansvar

[\(tillbaka till rapporten\)](#)

Nedanstående tabell visar vilka produktundergrupper som är möjliga att förskriva, vilken förskrivarkategori och av vilken sjukvårdshuvudman produkterna kan förskrivas.

Förskrivningsrätt och kostnadsansvar följs åt.

Region Norrbotten ansvarar för personligt förskrivna hjälpmedel för barn/ungdom under 18 år, hjälpmedel som förskrivs av läkare, hjälpmedel till personer med synnedsättning och hörselnedsättning, hjälpmedel som förskrivs av regionens specialisterheter t.ex. ortopedteknik och sjukhusens vårdenheter som inte är primärvårdens ansvar t.ex. psykiatri och logopedi.

Kommunernas ansvar är personligt förskrivna hjälpmedel av legitimerad arbetsterapeut/fysioterapeut/sjuksköterska/distriktssköterska till personer i särskilt boende. För personer 18 år och äldre har kommunerna ansvar för hjälpmedelsförskrivning inom hemsjukvård och vid hembesök i ordinärt boende. Gränsdragningen finns beskriven i avtalet Kommunaliserad hälso- och sjukvård i hemmen 2013.

Text som är **gulmarkerad** i tabellen nedan är de produktundergrupper där förskrivning kan ske av regionens och kommunernas förskrivare, [Bilaga Gränsdragning enligt avtal 2013](#).

Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning	Förskrivarkategori	Ansvar Region Norrbotten	Ansvar Norrbottens kommuner Vuxna i ordinärt boende upp till sjuksköterskenivå, Särskilt boende
0403 Hjälpmedel för andning			
040306 Inhalatorer	Läkare	Ja	
040312 Respiratorer	Läkare	Ja	
040318 Syrgasutrustningar	Läkare	Ja	
040321 Slemsugar	Läkare	Ja	
040327 Andningsmuskeltränare	Läkare, Fysioterapeut	Ja Hc i första hand	Ja
0406 Hjälpmedel vid cirkulationsbehandling			
040606Kompressionsstrumpor..	Lymfterapeut / Leg. Hälso- och sjukvårdspersonal med lymfterapeututbildning	Ja Hc i första hand	Ja

040609 ...Kompressionsutrustning..	Lymfterapeut	Ja	
0427 Stimulatorer			
042706 Stimulator för smärtbehandling	Läkare / Fysioterapeut	Ja Hc i första hand	Ja
042715 Ljudstimulatorer	Audionom	Ja	
0430 Hjälpmedel för värmebehandling eller kylbehandling			
043006 Hjälpmedel för kylbehandling	Fysioterapeut	Ja	
0433 Hjälpmedel för att bevara hud och vävnad intakt			
043306 Hjälpmedel för att bevara hud och vävnad intakt vid liggande	Distriktssköterska (Arbetssterapeut, lokal tillämpning) Sjuksköterska	Ja	Ja Hembesök krävs
0448 Rörelse-, styrke- och balansträningsredskap			
044803 Tränings- och ergometercyklar	Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
044815 Arm-bål och bensträningsredskap	Fysioterapeut inom barnhabilitering	Ja	
044827 Hjälpmedel för kroppspositionering under behandling	Arbetssterapeut Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
0536 Hjälpmedel för träning av att ändra och upprätthålla kroppsposition			
053603 Ståbarrar och ståstöd	Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
053606 Tippbord	Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
06... Ortoser och... proteser			
0603 Spinala ortoser och huvudortoser	Ortopedingenjör/Ortopedtekniker Fysioterapeut	Ja	
0604 Ortoser för buken	Läkare Fysioterapeut	Ja	
0606 Övre extremitetsortoser	Arbetssterapeut Fysioterapeut	Ja Hc i första hand	Ja
0612 Nedre extremitetsortoser	Ortopedingenjör /ortopedtekniker	Ja	

061206 Fotleds-fotortoser	Fysioterapeut	Ja Hc i första hand	Ja
061215 Höftledsortoser	Fysioterapeut	Ja	
0618 Övre extremitetsproteser	Ortopedingenjör/ortopedtekniker	Ja	
0624 Nedre extremitetsproteser	Ortopedingenjör/ortopedtekniker	Ja	
0630 Andra proteser än extremitetsproteser	Läkare	Ja	
0906 Kroppsburna hjälpmedel för skydd av kroppen			
090603 Huvudskydd	Läkare, Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
090621 Häl-, tå eller fot-skydd	Distriktssköterska Sjuksköterska	Ja	Ja Hembesök krävs
090624 Kroppsskydd	Arbetsterapeut Fysioterapeut Sjuksköterska		Ja Särskilt boende
0907 Hjälpmedel för att stabilisera kroppen			
090703 Sittbälten, bälten och selar för att stabilisera kroppen	Arbetsterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
0909 Hjälpmedel för av- och påklädning			
090903 Hjälpmedel för att ta på och av strumpor ...	Arbetsterapeut, Fysioterapeut, förskrivare av kompressionsstrumpa	Ja Hc i första hand	Ja
0912 Hjälpmedel för toalettbesök			
091203 Flyttbara toalettstolar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
091209 Toaletsitsar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut inom barnhabilitering	Ja	
091212 Toalettstolsförhöjningar monterade på ram	Arbetsterapeut, Fysioterapeut, Distriktssköterska	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
091218 Toalettstolsförhöjningar, fasta tillsatser	Arbetsterapeut, Fysioterapeut, Distriktssköterska	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
091221 Toalettstolar med inbyggd lyftanordning....	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
091224 Toalettarmstöd....	Arbetsterapeut, Fysioterapeut, Distriktssköterska	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
0933 Hjälpmedel för tvättning, bad och dusch			

093304 Badbrädor	Arbetsterapeut, Fysioterapeut, Distriktssköterska	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
093305 Badsitsar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut, Distriktssköterska	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
093307 Duschstolar med eller utan hjul	Arbetsterapeut, Fysioterapeut, Distriktssköterska	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
093312 Badbritsar, duschbord och skötbord	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
1203 Gånghjälpmedel som hanteras med en arm			
120303 Stödkäppar	Läkare, Fysioterapeut	Ja Hc i första hand	Ja
120306 Armbågs-kryckor	Läkare, Fysioterapeut	Ja Hc i första hand	Ja
120309 Underarmskryckor	Fysioterapeut	Ja Hc i första hand	Ja
120312 Axillarkryckor	Fysioterapeut	Ja Hc i första hand	Ja
120316 Gånghjälpmedel med flera stödben	Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
1206 Gånghjälpmedel som hanteras med båda armarna			
120603 Gåstativ	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
120606 Rollatorer	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja Hälsocentral i första hand	Ja Hembesök rekommenderas
120609 Gåstolar	Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
120612 Gåbord	Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs

1218 Cyklar			
121806 Tre- och fyrhjuliga cyklar med fotpedaler	Arbetsterapeut, Fysioterapeut inom barnhabilitering	Ja	
121809 Handdrivna tre- och fyrhjuliga cyklar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut inom barnhabilitering	Ja	
121815 Tandemcyklar och	Arbetsterapeut, Fysioterapeut inom barnhabilitering, Synpedagog	Ja	
121821 Cykelanpassningar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut inom barnhabilitering	Ja	
1222 Manuella rullstolar			
122203 Manuella tvåhjuldrivna rullstolar	Arbetsterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
122209 Manuella rullstolar med ensidesframdrivning	Arbetsterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
122218 Manuella vårdarnövrerade rullstolar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
1223 Motordrivna rullstolar			
122303 Eldrivna rullstolar med manuell direktstyrning	Arbetsterapeut i samråd med läkare	Ja	Ja Hembesök krävs
122306 Eldrivna rullstolar med elektronisk styrning	Arbetsterapeut i samråd med läkare	Ja	Ja Hembesök krävs
122312 Eldrivna vårdarnövrerade rullstolar	Arbetsterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
1224 Tilläggsutrustning till rullstolar			
122409 Drivaggregat till manuella rullstolar	Arbetsterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
1227 Andra manuellt drivna fordon			
122715 Rullbrädor och krypvagnar	Arbetsterapeut, fysioterapeut inom barnhabilitering	Ja	

1231 Hjälpmedel för att ändra kroppsposition			
123103 Hjälpmedel för glidning och vändning	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
123106 Vridplattor (vändskivor)	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
123109 Fristående lyftbågar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
123112 Repstegar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
123115 Uppresningsbälten....	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
123118 Bärstolar, bärselar...	Arbetsterapeut, Fysioterapeut inom barnhabilitering	Ja	
123121 Överflyttningsplattor	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
1236 Hjälpmedel för att lyfta personer			
123603 Mobila lyftar för överflyttning.....	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
123604 Mobila lyftar för överflyttning....	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
123612 Stationära lyftar monterade på väggar...	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
123618 Stationära fristående lyftar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
123621 Selar, sitsar....	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
1239 Orienteringshjälpmedel			
123903 Taktila käppar eller vita käppar	Synpedagog	Ja	
123909 Hjälpmedel för akustisk navigering	Synpedagog	Ja	
1803 Bord			
180303 Läsbord....	Arbetsterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas

1806 Belysningsarmaturer			
180606 Läs- och arbetsbelysningar	Synpedagog	Ja	
1809 Sittmöbler			
180903 Stolar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
180904 Pallar	Arbetsterapeut inom barnhabilitering	Ja	
180907 Ståstolar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
180909 Coxitstolar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
180921 Särskilda sittmöbler	Arbetsterapeut, Fysioterapeut inom barnhabilitering	Ja	
180939 Modulära sittsystem	Arbetsterapeut, Fysioterapeut, Hjälpmedelskonsulent Sitteam	Ja	Ja Hembesök krävs
1810 Tilläggsutrustning till sittmöbler			
181003 Ryggstöd	Arbetsterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
181006 Sittdynor och underlägg	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
1812 Sängar och sängutrustning			
181210 Sängar...	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
181224 Separata ställbara rygg- och benstöd...	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
181226 Sidoskenor att fästa på sängar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
181228 Lyftbågar att fästa på sängar	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
1815 Hjälpmedel för höjdställning av möbler			
181503 Förhöjningsben	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas

1818 Stödräcken och handtag			
181810 Löstagbara stödskenor och handtag	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
1830 Hjälpmedel för vertikal tillgänglighet			
183015 Portabla ramper	Arbetsterapeut, Fysioterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
2203 Synhjälpmedel			
220303 Ljusfilter	Optiker	Ja	
220306 Glasögon och kontaktlinser	Optiker, Ögonläkare	Ja	
220309 Glas, linser och linssystem som förstorar	Optiker, Ögonläkare, Synpedagog	Ja	
220312 Kikare och teleskop	Optiker, Synpedagog	Ja	
220318 Förstorande videosystem	Synpedagog	Ja	
2206 Hörhjälpmedel			
220612 I-örat-apparater	Audionom	Ja	
220615 Bakom-örat-apparater	Audionom	Ja	
220621 Hörapparater som används tillsammans med implantat	Audionom	Ja	
2209 Rösthjälpmedel			
220903 Röstgeneratorer	Logoped, Läkare	Ja	
220906 Röstförstärkare för personligt bruk	Logoped, Läkare	Ja	
2212 Hjälpmedel för teckning och handskrift			
221206 Skrivbrädor..	Synpedagog	Ja	
221209 Namnteckningsrammar	Synpedagog	Ja	
221212 Utrustning för manuell punktskrift	Synpedagog	Ja	
221215 Skrivmaskiner	Synpedagog	Ja	
221224 Programvara för ordbehandling	Arbetsterapeut, Logoped	Ja Hc i första hand	Ja

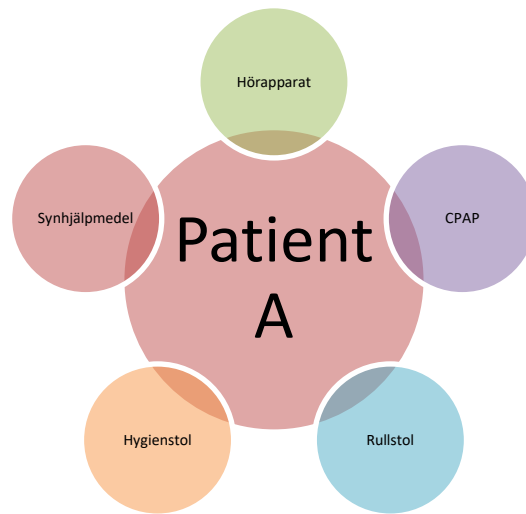
2218 Hjälpmedel som registrerar, spelar upp och visar ljudinformation och visuell information			
221803 Utrustning för att spela in och återge ljud	Synpedagog, Arbetsterapeut , Logoped	Ja Hälsocentral i första hand	Ja
221824 Radiosändningssystem	Audionom, Hörselpedagog	Ja	
221830 Hörslingeenheter	Audionom, Hörselpedagog	Ja	
221839 Tillbehör till ljud-, video- och bildsystem	Audionom	Ja	
2221 Samtalshjälpmedel vid närkommunikation			
222103 Bokstavs- och symbolsatser/tavlor	Arbetsterapeut , Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
222106 Kommunikationsförstärkare	Audionom, Hörselpedagog	Ja	
222109 Samtalsapparater	Arbetsterapeut , Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
222112 Programvara för närkommunikation	Arbetsterapeut , Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
2224 Hjälpmedel för telefonering och telematikmeddelanden			
222403 Telefoner för fasta nät	Arbetsterapeut , Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
222409 Enheter och programvara för ...	Hörselpedagog	Ja	
222421 Telefontillbehör	Arbetsterapeut , Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
222424 Programvara för telekommunikation...	Hörselpedagog	Ja	
222430 Porttelefoner	Arbetsterapeut , Synpedagog	Ja	Ja Hembesök krävs
2227 Varseblivningshjälpmedel			
222704 Signalenheter	Audionom, Hörselpedagog, Synpedagog	Ja	
222712 Ur och klockor	Arbetsterapeut , Synpedagog	Ja Hc i första hand	Ja
222715 Kalendrar och ...	Arbetsterapeut	Ja Hc i första hand	Ja

222716 Hjälpmedel för minnesstöd	Sjuksköterska	Ja Hc i första hand	Ja
222718 Personliga nödlarmsystem	Läkare	Ja	
2230 Lashjälpmedel			
223015 Bokstöd och bokhållare	Synpedagog	Ja	
223021 Läsmaskiner	Synpedagog	Ja	
2236 Inmatningsenheter för datorer			
223603 Tangentbord	Arbetsterapeut, Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
223612 Alternativa inmatningsenheter	Arbetsterapeut, Logoped, Synpedagog	Ja Hc i första hand	Ja
223615 Inmatningstillbehör	Arbetsterapeut, Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
223618 Programvara för inmatning	Arbetsterapeut, Logoped, Synpedagog	Ja Hc i första hand	Ja
223621 Pekarhjälpmedel för datorer	Arbetsterapeut, Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
2239 Utmatningsenheter för datorer			
223905 Taktila datordisplayer	Synpedagog	Ja	
223906 Skrivare	Synpedagog, Hörselpedagog	Ja	
223912 Särskilda programvaror för presentation	Arbetsterapeut, Logoped, Synpedagog	Ja Hc i första hand	Ja
2409 Hjälpmedel för att handha och kontrollera utrustning			
240918 Omkopplare	Arbetsterapeut, Logoped	Ja Hc i första hand	Ja
2413 Hjälpmedel som kan styra och kontrollera på avstånd			
241303 Miljöstyrsystem	Arbetsterapeut	Ja	Ja Hembesök krävs
2418 Hjälpmedel som ersätter armfunktion, handfunktion, fingerfunktion eller en kombination av dessa funktioner			
241812 Stativ	Arbetsterapeut, Logoped, Synpedagog	Ja	Ja Hembesök rekommenderas

241818 Peklampor	Arbetssterapeut, Logoped	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
241827 Armstöd som underlättar...	Arbetssterapeut	Ja	Ja Hembesök rekommenderas
2421 Förlängare			
242103 Manuella grip-tänger	Arbetssterapeut, Fysioterapeut		Ja Särskilt boende
2706 Mätinstrument			
270621 Hjälpmedel och verktyg....	Synpedagog	Ja	

Patientexempel

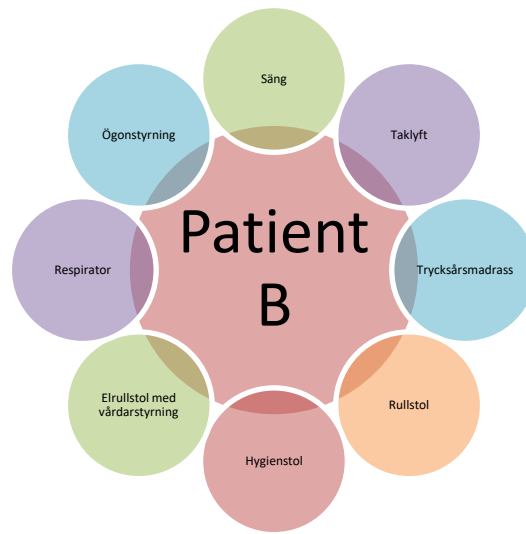
[\(länk tillbaka till rapporten\)](#)



Patientexempel A

82 år, överviktig, stora problem med andningsfunktion med sömnapné, rörelsesvårigheter, nedsatt syn på grund av diabetes, hörselnedsättning. Patienten har nyligen varit inlagd på sjukhus där behov av hygienstol och rullstol aktualiserades.

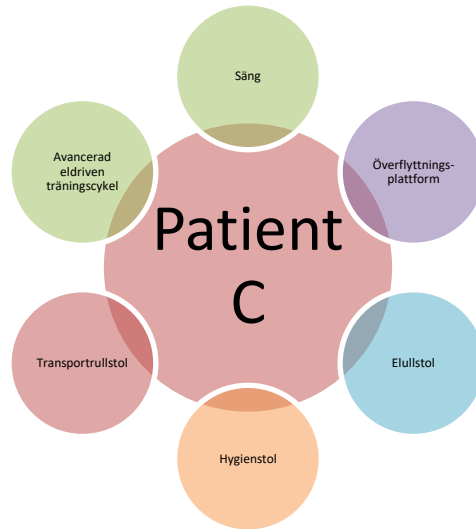
Regionens ansvar	Kommunansvar (kräver hembesök)
Hörapparat av hörcentralen, sjukhus	Hygienstol
CPAP av andningsenheten Sunderby sjukhus	Rullstol
Synhjälpmedel, Syncentralen Luleå	



Patientexempel B

40 år, långt gången ALS, hjälp av personliga assistenter med all förflyttning och överflyttning, allvarlig andningssvikt, kommunicerar med familjen och assistenter med hjälp av ögonstyrningsdator. Patienten bor i ordinärt boende tillsammans med respektive och två barn. Historik med flertalet sjukhusbesök.

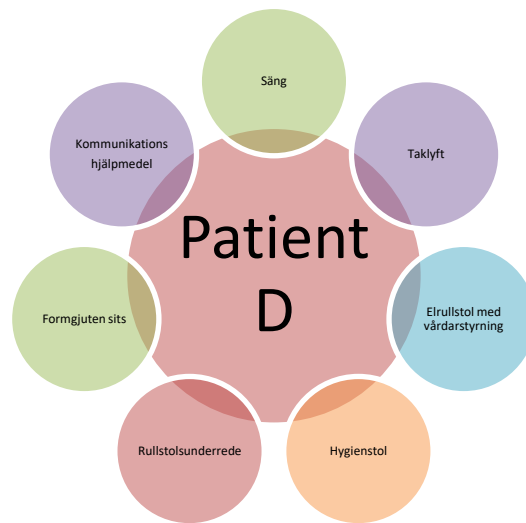
Regionens ansvar	Kommunens ansvar (hembesök/ hemsjukvård)
Respirator, Andningsenheten Sunderby sjukhus	Säng
	Taklyft
	Trycksårsmadrass
	Rullstol
	Hygienstol
	Elrullstol med vårdarstyrning
	Ögonstyrning



Patientexempel C

59 år, MS med svåra problem med spasticitet (förhöjd muskeltonus). Har hjälp från hemtjänst och närstående i samtliga dagliga aktiviteter. Förflyttar sig med elrullstol inomhus. Deltagit i flertalet rehabiliteringsperioder inom regionen.

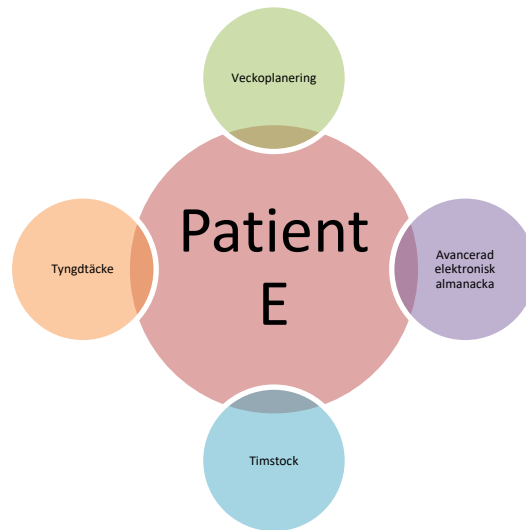
Regionens ansvar	Kommunens ansvar (kräver hembesök)
	Säng
	Överflyttningsplattform
	Hygienstol
	Elrullstol
	Avancerad eldriven träningscykel
	Transportrullstol



Patientexempel D

28 år med medfödd funktionsnedsättning, Cerebral Pares med intellektuell funktionsnedsättning. Bor i gruppbostad och har daglig verksamhet. Svår sittproblematik, begränsad kommunikationsförmåga. Tidigare barnhabilitering nu kontakt med både sjukvård inom region och kommun.

Regionens ansvar	Kommunens ansvar (särskilt boende)
Formgjuten sits, Länsenheten särskilt stöd	Säng
	Taklyft
	Hygienstol
	Elrullstol med vårdarstyrning
	Rullstolsunderrede
	Kommunikationshjälpmedel

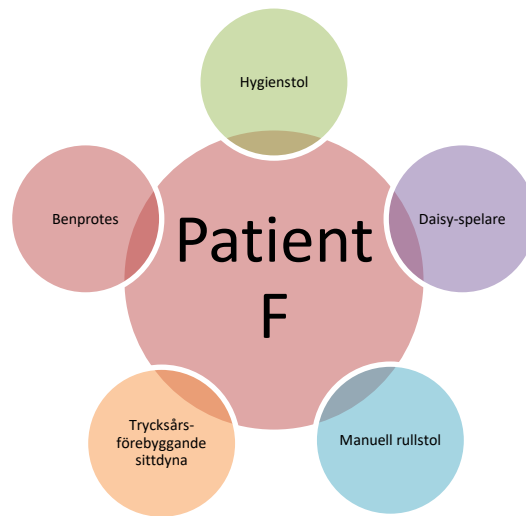


Patientexempel E

35 år, trebarnsbarnsförälder ADHD och bipolär sjukdom, återkommande depressioner. Sjukskriven. 2/3 barn utreds för NPF-diagnos.

Stora sömnsvårigheter, svårigheter med tidsuppfattning och minne, att skapa och upprätthålla rutiner som också leder till svårigheter att klara föräldraskapet. Obalans mellan aktivitet och vila. Samordning och planering kring barnens utredningar – kontakt med många olika aktörer.

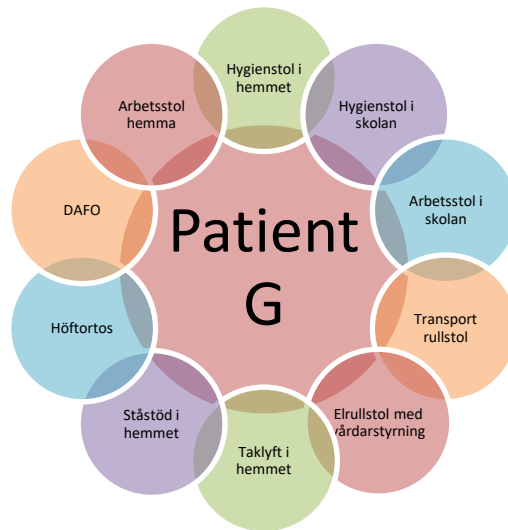
Regionens ansvar (hälsocentral/psykiatri)	Kommunens ansvar
Avancerad elektronisk almanacka	
Veckoplanering (familj)	
Timstock	
Tyngdtäcke	



Patientexempel F

72 år, underbensamputerad på grund av diabetes, synnedsättning, kan inte läsa tidningar eller böcker. Ensamboende i lägenhet med hemtjänstinsatser i form av städning, matleveranser och duschhjälp. Återkommande sjukvårdsinsatser från hälsocentralen, ortopedtekniska och Syncentralen.

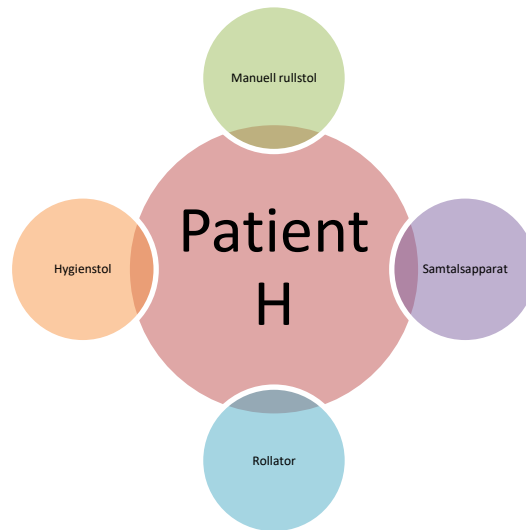
Regionens ansvar	Kommunens ansvar (kräver hembesök)
Benprotes, Ortopedteknik	Hygienstol
Daisy-spelare, Syncentralen	Manuell rullstol
	Trycksårsförebyggande sittdyna



Patientexempel G

16 år, Cerebral pares, svår utvecklingsstörning och svårt rörelsehindrad, multifunktionsnedsättning, bor med föräldrar och syskon, personlig assistens under dagtid, går i särskola.

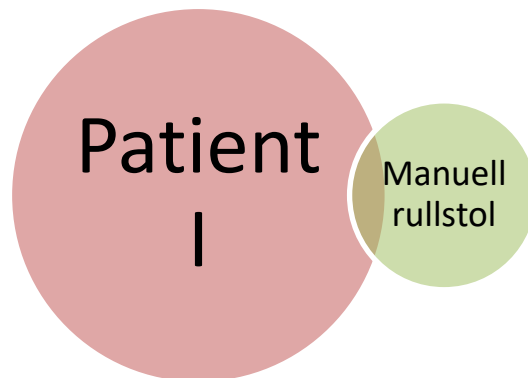
Regionens ansvar (barnhabilitering, Ortopedteknik)	Kommunens ansvar
Taklyft	
Ståstöd	
Höftortos, Ortopedteknik	
Dynamisk Ankel Fot Ortos, Ortopedteknik	
Arbetsstol, 2 st.	
Hygienstol, 2 st.	
Transportrullstol	
Elrullstol med vårdarstyrning	



Patientexempel H

64 år, stroke med högersidig svaghet och afasi sedan ett år tillbaka. Ensamboende i lägenhet, köper bl.a. städservice från privat företag, hjälp med större inköp av närstående, färdtjänst.

Regionens ansvar	Kommunens ansvar (hembesök)
Samtalsapparat, Länslogopedin	Manuell rullstol
	Hygienstol
	Rollator



Patientexempel I

50 år, på semester i Norrbotten, trafikolycka med flera frakturer, i behov av rullstol vid utskrivning från sjukhus. Förskrivning av rullstol görs enligt Riksavtalet för utomlänsvård.

Regionens ansvar	Kommunens ansvar
Manuell rullstol	

Definitioner

[\(tillbaka till rapporten\)](#)

Hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning:

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

Huvudmännens skyldighet att tillhandahålla hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning regleras i Hälso- och sjukvårdslagen 2017:30 8 kap 7§ respektive 12 kap 5§. Hjälpmedlen ska ses som en integrerad del av vården.

Hjälpmedel = hjälpmedel för det dagliga livet eller hjälpmedel för vård och behandling

Hjälpmedel för det dagliga livet = individuellt utprovad produkt som syftar till att bibehålla eller öka aktivitet, delaktighet eller självständighet genom att kompensera en funktionsnedsättning

Hjälpmedel för vård och behandling = förskriven medicinskteknisk produkt som syftar till att kontrollera, bibehålla eller förbättra ett medicinskt tillstånd och som är avsedd att kunna användas utan hälso- och sjukvårdsutbildning

Läkemedelsnära produkt

Områdena diabetes, nutrition och inkontinens

Diabeteshjälpmedel är produkter som hjälper personen att administrera läkemedel och styra sin behandling.

Nutritioner är avsedda för personer som på grund av sjukdom eller annat förhållande är i behov av särskild kost. Sondmatningstillbehör förskrivs till personer som inte har förmåga att täcka sitt energi- och näringsbehov via oralt intag för att få näringstillförsel direkt till mage/tarm.

Förbrukningsartiklar till personer med urininkontinens, urinretention eller tarminkontinens ska erbjudas av region eller kommun (Hälso- och sjukvårdslagen 2017:30).

Förbrukningsartikel

= vara som fortlöpande förbrukas

<https://termbank.socialstyrelsen.se>

Hjälpmedel, läkemedelsnära produkter och/eller förbrukningsartiklar är sådant som personen själv använder eller som personen får hjälp med av någon annan att använda i det dagliga livet. Behovet är oftast varaktigt.

Hälso- och sjukvårdsmaterial av förbrukningskaraktär, exempelvis handskar, skyddsutrustning, injektions- eller provtagningsmaterial används av personal, liksom huvudsakligen även förbands- och sårvårdsmaterial

Hjälpmedelspolicy

[\(tillbaka till rapporten\)](#)

För förskrivning av personliga hjälpmedel i landstinget och kommunerna i Norrbotten Inriktning Hjälpmedelspolicy utgår från den enskilde individens behov och ska vara vägledande för hur hjälpmedelsförskrivning ska utvecklas och för hur de resurser som finns tillgängliga bäst ska användas. Hjälpmedelspolicy ska också bidra till att öka kunskaperna om hjälpmedlens roll i vårdkedjan och i habiliterings/rehabiliteringsprocessen. Hjälpmedelspolicy utgår från vetskapen om att en god tillgång på hjälpmedel är en viktig förutsättning för den enskilde individens habilitering/rehabilitering, vilket också är kostnadseffektivt för samhället. Enligt hälso- och sjukvårdslagen ska vårdgivaren erbjuda hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning. Med personliga hjälpmedel avses medicintekniska produkter och anpassning av dessa, samt i särskilda fall konsumentprodukter[1], som en person behöver i det dagliga livet för att förbättra eller kompensera kroppsfunction för ökad aktivitetsgrad och delaktighet. Personliga hjälpmedel förskrivs för individuella behov.

Utifrån hjälpmedelspolicy ska gemensamma riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel utarbetas årligen. Detta för att personer med funktionsnedsättning ska tillförsäkras samma tillgång till hjälpmedel, oavsett var i vårdkedjan de befinner sig, och oavsett var de är bosatta i länet. Värdegrund Värdegrunden är de etiska principer inom hälso- och sjukvården som beslutats av riksdagen.

Prioriteringar vid hjälpmedelsförskrivning ska utgå från dessa etiska principer.

- Människovärdesprincipen, som innebär att alla människor har lika värde och samma rätt oberoende av personliga egenskaper och funktioner i samhället.
- Behovs- och solidaritetsprincipen, som innebär att resurser bör fördelas så att den som har störst behov ska ges företräde framför den som inte har lika stora behov. Med behov av hälso- och sjukvård menas både tillståndets svårighetsgrad och den förväntade nyttan av insatsen.
- Kostnadseffektivitetsprincipen, som innebär att vid val mellan olika verksamheter eller åtgärder bör en rimlig relation mellan kostnader och effekt eftersträvas. Målsättning Målsättningen med förskrivning av hjälpmedel är att ge individen förutsättningar att leva ett självständigt liv med likvärdiga rättigheter, möjligheter, ansvar och skyldigheter som alla medborgare.

Individens behov Hjälpmedel inom hälso- och sjukvården är en integrerad del i den enskildes habilitering och rehabilitering där hjälpmedlet ska kompensera för en persons aktivitetsbegränsningar, underlätta behandling eller förebygga komplikationer. Förskrivning av hjälpmedel ingår i helhetsbedömningen av individens behov och tillhandahållande av hjälpmedel ska planeras i samverkan med den enskilde. Patienten ska ges individuellt anpassad information om de hjälpmedel som finns för personer med funktionsnedsättning. Personligt förskrivna hjälpmedel ska erbjudas så länge behovet kvarstår. Prioritetsordning

Vårdgivarens prioriteringsordning för personligt förskrivna hjälpmedel är:

1. Hjälpmedel för livsuppehållande insatser och insatser vid allvarlig eller risk för allvarlig nedsättning av kroppsfunktioner som andning, cirkulation.
2. Hjälpmedel för att klara dagliga aktiviteter, själv eller med hjälp av annan, såsom personlig vård och boende, samt för att barn ska kunna leka och utvecklas
3. Hjälpmedel för att klara och möjliggöra vardagsaktiviteter i närmiljön. Individens behov och insatsens nytta ska vara vägledande vid prioriteringar.

Konsumentprodukt kan förskrivas enligt riktlinjerna för förskrivning, när medicinteknisk produkt saknas eller när konsumentprodukt bättre motsvarar behovet. Gemensam för kommunerna och landstinget i Norrbotten Beslutad för landstingets del i landstingsfullmäktige 19-20 och 25 november 2014 § 115. Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning,

Fokusgrupp med kommunerna

[\(tillbaka till rapporten\)](#)

Frågeställningen var vad kommunerna vill samverka om.

Kvalitativ ansats och deskriptiv metod (Backman, 2015) valdes som utgångspunkt för undersökningen. Kvalitativ ansats var naturlig eftersom syftet var att ta del av kommunernas uppfattning om samverkan avseende hjälpmedelsförsörjningen i Norrbotten. Deskriptiv metod valdes för att åskådliggöra de synpunkter som gavs från kommunerna.

Datainsamling gjordes genom fokusgruppsintervju (Wibeck, 2010). Fokusgrupp är en metod för att i dialog med ett antal intervjupersoner samla in synpunkter och erfarenheter i ett visst ämne eller frågeställning (Dahlin-Ivanoff & Hultberg, 2006, Wibeck, 2010).

Gruppintervju gjordes digitalt vid ett möte med 17 deltagare den 17 mars 2021. Samtliga kommuner i Norrbotten representerades vid intervjun. Deltagarna var anmälda av socialchef från respektive kommun, och fick discussionsfrågorna via e-post veckan före mötet. Följande professioner deltog vid intervjun: enhetschef respektive områdeschef för hälso- och sjukvårdsenhet, medicinskt ansvarig för rehabilitering (MAR), leg. arbetsterapeut, leg. fysioterapeut, leg. sjuksköterska samt inköpsstrateg.

Fokusgruppen uttryckte samstämmigt att kommunerna i länet vill samverka med Region Norrbotten som jämställd partner i gemensam hjälpmedelsverksamhet med reell påverkansmöjlighet avseende exempelvis upphandling, sortiment, riktlinjer och transporter.

Nedan sammanfattas kommundeltagarnas synpunkter i punktform inom de tre frågeområdena; *Vad är bra, som vi önskar behålla? Vad finns, men kan förbättras? Vad önskar vi få, som inte finns?* Avslutningsvis beskrivs deltagarnas aspekter avseende vad framtida utmaningar och möjligheter som *"Nära vård" och välfärdsteknologi* kan innebära i relation till hjälpmedelsområdet.

Vad är bra, som vi önskar behålla?

- Länsenheten med hjälpmedelskonsulenter, sitteam, kognitions- och kommunikationsteam
- Länshjälpmedelsgruppen för dyra, lågfrekventa hjälpmedel
- Gemensamma riktlinjer, sortiment

- Upphandling
- Hyra av hjälpmedel
- WebSesam, beställningsunderlag med mera
- Hjälpmedelsportalen (NLL+)

- Fem bemannade hjälpmedelsförråd jämförbara med de nuvarande som finns på sjukhusorterna
- Teknikerkonsultation
- Teknisk service och underhåll, rekonditionering
- Förebyggande underhåll & besiktningar

- Serviceavtal medicinsk-tekniska produkter fr.o.m. 2021-01-01
- Hjälpmedelskonsulenter med produktinriktning
- Utbildningskalendern, hjälpmedelsvisningar, utbildning nya produkter
- Förskrivartutbildning
- Samverkansgrupp vid upphandling av exempelvis lyftar

Vad finns, men kan förbättras?

- Samverkan - viktigt att samverka som lika parter - större möjlighet att vara delaktig, exempelvis avseende transportavtal.
- Transporter - bygga leveranskedja som fungerar i hela länet. Kan ta sex dagar - omlastning i Luleå - och hyra av hjälpmedlet tickar. Utleverans och hämtning av sängar i ordinärt boende är ett förbättringsområde i vissa glesbygdskommuner. Transportavtal som kommunerna kan påverka och/eller upphandla poängteras.
- Upphandling, vara klart och tydligt avgränsat vad som ska vara upphandlat, alla tillbehör, hyra/köp, ansvarsfrågor.
- Hyra kontra köp av hjälpmedel. Konsekvenser avseende kostnad, miljö, rekonditionering, service?
- Service Direkt - telefontjänst som vidareförmedlar kontakt, tidigare fanns möjlighet att ringa direkt till exempelvis tekniker.
- Närförråd i mindre kommuner. Önskeläge: obemannat filialförråd, grundförråd kopplat till systemet, att produkter per automatik registreras vid uttag och ”fylls på” i förråd.
- WebSesam:
Svårhanterligt system vid beställning av förbrukningsmaterial, inkonsekvent hur artiklar är inlagda, kan förbättras.
Enhetschefer har problem med inloggning i beställningssystemet för verksamhetsägda produkter för arbetsmiljö t.ex. sängar, glidlakan.
Utveckling av systemet för att kunna registrera verksamhetsägd grundutrustning; att kunna lägga in flera produkter som till exempel lyftselar och att bevakning kan läggas där.
Onödigt krångligt vid beställning av till exempel ortoser.

Vad önskar vi få som inte finns?

- Beställningsunderlag för medicinskt förbrukningsmaterial liknande dem som finns för hjälpmedel, att kunna köpa på samma avtal som de förskrivningsbara produkterna, med samma utbud samt att kunna se vilka produkter som är kompatibla.
- Serviceavtal för grundutrustning som kommunen har köpt, till exempel sängar.
- Utveckla och använda e-tjänster där individen ges överblick av vad hen kan anskaffa, köpa själv och hämta på angiven plats.
- Direktkontakt med personal på bemannat hjälpmedelsförråd (i dagsläget endast servicetelefon).
- Utvecklad webbtjänst (WebSesam) och andra beställningsgränssnitt gällande produkter, exempelvis ortoser.

Nära vård och välfärdsteknologi - framtida utmaningar

- Nära vård - tydlig målsättning - vård flyttas till hemmet och det handlar om att arbeta mer proaktivt och förebyggande. Nära vård kommer att ställa krav på materielsidan. Viktigt att samma produkter finns i region och kommuner - vara kompatibelt för att vårdkedjan ska fungera.
- Framtiden kommer att innebära fler produkter för vård och behandling, vilket innebär att till exempel hjälpmedels- och produktkonsulent samt support kommer att behövas.
- Mycket görs inom slutenvård som sedan fortsätter i hemmet. Vem ska stå för de eventuella produkterna? Tydlighet! Hur ska de levereras till hemmet? När patient kommer från sjukhus till ordinärt boende är det av vikt att hjälpmedel ska kunna följa ut i vårdkedjan.
- Nätuppkoppling i glesbygd, hur bedriva vård under samma förutsättningar?
- Hemmet som arena och större delaktighet av individen kräver flexibilitet gällande hjälpmedelsutbud.
- Ansvarsfrågor behöver vara klart och tydligt avgränsade. Vissa hjälpmedel är lagstyrda. Vilka typer av tjänster är aktuella och vad ska de omfatta?

- Valfärdsteknologi är upphandlat via e-nämnden, trygghetsskapande teknik, viktigt att se över avgränsning mot avtalet om man tar in valfärdsteknik. Helhetsbild över avtal avseende trygghetsskapande teknik, kan finnas olika mellan olika kommuner. Vilka hjälpmedel kommer i framtiden, vilka angränsar mot vård, såsom självmonitorering och liknande?

Referenser:

Backman, J. (2015). *Rapporter och uppsatser*. Lund: Studentlitteratur.

Dahlin-Ivanoff, S & Hultberg, J (2006). *Understanding the Multiple Realities of Everyday Life: Basic Assumptions in Focus Group Methodology*. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 13 (2):125–132.

Wibeck, V. (2010). *Fokusgrupper. Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Lund: Studentlitteratur.

Omvärldsbevakning gemensam nämnd

([tillbaka till rapporten](#))

Västmanland

Den gemensamma nämnden benämns **Hjälpmedelnsämnden**.

Region Västmanland är värdkommun och nämnden ingår i Region Västmanlands organisation.

I Hjälpmedelnsämndens ansvar ingår utbud och tjänster inom områdena daglig livsföring, hjälpmedel för vård och behandling samt inkontinenshjälpmedel. Utanför nämndens ansvarsområde faller ortopedtekniska hjälpmedel, synhjälpmedel samt hörseltekniska hjälpmedel. Hjälpmedelnsämnden har driftsansvar för Hjälpmedelscentrum, vars verksamhetschef utses av hälso- och sjukvårdsdirektören efter samråd med nämnden och ställs till nämndens förfogande.

Hjälpmedelnsämnden har 15 ledamöter och 15 ersättare. Regionen utser fem ledamöter och fem ersättare. Kommunerna utser varsin ledamot och varsin ersättare. Ledamöter och ersättare väljs för fyra år. Regionfullmäktige utser ordförande och vice ordförande. Ordförande nomineras från regionen (regionstyrelsen) och vice ordförande nomineras från kommunerna. Ersättning utgår för de förtroendevalda enligt respektive kommuns och regionens egna bestämmelser.

Inom nämnden finns ett arbetsutskott (AU) som förbereder ärenden till nämnden. AU utgörs av ordförande och vice ordförande samt en ledamot från regionen och en ledamot från kommunerna.

En tjänstemannaberedning bestående av länets socialchefer och chefer från regionens primärvård, psykiatri och habiliteringsverksamhet, Västmanlands sjukhus och Vårdval förbereder frågor som rör Hjälpmedelscentrums verksamhet.

Den gemensamma nämnden granskas av revisorer i var och en av de samverkande parterna. Revisorerna kan samarbeta vid revisionen. Respektive part prövar frågan om ansvarsfrihet för hela nämnden.

Regionen tillhandahåller ansvarig tjänsteman, sekreterare och kanslifunktion. Kostnaderna fördelas mellan kommunerna och regionen enligt samverkansavtal.

Dalarna

Den gemensamma nämnden benämns **Hjälpmedelnsämnden**.

Region Dalarna är värdkommun och Hjälpmedelnsämnden ingår i Region Dalarnas organisation.

I Hjälpmedelnsämndens ansvar ingår utbud och tjänster inom områdena: behandling och träning, förflyttning, kommunikation, larm, omgivningskontroll och kognition, kontinens, personlig vård samt personlig medicinsk behandling. Inom nämndens ansvarsområde ingår även hörsel, ortopedteknik, syn och tolkservice.

Hjälpmedelnsämnden har 18 ledamöter och 18 ersättare. Regionen utser tre ledamöter och tre ersättare. Kommunerna utser vardera en ledamot och en ersättare. Regionfullmäktige väljer ordförande bland regionens ledamöter för

samma tid som ledamöterna i Hjälpmedelsnämnden väljs. Hjälpmedelsnämnden väljer 1:e och 2:e vice ordförande bland kommunernas ledamöter för samma tid som ledamöterna i nämnden väljs. Varje huvudman svarar för kostnaderna för sina respektive förtroendevalda enligt respektive huvudmans arvodesregler.

Inom nämnden finns ett AU bestående av fem ledamöter, varav ordförande utgör en av dessa, samt fem ersättare som väljs av Hjälpmedelsnämnden. AU förbereder ärenden till nämnden och kan även på delegation från Hjälpmedelsnämnden fatta beslut.

En beredningsgrupp bestående av tjänstepersoner med chefsbefattning från kommuner och region har i uppgift att handlägga och bereda vissa ärenden till nämnden.

Ett medlemsråd, vars representanter väljs från kommuner och regionen, är forum för löpande hantering av praktiska frågor kring riktlinjer, servicenivå, utbildningsbehov, förbättringsförslag samt stöd till sortimentsgrupper. De sistnämnda utses av Hjälpmedel Dalarna i samråd med medlemsrådet.

Hjälpmedelsnämnden granskas av revisorerna dels i var och en av de samverkande kommunerna, dels i regionen.

Kanslifunktion och nämndsekreterare tillhandahålls av regionen.

Jämtland

Den gemensamma nämnden benämns **Gemensam nämnd mellan Region Jämtland Härjedalen och länets samtliga kommuner avseende samordnad upphandling, lagerhållning och distribution av sjukvårdsprodukter och hjälpmedel.**

Region Jämtland Härjedalen är värdkommun och gemensamma nämnden ingår i dess organisation.

Den gemensamma nämnden har nio ledamöter och nio ersättare. Varje kommun och regionen utser vardera en ledamot och en ersättare. Mandatperioden är fyra år. Region Jämtland Härjedalen utser ordförande och vice ordförande bland nämndens ledamöter. Nämnden har inget AU. Varje huvudman svarar för kostnaderna för sina respektive förtroendevalda enligt respektive huvudmans arvodesregler.

En tjänstemannagrupp har i uppgift att handlägga och bereda ärenden till nämnden. Beredningsgruppen består av tjänstepersoner från kommuner och regionen som är insatta i hjälpmedelsförsörjningen för länet. I gruppen ingår enhetschef för hjälpmedelscentralen, en primärvårdsrepresentant, en representant för specialiserade vården, en representant för MAS/MAR och en förvaltningschef från kommun.

Värmland

Den gemensamma nämnden benämns **Hjälpmedelsnämnden i Värmland** och ingår i Region Värmlands organisation.

Hjälpmedelsnämnden har 19 ledamöter och 19 ersättare. Region Värmland utser tre ledamöter och tre ersättare. Kommunerna utser vardera en ledamot och en ersättare. Av kommunallagen följer att Region Värmland utser

nämnsordförande och vice ordförande. Ordförande nomineras bland regionens ledamöter och vice ordförande bland kommunens ledamöter. Varje huvudman svarar för kostnaderna för sina respektive förtroendevalda enligt respektive huvudmans arvodesregler.

Inom nämnden finns ett AU bestående av sex ledamöter och sex ersättare. Tre av ledamöterna och tre ersättare utses bland regionens företrädare. Tre ledamöter och tre ersättare utses bland kommunernas företrädare.

Nämnden granskas av revisorerna hos respektive samverkande huvudman.

Sekretariat och en föredragande i gemensamma nämnden tillhandahålls av regionen. Kommunerna lämnar årligt bidrag till gemensamma nämndens verksamhet med det belopp som motsvarar de faktiska kostnaderna för nämndens arbete och administration. Kostnaderna fördelas 50/50, nyckeltal används för fördelning mellan kommunerna.

Fördelning hjälpmedel kommuner/region

Västmanland 80 % resp 20 %

Dalarna 55,1 % resp 42,4 %

Jämtland okänt

Värmland 50 % resp 50 %

Omvärldsbevakning avseende organisationsform – samtal med följande personer

Region Jämtland Härjedalen:

Enhetschef Åsa Trolle asa.trolle@regionjh.se

länssamordnare social välfärd Lena Hallquist lena.hallquist@regionjh.se

Region Dalarna:

Bitr. verksamhetschef Carina Anteskog carina.anteskog@regiondalarna.se

Region Värmland:

Enhetschef Tobias Nyåker tobias.nyaker@regionvarmland.se

Region Västmanland:

Verksamhetschef AnneChristine Ahl annechristine.ahl@regionvastmanland.se

Omvärldsbevakning Skåne

[\(tillbaka till rapporten\)](#)

Genomfört 2021-03-24 i kontakt med regional samordnare kommunala hälso- och sjukvårdsfrågor Mats Renard,

mats.renard@skaneskommuner.se

Övergripande nivå:

Gemensamt hemsjukvårdsavtal – hjälpmedel undantas från tröskelprincip

Gemensam handbok – Hjälpmedelsguiden Skåne

Samrådsgrupp på tjänstemannanivå inom hjälpmedel – ansvarsfördelningsfrågor mellan Skånes kommuner och Region Skåne, uppföljning och revidering av Hjälpmedelsguiden Skåne.

Delat ansvar mellan huvudmännen

Kommunerna ansvarar för hjälpmedel till personer från och med 20 års ålder, med vissa undantag där regionen har ansvar. Region Skåne har ansvar för hjälpmedel till personer upp till 20 år, samt för följande hjälpmedel oavsett personens ålder:

- Elektriska rullstolar samt drivaggregat
- Vissa kommunikationshjälpmedel
- Syn- och hörselhjälpmedel
- Ortopedtekniska hjälpmedel
- Vissa medicinska behandlingshjälpmedel

Region Skåne har hjälpmedelsverksamhet i Helsingborg, Kristianstad, Lund och Malmö.

Organisationsformer för hjälpmedelsverksamhet inom/mellan kommunerna:

- Egen regi - Malmö stad, mer än 300 000 inv
- Egen regi - Trelleborg
- Gemensam nämnd - Kristianstad, tio kommuner i östra Skåne
- Upphandlat Sodexo - Sydvästra Skåne, tio kommuner ”10-gruppen”
- Kommunalförbund - Helsingborg, 11 kommuner i nordvästra Skåne

Erfarenheter från Skåne:

De ovan nämnda organisationsformerna fungerar lite olika, och utmaningar finns inom samtliga. Varierande affärssystem; exempelvis ”10-gruppen” har ett köp/sälj-system mellan varandra. Individen betalar i vissa kommuner abonnemangsavgift för hjälpmedel.

Kostsamt med flera systemstöd Sesam, flera licenser i länet; regionens och inom respektive organisationsform.

Gränsdragningen inom hjälpmedel inte helt bra. Ett exempel är regionens ansvar för hjälpmotor till person som har kommunens rullstol, och ny relation måste startas till primärvård för denna. Provat förtroendeföreskrivning, men dock haft svårt att få det att fungera. Kommunens arbetsterapeut kan ha ombesörjt föreskrivningen, men regionens kostnadsbärare har inte alltid litat på det.

Förslag prismodell

[\(tillbaka till rapporten\)](#)

Lagrum och styrande förutsättningar

Ansvar för försörjning av personligt förskrivna hjälpmedel är knutet till hälso- och sjukvårdsansvaret enligt Hälso- och sjukvårdslagen. I Norrbottens län styrs ansvarsförhållandena av avtal som reglerar hälso- och sjukvårdsansvaret mellan Region Norrbotten och kommunerna i länet. Till grund för samverkan gäller Kommunaliserad hälso- och sjukvård i hemmen, Hjälpmedelspolicy för förskrivning av personliga hjälpmedel samt Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.

Kommunallagen (KL) 2 kap 6§ avseende princip för självkostnad.

Kommunallagen 2 kap 3§ avseende den s.k. likställighetsprincipen.

Ev regeldokument i regionen vid gemensam nämnd. (Regel för prissättning)

Förordning (EU) 2017/745 om medicintekniska produkter (MDR). Begreppet medicintekniska produkter omfattar produkter som är avsedda att användas av personer med funktionsnedsättning.

Syfte

Syfte med dokumentet är att beskriva principerna för gällande prismodell för Hjälpmedelsverksamheten i Norrbotten i en gemensam nämnd med kommunerna.

Principer

Huvudprincipen är att kostnadsansvaret följer förskrivningsansvaret, dvs. att kostnaderna ska debiteras den verksamhet som har förskrivit hjälpmedlet och som också har ansvar för uppföljning av de förskrivna hjälpmedlen.

Priserna bygger på självkostnadsprincipen, vilket innebär att samtliga relevanta direkta och indirekta kostnader som verksamheten ger upphov till ingår i underlaget för prissättningen samt att avgiftsuttaget inte får ge vinst.

Kommuner och regionen behandlas lika, vilket innebär att lika avgift ska utgå för lika prestation. (Likställighetsprincipen)

Kostnaderna för produkten belastar beställaren antingen i ett hyrsystem med månadshyra eller vid köp med hela anskaffningskostnaden.

Omkostnaderna budgeteras inom division Regionstöd. Indirekta kostnader debiteras kommunerna i form av ett grundabonnemang och inom regionen tillämpas anslag. Direkta kostnader debiteras samtliga kunder i form av påslag på köpta och hyrda produkter.

Transportkostnader ingår inte i produktpriset utan debiteras separat utifrån leverantörens prislista.

Så kallad *funktionshyra* används, vilket innebär att en hjälpmedelsartikel har samma månadshyra oavsett det specifika hjälpmedelsexemplarets ålder samt val av tillbehör (inom standardsortiment).

Hyra debiteras för antal hyrda dagar.

Definitioner

Personligt förskrivna hjälpmedel

Personligt förskrivna hjälpmedel är en del av insatserna inom habilitering och rehabilitering samt vård och behandling. Hjälpmedel delas in i hjälpmedel för det dagliga livet och hjälpmedel för vård och behandling.

Dessa hjälpmedel kan antingen hyras eller köpas beroende på produkt.

Behandlingshjälpmedel

Avser hjälpmedel och andra produkter som förskrivs till patient i syfte att vara en del av en behandlingsåtgärd, i regel under en tidsbegränsad tid.

Hur och när produkten ska användas vid behandling anges i behandlingsöverenskommelser eller motsvarande. Den verksamhet som förskriver produkten och har ansvar för att följa upp behandlingen har också ansvar för kostnaderna.

Kostnaderna kan inte debiteras annan vårdnivå även om patienten använder produkten i eget hem om inte vårdansvaret tas över av den vårdnivån.

Utrustning

Hjälpmedel som används som utrustning i verksamheten eller gemensamt av flera brukare betraktas inte som personligt förskrivna hjälpmedel enligt ovanstående definition. Inom regionen gäller att sådana hjälpmedel som kräver service/underhåll ska hyras. Kommunerna kan välja att hyra utrustning med service. Övriga produkter kan köpas.

Individ och komponent

Begreppet ”**individ**” avser hjälpmedel som kan hyras, d v s alla hjälpmedel som hyrs ut är individmärkta. Individen märks med en kod som gör att utlämnat hjälpmedel kan härledas till en brukare i Sesam. **Komponenter** är inte individmärkta.

Hjälpmedel som förbrukningsmaterial

Hjälpmedel som inte kan återanvändas av annan patient, t ex protes, peruk, kompressionsstrumpa och ortoser hanteras som förbrukningsmaterial.

Verksamhetens omkostnader

För de omkostnader som uppkommer för tillhandahållande av hjälpmedel beräknas en årlig kostnad, dvs. budget för hjälpmedelsverksamheten. Denna tillsammans med OH-kostnader för gemensamma funktioner som IT, admi-

nistration och regionledning utgör regionens självkostnad för hjälpmedelsverksamheten. Denna kostnad utgör underlag för beräkning av abonnemang och påslag på hyrda och köpta hjälpmedel.

De totala omkostnaderna ska fördelas mellan regionen och kommunerna utifrån respektive parts andel av årets omsättning.

Grundabonnemang

De omkostnader som inte är volymrelaterade, s k indirekta kostnader, finansieras via ett grundabonnemang. Abonnemanget omfattar kostnader för ledning och administration av hjälpmedelsverksamheten, upphandlingsarbete, IT-system, systemförvaltning och licenser för förskrivare till systemet web-Sesam. Det omfattar även regiongemensamma kostnader för IT infrastruktur, HR- och ekonomistöd, regionledning samt tjänstemannastöd till gemensam nämnd.

Kommunerna debiteras grundabonnemang. Inom regionen tillämpas anslag. Kommunernas abonnemang debiteras med lika belopp per månad utifrån befolkningsmängd enligt SCB:s senaste statistik innan fastställande av prislistan.

Påslag för hyra av hjälpmedel

I hyrespriset ingår ersättning för lagerhantering inklusive inköp till lagret, kundtjänst, rådgivning/konsultation per telefon i produkt-, service- och rutinfrågor samt rekonditionering, anpassningar, löpande service och underhåll samt reservdelar.

I hyran ingår även utbildning av nyckelpersoner samt användarhandbok för web-Sesam och beställningsportalen samt utbildning på sortimentet, mässor och annan utbildning/information som anordnas.

Med anpassning menas att en produkt justeras för att passa patienten och att det sker inom ramen för vad tillverkaren anger t.ex. att hjälpmedlet förses med tillbehör eller genom justering av inställbara funktioner.

Specialanpassning innebär bl.a. att kombinera produkter som inte är avsedda att kombineras med varandra eller att förändra produkten utanför ramen för vad tillverkaren anger. Tillverkaransvaret överförs till den som förändrar produkten. Ersättning för specialanpassning ingår inte i påslaget.

Montering och demontering av hyrda hjälpmedel ingår inte i hyrespriset.

Påslag vid köp av hjälpmedel

Påslaget består av ersättning för lagerhantering inklusive inköp till lagret samt kundtjänst, rådgivning/konsultation per telefon i produkt-, service- och rutinfrågor.

Transporter

Transporter från Länservice i Boden hem till patient eller till de avtalade mottagningsställena för hjälpmedel debiteras enligt leverantörens prislista. Transporter från Länservice i Boden till länets filialförråd finansieras via en avgift per hjälpmedel.

Service av köpta hjälpmedel och utrustning

Kommuner och regionen kan avropa service för hjälpmedel som de äger, t ex säkerhetskontroller, besiktning, service och underhåll.

Tjänsten debiteras per insats eller timme enligt prislista.

Uthyrning av hjälpmedel

Principer för hyra

Så kallad *funktionshyra* används, vilket innebär att en hjälpmedelsartikel har samma månadshyra oavsett det specifika hjälpmedelsexemplarets ålder samt val av tillbehör (inom standardsortiment).

För varje funktionsgrupp upprättas en produktkalkyl för beräkning av månadshyra. Kalkylen bygger på uppgifter om inköpspris, avskrivningstid, uthyrningsgrad, genomsnittlig uthyrningstid, internränta, inkurans, resursåtgång för service, rekonditionering samt övriga omkostnader. Även kostnad för komponenter inom standardsortimentet ingår.

Avskrivningstiden ska motsvara hjälpmedlets tekniska livslängd.

Produktkalkylerna ses över årligen inför justering av nästa års prislista. Den del av priset som avser uthyrningsgrad ska täcka den tid hjälpmedlet ligger i lager.

Samtliga hjälpmedel som ska hyras ut ska individmärkas. Komponenter individmärks inte. Övriga hjälpmedel som inte individmärks säljs till anskaffningspris. Ej individmärkta hjälpmedel kan inte hyras.

Hysesperiod

Hysesperioden räknas i dagar fr.o.m. dag för utleverans t o m återlämningsdag. Hyra debiteras för antal hyrda dagar.

Komponenter

Komponenter inom standardsortimentet ingår i funktionshyran och har beräknats som en genomsnittskostnad per hjälpmedel inom respektive produktgrupp. Komponenter som inte ingår i standardsortimentet försäljs till inköpspris.

Försäljning av hjälpmedel

Grundregel är att artiklar med ett inköpspris över 2 000 kr är hyresartiklar, medan billigare artiklar försäljs. Undantag från regeln kan göras när rekonditionering bedöms vara för svårt eller för kostsamt, t ex för vissa hygienartiklar. Undantaget gäller även rollatorer, som hyrs ut.

Samtliga priser för produkterna i beställningsportalen och web-Sesam är exklusive moms. Moms läggs på faktura till externa kunder.

Nytt hjälpmedel

Priset för ett hjälpmedel består av senaste anskaffningspris för produkten plus ett påslag enligt prislista.

För att förskrivaren ska få kontroll över vad som är förskrivet till patient utan att gå in i journalen måste personnummer anges vid förskrivning i web-Sesam.

Garanti

För garanti på försålda hjälpmedel gäller produktleverantörens garantitid.

Begagnat hjälpmedel

För beställare i kommuner och regionens verksamheter gäller att:

- Köp av begagnat hjälpmedel, för användning som t ex utrustning i verksamheten, debiteras med aktuellt restvärde, dock med en lägsta avgift enligt prislista.
- Saknas restvärde debiteras en administrativ avgift.
- Komponenter debiteras en avgift på 50 procent av inköpspris om individen har ett restvärde.

Utrangerade hjälpmedel

Försäljning av utrangerade hjälpmedel som definierats som övertalig hantearas enligt reglerna för övertalig utrustning.

Utrustning

Som utrustning definieras produkter som ska användas i verksamheten eller av flera brukare gemensamt, t ex rullstolar i entréer, rollatorer på vårdavdelning. Dessa produkter ska inom regionen redovisas som utrustning och inte som hjälpmedel. Det innebär att särskilda beställnings- och redovisningsrutiner gäller. Se särskilt avsnitt nedan.

För beställning av utrustning till kommunerna anges vid beställningen i web-Sesam betalande verksamhet utan personnummer på brukare.

Hjälpmedel som inte ska återanvändas

Hjälpmedel som **inte** ska återanvändas av annan patient, t ex protes, peruk, kompressionsstrumpa, ortos, ska hanteras administrativt som förbrukningsvara. Patienten slänger produkten när behovet upphört eller den behöver bytas ut.

Förskrivande verksamhet tar kostnaderna för hjälpmedlen. Samtliga produkter konteras som hjälpmedel i kontogrupp 42 på egna konton. Dessa hjälpmedel läggs inte in i Sesam Hjälpmedel. Förskrivning anges i patientens journal.

Hjälpmedel som definieras som utrustning

Följande avsnitt gäller endast regionens verksamheter.

Hjälpmedel som används som utrustning i verksamheten eller gemensamt av flera patienter betraktas inte som personligt förskrivna hjälpmedel. Inom regionen gäller att sådana hjälpmedel som kräver service/underhåll ska hyras. Övriga hjälpmedel kan köpas.

Beställning ska **inte** göras i web-Sesam utan i anvisat system för beställningar.

Utrustning med inköpskostnad under 20 tkr

Utrustningen ska konteras på konto som avser förbrukningsinventarier **konto 6411**. Begagnade hjälpmedel redovisas alltid som förbrukningsinventarier.

Utrustning med inköpskostnad över 20 tkr

Se regionens rutiner för investeringar på Insidan. Utrustningen hanteras som andra investeringar och äskas årligen.

Utrustningen läggs in i anläggningsregistret på den enhet där den placeras. Avskrivning enligt regionens regler för inventarier.

I Sesam Hjälpmedel hanteras endast de artiklar som ska säljas eller hyras ut som hjälpmedel.

Förslag på reglemente

Reglemente gemensam nämnd mellan Region Norrbotten och länets samtliga kommuner avseende xxxxxx

[\(tillbaka till rapporten\)](#)

Parter

Allmänt om nämnden

Region Norrbotten och Luleå, Boden, Piteå, Gällivare, Kiruna, Jokkmokk, Älvsbyn, Haparanda, Kalix, Övertorneå kommuner, har kommit överens om att fr.o.m. 2022-01-01 inrätta en gemensam nämnd för medicintekniska produkter i Norrbotten i enlighet med Lag (2003:192) om gemensam nämnd inom vård-och omsorgsområdet. Den gemensamma nämnden ingår i xxx organisation. Xxxx är juridisk person för den gemensamma nämnden. Utöver vad som följer av lag gäller detta reglemente och ett mellan de samverkande huvudmännen ingånget samverkansavtal för den gemensamma nämnden.

Förutsättningar

Hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning

Enligt hälso- och sjukvårdslagen 8 kap 7§ respektive 12 kap 5§ ska vårdgivaren erbjuda hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.

Med personliga hjälpmedel avses medicintekniska produkter och anpassning av dessa, samt i särskilda fall konsumentprodukter, som en person behöver i det dagliga livet för att förbättra eller kompensera kroppsfunction för ökad aktivitetsgrad och delaktighet. Personliga hjälpmedel förskrivs för individuella behov. Utifrån hjälpmedelspolicyn ska gemensamma riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel utarbetas årligen.

Läkemedelsnära produkter

Enligt Hälso- och sjukvårdslagen 8 kap 9 § respektive 12 kap 6 § ska vårdgivaren tillhandahålla förbrukningsartiklar som fortlöpande behövs på grund av allvarlig sjukdom eller efter behandling för sådan sjukdom.

Vissa förbrukningsartiklar ingår i läkemedelsförmånerna. (Lag 2002:160 om läkemedelsförmåner).

Nämndens uppgifter

Den gemensamma nämnden ska verka för att personer med funktionsnedsättning i länet ska tillförsäkras samma tillgång till hjälpmedel, oavsett var i vårdkedjan de befinner sig, och oavsett var de är bosatta i länet.

Den gemensamma nämnden ska verka för att personer med behov av förbrukningsartiklar får tillgång till dessa oavsett var i vårdkedjan de befinner sig, och oavsett var i länet de är bosatta.

- *Här ska detaljeras vad som ska ingå i nämndens uppdrag som exempel teknisk service, hyra av hjälpmedel, lagerhållning etc.*

Sammanträden

Den gemensamma nämnden ska inför varje kalenderår upprätta en plan över sina sammanträden och beredningar inför dessa. Utöver de sammanträden som tagits i planen ska sammanträde enligt 6 kap§23 kommunallagen hållas när minst en tredjedel av ledamöterna begär det eller ordföranden anser att det behövs.

Sammanträdesplanen ska lämnas till Gemensamma nämndens ledamöter och ersättare. Planen publiceras på Region Norrbottens externa webb och kommunernas webbsidor. Föredragningslista och handlingar i de ärenden som ska behandlas på sammanträde bör lämnas till berörda en vecka före sammanträdet. Gemensamma nämndens handlingar publiceras också på nämnda webbsidor.

Deltagande på distans

Den gemensamma nämnden får sammanträda med ledamöter närvarande på distans. Vid sammanträde med deltagare på distans gäller Region Norrbottens och Norrbottens kommuners regler för deltagande i sammanträden på distans i politiska organ. Ledamot som önskar delta i sammanträde på distans ska senast fem dagar före sammanträdet anmäla detta till ordföranden och sekreteraren. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans.

Sammansättning

Den gemensamma nämnden består av xx ledamöter och xx ersättare. Regionen utser x ledamöter och x ersättare. Kommunerna utser x ledamöter och x ersättare. *Varje medlem måste ha minst en ledamot och ersättare i nämnden.* Av kommunallagen följer att värdkommunen ska utse nämndens ordförande och vice ordförande. Huvudmännen är överens om att ordförande bör nomineras bland xxx ledamöter, samt vice ordförande bör nomineras bland xxx ledamöter, både för samma tid som ledamöterna utses i nämnden.

Ersättarnas tjänstgöring

Om en ledamot är förhindrad att inställa sig till ett sammanträde eller att vidare delta i ett sammanträde ska en ersättare från den kommun/regionen som valt ledamoten tjänstgöra i ledamotens ställe. En ledamot som inställer sig under ett pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe. En ledamot eller en ersättare som avbrutit sin tjänstgöring på grund av jäv får åter tjänstgöra sedan ärendet handlagts. Ersättarna har rätt att närvara och yttra sig på sammanträde även när de inte tjänstgör.

Kallelse

Ordföranden ansvarar för att kallelse utfärdas till sammanträdena. Kallelsen ska vara skriftlig och innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet. Kallelsen ska på lämpligt sätt tillställas varje ledamot och ersättare samt annan förtroendevald som får närvara vid sammanträdet senast fyra dagar före sammanträdesdagen. Kallelsen bör åtföljas av föredragningslista. Ordföranden bestämmer i vilken utsträckning handlingar som tillhör ett ärende på föredragningslistan ska bifogas kallelsen. I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt. När varken ordföranden eller vice ordföranden kan kalla till sammanträde ska den ledamot som har längst tjänstgöringstid göra detta och vid lika tjänstgöringstid för flera ledamöter den som är till åldern äldst.

Ersättare för ordföranden

Om varken ordföranden eller vice ordföranden kan delta i ett sammanträde eller del av ett sammanträde fullgör den ledamot som har längst tjänstgöringstid ordförandens uppgifter och vid lika tjänstgöringstid för flera ledamöter träder den av dessa in som är till åldern äldst. Om ordföranden på grund av sjukdom eller av annat skäl är förhindrad att fullgöra uppdraget för en längre tid får nämnden utse en annan ledamot att vara ersättare för ordföranden. Ersättaren fullgör ordförandens samtliga uppgifter.

Anmälan av förhinder

En ledamot eller ersättare som är förhindrad att delta i ett sammanträde eller i en del av ett sammanträde ska snarast anmäla detta till nämndens sekretariat.

Ersättning till ledamot och ersättare

Ledamot och ersättare i den gemensamma nämnden ska erhålla ersättning för uppdraget från den kommun/regionen som valt ledamoten och ersättaren.

Justering och anslag av protokoll

Protokollet justeras av ordföranden och en ledamot. Nämnden kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen bör redovisas skriftligt innan nämnden justerar den. Nämndens protokoll ska tillkännages på var och en av de samverkande kommunernas och regionens anslagstavlor. Utdrag ur protokoll ska tillställas de kommuner som är berörda av nämndens beslut samt regionen, om det är berört. Fullständiga protokoll ska tillställas de samverkande kommunernas och regionens revisorer.

Reservation

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen ska ledamoten göra det skriftligen. Motiveringen ska lämnas före den tidpunkt som har fastställts för justering av protokollet.

Delgivning

Delgivning med nämnden sker med ordföranden eller en anställd som nämnden bestämmer.

Undertecknande av handlingar och expediering

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden ska undertecknas av ordföranden eller, vid förfall för denne, vice ordföranden och kontrasigneras av anställd som nämnden bestämmer. Avtal, andra handlingar samt skrivelser i ärenden som beslutas av delegat skrivs under av delegaten. Skrivelser till följd av verkställighet av beslut undertecknas av den tjänsteperson som verkställer beslut. Nämnden får besluta att underskrift i vissa fall ska ske i annan ordning.

Arbetsutskott

Detta kan tillsättas om det finns behov av det

Upphandlande enhet

Verksamheten omfattas bl.a. av lagen om offentlig upphandling (LOU). Värdkommun för den gemensamma nämnden är tillika upphandlande enhet.

Förslag avtal om samverkan i gemensam nämnd ([tillbaka till rapporten](#))

Avtalsperiod

Samverkansavtalet gäller under perioden xxxx-xx-xx – xxxx-xx-xx (fyraårsperiod), med en automatisk förlängning om fyra år. Parterna äger rätt att under avtalsperioden säga upp avtalet inför ett årsskifte om väsentliga förändringar inträffar i parternas verksamhet. För att avtalet ska upphöra måste skriftligt uppsägning dock göras senast nio månader före det kommande årsskiftet. Parterna äger rätt att påkalla förhandling vid behov av revidering eller mindre justeringar av avtalet. Om förutsättningarna för detta samverkansavtal förändras på grund av lagstiftning eller huvudmannaskap äger parterna rätt att uppta förhandling.

Gemensam nämnd

Med uppdrag enligt reglemente. *(Kommentar: Vissa frågor bör regleras både i avtalet och reglementet. En sådan fråga är nämndens uppgiftsområde och vad som faller utanför detta)*

Uppföljning av avtal

Årlig uppföljning ur patientperspektiv, verksamhetsperspektiv och medlemsperspektiv.

Ekonomi

Prismodellen bygger på självkostnadsprincipen enligt Kommunallagen 2 kap 6§. Vid utvärdering av totala intäkter mot kostnader är grunden för kostnadsfördelningen respektive parts andel (kommuner respektive regionen) av omsättningen.

En prognos för årets över-/underskott görs årligen i oktober baserat på septembers utfall. Överskott respektive underskott ska justeras innevarande år om detta beräknas bli större än +/- 2 procent av omsättningen. Samtliga kommuner och regionen delar lika på överskottet/underskottet utifrån dess andel av omsättningen.

Försäkring

Respektive huvudman tecknar försäkring för den egendom som huvudmannen äger. Egendom som nyttjas gemensamt och ägs av värdkommunen ingår i värdkommunens försäkringsansvar.

Samtliga hjälpmedel hyrs ut oförsäkrade. Medlemmen svarar för förlust eller annan skada som beror på skador eller förluster som uppkommer efter mottagandet eller före överlämning till transportör vid återlämning.

Oenighet tvist

Om frågan inte kan lösas i linjeorganisationen på tjänstepersonsnivå ska rapportering ske till den gemensamma nämnden. Tvister i anledning av detta samverkansavtal ska lösas inom xxxxxx.

Twist rörande tolkning och tillämpning av detta avtal ska i första hand lösas genom förhandling mellan berörda huvudmän. Frågor angående tillämpning av detta samverkansavtal som inte kan lösas i samförstånd ska lyftas till nästa nivå.

För det fall huvudmännen inte kan komma överens ska tvisten avgöras av xxx tingsrätt med tillämpning av svensk rätt.

Omvärldsbevakning och utveckling

Samverkan kring omvärldsbevakning och utvecklingsområden är viktig för att målet ska nås. Samverkan ska också ske kring gemensamma frågor för att underlätta och lösa frågor där kommunernas och regionens ansvar inom hjälpmedelsområdet möts.

Policy och regelverk⁷

Syfte

Ansvar för försörjning av personligt förskrivna hjälpmedel är knutet till hälso- och sjukvårdsansvaret enligt Hälso- och sjukvårdslagen. I Norrbottens län styrs ansvarsförhållandena av avtal som reglerar hälso- och sjukvårdsansvaret mellan Region Norrbotten och kommunerna i länet.

Till grund för samverkan gäller ”Kommunaliserad hälso- och sjukvård i hemmen”, ”Hjälpmedelspolicy för förskrivning av personliga hjälpmedel” samt ”Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning”.

Ansvar för försörjning av förbrukningsartiklar vid inkontinens, diabetes och nutrition är knutet till hälso- och sjukvårdsansvaret enligt Hälso- och sjukvårdslagen.

Detta samverkansavtal reglerar xxxx. Den gemensamma ambitionen är att bibehålla och vidareutveckla en långsiktig och förtroendefull samverkan i en anda av öppenhet och dialog. Det ömsesidiga åtagandet ska bidra till en gynnsam utveckling till nytta för patienterna.

Parallella verksamheter ska undvikas.

Mål

Enligt reglemente Gemensam nämnd.

Målet med samverkansavtalet och en gemensam försörjning är att patienterna på lika villkor får tillgång till funktionellt fullgoda hjälpmedel och förbrukningsartiklar i hela länet, i enlighet med hälso- och sjukvårdslagstiftningen.

Målet är att samordna specialistkompetens, administration och praktisk hantering inom hjälpmedelsområdet och läkemedelsnära produkter så att försörjningen drivs med hög kvalitet och kostnadseffektivitet.

Samverkansnivåer

Politisk samverkan

Xxxxx har det övergripande ansvaret för samverkansfrågor.

Arbetsutskott i gemensamma nämnden: har ansvar för ...

⁷ Sker inte samråd med verksamheter som enbart är Regionens ansvar kan inte den gemensamma nämnden fatta beslut om Policy och regelverk.

Samverkan på tjänstemannanivå

Samverkan länsnivå: Samverkansmöten, Länshjälpmedelsgruppens möten, årligt förslag till uppdatering av Riktlinjer för förskrivning.

Samverkansmötenas syfte är ett forum för informationsutbyte mellan regionen och länets kommuner gällande kompetens, omvärldsbevakning med flera frågor. Norrbottens kommuner respektive Region Norrbotten utser sina representanter (fyra respektive fyra). Möten sker xx ggr per år.

Länshjälpmedelsgruppens syfte är god patientsäkerhet och hög kvalitet vid förskrivning av lågfrekventa och dyrare hjälpmedel, prioriteringar ska följa den etiska plattformen och likhet över länet vid förskrivning av hjälpmedel. Länshjälpmedelsgruppens och riktlinjearbetet är reglerat i Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning.

Samverkan medlemsnivå: Lokala samverkansmöten t.ex. kundmöten ska erbjudas årligen av hjälpmedelsverksamheten.

Samverkan med intresseorganisationer

Enligt strategin för patient och brukarmedverkan i Norrbottens län sker samverkan med intresseorganisationer för personer med funktionsnedsättningar och pensionärsorganisationerna i arbetet med förslag till riktlinjeförändringar och upphandling av hjälpmedel.

Driftuppgifter

Genomförande

Hjälpmedelscentral med xxx som värdkommun.

Hjälpmedelscentralens uppdrag

Det övergripande syftet är en god och säker service till länets medborgare i enlighet med lagar, föreskrifter och riktlinjer.

- Här regleras vilket uppdrag hjälpmedelscentralen ska ha.

Uppdragets omfattning

Hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning och läkemedelsnära produkter enligt fastställda Riktlinjer för förskrivning av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning respektive Riktlinjer för läkemedelsnära produkter. Samverkansavtalet omfattar även hjälpmedelsprodukter som också används som utrustning och som är en del i en behandling i kommunernas verksamheter.

Regionens ansvar omfattar förutom de som är gemensamma även de hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning och läkemedelsnära produkter som enbart regionen har ansvar för att tillhandahålla enligt gällande lagstiftning, avtal och regelverk.

Kvalitet

Verksamheten ska arbeta med ständiga förbättringar.

Hållbarhet

Verksamheten ska drivas utifrån gällande föreskrifter och lagar inom miljöområdet. Vid val av sortiment vid produktutvärderingar ska xxxx riktlinjer för ekologiskt hållbar upphandling tillämpas. Xxxxx ansvarar för att utrangeering av hjälpmedel som ingår i det sortiment som hyrs ut tas om hand på ett

miljöanpassat sätt. Respektive kommun och regionen ansvarar för utrange-
ring av sina hjälpmedel på motsvarande sätt.

Tillgänglighet och kommunikation

Rådgivning gällande administrativa rutiner, IT-stöd, service och teknisk sup-
port ska kunna ges via telefon, videomöten och elektronisk post.

Hänvisning av förskrivare, patient, närstående m.fl. till rätt instans/person
ska kunna ges under gällande öppettider.

Inköp av hjälpmedel

Inköp görs enligt avtal, riktlinjer och rutiner. Upphandlat sortiment ska mot-
svara merparten av patienters behov (ca 80 %).

Lagerhållning, rekonditionering och skrotning

Lagerhållning av produkter och reservdelar i omfattning så att hjälpmedel
kan tillhandahållas. Filialförråd vid sjukhusen lagerhåller högfrekventa
hjälpmedel.

Rekonditionering och skrotning regleras enligt ekonomisk modell och håll-
barhetsaspekter.

Service

Under förutsättning att reservdelar finns i lager ska akuta reparationsbehov
vara åtgärdat inom 24 timmar. Brådskande reparationer ska vara åtgärdade
inom tre arbetsdagar. Normal serviceåtgärd ska vara påbörjad inom tre da-
gar.

Förebyggande underhåll

Teknisk kontroll, underhåll och service, periodiskt utifrån tidsintervall
och/eller driftstimmar. Förebyggande underhåll enligt leverantörens anvis-
ning t.ex. personlyftar. Endast personal utbildad av leverantören kan utföra
förebyggande underhåll.

Specialanpassning

Under förutsättning att det inte finns produkt på marknaden som motsvarar
behovet kan specialanpassning utföras enligt gällande lagstiftning och ruti-
ner.

Utprovning

Förskrivare ska kunna få stöd vid utprovning av hjälpmedel i för patienten
lämplig miljö.

Garantier

För garantier på hjälpmedel gäller produktleverantörens garantitid.

Auktorisationsavtal

Endast av leverantören utbildad personal får utföra garantireparationer.

Teknisk service

Kommunerna och regionen kan köpa tjänst för säkerhetskontroll, besiktning,
service och underhåll av egenägda hjälpmedel.

Administrativa rutiner

Datasystem för lagerhållning, spårbarhet, registrering och beställning

Förskrivare ska använda xxx gällande systemstöd för att beställa hjälpmedel och teknisk service.

Upplägg av kunder och beställare ska ske efter behov.

Administrativa uppgifter i datasystem t.ex. aktuella avtal, artikeluppgifter och löpande korrigeringar, fakturafrågor m.m. ska tillhandahållas.

Redaktionellt arbete

Sakkunniga inom hjälpmedelsområdet respektive förbrukningsartiklar publicerar aktuell information på Hjälpmedelsportalen/Materialportalen.

Statistik, uppföljning och rapporter

Uppföljningsrapporter ska kunna tas fram och publiceras för Regionens och kommunernas behov.

Säkerhetsmeddelanden, avvikelser och tillbudshantering

Åtgärder utförs i enlighet med kvalitetsledningssystem och den medicintekniska lagstiftningen.

Stöd till förskrivare av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning

Rådgivning och stöd, både i enskilda patientärenden och principfrågor är viktig för att säkra kvalitet och patientsäkerhet.

Rådgivning och stöd av hjälpmedelskonsulent

- Individuell rådgivning i patientärenden
- Individuell rådgivning vid beställningar
- Expertstöd vid komplicerade förskrivningar
- Rådgivning och stöd vid utprovningar, för patienten i lämplig miljö
- Information till förskrivare
- Samlad information på gemensam webbsida, (Hjälpmedelsportalen) med information om regler, riktlinjer, rutiner, sortiment, beställningsunderlag, kontaktuppgifter m.m.
- Utbildning till förskrivare, både inom produktområden och av övergripande karaktär, beslutsstöd, beställningssystem m.m., både grundläggande och fördjupande utbildningar
- Samverkan i hjälpmedelsfrågor såsom riktlinjer, länshjälpmedelsgrupp, sortiment, ordnat införande m.m.
- Skriftlig information i form av rutindokument och patientinformation t.ex. sortimentsöversikt, beställningsunderlag, checklistor och patientinformation
- Samverkan med leverantörer vid utprovningar, utbildningar, visningar och mässor
- Rådgivning och stöd ska kunna ges via telefon, videosamtal/fjärrstyrning, e-post och patientbesök på mottagning/hembesök.

Stöd till förskrivare av läkemedelsnära produkter

Rådgivning och stöd är viktig för att säkra kvalitet och patientsäkerhet.

Rådgivning och stöd av materialkonsulent

- Samlad information på gemensam webbsida, med information om regler, riktlinjer, rutiner, sortiment, beställningsunderlag, kontaktuppgifter m.m.

Utbildning och kompetensutveckling för förskrivare

Kontinuerlig utbildning är viktig för att säkra kvalitet och patientsäkerhet inom områdena hjälpmedel och läkemedelsnära produkter.

Kompetenskrav förskrivare

Förskrivare av hjälpmedel och förbrukningsartiklar ska ha genomgått grundläggande förskrivarutbildning och utbildning i beställningssystemet.

Förskrivare ska känna till och följa gällande riktlinjer och rutiner för förskrivning i Norrbotten.

Upprätthålls inte kompetensen avseende ovanstående krav, kan sjukvårdshuvudmannen återta förskrivningsrätten.

Utbildningar till förskrivare av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning

Utbildningar till förskrivare ska erbjudas efter aktuellt behov hos förskrivare. Förskrivarutbildning tillhandahålls inom aktuella förskrivningsprocesser, behovs- och produktområden.

Förskrivarutbildningar ska vara på grundläggande nivå, men vid behov ska även kunna erbjuda fördjupningar inom vissa produktområden. Kunskap om Hjälpmedelsportalen ska integreras i respektive förskrivarutbildning.

Utbildningar till förskrivare av läkemedelsnära produkter

Utbildningar till förskrivare ska erbjudas efter aktuellt behov hos förskrivare. Förskrivarutbildning tillhandahålls inom aktuella förskrivningsprocesser, behovs- och produktområden.

Förskrivarutbildningar ska vara på grundläggande nivå, men vid behov ska även kunna erbjuda fördjupningar inom vissa produktområden.

Upphandling av produkter och tjänster

Den gemensamma nämnden ansvarar för upphandlingar av hjälpmedel och läkemedelsnära produkter som ingår i den gemensamma nämndens uppdrag. Det praktiska upphandlingsarbetet genomförs av xxxx som upphandlande myndighet efter samråd i den gemensamma nämnden.

Förskrivarrepresentanter, med god kännedom och erfarenhet av respektive produktområde, som arbetar i kommuner och regionen ska ingå i arbetet.

Det är inte tillåtet att göra inköp/upphandlingar vid sidan om upphandlade ramavtal. Om regionen eller någon deltagande kommun inte följer ramavtalen och detta leder till att en leverantör riktar ett skadeståndsanspråk till följd av avtalsbrott står regionen eller den kommun som orsakat skadan för hela det eventuella skadeståndet. Detsamma gäller skadestånd enligt Lagen om offentlig upphandling (LOU) på grund av otillåtna direktupphandlingar. Andra skadeståndsanspråk som väcks mot värdkommunen på grund av brott

mot LOU ska fördelas enligt den fördelningsprincip som ligger till grund för grundabonnemanget.

Hjälpmedelkonsulenter respektive Materialkonsulenter driver upphandlingsprocessen genom förarbete i form av upphandlingsbeskrivning, kravspecifikationer, funktionsutvärderingar, efterarbete m.m.

Transporter

Omfattning

Transporter avtalas av i ett sidoavtal. Sidoavtalet reglerar den omfattning och ersättning för transporter som följer av att xxxx avser hyra och avropa hjälpmedel via värdkommunen enligt upphandlat avtal.

Transporter enligt detta sidoavtal omfattar:

1. Transporter till och från Hjälpmedelcentralen till en leveransplats.
2. Transporter till övriga leveransplatser inom xxxx.
3. Transporter till och från patienter i ordinärt boende i kommunen.

Hjälpmedel levereras normalt enligt det leveransschema som gäller för xxx. Detta förutsatt att hjälpmedlet finns i lager och att beställningen sker senast klockan 11.30 arbetsdagen före leveransdag. Enstaka leveranser utöver de schemalagda sker efter samråd mellan beställare och hjälpmedelsverksamheten.

För hämtningar av hjälpmedel från fast leveransplats ska en hämtorder läggas in i xx system av förskrivaren. För hämtning från ordinärt boende registreras hämtordern i första hand av förskrivaren eller av Hjälpmedelcentralen i andra hand. Hjälpmedel som ska hämtas från godsmottagning/motvarande ska märkas med en returlapp.

Medlemmar i nämnden ska kunna ha möjlighet att sköta transport i egen regi från filialförråd eller annan leveransplats.

Organisationsformer, jämförelse

([tillbaka till rapporten](#))

I [Kommunallag \(2017:725\)](#) kap 9 kan man läsa om kommunalförbund och gemensam nämnd

	Gemensam nämnd	Kommunalförbund	Gemensamägt aktiebolag
Juridisk person	Ingår i den juridiska person som värdkommunen utgör	Egen offentligrättslig juridisk person som också har egen rättskapacitet	Egen juridisk person som är huvudman för driften men inte myndighetsutövningen
Överlåter uppgifter	Nej	Ja för drift och utförande men nej för myndighetsutövning.	Ja för drift och utförande men nej för myndighetsutövning.
Huvudman	Respektive part är huvudman	Kommunalförbundet	Bolaget för driften men inte för myndighetsutövning då det inte finns lagstöd för det
Övergripande styrande lagar	Kommunallagen, LOU	Kommunallagen, LOU	Kommunallagen, aktiebolagslagen, LOU
Styrande dokument som upprättas	Reglemente för nämnden, samarbetsavtal samt eventuell delegation till verksamhetsledningen	Förbundsordning, samarbetsavtal	Bolagsordning, ägardirektiv, konsortialavtal
Politisk styrning	Nämnden har minst en ledamot + ersättare från varje medlem.	Kommunalförbundet har minst en ledamot + ersättare från varje medlem. Förbundsfullmäktige eller förbundsledning är valbart. Den beslutande församlingen tillsätter en förbundsstyrelse. Fristående till medlemmarna.	Varje ägare genom ägarstyrning. Genom styrelse för bolaget med X ledamöter. Inte krav på att alla parter ska ingå i styrelsen. Insyn styrs via bolagsordning och ägardirektiv.
Ersättning ledamöter	Arvoden betalas av ledamotens hemkommun/region	Arvoden betalas av kommunalförbundet till ordförande och vice ordförande samt revisorer. Respektive medlem betalar för sina övriga ledamöter	Arvoden betalas av bolaget och indirekt av regionen och kommunerna i priset för varan eller tjänsten
Operativ styrning	Verksamhetsledning i värdkommunen	Verksamhetsledning i kommunalförbundet	Verksamhetsledning i aktiebolaget
Personal	Anställd i värdkommunen	Anställda av kommunalförbundet	Anställda av aktiebolaget
Tillkommande personalbehov	Nämndsekreterare. Kostnaden fördelas ut på medlemmarna.	Förbundsdirektör, registrator/sekreterare, ekonom. Upphandlare eller köpa tjänsten upphandling.	VD, ekonom, Upphandlare eller köpa tjänsten upphandling

		Kostnaden fördelas ut på medlemmarna.	ling. Betalas indirekt av regionen och kommunerna i priset för varan eller tjänsten.
Budget	Förslag tas fram av nämnden och beslutas av fullmäktige i värdkommunen	Budget beslutas av förbundsdirektionen alternativt förbundsfullmäktige	Budget beslutas av styrelsen
Ekonomiskt ansvar	Värdkommunen ekonomiskt ansvarig	Medlemmarna ytters ekonomiskt ansvariga	Delägarna ytters ekonomiskt ansvariga
Ekonomisk redovisning	Värdkommunen fastställer budget. Redovisas i dennes ekonomisystem.	Egen budget och redovisning, ekonomisystem måste upphandlas	Egen budget och redovisning, ekonomisystem måste upphandlas
Revision	Granskas av revisorerna i var och en av de samverkande kommunerna och regionen	Revisorer väljs av förbundsfullmäktige alternativt om förbundsdirektion, enligt vad som är reglerat i förbundsordningen.	Valda revisor samt X antal lekmanrevisorer utsedda av region/kommunalfullmäktige
Ägande av hjälpmedel som kan hyras	Ägs normalt av värdkommunen	Ägs av kommunalförbundet. Befintliga hyrbara hjälpmedel, tillbehör och reservdelar köps ut av kommunalförbundet.	Ägs av aktiebolaget. Befintliga hyrbara hjälpmedel, tillbehör och reservdelar köps ut av aktiebolaget.
Upphandling av varor och tjänster	Upphandlas av värdkommunens upphandlingsenhet	Upphandlas av kommunalförbundet, alternativt att tjänsten köps av extern part	Upphandlas av aktiebolaget, alternativt att tjänsten köps av extern part
Samordnad upphandling med andra regioner	Kan fortsätta som vanligt	Kommunalförbundet kan samordna enstaka (ad hoc) upphandlingar med norrregionerna på det sätt som sker idag. Däremot är det oklart om ett kommunalförbund kan etablera stadigvarande samarbeten genom avtalssamverkan. Rättsläget oklart.	Aktiebolaget kan samordna enstaka (ad hoc) upphandlingar med norrregionerna på det sätt som sker idag. Ett gemensamt aktiebolag kan däremot inte vara part i en avtalssamverkan.
Köpa från befintliga avtal	Ingen förändring	Nej	Nej
Övertagande av avtal	Inget behov av det	Bör vara möjligt men oklar praxis med byte på beställarsidan	Bör vara möjligt men oklar praxis med byte på beställarsidan
Köp av varor och tjänster från regionen	Tillåtet inom ramen för nämndens ansvarsområde och att regionen är värdkommun. Behöver inte upphandlas av medlemmarna	Nej inte utan upphandling. Ur ett kommunalrättsligt perspektiv är det även olämpligt att Regionen tillhandahåller tjänster åt externa kunder.	Nej inte utan upphandling. Ur ett kommunalrättsligt perspektiv är det även olämpligt att Regionen tillhandahåller tjänster åt externa kunder.

Drift IT-system	I värdkommunens servermiljö	Oklart juridiskt om möjligt, alternativt att Kommunalförbundet driftar eller ”hosting” hos extern leverantör	Oklart juridiskt om möjligt, alternativt att aktiebolaget driftar eller ”hosting” hos extern leverantör
HR-system	I värdkommunens HR-system	Oklart om juridiskt möjligt, kan behöva upphandlas eget system alternativt köpa tjänsten externt	Oklart om juridiskt möjligt, kan behöva upphandlas eget system alternativt köpa tjänsten externt
Prismodell	Principer för detta är framtaget. Ytterligare arbete behövs.	Principer för detta är framtaget. Ytterligare arbete behövs.	Principer för detta är framtaget. Ytterligare arbete behövs.
Riktlinjer och policy	Beslutas av nämnden enligt förslag reglemente	Behöver utredas vidare	Behöver utredas vidare



Region Norrbotten

Detaljerad analys av Hjälpmedelsverksamheten Slutrapport

KPMG

—

12 November, 2020



Innehållsförteckning

Innehåll	Sida
Sammanfattning	3
Bakgrund och tillvägagångssätt	10
Nulägesanalys	13
Regionjämförelse	28
Lösningförslag	46
Rekommendation och vägen framåt	73
Appendix	76



Sammanfattning

Sammanfattning

Uppdrag

Region Norrbotten har efterfrågat en detaljerad analys av regionens hjälpmedelsförsörjning. Uppdraget syftar till att finna olika möjliga lösningar för den fortsatta hanteringen av hjälpmedel inom Norrbottens län. Analysen, utöver en översyn av Region Norrbottens nuvarande hjälpmedelsverksamhet, fokuserar på jämförelser med andra svenska regioners hjälpmedelsförsörjning med avseende på styrning, organisation och samverkan. Utifrån detta ska förslag och rekommendation på framtida styrning, organisation samt alternativ för samverkan presenteras. I lösningsförslagen detaljeras nackdelar och fördelar, risker och möjligheter, timing och tidslängd för införande, samt eventuella kostnadsaspekter.

Nulägesanalys

Region Norrbotten samverkar inom hjälpmedelsförsörjning med länets kommuner genom ett samverkansavtal. Nulägesanalysen visar på att samverkan inom hjälpmedelsförsörjningen i Norrbottens län fungerar väldigt väl, där hjälpmedel kan tillhandahållas till lika villkor för alla medborgare i länet utan parallella organisationer. Däremot är samverkan med kommunerna ej korrekt, då Region Norrbotten står för en oproportionerligt stor del av försörjningen i förhållande till kommunerna, och förväntningarna på vardera delaktig part i samverkansavtalet är inte tydligt. Vidare är det inte säkerställt att regionens intäkter från kommunerna täcker kostnaderna för att hantera dess hjälpmedel. En minskande befolkning samt ökande andel äldre-äldre inom länet ställer stora krav på en hjälpmedelsförsörjning som är både kostnadseffektivt och resurseffektivt.

Regionjämförelse

Genomförd jämförelse bland utvalda regioner visar på att hjälpmedelsförsörjningen styrs via gemensamma nämnder, via samverkansavtal med kommuner alternativt ingen samverkan mellan region och kommuner. De regioner som har valt att styra och organisera sin hjälpmedelsförsörjning via samverkansavtal med kommunerna har inte varit fullt medvetna om den lagändring i kommunallagen som började gälla under 2018. Jämförelsen visar att det finns olika alternativa lösningar för en region att hantera hjälpmedelsförsörjningen, och där det är viktigt att hänsyn tas till följande:

- Regionens kontext i form av politisk organisation och struktur för styrning
- Förutsättningar som finns i länet avseende storlek på kommuner, ekonomiska resurser, kompetens samt demografi och geografi
- Vilket typ av samarbete regionen vill upprätthålla med kommunerna och hur det sedan ska komma patienter/brukare tillgodo

Lösningförslag

Utifrån Region Norrbottens nuläge samt jämförelse med utvalda regioner har sex lösningsförslag tagits fram:

- Gemensam nämnd – Samverkan mellan region och kommuner genom en gemensam nämnd för hjälpmedelsförsörjningen
- Kommunalförbund – Samverkan mellan region och kommuner genom ett Kommunalförbund för hjälpmedelsförsörjningen
- Avtalssamverkan – Avtalssamverkan innebär att nuvarande avtal omförhandlas eller avslutas, samt att ett nytt avtal tas fram som tydliggör det gemensamma ändamålet
- Gemensamt aktiebolag – Ett gemensamt aktiebolag som ägs av region och kommuner tillsammans tar hand om hjälpmedelsförsörjningen
- Begränsad samverkan – Att begränsa samverkan innebär att region och kommun omförhandlar samverkansavtalet, och endast samverkar avseende upphandling av leverantörer
- Outsourcing – Regionen och kommunerna tillsammans eller var för sig upphandlar en helhetsleverantör som kan hantera försörjningen av hjälpmedel

Rekommendation

KPMG rekommenderar att Region Norrbotten går vidare med lösningsförslag Avtalssamverkan eller Begränsad samverkan. Vägen framåt kan delas upp i tre steg:

- Besluta om rekommendation – Syftar till att besluta om vilken rekommendation som är mest lämplig för Region Norrbotten
- Utveckla nya avtal och tidplan – Syftar till att ta fram ett nytt avtal för avtalssamverkan alternativt begränsad samverkan (enbart för upphandling). Vidare ska en tidplan med aktiviteter tas fram samt ett nytt fördelningsförslag baserat på avtalet för kommunalisering av hemsjukvården förhandlas fram
- Besluta om samverkan/begränsa samverkan – Ta beslut om nytt avtal för avtalssamverkan alternativt begränsad samverkan i regionfullmäktige, samt vidta nödvändiga förändringar kring styrning, processer och rutiner för Länsservice baserat på vilken rekommendation som beslutas



Bakgrund och syfte

Region Norrbotten har efterfrågat en detaljerad analys av regionens hjälpmedelsförsörjning. Uppdraget syftar till att finna olika möjliga lösningar för den fortsatta hanteringen av hjälpmedel inom Norrbottens län. Analysen, utöver en översyn av Region Norrbottens nuvarande hjälpmedelsverksamhet, fokuserar på jämförelser med andra svenska regioners hjälpmedelsförsörjning med avseende på styrning, organisation och samverkan. Utifrån detta ska förslag och rekommendation på framtida styrning, organisation samt alternativ för samverkan presenteras. I lösningsförslagen detaljeras nackdelar och fördelar, risker och möjligheter, timing och tidslängd för införande, samt eventuella kostnadsaspekter.



Uppdraget omfattar inte

- Länservice materialförsörjningsverksamhet
- Framtagande av en ny ekonomisk modell



Metod

Metoden för uppdraget kan delas upp i tre faser

1. Nulägesanalys

2. Regionjämförelse

3. Lösningförslag och rekommendation

Sammanfattning – Nulägesanalys

Hjälpmedelsförsörjningen fungerar...

- Dagens hjälpmedelsförsörjning fungerar överlag väl, där hjälpmedel kan tillhandahållas till lika villkor till samtliga länets invånare från en gemensam part
- Norrbottens läns kommuner ser dagens upplägg med att Region Norrbotten står för det operativa i hjälpmedelsförsörjningen som väldigt fördelaktigt
- Det finns flertalet samverkansforum där representanter från Region Norrbotten samt länets kommuner kan hålla i en nyanserad dialog för att främja försörjningen i länet

... men den bryter mot kommunallagen

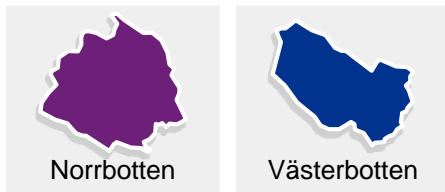
- Dagens uppsättning av hjälpmedelsförsörjning i länet bryter mot kommunallagen enligt regionens jurister, då det inte uppfattas vara ett genuint samarbete mellan regionen och länets kommuner
- Detta innebär att kommunerna inte är tillräckligt delaktiga i försörjningen, och måste bidra mer än endast genom ekonomisk ersättning
- Att kommunerna måste bidra mer blir väldigt tydligt när ansvarsfördelningen mellan regionen och kommunerna belyses, där Region Norrbotten ansvarar för i princip hela den operativa verksamheten även om regionen endast står för ca 30% av hjälpmedelskostnaderna
- Vidare skulle en gemensam budget mellan regionen och kommunerna behövas sättas upp mellan parterna för att säkerställa att gemensamma kostnader fördelas korrekt
- Den ekonomiska modell som finns idag samt den interna kontrollen på kostnader har lett till att Region Norrbotten inte kan säkerställa att dess kostnader täcks och att hjälpmedel hyrs ut gratis

Samverkansformen måste uppdateras

- För att hjälpmedelsförsörjningen i länet ska bli laglig måste samverkansformen förändras, antingen genom nya former för fortsatt samverkan eller genom att avsluta samverkan med kommunerna helt eller delvis
- Vid en fortsatt samverkan likt idag finns det flera faktorer som behöver hanteras, bland annat att kommunerna blir mer delaktiga i hjälpmedelsförsörjningen, samt att regionen och kommunerna säkerställer att verksamhetens kostnader täcks
- Region Norrbotten måste även uppdatera den ekonomiska modellen för att säkerställa att samtliga kostnader hjälpmedelsverksamheten täcks vid fortsatt samverkan

Det finns ett stort behov av att uppdatera samverkansformen samt säkerställa att en korrekt ekonomisk modell, varav inspiration kan tas från hur andra regioner i Sverige samverkar med kommunerna i respektives län

Sammanfattning – Regionjämförelse



Hjälpmedelsförsörjning

Genomförd jämförelse av utvalda regioner visar på att hjälpmedelsförsörjningen styrs **via gemensamma nämnder** (Region Dalarna och Region Värmland), **via samverkansavtal med kommunerna** (Region Västerbotten, Region Västernorrland och Västra Götalandsregionen), **alternativt begränsad samverkan mellan region och kommuner** (Region Stockholm och Region Skåne).

Vilken typ av styrning av hjälpmedelsförsörjningen en region har valt beror på ett antal faktorer som hur den politiska organisationen är uppsatt och har varit uppsatt historiskt, med t.ex. struktur med nämnder, och vilken typ av relation/samarbete som regionen har/har haft med kommunerna i länet, men även om hemsjukvården är kommunaliserad eller inte. Utifrån jämförelsen kan verksamheten bedrivas i olika styrande format och beror till stor del hur mycket samarbete region och kommun vill ha samt även hur parterna tillsammans ser på den totala skattebördan för invånarna.

Vad som ingår i **definitionen av hjälpmedel** är i stort liknande över samtliga regioner där t.ex. ansvaret för rörelse/kognition/kommunikation ofta är delat mellan kommun och region. Men några av de skillnader som finns har bland annat på baserats på t.ex. specialiserade hjälpmedel som i Skåne, där regionen ansvarar för avancerade elrullstolar och inte kommunerna. Vidare har regioner som arbetar med **samverkansavtal en verksamhet som är intäktsfinansierad** (t.ex. Region Västernorrland) till skillnad från Region Norrbotten. Intäkterna regleras av en ekonomisk modell som skiljer sig åt mellan regionerna, exempelvis beroende på om man tar betalt för övriga tjänster separat eller i helhet.

Samverkan

De regioner som har valt att **styra och organisera sin hjälpmedelsförsörjning via samverkansavtal** med kommunerna har inte varit fullt medvetna om den lagändring i kommunallagen som började gälla under 2018. Detta gör att det är få regioner som har uppdaterat sina samverkansavtal till den nya lagen eller har genomfört en utredning kring de legala aspekterna. Vidare är den nya uppdaterade lagen ett område som inte är särskilt prövat i domstol och det finns därmed få exempel på vägledande rättspraxis.

Kontext för lösningar

Jämförelsen visar att det finns **alternativa lösningar för en region** att hantera hjälpmedelsförsörjningen, där det är viktigt att hänsyn tas till följande:

- Regionens kontext i form av politisk organisation och struktur för styrning med t.ex. nämnder. Lösningförslagen behöver beakta i vilken form som regionen vill driva sitt arbete
- Förutsättningar som finns i länet avseende storlek på kommuner, ekonomiska resurser, kompetens samt demografi och geografi
- Vilken typ av samarbete regionen vill upprätthålla med kommunerna och hur effektiv försörjning och bra kvalitet gentemot patienter/brukare kan säkerställas

Sammanfattning - Lösningförslag

Lösningförslag	Gemensam nämnd	Kommunalförbund	Avtalssamverkan	Aktiebolag	Begränsad samverkan	Outsourcing
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> Ökad organisatorisk struktur och ej enhetligt med hur övrig Hälso- och Sjukvård hanteras Länsservice kan fortsätta verksamheten inom Division Service 	<ul style="list-style-type: none"> Ökad organisatorisk struktur och ej enhetligt med hur övrig Hälso- och Sjukvård hanteras Egen juridisk person Länsservice verksamhet hanteras inom förbundet 	<ul style="list-style-type: none"> Kan fortsätta samverkan och Länsservice kan fortsätta verksamheten inom Division Service Undviker delvis parallella organisationer 	<ul style="list-style-type: none"> Ej enhetligt med hur övrig Hälso- och Sjukvård hanteras Egen juridisk person Undviker parallella organisationer Länsservice hjälpmedel försvinner ur Division Service 	<ul style="list-style-type: none"> Länsservice kan reducera sin verksamhet till det egna behovet men är fortfarande en del av Division Service Delvis parallella organisationer skapas när kommunerna etablerar egen verksamhet 	<ul style="list-style-type: none"> Minskad organisation för regionen när Länsservice hjälpmedelsverksamhet outsourcas Undviker parallella organisationer
Styrning	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering genom samverkan i den gemensamma nämnden Ökat byråkratiskt format av styrning givet omfattning av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering genom samverkan i kommunalförbundet Ökat byråkratiskt format av styrning givet omfattning av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering genom samverkansavtal och styrningen av Länsservice kan fortsätta utifrån nuvarande politiska organisation 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering och samarbete sker mellan kommun och region genom aktiebolaget Kontrollen över hjälpmedel förskjuts längre från regionen 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering genom att avtalssamverkan upphör Ökad kommunal styrning av hjälpmedelsförsörjningen för vissa typer av hjälpmedel 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering när en extern part hanterar hjälpmedelsförsörjningen Region och kommun antar beställarroll men förlorar kontroll över flödet
Kostnadsindikation	<ul style="list-style-type: none"> Ökade kostnader för region och kommuner för hantering i den gemensamma nämnden, men utgör inget hinder för införandet 	<ul style="list-style-type: none"> Ökade kostnader för region och kommuner för hantering i kommunalförbundet, men utgör inget hinder för införandet 	<ul style="list-style-type: none"> Kan innebära kostnader för juridiskt stöd för att avtal ska omförhandlas, men utgör inget hinder för införandet 	<ul style="list-style-type: none"> Låga kostnader för uppsättning men ökade kostnader pga. separat juridisk person och ekonomisk redovisning, men utgör inget hinder för införandet 	<ul style="list-style-type: none"> Minskad kostnadsmassa för regionen och tvärtom för kommunerna Ökade kostnader för länet och därmed även skattebetalarna 	<ul style="list-style-type: none"> Förhandling kring leverantörens etableringskostnader Leverantörens flexibilitet och expertis kan innebära sänkta kostnader över tid
Effektivitet i hjälpmedelsförsörjningen	<ul style="list-style-type: none"> Tar längre tid för beslut då styrningen blir mer byråkratisk 	<ul style="list-style-type: none"> Tar längre tid för beslut då styrningen blir mer byråkratisk 	<ul style="list-style-type: none"> Bedöms inte negativt påverka effektiviteten i hjälpmedelsförsörjningen 	<ul style="list-style-type: none"> Bedöms inte negativt påverka effektiviteten i hjälpmedelsförsörjningen 	<ul style="list-style-type: none"> Effektiviteten kan påverkas negativt genom flera involverade parter men beror på fördelningen av ansvar 	<ul style="list-style-type: none"> En extern leverantör kan innebära högre effektivitet i försörjningen på grund av dess expertis inom området
Kvalitet i hjälpmedelsförsörjningen	<ul style="list-style-type: none"> Kvaliteten bedöms vara på samma nivå som idag utifrån att hanteringen är kvar inom Länsservice 	<ul style="list-style-type: none"> Kvaliteten bedöms vara på samma nivå som idag utifrån att hanteringen är kvar inom Länsservice 	<ul style="list-style-type: none"> Kvaliteten bedöms vara på samma nivå som idag utifrån att hanteringen är kvar inom Länsservice 	<ul style="list-style-type: none"> Aktiebolaget tar över Länsservice verksamhet och bedöms därför kunna ha samma kvalitetsnivå 	<ul style="list-style-type: none"> Ökade gränssytor för patienter/brukare kan bidra till minskad kvalitet i försörjningen 	<ul style="list-style-type: none"> En extern leverantör kan innebära högre kvalitet i försörjningen på grund av dess expertis inom området
Utmaning	<ul style="list-style-type: none"> Det är inte i linje med övergripande organisationslogik att inrätta gemensamma nämnder för styrningen av Hälso- och Sjukvården 	<ul style="list-style-type: none"> Det är inte i linje med övergripande organisationslogik att inrätta kommunalförbund för styrningen av Hälso- och Sjukvården 	<ul style="list-style-type: none"> Avtalet kring kommunaliserad hemsjukvård behöver omförhandlas för att förändra fördelning av ansvar 	<ul style="list-style-type: none"> Att region och kommuner inte är vana vid att hantera kommunala angelägenheter i ett aktiebolag där kontrollen är ett steg längre bort 	<ul style="list-style-type: none"> Avtalet kring kommunaliserad hemsjukvård behöver omförhandlas för att förändra fördelning av ansvar 	<ul style="list-style-type: none"> Finns ingen etablerad leverantör i länet idag och finns en risk att omfattningen av Länsservice verksamhet är för liten
Rekommendation	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas inte 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas inte 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas inte 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas inte

Sammanfattning - Rekommendation

Fortsätta samverka med länets kommuner

Avtalssamverkan rekommenderas om Region Norrbotten vill fortsätta ha en sammanhållen hjälpmedelsförsörjning i länet

- Avtalssamverkan är det alternativ för samverkan med kommunerna som minimerar övergripande förändringar av nuvarande organisation, styrning och processer, men är även det som passar in bäst i Region Norrbottens politiska struktur samt ett alternativ som inte bedöms innebära ytterligare administrativ överbyggnad
- I det nya avtalet behöver det förtydligas kring fördelningen av ansvarsområden mellan Region Norrbotten och länets kommuner, och kommunerna behöver vara betydligt mer delaktiga i försörjningen så att regionens bidrag är proportionerligt till dess hjälpmedelskostnader. För att proportionerna ska jämnas ut föreslås att avtalet kring kommunaliserad hemsjukvård omförhandlas avseende vilka hjälpmedel vardera part ska hantera. Enligt förslaget ska regionen behöva ansvara för mer avancerade/specialiserade hjälpmedel inom rörelse, kognition, kommunikation, andning (t.ex. elrullstolar) och kommunerna för enklare hjälpmedel (t.ex. rullatorer). Detta ses som ett bra alternativ utifrån att försörjningsflödet som Länservice hanterar kan hållas intakt och minskar riskerna för att kvaliteten ska bli sämre för patienter/brukare
- Vidare behöver regionen uppdatera den ekonomiska modellen för att regionen ska ta rätt pris på hjälpmedel etc. samt att den interna redovisningen kring kostnader för kommunerna behöver kunna specificeras. Detta för att kunna säkerställa att intäkterna från kommunerna för hjälpmedelsförsörjningen täcker dessa kostnader

Begränsa samverkan med länets kommuner

Begränsad avtalssamverkan rekommenderas om Region Norrbotten vill fokusera på det interna behovet av hjälpmedel

- Nuvarande samverkansavtal kring hjälpmedelsförsörjningen med kommunerna avslutas och regionen fortsätter sin försörjning enbart för det interna behovet, det vill säga för Sjukhus och Hälsocentraler och för de områden som de ansvarar för. Samverkan begränsas till att enbart gälla upphandling av leverantörer för att kunna avropa från samma ramavtal och ha samma produktutbud
- En begränsad samverkan möjliggör en legal uppsättning av hjälpmedelsförsörjning för regionen och en minskning av kostnadsmassan för regionens hantering, samt att osäkerheten kring den ekonomiska modellens täckning av kostnaderna försvinner
- Utmaningen är istället att två parallella organisationer ska hantera försörjningen med troliga ökade totala kostnader i länet jämfört med idag, samt att kvaliteten riskerar att försämrats för patient/brukare. För att minska dessa risker bedöms att den nuvarande uppdelning av vilken part som ansvarar för vilka hjälpmedel behöva förändras. Regionen behöver ansvara för mer avancerade/specialiserade hjälpmedel inom rörelse, kognition, kommunikation, andning (t.ex. elrullstolar) och kommunerna för enklare hjälpmedel (t.ex. rullatorer). Kommunerna saknar idag kompetens kring förskrivning av mer avancerade hjälpmedel som t.ex. förskrivs av läkare på ett sjukhus eller Hälsocentral vilket gör det naturligt att dessa faller inom regionens ansvar. Vidare ökar sannolikheten att kommunerna kan etablera organisationer med personal och lager för att hantera sin försörjning av hjälpmedel när dessa är enklare

Båda lösningförslag innebär att avtalet för den kommunaliserade hemsjukvården måste omförhandlas kring vilka produkter respektive part har ansvar för, men utifrån två olika utgångspunkter



Bakgrund och tillvägagångssätt

Uppdrag

Uppdraget har till syfte att genomföra en detaljerad analys av hjälpmedelsförsörjningen med rekommendation för fortsatt hantering av hjälpmedel



Bakgrund och syfte

Region Norrbotten har efterfrågat en detaljerad analys av regionens hjälpmedelsförsörjning. Uppdraget syftar till att finna olika möjliga lösningar för den fortsatta hanteringen av hjälpmedel inom Norrbottens län. Analysen, utöver en översyn av Region Norrbottens nuvarande hjälpmedelsverksamhet, fokuserar på jämförelser med andra svenska regioners hjälpmedelsförsörjning med avseende på styrning, organisation och samverkan. Utifrån detta ska förslag och rekommendation på framtida styrning, organisation samt alternativ för samverkan presenteras. I lösningsförslagen detaljeras nackdelar och fördelar, risker och möjligheter, timing och tidslängd för införande, samt eventuella kostnadsaspekter.



Uppdragets huvudsakliga leverabler

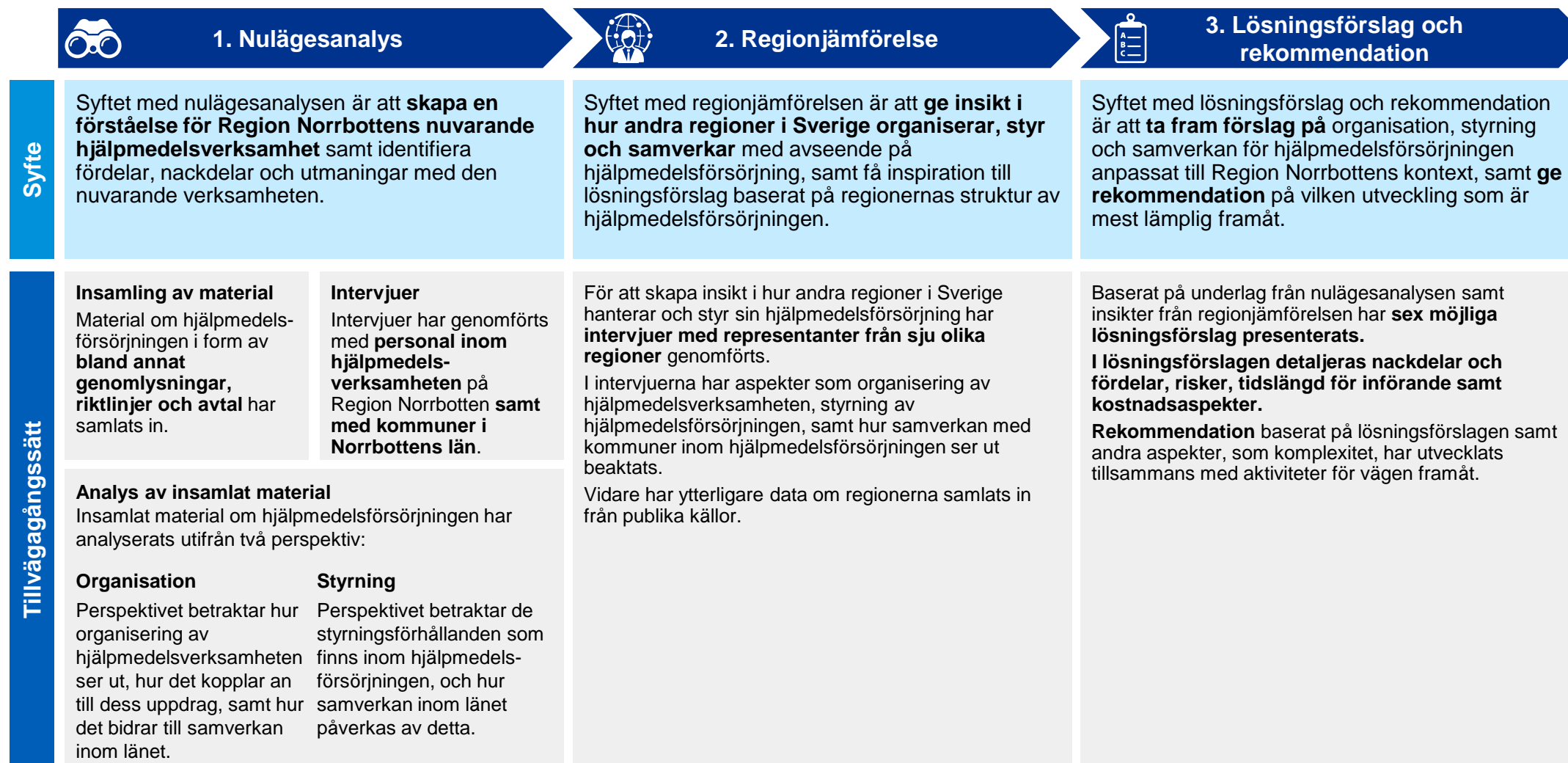
- Översyn och analys av nuvarande hjälpmedelsförsörjning i Norrbotten
- Jämförelse av hur andra regioner och kommuner samverkar, organiserar och styr sin hjälpmedelsförsörjning
- Lösningsförslag och rekommendation på framtida styrning, innehåll, organisation av hjälpmedelsförsörjning i Norrbottens län



Uppdraget omfattar inte

- Länservice materialförsörjningsverksamhet
- Framtagande av en ny ekonomisk modell

Metoden för uppdraget kan delas upp i tre faser





Nulägesanalys

Introduktion till avsnittet

I detta avsnitt beskrivs samt analyseras Region Norrbottens hjälpmedelsverksamhet och samverkan inom hjälpmedelsförsörjningen

Nulägesanalys

Avsnittet Nulägesanalys sätter ramen för uppdraget och ger inblick i hur Region Norrbotten organiserar, styr och samverkar avseende hjälpmedelsförsörjningen i Norrbottens län.

Avsnittet beskriver och analyserar Region Norrbottens bakgrund och förutsättningar, dess organisation och samverkan samt dess samverkansmodell och ekonomiska modell. Avsnittet presenterar även slutsatser utifrån de insikter som avsnittet har genererat.

Avsnittet lägger även grunden för kommande avsnitt i rapporten, där jämförelser genomförs med andra regioner samt lösningsförslag och rekommendation presenteras.

The grid of slides contains the following content:

- Bakgrund:** Region Norrbotten har demografiska och geografiska förutsättningar som...
- Kommunalisering och kommunallagen:** Sedan hemsjukvården kommunaliseras i Norrbotten och regionen...
- Samverkan:** Region Norrbotten har en gedigen samverkansorganisation inom hälsa...
- Ansvarsfördelning:** Ansvarsfördelningen inom hjälpmedelsförsörjningen visar att Region Norrbotten ansvarar för en betydande del av...
- Ekonomisk modell:** Den ekonomiska modellen för hjälpmedelsförsörjningen i Norrbotten...
- Samverkansavtal:** Dagens samverkansform stöder mot kommunallagen i utlösn...
- Kommuninsikter:** Kommunerna i Norrbottens län ser samverkan med Region Norrbotten inom hjälpmedelsförsörjning som nödvändig för patienternas brukares bästa...
- Analys:** Nulägesanalysens Organisation, Nulägesanalysens Styrelse...
- Slutsatser:** Nulägesanalysen visar att samverkan inom hjälpmedelsförsörjningen...

Beskrivning av Region Norrbotten

Region Norrbotten har demografiska och geografiska förutsättningar som ställer höga krav på hjälpmedelsförsörjningen



Fakta Region Norrbotten

- Invånare i länet: 249 748*
- Kommuner i länet: 14
- Befolkningstäthet: 2,6 inv/km²
- Anställda i regionen: ca 7 000

Förutsättningar i Norrbottens län

- Region Norrbottens hjälpmedelsförsörjning präglas av de geografiska och demografiska förutsättningarna i länet. Norrbottens län är det största i Sverige, men även det mest glesbefolkade
- Det är långa avstånd mellan länets förhållandevis små kommuner och långa avstånd till dess patienter/brukare
- Länet förutsättningar har bidragit till att myndigheter i länet har en stark tradition av att arbeta tillsammans för att säkerställa lika villkor för samtliga medborgare i länet
- En minskande befolkning samt ökande andel äldre-äldre inom länet leder till att det med stor sannolikhet kommer att behövas mer hjälpmedel än idag, vilket ställer ytterligare krav på en hjälpmedelsförsörjning som är både kostnadseffektiv och resurseffektiv

* Per 2020-06-30, SCB

** Data per 2019-12-31, SCB

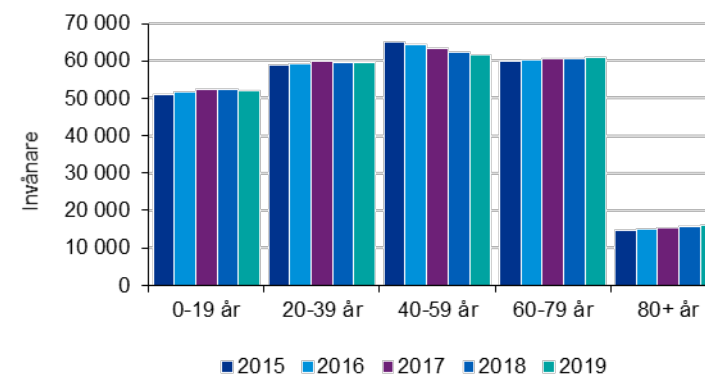


© 2020 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.

Demografisk utveckling**

- Befolkningsmängden i Norrbottens län har minskat sen 20 år tillbaka, samtidigt som andelen äldre-äldre (80+ år) har ökat årligen sen åtminstone 20 år tillbaka
- Norrbottens län har en 20% högre andel invånare över 60 år än rikssnittet (ca 30,7% jämfört med ca 25,5%), och även en 24% högre andel äldre-äldre (80+ år) än rikssnittet (ca 6,4% jämfört med ca 5,2%)
- Sett över de senaste fem åren har antalet invånare över 60 år ökat medan yngre åldersgrupper på totalen har minskat (antalet invånare över 60 år har *ökat* med ca 582 individer årligen i snitt medan antalet invånare under 60 år har *minskat* med ca 517 individer årligen i snitt)

Befolkningsutveckling Norrbottens län



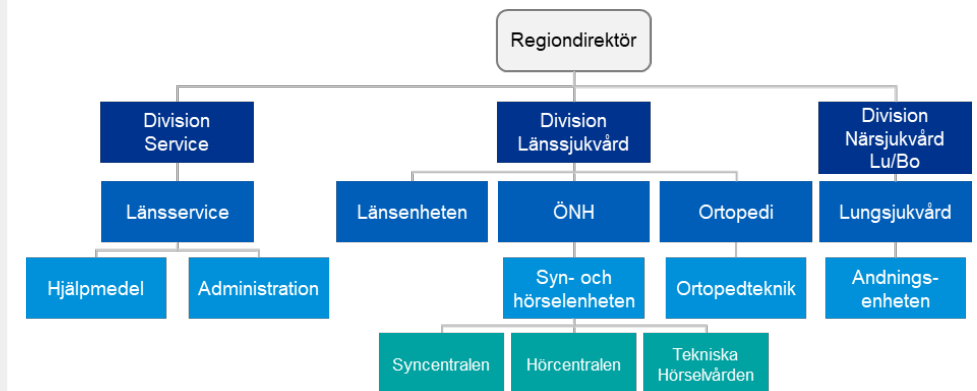
Region Norrbottens hjälpmedelsverksamhet försörjer vårdaktörer i länet med hjälpmedel

Beskrivning av hjälpmedelsverksamheten

- Region Norrbottens hjälpmedelsverksamhet finns representerat i Division Service, Division Länssjukvård och Division Närsjukvård (ca ett hundratal medarbetare). I Division Service finns verksamheten samlad inom Länservice, inom Division Länssjukvård finns verksamheten på Länsenheten, ÖNH, samt Ortopedi, och inom Division Närsjukvård finns verksamheten på Lungsjukvård
- Länservice ansvarar för leverans av hjälpmedel och relaterade tjänster till hela Region Norrbotten, privata vårdgivare (LOV-enheter) samt samtliga kommuner i Norrbottens län. Relaterade tjänster inkluderar service, inköp, lager, distribution samt installation i hem och boenden. Inom verksamhetsområdet finns det tekniker, lagerarbetare, hjälpmedelskonsulenter (produktspecialister) och administrativ personal
- Länservice handhar de hjälpmedel inom områdena rörelse, kommunikation och kognition som täcks av samverkansavtalet. De arbetar även med andra hjälpmedel som andningshjälpmedel och barnhjälpmedel
- På Länsenheten finns hjälpmedelskonsulenter som arbetar patientnära och stödjer förskrivare i regionen och kommuner genom rådgivning. De har även ansvar för de hjälpmedelsriktlinjer som politiker beslutar om
- Inom ÖNH och Ortopedi finns specialister, tekniker och administrativ personal inom respektive område. Enheterna har även egen lagerverksamhet för sina hjälpmedelsprodukter
- Inom Lungsjukvård hanteras andningshjälpmedel på Andningsenheten, men de har inga specifika tjänster kopplade mot hjälpmedel
- Region Norrbotten koordinerar sin upphandling av hjälpmedel tillsammans med Region Jämtland Härjedalen och Region Västerbotten (samt i vissa fall med Region Västernorrland)
- Idag står kommunerna för ca 70% av omsättningen av hjälpmedelsverksamheten som hanteras av Länservice och regionen står för ca 30%

Samverkansavtal

- Sedan hemsjukvården i länet kommunaliserades (2013) har regionen samverkansavtal* med samtliga kommuner inom länet, vilket reglerar hjälpmedelsförsörjningen och sätter gränserna för var kommunens vårdansvar börjar och regionens vårdansvar slutar. Avtalet avser boende i länet med funktions-, kommunikations- och kognitionsnedsättningar. Avtalet omfattar den verksamhet som hanteras inom Länservice
- Under sommaren 2020 genomfördes en utredning avseende Länservice verksamhet kring leverans av material och hjälpmedel till privata företag. I samband med detta belystes det faktum att samverkansavtalet i sin nuvarande form eventuellt inte är förenligt med Lagen om offentlig upphandling (LOU) och kommunallagen samt att hjälpmedelsverksamheten hade sålt till privata företag



Sedan hemsjukvården kommunaliserades i Norrbotten och regionen initierade samverkan med kommunerna har kommunallagen uppdaterats

Hemsjukvården i Norrbotten kommunaliserades 2013

- Under 2012 beslutade landstinget samt kommunerna i Norrbottens län att kommunalisera hemsjukvården i länet genom att teckna Avtal om övertagande av hälso- och sjukvårdsinsatser i ordinärt boende mellan landstinget och kommunerna i Norrbottens län
- Detta avtal innebar bland annat att ansvaret för hemsjukvård inklusive hembesök för patienter från 18 år överfördes från Norrbottens läns landsting till kommunerna i Norrbotten, vilket även innebar att hjälpmedel ingick i kommunaliseringen enligt tröskelprincipen*
- Med avseende på hjälpmedel för funktionsnedsättning innebar kommunaliseringen av hemsjukvården att:
 - Kommunerna tar över förskrivnings- och kostnadsansvaret för hjälpmedel till patienter som omfattas av kommunaliseringen enligt tröskelprincipen
 - Hjälpmedel som förutsätter hembesök för förskrivning och utprovning blir ett kommunalt ansvar
 - Hjälpmedel som förskrivas inom specialistfunktionerna syn, hörsel, andning, ortopedi, hjälpmedel som förskrivas av logoped, samt hjälpmedel till barn 0-17 år blir kvar i landstinget
 - Sitteam, kognitionsteam och kommunikationsteam blir kvar i landstinget men kan nyttjas utan kostnad av den kommunala organisationen
 - De hjälpmedelskonsulenter som finns blir kvar i landstinget men kan nyttjas utan kostnad av den kommunala organisationen
 - Enligt gällande samverkansavtal mellan kommunerna och landstinget tillhandahåller den nuvarande organisationen på regionen (Länsservice) service och uthyrning av hjälpmedel under avtalstiden

Ny kommunallag reglerar avtalssamverkan

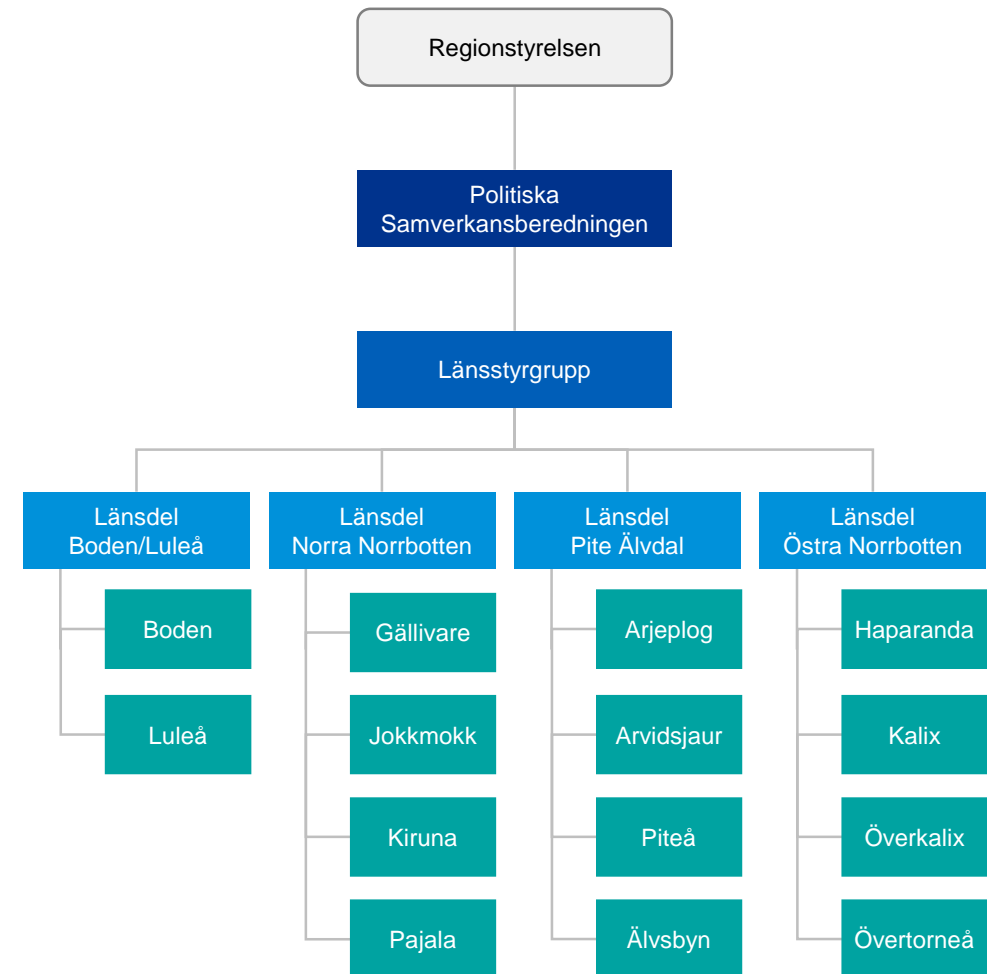
- Kommunallagen (2017:725) trädde i kraft den 1 januari 2018 och reglerar kommunernas och regionernas organisation och ansvarsområden
- I 9 kap. kommunallagen regleras kommunal samverkan avseende kommunalförbund, gemensam nämnd och avtalssamverkan
- Det var först i Kommunallagen (2017:725) som Avtalssamverkan kom att bli reglerat, från att tidigare bara ha behandlat kommunala samverkansformerna kommunalförbund och gemensam nämnd
- Enligt ändringarna i lagen kan en kommun eller en region få ingå avtal om att någon av dess uppgifter helt eller delvis ska utföras av en annan kommun eller en annan region (det vill säga samverka genom avtal)
- Att samverkansformen ej var reglerad innan 2018 innebär att de avtal som tecknades innan lagen uppdaterades ej är i linje med den nya lagen
- Vidare innebär att samverkansformen inte var reglerad med de nya bestämmelserna förrän 2018 och att det är ett rättsligt oprövat område så att rättspraxis inom området är begränsat

* Tröskelprincipen innebär att patienten i första hand ska ta sig till vårdcentralen för vård, och att kommunaliseringen gäller om patienten inte kan göra detta på egen hand eller med stöd

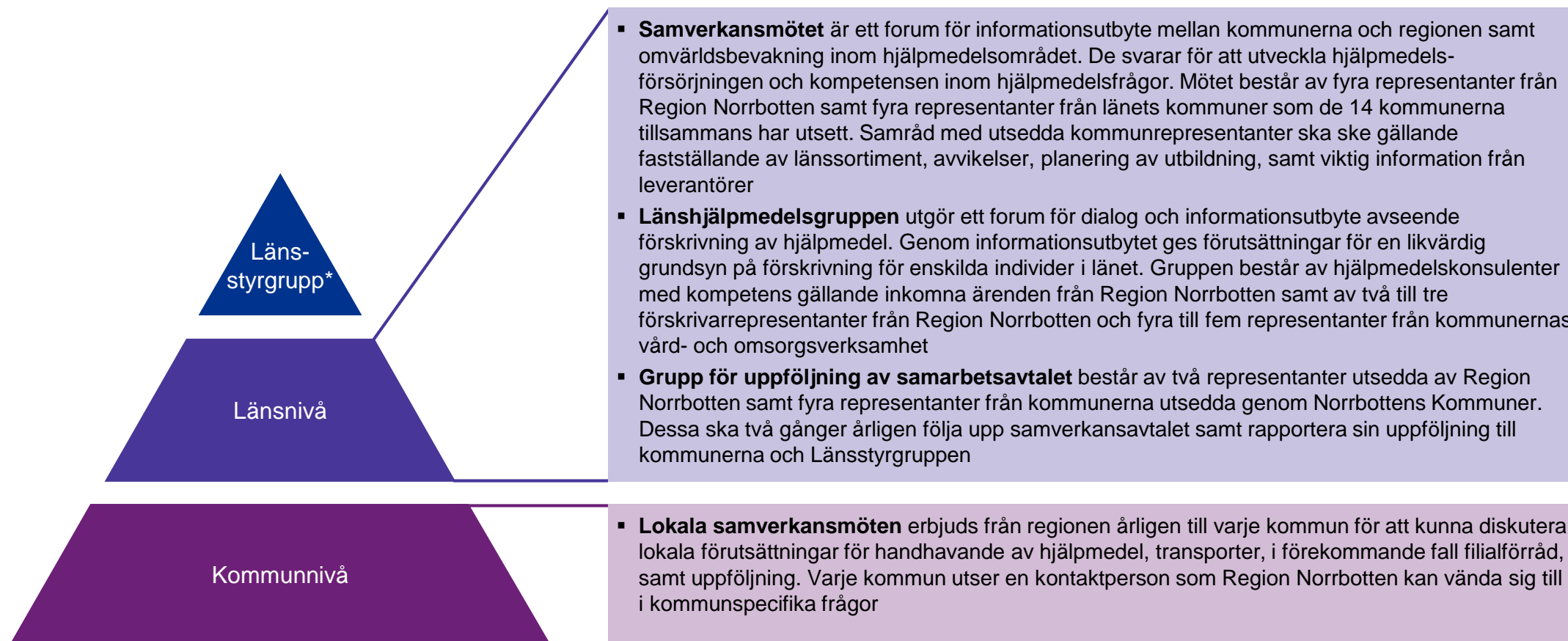
Region Norrbotten har en gedigen samverkansorganisation inom hälsa, vård, omsorg och skola

Samverkansorganisationen är uppdelad i tre led

- **Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola** är den gemensamma politiska nivån för samverkansfrågor inom hälsa, vård, omsorg och skola i länet mellan Region Norrbotten och Norrbottens Kommuner (kommunalförbund). Beredningen utgör en tydlig arena där beslut och prioriteringar i gemensamma frågor inom hälsa, vård, omsorg och skola diskuteras, beslutas och utvärderas. De ska även ta ansvar för och säkerställa att samverkansformerna mellan parterna fungerar och ytterligare förbättras. Beredningen består av sju representanter från Regionfullmäktige samt nio representanter från länets kommuners fullmäktige
- **Länsstyrgruppen** är ett samverkansorgan mellan Region Norrbotten och länets kommuner som utgör en styrgrupp för gemensamma frågor inom hälsa, vård, omsorg och skola. De hanterar samverkansfrågor mellan länets kommuner och regionen. De ska: ansvara för att verkställa politiska beslut; ta initiativ till och verka som styrgrupp för gemensamma strategiska utvecklings- och samverkansfrågor; ansvara för prioritering, uppföljning och utvärdering av gemensamma utvecklingsarbeten; upprätta och revidera styrdokument i form av överenskommelser, handlingsplaner, riktlinjer och rutiner; ansvara för implementering och uppföljning av länsövergripande överenskommelser och rekommendationer; och ansvara för omvärldsbevakning i gemensamma frågor. Inom styrgruppen finns representanter från regionen i form av chefer inom sjukvården samt Regiondirektörens stab, social- samt barn och utbildningschefer från utvalda kommuner (geografisk spridning), samt avdelningschefer från Norrbottens Kommuner



Samverkan inom hjälpmedelsförsörjning i Norrbottens län kan delas upp på länsnivå och kommunnivå



* Se sida 18 för mer information om Länsstygruppen

Ansvarsfördelningen inom hjälpmedelsförsörjningen visar att Region Norrbotten ansvarar för en oproportionerligt stor del

Områden som faller under Region Norrbottens ansvar

- Tillhandahålla ett gemensamt fastställt länsortiment (hjälpmedel samt komponenter/tillbehör)
- Lagerhålla de produkter som har fastställts som lagervaror
- Tillhandahålla teknisk service och underhåll av uthyrda hjälpmedel
- Rekonditionering av hjälpmedel (tvätt, reparation, lagerförning)
- Tillhandahålla teknisk service av kommunen ägda hjälpmedel i den omfattning som kommunen avropar
- Förskrivningsstöd och rådgivning genom hjälpmedelskonsulenter på Länsenheten samt Länservice
- Det praktiska upphandlingsarbetet vid samupphandling av hjälpmedel
- Utbildning av regionens och kommunernas förskrivare avseende användarstöd i IT-system, hjälpmedelssortiment och fördjupad produktutbildning
- Tillhandahålla IT-system (Sesam) för beställning av hjälpmedel
- Besiktningar av hyrda patientlyftar
- Specialanpassning av hjälpmedel
- Montering/demontering av patientlyftar i hemmet
- Utrangering av hjälpmedel
- Förskrivning av hjälpmedel som faller under regionens ansvar enligt kommunaliseringen av hemsjukvården per 2013

Områden som faller under länets kommuners ansvar

- Ge nya förskrivare introduktion i regionens IT-system för hjälpmedel samt andra rutiner i förskrivningsprocessen
- Att tillsammans med övriga kommuner utse personer som deltar i fastställande av länsortimentet och vid uppsättning av kravspecifikationer för upphandling
- Förskrivare ansvarar för att retur av hjälpmedel sker när behovet av hjälpmedlet upphör
- Förskrivning av de hjälpmedel som går under kommunens ansvar enligt kommunaliseringen av hemsjukvården per 2013

Region Norrbotten står för nästintill hela hjälpmedelshanteringen (samt all kopplad risk) även om regionen endast står för 30% av hjälpmedelsförsörjningens kostnader

Den ekonomiska modellen för hjälpmedelsförsörjningen i Norrbotten medför bland annat att kostnader inte täcks full ut

Ekonomisk modell för hjälpmedel

Då Länservice utför arbetsuppgifter åt kommunerna har regionen kostnader för personal och lokaler etc. som kommunerna ska ersätta regionen för. Detta regleras i samverkansavtalet i bilaga 1-5. Nedan redogörs hur den övergripande ekonomiska modellen ser ut:

- Den ekonomiska modellen för kostnadstäckning av hjälpmedel är baserad på ett grundabonnemang om 27,10 kr per invånare i kommunen. Grundabonnemanget ska täcka regionens kostnader för tjänster som rådgivning/konsultation, administrativa rutiner, regionens åtagande i inköp och upphandling samt ledning och administration av hjälpmedelsverksamheten
- För uthyrning av hjälpmedel är hyrespriset baserat på produktens anskaffningspris och regionens avskrivning av produkten (dess värde), där 75% av hjälpmedlets intäkter kommer under de första åren och 25% de resterande åren av produktens avskrivningstid. På avskrivningen av hjälpmedlet tillkommer ett påslag om 53% i hyrespriset, vilket ska finansiera service, underhåll, lagerarbetare med mera under hjälpmedlets livstid

Övergripande analys av den ekonomiska modellen:

- Hjälpmedlen som hyrs ut av regionen har ofta en livslängd som är längre än produktens avskrivningstid. Detta innebär att hjälpmedel som är i cirkulation efter dess avskrivningstid har ett värde om 0 kr. Då ett hjälpmedel har värde om 0 kr blir även hyran för hjälpmedlet 0 kr, då påslaget är en procentsats baserat på hjälpmedlets värde. Detta skapar problem då det ofta är så att ju äldre ett hjälpmedel blir, desto mer service och underhåll kräver det, ledandes till att äldre hjälpmedel blir dyrare för regionen samtidigt som de inte bringar några intäkter
- Då prismodellen tillåter att hjälpmedel hyrs ut utan kostnad är det inte självklart att dagens prismodell faktiskt täcker de kostnader som regionens hjälpmedelsverksamhet har. Om regionens kostnader inte täcks kan detta innebära att regionen utför en tjänst gentemot kommunerna till ett kostnad som inte är konkurrenskraftig, vilket inte är acceptabelt utifrån konkurrenslagstiftning
- I regionen är det inte alltid enkelt att definiera vilka av verksamhetens administrativa kostnader som kan härledas till försörjningen av hjälpmedel till regionen respektive kommunerna, då försörjningen finansieras på olika sätt för de två parterna. Regionens utnyttjande av hjälpmedel ska finansieras genom anslag utifrån regionens budget, medan kommunernas utnyttjande ska finansieras genom intäkter, vilket kan göra det svårare att säkerställa att regionens finansiering inte finansierar kommunernas behov och vice versa. Det försvårar även transparensen och misstron kan öka mellan parterna som samverkar
- Vidare har Region Norrbotten inte lyckats följa upp exakt vad det kostar att hantera kommunernas hjälpmedel avseende administration, ledandes till att det finns ytterligare svårigheter att sätta priser som täcker de kostnader hanteringen av kommunernas hjälpmedel ger upphov till

Regionen behöver utreda vilka kostnader (främst administrativa) som är hänförliga till region och kommun av Länservice verksamhet. Först efter det kan regionen utveckla en ny ekonomisk modell som ger förutsättningar att ta rätt pris för produkter och tjänster

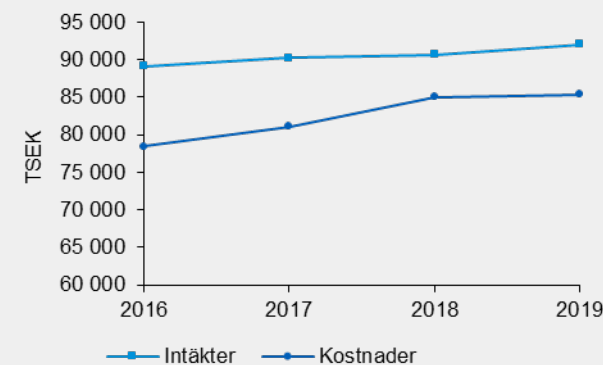
Hjälpmedelsverksamhetens resultat påverkas till stor del av andelen nya i förhållande till gamla hjälpmedel som är i omlopp

Övergripande ekonomisk utveckling av Hjälpmedelsverksamheten

- Enheten Hjälpmedel inom Länservice är den operativa hjälpmedelsverksamheten inom Region Norrbotten, och omsatte under räkenskapsåret 2019 ca 92 MSEK. Kostnaderna för verksamheten år 2019 var ca 85 MSEK
- Hjälpmedel hade därmed ett resultat om ca 6,7 MSEK år 2019, vilket skulle täcka de kostnader som budgetmässigt ligger på en gemensam basenhet för Länservice, vilket bland annat är för lokalhyra, lokalvård, verksamhetschef, IT, verksamhetsutveckling och kundtjänst. Det är däremot inte säkerställt att detta positiva resultat täckte de faktiska kostnaderna för året
- Kostnaderna för hjälpmedelsverksamheten växer snabbare än intäkterna på en årlig basis (från 2016 till 2019), där kostnader växer med ca 2,9% årligen medan intäkter växer med ca 1,1% årligen (kostnader växer med en 2,7 gånger så hög takt som intäkter)
- I och med att hjälpmedelsprodukterna genererar högre intäkter under deras första år blir intäkter från kommunerna väldigt varierande från år till år beroende på vilka hjälpmedel som förskrivs. Ett år när de flesta produkter är nya medför ett positivt resultat medan det år när de flesta produkterna är gamla medför ett negativt resultat. Detta illustreras för åren 2016 till 2019, där det var många nya hjälpmedel år 2016 jämfört med 2019
 - Om resultatet baserat på själva hjälpmedelsprodukterna* undersöks visas det att resultatet gick från 3,5 MSEK till -962 TSEK (varav kommunernas andel från 2 MSEK till -804 TSEK)
 - Om resultatet baserat på hjälpmedelsverksamheten** undersöks, visas det att resultatet gick från -2,4 MSEK till -3,8 MSEK (varav kommunernas andel från 473 TSEK till -1,1 MSEK)
- Regionen kan på grund av fluktuationer och begränsad intern kontroll ha svårigheter i att härleda om kostnaderna för administration och hantering av kommunernas hjälpmedel faktiskt täcks av intäkterna för dessa hjälpmedel

Utfall av enheten Hjälpmedel 2016-2019

(TSEK)	2016	2017	2018	2019
Intäkter	89 097	90 202	90 621	91 997
Utveckling av intäkter	-	1,2%	0,5%	1,5%
Kostnader	-78 461	-81 038	-85 042	-85 366
Utveckling av kostnader	-	3,3%	4,9%	0,4%
Resultat	10 636	9 164	5 579	6 631



* Intäkter är uthyrda och sålda hjälpmedel, exklusive påslag, samt avskrivningar/internränta för uthyrda hjälpmedel. Kostnader är varukostnad av sålda hjälpmedel, reservdelar och utrangering

** Intäkter är påslag på uthyrda och sålda hjälpmedel, grundabonnemang samt transport. Verksamhetskostnader är regionens kostnader för personal, lokaler, transporter, med mera

Dagens samverkansform kan strida mot kommunallagen utifrån att kommunerna inte är tillräckligt delaktiga i hjälpmedelsförsörjningen

Samverkansavtal och legala aspekter i Region Norrbotten

- **Enligt regionens jurister bryter uppsättningen av hjälpmedelsförsörjningen mot kommunallagen**, då uppsättningen inte innebär ett genuint samarbete mellan regionen och kommunerna. Ett genuint samarbete innebär att kommunerna måste vara mer involverade i hjälpmedelsförsörjningen utöver ekonomisk ersättning, och måste bidra med egna prestationer till samarbetet
- Vidare kan uppsättningen bryta mot kommunallagen genom att regionen idag har byggt upp en organisation (Länsservice) som är större än vad det egna behovet kräver, då det **inte är lagligt att bygga upp en verksamhet med oproportionerlig hög kapacitet utifrån det egna behovet**
- Ett krav i samverkan inom hjälpmedelsförsörjning är att det finns ett gemensamt mål av allmänintresse, vilket i detta fall skulle kunna vara att försörja hjälpmedel inom respektives ansvarsområde (Hälso- och Sjukvård respektive Äldrevård och Social Omsorg)
- Ett krav av högre vikt än ett gemensamt mål är att parternas respektive bidrag till det gemensamma målet är proportionerligt till respektive parter medverkan i hjälpmedelsförsörjningen. **Idag är regionens bidrag oproportionerligt i förhållande till kommunernas bidrag, vilket innebär att det kan ses som att regionen utför tjänster åt kommunerna utan att det är någon samverkan**
- För att regionen och kommunerna ska kunna samverka **måste kommunerna vara med och bidra till det gemensamma ändamålet mer och på andra sätt än ekonomisk ersättning**. Parternas respektive bidrag till det gemensamma ändamålet behöver därav tydliggöras och specificeras vid eventuell framtida samverkan
- För att ytterligare se till att vardera part i en samverkan bidrar i proportion till nyttan för den egna kommunen eller regionen är **det viktigt att det införs en gemensam budget, för att säkerställa att kostnader fördelas proportionerligt** mellan de delaktiga parterna. Detta kräver att de kostnader som budgeten ska avse är kända och specificerade
- **Vidare skulle regionens hjälpmedelshanteringen vara juridisk korrekt om samverkansavtalen med kommunerna skulle avslutas**, då det ur ett kommunalrättsligt inte är någon legal problematik avseende den interna hanteringen av hjälpmedel inom Region Norrbottens organisation och verksamhet

Kommuner i Norrbottens län ser samverkan med Region Norrbotten inom hjälpmedelsförsörjning som nödvändigt för patienternas/brukarnas bästa

Bakgrund och intervjuade kommuner

För att få en djupare förståelse för hur kommunerna i Norrbottens län uppfattar samverkansarbetet i hjälpmedelsförsörjningen har totalt åtta kommuner från Norrbottens fyra närsjukvårdsområden* intervjuats**:

- Bodens kommun
- Luleå kommun
- Gällivare kommun
- Jokkmokks kommun
- Arvidsjaur kommun
- Piteå kommun
- Kalix kommun
- Övertorneå kommun



* De fyra närsjukvårdsområdena är Luleå/Boden, Gällivare/Kiruna, Piteå, samt Kalix

** Majoriteten av dessa intervjuer har varit gemensamma baserat på närsjukvårdsområde, med något undantag

Insikter från intervjuer med kommuner

- **Organisering och samverkan:** Generellt uppfattar länets kommuner att dagens organisation och samverkan inom hjälpmedelsförsörjningen fungerar väldigt väl. Det finns bra tillgång till stöd och expertkompetens i förskrivningsprocessen, och kommunerna upplever att det finns stora möjligheter att föra dialog med sina motparter inom regionen för att gemensamt lösa problem samt förbättra hjälpmedelsförsörjningen
- **Förbättringsområde inom hjälpmedelsförsörjningen:** Det som har lyfts som ett förbättringsområde är transporter (ny leverantör), där leveranser ibland kommer till fel plats eller inte vid avtalad tid. Vidare uppfattar vissa kommuner att leveranser skulle kunna vara mer frekventa då patienten/brukaren kan påverkas negativt om en leverans uteblir
- **Oro för avslutat samverkansavtal:** Samtliga kommuner har uttryckt en stor oro för att samverkansavtalet ska avslutas, då detta ses som att även det samarbete som finns idag kommer upphöra. Kommunerna anser att de inte har förutsättningarna, resurserna, kompetensen eller infrastrukturen för att sköta sin hjälpmedelsförsörjning på egen hand. Samarbetet ses som nödvändigt för att patienter/brukare ska få de hjälpmedel de har rätt till, och kommunerna ser att konsekvenserna av ett avslutat samarbete skulle drabba folkhälsan i länet i väldigt hög grad
- **Omställningsperiod vid omorganisering:** Om samarbetet mellan kommunerna i Norrbottens län och Region Norrbotten skulle upphöra anser kommunerna att de behöver en omställningsperiod. Detta för att säkerställa att de har tid att sätta upp nödvändiga strukturer för att hantera hjälpmedelsförsörjningen för att minimalt påverka patienterna/brukarna i respektive kommun på grund av omställningen

Nulägesanalys Organisation



Nuläge

- Region Norrbotten har organiserat sin hjälpmedelsverksamhet så att medarbetare finns både inom regionens serviceverksamhet (Division Service) och inom regionens vårdverksamhet (Division Länssjukvård, Division Närsjukvård)
- Utöver Länsenheten arbetar enheterna inom Division Länssjukvård (Syn- och hörselenheten samt Ortopedteknik) och Division Närsjukvård (Andningsenheten) endast med hjälpmedel som faller under regionens vårdansvar
- Det finns en strukturerat uppställd samverkansorganisation där politiker så väl som tjänstemän från regionen och länets kommuner är delaktiga
- I regionens samt kommunernas verksamheter finns förskrivare i form av bland annat arbetsterapeuter, sjuksköterskor, fysioterapeuter och läkare
- I princip all hjälpmedelsförsörjning i länet (utöver förskrivning) hanteras i Region Norrbottens hjälpmedelsverksamhet

Analys

- Att Region Norrbotten har organiserat sin hjälpmedelsverksamhet över tre olika divisioner leder till att det inte blir en sammanhållen styrning över hur hjälpmedel hanteras inom regionen
- Det kan finnas fördelar med att ha en uppdelad organisering baserat på om vårdansvaret endast tillhör regionen eller om det är ett delat vårdansvar mellan region och kommun, som det till viss del är idag med specialistenheter i Länssjukvården och Närsjukvården skilda från resterande (delad) hjälpmedelsverksamhet
- Dagens organisation bidrar till att hjälpmedel kan levereras till samtliga patienter/brukare till lika villkor effektivt med god kvalitet utan parallella organisationer
- Idag står Region Norrbotten för en oproportionerligt stor del av hjälpmedelsförsörjningen, då de hanterar i princip hela verksamheten men endast står för ca 30% av hjälpmedelskostnaderna
- Dagens organisation är uppbyggd för att hantera mer hjälpmedel än vad regionen har behov för, vilket gör att den bryter mot kommunallagen

Fördelar

- Dagens organisation bidrar till att mer serviceinriktad hjälpmedelsverksamhet finns i serviceorganisationen och att mer vårdinriktad verksamhet finns inom vårdorganisationen
- Dagens organisation bidrar till att hjälpmedel kan tillhandahållas till lika villkor utan parallella organisationer
- Det finns ett bra samarbete via de gemensamt uppsatta forumen för hjälpmedelsförsörjningen där region och kommun samverkar

Nackdelar

- En uppdelad hjälpmedelsverksamhet kan leda till att effektiviseringspotential kopplat till lagerutrymme och antalet resurser inte utnyttjas
- Det finns ingen tydlig huvudansvarig för hjälpmedelshanteringen i regionen
- Region Norrbotten ansvarar för en oproportionerligt stor hantering av den operativa delen av hjälpmedelsförsörjningen
- Organisationen är uppbyggd för att hantera mer än vad regionen har behov av



Nuläge

- Hjälpmedelsförsörjningen styrs av både av representanter i form av politiker samt tjänstemän från regionen och länets kommuner
- Den Politiska samverkansberedningen och Länsstyrgruppen styr utöver samverkan inom hjälpmedel andra frågor inom hälsa, vård, omsorg och skola
- I styrningen av samverkan är både region och länets kommuner delaktiga genom att utveckla och fastställa bland annat hjälpmedelssortiment och riktlinjer, samt upprätta och följa upp samverkansavtalet
- Inom regionen är styrningen av den operativa hjälpmedelsverksamheten uppdelad, där Länservice styrs genom Division Service, och Länsenheten, Syn- och hörselenheten samt Ortopedteknik genom Division Länssjukvård
- Det samverkansavtal som har tecknats mellan regionen och länets kommuner sätter ramen för den styrning och de forum som finns kopplat till hjälpmedelsförsörjningen i länet
- Uppdelningen av ansvar för hjälpmedel styrs även av kommunaliseringen av hemsjukvården

Analys

- Att både regionen och kommuner är delaktiga i styrningen av hjälpmedelsförsörjningen underlättar för att hjälpmedel tillhandahålls till samtliga patienter/brukare i länet till lika villkor
- Att styrningen av den operativa verksamheten är uppdelad mellan tre olika divisioner med vitt skilda uppdrag ökar svårigheten att samverka och samordna exempelvis resurser internt
- Involvering av både tjänstemän och politiker i hjälpmedelsförsörjningens styrning bidrar till en nyanserad dialog där aspekter inom både strategisk, taktisk och operativ nivå lyfts fram
- Det samverkansavtal som finns används för att styra hjälpmedelsförsörjningen i länet, men ansvar och förväntningar på vardera parts delaktighet i försörjningen behöver ytterligare detaljeras
- Styrning avseende intern kontroll och uppföljning behöver förstärkas, framför allt avseende kostnader då det inte är säkerställt av Region Norrbotten att kostnaderna från hjälpmedelsverksamheten täcks av intäkterna från försörjningen

Fördelar

- Nuvarande samverkansavtal gör det möjligt för kommuner så väl som regionen att samarbeta och föra dialog kring hjälpmedelsförsörjningen som utförs av en operativ part
- Flertalet forum på olika nivåer bidrar till att aspekter av samverkan på strategisk, taktisk samt operativ nivå lyfts fram

Nackdelar

- Det blir svårare att samordna resurser och kompetenser inom regionen då den operativa verksamheten är uppdelad på olika divisioner
- Samverkansavtalet varken förtydligar eller detaljerar de ansvar som respektive part har
- Styrning av intern kontroll och uppföljning har varit bristfällig och inte tillräckligt formaliserad i nuvarande samverkansavtal, vilket bl.a. har lett till att det inte är säkerställt att regionens kostnader täcks av intäkterna från försörjningen

Nulägesanalysen visar att samverkan inom hjälpmedelsförsörjningen i länet måste ske annorlunda

Hjälpmedelsförsörjningen fungerar...

- Dagens hjälpmedelsförsörjning fungerar överlag väl, där hjälpmedel kan tillhandahållas till lika villkor till samtliga länets invånare från en gemensam part
- Norrbottens läns kommuner ser dagens upplägg med att Region Norrbotten står för det operativa i hjälpmedelsförsörjningen som väldigt fördelaktigt
- Det finns flertalet samverkansforum där representanter från Region Norrbotten samt länets kommuner kan hålla i en nyanserad dialog för att främja försörjningen i länet

... men den bryter mot kommunallagen

- Dagens uppsättning av hjälpmedelsförsörjning i länet bryter mot kommunallagen enligt regionens jurister, då det inte uppfattas vara ett genuint samarbete mellan regionen och länets kommuner
- Detta innebär att kommunerna inte är tillräckligt delaktiga i försörjningen, och måste bidra mer än endast genom ekonomisk ersättning
- Att kommunerna måste bidra mer blir väldigt tydligt när ansvarsfördelningen mellan regionen och kommunerna belyses, där Region Norrbotten ansvarar för i princip hela den operativa verksamheten även om regionen endast står för ca 30% av hjälpmedelskostnaderna
- Vidare skulle en gemensam budget mellan regionen och kommunerna behövas sättas upp mellan parterna för att säkerställa att gemensamma kostnader fördelas korrekt
- Den ekonomiska modell som finns idag samt den interna kontrollen på kostnader har lett till att Region Norrbotten inte kan säkerställa att dess kostnader täcks och att hjälpmedel hyrs ut gratis

Samverkansformen måste uppdateras

- För att hjälpmedelsförsörjningen i länet ska bli laglig måste samverkansformen förändras, antingen genom nya former för fortsatt samverkan eller genom att avsluta samverkan med kommunerna helt eller delvis
- Vid en fortsatt samverkan likt idag finns det flera faktorer som behöver hanteras, bland annat att kommunerna blir mer delaktiga i hjälpmedelsförsörjningen, samt att regionen och kommunerna säkerställer att verksamhetens kostnader täcks
- Region Norrbotten måste även uppdatera den ekonomiska modellen för att säkerställa att samtliga kostnader hjälpmedelsverksamheten täcks vid fortsatt samverkan

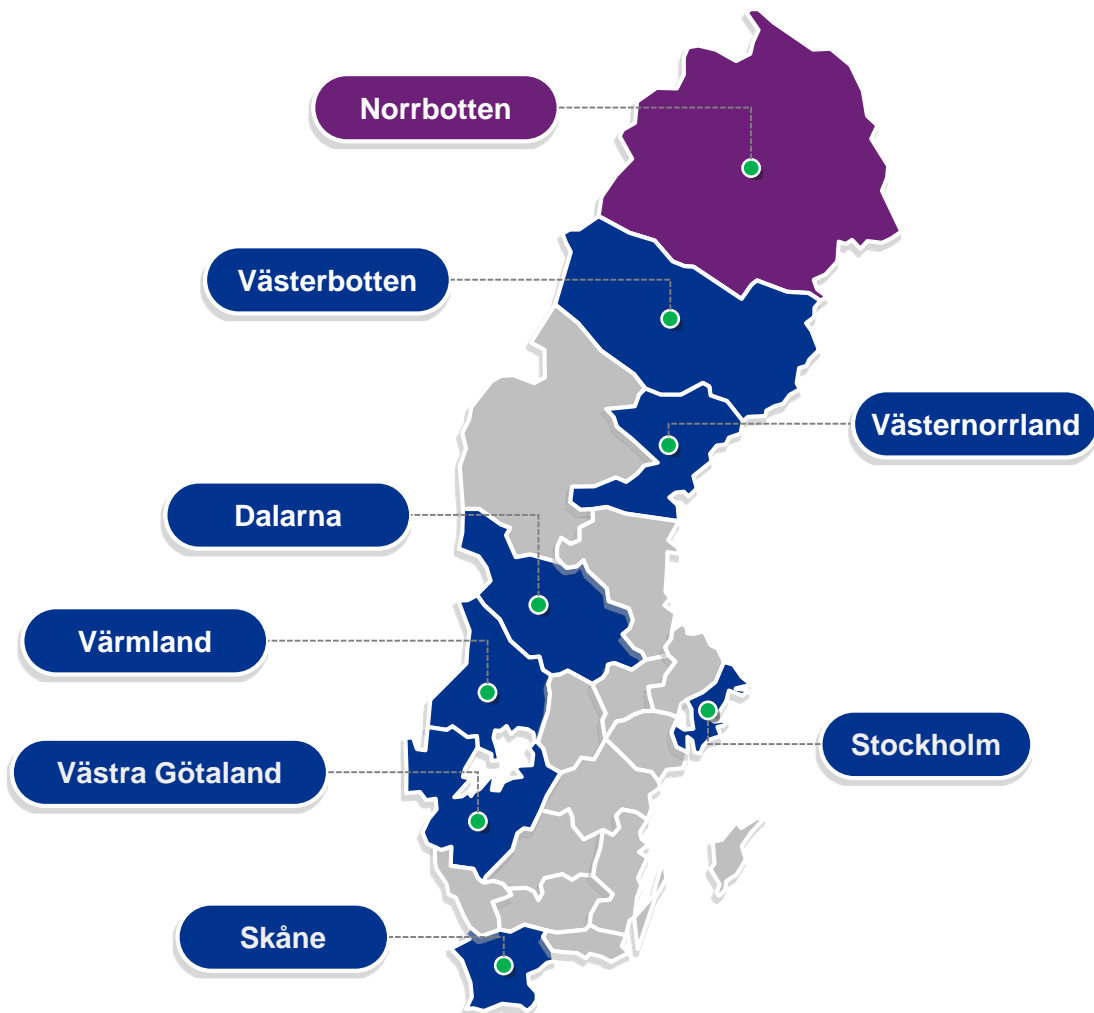
Det finns ett stort behov av att uppdatera samverkansformen samt säkerställa att en korrekt ekonomisk modell, varav inspiration kan tas från hur andra regioner i Sverige samverkar med kommunerna i respektives län



Regionjämförelse

Introduktion till avsnittet

För att få en grundlig förståelse för bästa möjliga hantering av hjälpmedelsförsörjning har 7 regioner analyserats



Bakgrund till utvalda regioner:

Jämförelseregioner har valts ut baserat på flertalet olika faktorer där de anses likna, eller inte likna, Region Norrbotten. Exempel på faktorer är:

- Befolkningsmängd och befolkningstäthet
- Geografiska förutsättningar
- Struktur på hjälpmedelsverksamheten

Nulägesbeskrivning av vardera region



Jämförelse mellan regioner



Nulägesbeskrivning Region Västerbotten (1/2)



Fakta Region Västerbotten

- Invånare i länet: 271 763*
- Kommuner i länet: 15
- Befolkningstäthet: 5,0 inv/km²
- Anställda i regionen: ca 10 000

Organisation

- Hjälpmedel Västerbotten är Region Västerbottens hjälpmedelsverksamhet och tillhör Hälso- och Sjukvårdsnämnden (ej gemensam). Hjälpmedel Västerbotten har sin bas i Umeå, där även centrallagret finns hos hjälpmedelscentralen i Umeå. Mindre lager finns även i Lycksele, Skellefteå och på Norrlands Universitetssjukhus
- Hjälpmedel Västerbotten består av fyra avdelningar: Tolkcentral (tillhandahåller hörsel- och syntolkar); Förskrivarstöd (stödjer förskrivarprocessen och agerar kompetenscentrum genom rådgivning, utbildning, utprovning och specialanpassningar); Produktförsörjning (sköter upphandling/inköp, lager och rekonditionering); Service och underhåll (underhåller och rekonditionerar hjälpmedel, bistår med teknisk kunskap samt hanterar lager och leveranser)
- I Västerbotten finns det en Hjälpmedelsbutik som erbjuder hjälpmedel som medborgare inte kan få förskrivet i regionen, exempelvis småhjälpmedel och andra modeller av förskrivningsbara hjälpmedel. Butiken ska bära sina egna kostnader och har separata avtal från Hjälpmedel Västerbotten. Regionen har genom utredningar kommit fram till att legala aspekter är godtagbara utifrån att butiken vänder sig till regionens medborgare

Produkter och försörjning

- Hjälpmedel Västerbotten försörjer både regionen och länets 15 kommuner med hjälpmedel, där samtliga kommuner har tecknat ett samverkansavtal med regionen (ca 36% av hjälpmedel är inom regionen)
- Regionen samupphandlar hjälpmedel tillsammans med Region Norrbotten och Region Jämtland Härjedalen
- I Hjälpmedel Västerbottens hjälpmedelssortiment ingår manuella- och elrullstolar, rullatorer, personlyftar, sängar och ryggstöd, hygienhjälpmedel, kommunikations- och kognitionshjälpmedel, andningshjälpmedel samt behandlingshjälpmedel (exklusive diabetes-, hörsel- och synhjälpmedel). Ortopedtekniska hjälpmedel hanteras i en annan del av verksamheten.
- Produkter hyrs ut till Hjälpmedel Västerbottens kunder i de fall att hjälpmedlen har förskrivits av en behörig förskrivare hos kunden. Förskrivna hjälpmedel säljs i väldigt liten omfattning, som toasitsförhöjare och arbetsredskap i kundens verksamhet, till användning i kommunens boenden
- Hyrespriset är baserat på det uthyrda hjälpmedlets avskrivning, där majoriteten skrivs av de första åren och resterande skrivs av under hjälpmedlets fortsatta livslängd. Detta för att motivera kunderna att hyra rekonditionerade hjälpmedel. 73% av alla hjälpmedel i cirkulation i länet är återanvända
- Hjälpmedel Västerbotten är helt intäktsfinansierat, där prismodellen ser likadan ut gentemot region och kommun. Prismodellen är uppbyggd utifrån ett grundabonnemang där det ingår rådgivning, kundtjänst, logistik och lager. Vid hyra ingår endast själva hjälpmedlet. För service, utprovning och eventuella tillägg utgår en extra debitering. Service och underhåll på av kommunen ägda hjälpmedel går utanför samverkansavtalet. Umeå kommun har ett eget lager med tekniker där kommunens egna hjälpmedel servas

* Per 2020-06-30, SCB

Nulägesbeskrivning Region Västerbotten (2/2)

Samverkan

- Regionen har tillsammans med kommunerna en samverkansmodell med ett Hjälpmedelsråd, där fyra representanter från länets kommuner samt fyra representanter från regionen finns representerade som ordinarie medlemmar (samtliga tjänstemän). Även två representanter från Hjälpmedel Västerbotten är med i rådet som ska leda möten och vara kompetensbas. De senare innehar ingen rösträtt. Hjälpmedelsrådet fattar beslut om vad som ska finnas i Hjälpmedel Västerbottens hjälpmedelssortiment samt diskuterar olika förskrivningsfrågor. Hjälpmedelsrådet arbetar på uppdrag av Länssamordningsgruppen
- Hjälpmedel Västerbotten har inga separata avtal med privata vårdgivare, vilket till stor del grundar sig i att det finns relativt få privata inrättningar i länet som behöver vara en del av hjälpmedelsförsörjningen i länet
- Under den period som Region Västerbotten har reglerat hjälpmedelsförsörjningen i länet genom samverkansavtal med kommunerna har ingen utredning genomförts avseende de legala aspekterna av samverkan, och det finns inga planer på att utreda detta i närtid
- Nuvarande hjälpmedelsförsörjning i länet uppfattas av regionen fungera på ett ändamålsenligt sätt med bra kommunikation/dialog mellan regionen och länets kommuner

Nulägesbeskrivning Region Västernorrland (1/2)



Fakta Region Västernorrland

- Invånare i länet: 245 148*
- Kommuner i länet: 7
- Befolkningstäthet: 11,4 inv/km²
- Anställda i regionen: ca 5 200

Organisation

- Hjälpmedel Västernorrland är Region Västernorrlands hjälpmedelsverksamhet och tillhör Hälso- och Sjukvårdens stab (tillhörande Hälso- och Sjukvårdsnämnden, ej gemensam). Hjälpmedel Västernorrland är lokaliserade i Ljustadalen utanför Sundsvall, där även huvudlagret finns
- Hjälpmedel Västernorrland består av tre enheter:
 - Teknikenheten med tekniker som utför bland annat teknisk service, reparationer och anpassningar
 - Konsulentsenheten med konsulenter som rådgiver förskrivare
 - Logistikenheten som ansvarar för bland annat kundtjänst, lager, ekonomi och transport

Produkter och försörjning

- Hjälpmedel Västernorrland försörjer regionen samt länets kommuner med hjälpmedel, där samverkansavtal har tecknats med samtliga av länets kommuner. Ca 70% av intäkterna kommer från kommunerna, exkluderat diabeteshjälpmedel (om diabeteshjälpmedel inkluderas kommer ca 40% av intäkterna från kommunerna)
- Hjälpmedel Västernorrland handhar hjälpmedel inom områden som förflyttning, kommunikation, kognition, personhygien, träningshjälpmedel, dynor, madrasser, andningshjälpmedel, diabeteshjälpmedel och nutitions-pumpar. Hörsel-, syn- och ortopedtekniska hjälpmedel hanteras i andra delar av verksamheten
- Region Västernorrland upphandlar majoriteten av sina hjälpmedel på egen hand genom sin upphandlingsavdelning, men samverkar i upphandling avseende synhjälpmedel (exklusive läskameror) tillsammans med Region Norrbotten, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen
- Hjälpmedel Västernorrland är intäktsfinansierat, där prismodellen ser likadan ut gentemot region och kommun. Majoriteten av hjälpmedel hyrs till en funktionshyra där service, konsultation, transport, specialanpassning, tillbehör/reservdelar och lagerhållning ingår, utöver själva hjälpmedlet. Hyran ska även täcka verksamhetens administrationskostnader. Ca 80-85% av alla hjälpmedel rekonditioneras
- Vissa lågkostnadshjälpmedel samt hjälpmedel som inte anses kunna återanvändas säljs direkt till kunderna. Det finns även speciella avtal avsedda för service på av kommunen ägda hjälpmedel, där fem av länets sju kommuner har tecknat sådana avtal med regionen

* Per 2020-06-30, SCB

Nulägesbeskrivning Region Västernorrland (2/2)

Samverkan

- Det finns ett samverkansråd bestående av representanter från hjälpmedelsverksamheten samt länets sju kommuner. Det finns även ett kundråd där representanter från hjälpmedelsverksamheten samt interna kunder inom Region Västernorrland finns representerade (samtliga tjänstemän)
- Hjälpmedelskommittén består av sju representanter från länets kommuner samt sju representanter från regionen. Kommittén ska bland annat verka för att hjälpmedelspolicy och riktlinjer efterlevs samt revidera dessa och fatta beslut om ändringar (samtliga tjänstemän)
- Hjälpmedel som förskrivs av privata vårdgivare till individ hanteras på samma vis som om det förskrevs av en kommun eller inom regionen. Hjälpmedelsförsörjningen gentemot privata vårdgivare regleras i de vårdavtal som regionen eller kommunen har tecknat med dessa
- Generellt anser regionen att hjälpmedelsförsörjningen fungerar väl, men att det finns utmaningar i samverkansformen. Den gör att det råder oklarheter i vissa frågor, som exempelvis sortiment, prisfrågor och ansvarsområden, som i sin tur har påverkat förtroendet mellan parterna
- Det pågår en gemensam utredning mellan kommunerna och regionen som ser över hur samverkan med avseende på hjälpmedelsförsörjning ska fortgå. Inkluderat i utredningen undersöks alternativa samverkansformer som en gemensam nämnd eller ett gemensamt kommunalförbund

Nulägesbeskrivning Region Dalarna (1/2)



Fakta Region Dalarna

- Invånare i länet: 287 823*
- Kommuner i länet: 15
- Befolkningstäthet: 10,3 inv/km²
- Anställda i regionen: ca 8 900

Organisation

- Hjälpmedelshantering i Region Dalarna styrs av Hjälpmedelsnämnden, vilket är en gemensam nämnd med regionen och länets kommuner. I nämnden har varje kommun en ledamot och en ersättare, och regionen har tre ledamöter och ersättare. Totalt finns det 18 ledamöter och 18 ersättare i nämnden. Nämnden finansieras med ett abonnemang uppdelat på regionen till 43,5% samt kommunerna till 56,5% (först på totalt fakturerat belopp föregående år och sedan på antal invånare i kommunerna), samt intäkter från uthyrning och försäljning av hjälpmedel
- Dalarnas Hjälpmedelscenter är paraplyorganisationen för hjälpmedel i Dalarna, och innehåller verksamheterna Hjälpmedel Dalarna (som är placerad i den gemensamma Hjälpmedelsnämnden) och Hörsel & Syn (som är placerad i regionens Hälso- och Sjukvårdsnämnd). Hjälpmedel Dalarna är vanligtvis centrerade i Borlänge men är tillfälligt lokaliserade till Falun, filialer finns utspritt i länet
- Inom Hjälpmedel Dalarna finns enheterna Kundservice, Logistik, Teknisk service, Rörelse, KLOK (Kommunikation, Larm, Omgivningskontroll, Kognition) samt PMB (Personliga Medicinska Behandlingshjälpmedel)

Produkter och försörjning

- Hjälpmedelsnämnden ska enligt HSL** erbjuda de personer som omfattas av kommunernas och regionens ansvar; hjälpmedel, tillbehör, förbrukningsmaterial och därtill kopplade tjänster inom följande områden: Behandling och träning; Förflyttning; Kommunikation, larm, omgivningskontroll och kognition; Kontinens; Personlig vård; Personlig medicinsk behandling. Vidare finns inkontinenshjälpmedel på entreprenad
- Hjälpmedelsnämnden är ett samrådsorgan mellan parterna för gemensamma frågor med utgångspunkt utifrån HSL, SOL*** samt LSS****. Förutom tidigare nämnda ansvarsområden ingår hörsel, ortopedteknik, syn, och tolkservice för syn-och hörselskadade
- Hjälpmedel Dalarna hyr och säljer hjälpmedel till regionen samt till kommunerna i länet, där hyrespriset är baserat på inköpspris, servicekostnader samt omkostnader (alltså ingår service i hyran). För konsultation, utprovning, transport och liknande tillkommer en separat kostnad. Kostnadsansvaret följer uppföljningsansvaret. Budgeten ska finansiera verksamhetens kanslifunktion, förskrivarstöd, utprovning, anpassningar och utbildningar
- Regionen samverkar i upphandling med resterande regioner i "7-klöver" (Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Värmland, Region Västmanland, Region Örebro län). Upphandling är fördelad baserat på hjälpmedelsområden, där vem som är värd ansvarar för upphandlingen i det området. Värskapet roterar mellan regionerna

* Per 2020-06-30, SCB

** HSL – Hälso- och sjukvårdslagen

*** SOL – Socialtjänstlagen

**** LSS – Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade

Nulägesbeskrivning Region Dalarna (2/2)

Samverkan

- Hjälpmedelsnämnden ansvarar bland annat för regelverk, policy och riktlinjer, drift och utveckling av IT-stöd för hantering av hjälpmedel, samt upphandling. Ekonomisk redovisning som månads- och tertialrapporter rapporteras till nämnden. Verksamhets- och internkontrollplaner samt budget går till nämnden för beslut. Varje nämnd föregås av en politisk beredningsgrupp (arbetsutskott). Vid större beslut är nämnden föreslående, exempelvis avseende avgifter som lyfts vidare till Regionfullmäktige för beslut
- Det finns två tjänstemannagrupper som stödjer nämndens arbete: ett medlemsråd med arbetsterapeuter/fysioterapeuter och Medicinskt ansvarig sjuksköterska (MAS) eller Medicinskt ansvarig för rehabilitering (MAR) från regionen och länets kommuner, samt en beredningsgrupp bestående av chefer från regionen och länets kommuner. Vidare finns det även sortimentsgrupper vilka bland annat arbetar fram förslag på riktlinjer. Grupperna består av hjälpmedelskonsulenter och förskrivare från regionen och kommuner
- Hjälpmedelsförsörjning till en privat vårdgivare ingår i det avtal som tecknas mellan dessa samt regionen/kommunerna, där de ska förpliktiga den privata vårdgivaren att samverka med hjälpmedelsverksamheten under samma förutsättningar som regionen och länets kommuner. Detta finns förtydligt i det samverkansavtal som finns mellan nämndens parter
- I och med att hjälpmedelsförsörjningen styrs av en gemensam nämnd blir samverkansformerna ur en legal synpunkt korrekta. Som värdkommun är Region Dalarna även juridisk person
- Generellt uppfattas hjälpmedelsförsörjningen fungera bra med en intresserad och välfungerande nämnd samt bra samarbete med länets kommuner. Processen med en samverkansnämnd kan uppfattas som byråkratisk, men kan behöva vara det ur ett jämlikhets- och hållbarhetsperspektiv, för att försörjningen ska bedrivas ekonomiskt och rationellt

Nulägesbeskrivning Region Värmland (1/2)



Fakta Region Värmland

- Invånare i länet: 282 462*
- Kommuner i länet: 16
- Befolkningstäthet: 16,1 inv/km²
- Anställda i regionen: ca 8 200

Organisation

- Hjälpmedelsservice är Region Värmlands hjälpmedelsverksamhet, vilka har i uppdrag att upphandla och köpa in hjälpmedel till regionen samt länets 16 kommuner, samt att ansvara för systemstödet Sesam. Det finns en gemensam hjälpmedelsnämnd där samtliga kommuner och regionen finns representerade (16 kommunrepresentanter och tre regionrepresentanter). Nämnden finansieras till 50% av regionen och 50% av länets kommuner (budget om ca 6,9 MSEK 2019)
- Enheten Hjälpmedelsservice kan delas upp i områdena Kompetenscentrum, Teknik och godsmottagning, Konsultation, samt Barnhjälpmedel. I enheten finns hjälpmedelskonsulenter som bland annat rådgör och utbildar förskrivare, administrativ personal som sköter främst upphandling och inköp, godsmottagare samt tekniker som servar hjälpmedel som en tjänst för de hjälpmedel som tillhör hjälpmedelsnämndens uppdrag (tekniker hanterar främst regionägda hjälpmedel, men arbetar även mot kommuner genom en beredskap för vissa hjälpmedel på lördagar och söndagar för akuta uppdrag). De mesta omsatta och kritiska varorna lagerhålls för att korta leveranstid

Produkter och försörjning

- I Hjälpmedelsnämndens uppdrag ingår manuella hjälpmedel som rullstolar, rullatorer och duschstolar. Hjälpmedelsservice hanterar även hjälpmedel som går utanför hjälpmedelsnämndens uppdrag, vilket är tekniskt avancerade rörelse-, kommunikations- och kognitionshjälpmedel samt barnhjälpmedel (som finansieras av regionen). Hjälpmedelsområdena syn-, hörsel-, ortopedtekniska-, medicintekniska- och läkemedelsnära hjälpmedel ingår inte i nämndens ansvarsområden
- Utifrån en uppskattning av lagervolym står kommunerna för 80-90% och regionen för 10-20% av hjälpmedlen i länet. Om förhållandet skulle vara avseende kostnader skulle regionen stå för en större del, då regionen handhar dyra hjälpmedel som elrullstolar
- Regionen samverkar i upphandling med resterande regioner i "7-klövern"***
- Kommuner och kunder inom regionen köper hjälpmedel från Hjälpmedelsservice till inköpspris och lagerhåller samt utför underhåll på dessa i sin egen verksamhet. Hjälpmedelsservice utför inget underhåll eller service på hjälpmedel. Det görs ingen skillnad på om hjälpmedlet är förskrivet eller är avsett för verksamheten
- Hjälpmedel som rullatorer, toalettförhöjare och duschpallar förtroendeförskrivs i vissa fall av sjukhuspersonal på kommunens ansvar, varav produkten följer med patienten/brukaren till hemsjukvården. Dessa produkter finns i buffertlager på sjukhusen och hanteras av Hjälpmedelsservice, varav Hjälpmedelsservice tar betalt av kommunen som sedan äger hjälpmedlet. I övriga fall finns det en möjlighet att patienten/brukaren får byta hjälpmedel mellan inskrivning i regional och kommunal vård

* Per 2020-06-30, SCB

** Se Region Dalarna för att se vilka regioner som ingår i 7-klövern

Nulägesbeskrivning Region Värmland (2/2)

Samverkan

- Det finns sortimentsgrupper där 7-klövern tar fram vilket sortiment som ska upphandlas. I dessa finns förskrivare från kommuner och region representerade som har dialog inför upphandlingsarbetet samt under avtalstiden, och även arbetar med att tydliggöra råd i förskrivningsprocesserna
- För samverkan finns Nätverket för hjälpmedelsfrågor, vilka fungerar som en länk mellan hjälpmedelsnämnden och verksamheterna, samt förbereder och diskuterar fram förslag till beslut. Det finns även en mindre arbetsgrupp från nätverket, som kallas för riktlinjegruppen, som jobbar fram förslag till diskussion i nätverket innan det går till beslut i hjälpmedelsnämnden. Det kan vara både tillägg, revidering eller borttag av riktlinjer men också stora övergripande förändringar som hanteras. Nämnden beslutar om riktlinjer, policys och kompetenskrav för förskrivning
- Samverkan har bidragit till att det är samma policy och riktlinjer i hela länet, och att samtliga länets invånare ska ha samma tillgänglighet till hjälpmedel
- Försäljning av hjälpmedel till privata vårdgivare regleras av det vårdavtal som har tecknats av regionen/kommunen och den privata vårdgivaren. Hjälpmedelsservice säljer hjälpmedel till dessa till samma villkor som regionen och kommunerna
- Hjälpmedelsservice säljer hjälpmedel till privata vårdgivare som har avtal med regionen eller kommunerna
- I och med att hjälpmedelsförsörjningen styrs av en gemensam nämnd blir samverkansformerna ur en legal synpunkt korrekta. Som värdkommun är Region Värmland även juridisk person
- Överlag uppfattas hjälpmedelsförsörjningen fungera väl där både regionen och kommuner är nöjda med nuvarande upplägg, vilket delvis kommer från en nära och kontinuerlig dialog mellan kommuner och regionen

Nulägesbeskrivning Region Stockholm (1/2)



Fakta Region Stockholm

- Invånare i länet: 2 385 643*
- Kommuner i länet: 26
- Befolkningstäthet: 365,7 inv/km²
- Anställda i regionen: ca 45 000

Organisation

- Region Stockholms har inte kommunaliserat hemsjukvården, varav hjälpmedel ej är skatteväxlat fullt ut mellan kommuner och Region Stockholm. Därför är en stor del av hjälpmedlen i länet regionens uppdrag
- Hjälpmedelsförsörjningen i regionen hanteras i en beställarutförarorganisation, där Hälso- och Sjukvårdsförvaltningen (HSF) agerar beställare och Stockholms Läns Sjukvårdsområde (SLSO) samt privata hjälpmedelsverksamheter agerar utförare (stys av nämnderna Hälso- och sjukvårdsnämnden respektive Nämnden för SLSO, ej gemensamma). HSF har även ansvar för de regelverk som finns avseende hjälpmedel
- Hjälpmedelscentralverksamheterna är uppdelade på flertalet leverantörer inom regionen, vilka är SLSOs hjälpmedelscentraler; Kommsyn Stockholm, Medicinteknisk apparatur i hemmet (MAH) och Hjälpmedel Stockholm samt Sodexo hjälpmedelsservice (privat regi). De senare har samma uppdrag för södra respektive norra delen av länet. Övriga hjälpmedelsverksamheter är bland annat Förbrukningshjälpmedel i hemmet, ortopedtekniska verksamheter, protestillverkare av kosmetiska ansiktsproteser, utprovare av bröstproteser samt optikertjänst för personer med afaki.

Produkter och försörjning

- Hjälpmedel som handhas av regionen inkluderar hjälpmedelsområdena andning, diabetes, ADL, decubitus, förflyttning, larm, omgivningskontroll, stimulatorer, inkontinens, kompression, sårvårdsmaterial, näringsprodukter, kommunikation, kognition, hjälpmedel inom syn, hörsel och ortopedteknik samt kosmetiska proteser
- Hjälpmedelscentralerna både hyr ut och säljer hjälpmedel till kunder inom regionen. I prismodellen ingår alla kringliggande tjänster, som konsultation, administration, underhåll, utbildning, anpassningar, lagerhållning, leverans och hämtning, upphandlings- och sortimentsarbete, utbildning samt rekonditionering. För resterande hjälpmedelsverksamheter ser prismodellen annorlunda ut och beskrivs ej i detalj i detta underlag
- Tidigare har hjälpmedel som tillhört länets kommuners kostnadsansvar hyrts ut eller sålts av såväl Sodexo som av regionens hjälpmedelscentraler (Hjälpmedel Stockholm och Kommsyn Stockholm) till kommunerna. Från hösten 2020 är det endast Sodexo som fortsätter med denna verksamhet. Redan uthyrda hjälpmedel fortsätter dock vara uthyrda tills dessa utrangeras eller återlämnas. De flesta kommuner i Stockholms län har tecknat avtal med Sodexo som kommer att fortsätta hyra ut eller sälja dessa hjälpmedel till kommunerna
- Vid överförande av kostnadsansvar finns det ett internt system för att kunna fakturera varandra internt inom länet så att patienten/brukaren inte behöver byta hjälpmedel. Om regionens förskrivare förskriver hjälpmedel på kommunens bekostnad krävs en underskrift och godkännande från kommunens sida innan förskrivning kan ske

* Per 2020-06-30, SCB

Nulägesbeskrivning Region Stockholm (2/2)

Samverkan

- HSF tecknar avtal med de hjälpmedelscentraler som finns i länet, vilka bland annat beskriver vilket uppdrag de har och har en prislista med olika ISO-koder. Politiker inom regionen beslutar vilka ISO-koder som anses vara ett Hälso- och Sjukvårdsansvar som kan bekostas av regionen. HSF beslutar sedan vilka funktionsrader som ska finnas under ISO-koderna, och hjälpmedelscentralerna bestämmer vilka hjälpmedel som ska ligga under funktionsraden. Detta leder till att hjälpmedel kan skilja sig mellan centraler, även om hjälpmedlen har samma funktion och ska täcka samma behov
- Hjälpmedel i särskilda boendeformer och i skola/förskola har tidigare skatteväxlats och där är hjälpmedelsansvaret delat mellan kommuner och region enligt överenskomna hjälpmedelslistor
- Avseende förbrukningsartiklar så har regionen avtal med en renodlad förbrukningshjälpmedelsverksamhet, Förbrukningshjälpmedel i hemmet, som tillhandahåller artiklar inom exempelvis förband, kompression, näring, inkontinens och vissa diabetesartiklar. Kommunen ansvarar för alla dessa områden (exklusive diabetes) för särskilda boenden för äldre, och samtliga (exklusive diabetes och näring) för särskilda boenden enligt LSS
- Hjälpmedelsförsörjning till privata vårdgivare sker med samma förutsättningar som till regioninterna kunder, där reglering sker genom de vårdavtal som har tecknats av regionen/kommunen samt den privata vårdgivaren. Däremot kan det vara svårt när regionen förskriver ett hjälpmedel på kommunens bekostnad, då det inte är självklart om det är kommunen eller det särskilda boendet som ska godkänna förskrivningen
- Då Region Stockholm inte har skatteväxlat hemsjukvården samt har stoppat all uthyrning och försäljning av hjälpmedel till länets kommuner sker generellt hjälpmedelsförsörjningen inom regionens organisation. Detta leder till att legala aspekter avseende samverkan med kommuner ej är aktuella
- Hjälpmedelsförsörjningens upplägg med beställar-utförarstruktur anses från regionens synpunkt fungera bra och kombinationen av politisk och tjänstemannastyrning bidrar till att hjälpmedelscentralerna agerar för medborgarna på bästa möjliga sätt

Nulägesbeskrivning Västra Götalandsregionen (1/2)



Fakta Västra Götalandsregionen

- Invånare i länet: 1 730 306*
- Kommuner i länet: 49
- Befolkningstäthet: 72,7 inv/km²
- Anställda i regionen: ca 55 000

Organisation

- Hjälpmedelscentralen är Västra Götalandsregionens hjälpmedelsverksamhet och är ett kompetens- och logistikcenter för länets 49 kommuner samt regionens egna verksamhet. Hjälpmedelscentralen tillhör Servicenämnden (ej gemensam). Hjälpmedelscentralen finns representerad i Borås, Mölndal, Skövde samt Uddevalla
- Hjälpmedelscentralen ansvarar för att utföra tjänster som anpassning, underhåll, rekonditionering, konsultation, sortiment, leverans och hämtning samt montering och demontering. Vissa leveranser och hämtningar sköts av upphandlade utförare

Produkter och försörjning

- Hjälpmedelscentralen handhar alla hjälpmedel kopplade till rörelsehinder, medicinsk behandling samt kommunikation och kognition till länets kommuner samt regionen (varav 39% av hjälpmedlen är hos kommunerna), medan syn- och hörselcentralerna samt läkemedelsnära produkter (produkter för stomi, diabetes och nutrition samt blås- och tarmdysfunktion) hanteras inom regionen men är utanför Hjälpmedelscentralens uppdrag
- Samtliga länets 49 kommuner och regionen har tecknat ett samarbetsavtal med Hjälpmedelscentralen, där kommunerna och regionerna hyr förskrivna hjälpmedel till en funktionshyra där bland annat service, underhåll och leverans ingår utöver själva hjälpmedlet. Konsultation är en tilläggstjänst som erbjuds till patienter/brukare. Funktionshyrorna är samma gentemot kommunerna och interna kunder inom regionen. Enklare hjälpmedel som inte kan rekonditioneras säljs (ca 64% av hjälpmedel rekonditioneras)
- Regionen kan köpa hjälpmedel till verksamheten genom Hjälpmedelscentralen, medan kommuner kan teckna separata avtal med Hjälpmedelscentralen för att kunna köpa eller hyra grundutrustning. Vissa kommuner har egen hjälpmedelspersonal som underhåller och serverar kommunens ägda hjälpmedel
- Upphandling sköts av regionens koncerninköpsverksamhet, där Hjälpmedelscentralens produktkonsulenter och koncerninköp bestämmer vad upphandlingen ska innehålla. Innan dess genomförs, inom ramen för samarbetsorganisationen, en behovsanalys där vårdgivarna i kommunerna och regionen får beskriva patientbehovet på gruppnivå

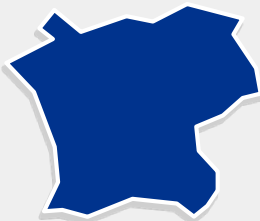
* Per 2020-06-30, SCB

Nulägesbeskrivning Västra Götalandsregionen (2/2)

Samverkan

- Inom hjälpmedel finns Ledningsråd Medicinska produkter vilka på uppdrag av kommunerna i länet samt regionen bland annat ska säkerställa försörjning av medicintekniska hjälpmedel och bidra till en trygg försörjning. Till detta finns tre olika beredningsgrupper: Avtal & Överenskommelse, Handbok & Sortiment, samt IT-stöd. Beredningsgrupperna består av tjänstemannarepresentanter från vårdgivarna (kommun och region, fem vardera), en från hjälpmedelscentralen, samt två till tre hjälpmedelssamordnare. Ledningsrådet består av 12 representanter, där sex stycken representerar kommunerna genom de olika kommunalförbunden och Göteborgs Stad, samt sex stycken som representerar Västra Götalandsregionen
- Samarbetsavtalet inrättades 2015, och har sedan dess utvärderats 2019 för potentiella förbättringsområden. Utvärderingen utgick inte från de förändringar som skett i kommunallagen och ingen av parterna har identifierat att det skulle vara ett problem utifrån nuvarande samarbetsavtal
- Privata vårdgivare som utför vård på uppdrag av kommun inom samarbetsavtalet eller Västra Götalandsregionen får hyra/köpa hjälpmedel enligt samma prismodell som för verksamheter i egen regi i Västra Götalandsregionen och kommunerna
- Hjälpmedelsförsörjningen uppfattas fungera väl med en välutvecklad samarbetsorganisation där samverkansavtal och överenskommelser kontinuerligt utvecklas gemensamt

Nulägesbeskrivning Region Skåne (1/2)



Fakta Region Skåne

- Invånare i länet: 1 383 357*
- Kommuner i länet: 33
- Befolkningstäthet: 126,1 inv/km²
- Anställda i regionen: ca 36 000

Organisation

- Region Skånes hjälpmedelsverksamhet ingår i Förvaltning Psykiatri, habilitering och hjälpmedel, och styrs av Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden. Nämnden är ej gemensam med länets kommuner
- Hjälpmedelsverksamheten har flyttat runt i Region Skånes organisation sen 2018 (då det skedde en stor strukturförändring), där de utöver nuvarande placering bland annat har tillhört Regionservice under Servicenämnden
- Verksamheten finns på fem orter (Malmö, Lund, Kristianstad, Helsingborg och Staffanstorp), och är uppdelad på fem enheter:
 - En enhet med fyra geografiska hjälpmedelsmottagningar (Malmö, Lund, Kristianstad, Helsingborg)
 - En enhet med regionalt uppdrag KommSyn (bland annat kommunikations- och synhjälpmedel)
 - En enhet för lager, service och logistik (lager, rekonditionering, service); en enhet för internt och externt stöd och support (ordermottagning, systemstöd, inköp- och fakturahantering)
 - En enhet för strategisk styrning (sortiments- och avtalsförvaltning, införandeprojekt, regelverk, controllers, verksamhetsutvecklare)

Produkter och försörjning

- Hjälpmedelsverksamheten har ett tydligt uppdrag att ansvara för samtliga hjälpmedel som är under regionens ansvar. Detta inkluderar hjälpmedel inom rörelse, syn, hörsel, kommunikation, kognition, vissa läkemedelsnära hjälpmedel (nutritions-, diabetes- och inkontinenshjälpmedel), vissa medicinska behandlingshjälpmedel (främst andningshjälpmedel). Regionen hanterar inte hjälpmedel åt kommunerna
- De hjälpmedel som faller under kommunernas ansvar är främst inom området rörelse och kognition för personer över 20 års ålder, medan de mer avancerade hjälpmedlen hanteras av Region Skånes hjälpmedelsverksamhet som elrullstolar och avancerade kommunikationshjälpmedel. Ortopedtekniska hjälpmedel kommer att hamna inom hjälpmedelsverksamheten framöver, med viss del redan från 1 december 2020
- För syn-, hörsel-, rörelse-, kognitions- och kommunikationshjälpmedel som regionens hjälpmedelsverksamhet ansvarar för sköter verksamheten logistik, service och utprovning. För resterande hjälpmedelsområden hanteras endast logistik och leverantören alt. Medicinsk teknik (inom regionen) ansvarar för service och underhåll
- Inom förvaltningens budget är syn-, hörsel-, rörelse-, kognitions-, kommunikations-, speciallivsmedel och andningshjälpmedel, medan ortopedtekniska-, inkontinens- samt diabeteshjälpmedel faktureras direkt till den vårdavdelning som har ansvaret
- Koncerninköp har ansvar för att leda upphandlingar av hjälpmedel, men hjälpmedelsverksamheten med avtals- och sortimentledare sköter all avtalsförvaltning och utvecklar sortimentet kontinuerligt utifrån vårdens och patienternas/brukarnas behov

* Per 2020-06-30, SCB

Nulägesbeskrivning Region Skåne (2/2)

Samverkan

- De 33 kommunerna i länet hanterar de hjälpmedel som faller under deras ansvar på olika vis. Kommunerna runt Helsingborg (11) har skapat ett kommunalförbund för att kunna samverka sinsemellan, kommunerna runt Kristianstad (10) har skapat en gemensam nämnd med utförande hanterat av Kristianstads kommun för att kunna samverka, och kommunerna runt Lund (10) har upphandlat Sodexo för att handha hjälpmedel. Vidare sköter Malmö Stad och Trelleborgs kommun sina egna hjälpmedelsverksamheter
- I de fall där en patient/brukare flyttar mellan kommuner inom länet kan de behöva byta ut hjälpmedlet, men det kan i vissa fall lösas om kommunerna samverkar inom hjälpmedel. Vid övergång från regionens till kommunens ansvar får patienten/brukaren byta hjälpmedel
- Gentemot privata vårdcentraler har regionen samma upplägg avseende hjälpmedel som inom regionen. Privata vårdgivare har samtliga avtal med regionen där hjälpmedelsförsörjningen regleras
- För inkontinenshjälpmedel har hjälpmedelsverksamheten avtalat fram ett upphandlingsuppdrag med kommunerna, där verksamheten handlar upp dessa hjälpmedel på kommunernas ansvar och sedan har en extern leverantör som distribuerar hjälpmedlen, både till regionens verksamheter samt till kommunerna i Skåne. Specialhjälpmedel (förbrukningsmaterial nutrition) beställer kommunerna genom extern leverantör
- Regionen hanterar generellt endast sina egna hjälpmedel och samverkar till väldigt låg grad med länets kommuner, varav inga legala aspekter avseende samverkan detaljeras vidare
- Generellt uppfattas dagens upplägg fungera väl, där regionen fokuserat på att förbättra den inre effektiviteten och det finns ett högt medarbetardriv samt bra kontroll och struktur inom regionen. Hjälpmedelsverksamhetens inre effektivitet styrs av ett långsiktigt processarbete och ett Leanarbete med Puls- och ständiga förbättringar

Sammanställning av hjälpmedelsförsörjningen i utvalda regioner

	Region Norrbotten	Region Västerbotten	Region Västernorrland	Region Dalarna	Region Värmland	Region Stockholm	Västra Götalandsregionen	Region Skåne
Politisk organisation	<ul style="list-style-type: none"> Regionstyrelsen – Samverkansberedning för Hälsa, Vård, Omsorg och Skola 	<ul style="list-style-type: none"> Hälsa- och Sjukvårdsnämnden 	<ul style="list-style-type: none"> Hälsa- och Sjukvårdsnämnden 	<ul style="list-style-type: none"> Gemensam Hjälpmedelsnämnd 	<ul style="list-style-type: none"> Gemensam Hjälpmedelsnämnd Hälsa- och Sjukvårdsnämnden 	<ul style="list-style-type: none"> Stockholms läns Sjukvårdsområde (SLSO) Hälsa- och Sjukvårdsnämnden 	<ul style="list-style-type: none"> Servicenämnden 	<ul style="list-style-type: none"> Psykiatri-, rehabiliterings- och hjälpmedelsnämnd
Samverkan	<ul style="list-style-type: none"> Samverkansavtal med samtliga kommuner 	<ul style="list-style-type: none"> Samverkansavtal med samtliga kommuner 	<ul style="list-style-type: none"> Samverkansavtal med samtliga kommuner 	<ul style="list-style-type: none"> Ej samverkansavtal Överenskommelse genom gemensam nämnd 	<ul style="list-style-type: none"> Ej samverkansavtal Överenskommelse genom gemensam nämnd (upphandling/inköp) 	<ul style="list-style-type: none"> Ej samverkansavtal 	<ul style="list-style-type: none"> Samverkansavtal med samtliga kommuner 	<ul style="list-style-type: none"> Ej samverkansavtal
Ingår i Hjälpmedel	<ul style="list-style-type: none"> Kommunaliserad hemsjukvård Rörelse, kognition, kommunikation, andning Syn, hörsel, ortopedteknik, andning, nutrition och inkontinens hanteras i andra delar av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunaliserad hemsjukvård Rörelse, kognition, kommunikation, hygien, andning, medicinsk behandling, sängar, ryggstöd Diabetes, ortopedteknik, syn och hörsel hanteras i andra delar av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunaliserad hemsjukvård Rörelse, kognition, kommunikation, hygien, träning, andning, diabetes, nutrition, dynor, madrasser Syn, hörsel och ortopedteknik hanteras i andra delar av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunaliserad hemsjukvård Rörelse, kognition, kommunikation, behandling, träning, personlig vård, inkontinens, medicinsk behandling Syn, hörsel och ortopedteknik hanteras i andra delar av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunaliserad hemsjukvård Rörelsehjälpmedel, tekniskt avancerade kommunikations- och kognitionshjälpmedel, barnhjälpmedel Syn, hörsel, ortopedteknik och medicintekniska hjälpmedel hanteras i andra delar av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Ej kommunaliserad hemsjukvård Rörelse, kognition, kommunikation, diabetes, nutrition, inkontinens, hygien, omgivningskontroll, syn, hörsel, larm, ortopedteknik 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunaliserad hemsjukvård Rörelse, medicinsk behandling, kognition, kommunikation Syn, hörsel, ortopedteknik och läkemedelsnära produkter hanteras i andra delar av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunaliserad hemsjukvård Rörelse, kognition, kommunikation, syn, hörsel, nutrition, diabetes, inkontinens, andning Ortopedtekniska hjälpmedel ska inkluderas i verksamheten i december
Fördelning av hjälpmedel	<ul style="list-style-type: none"> Ca 30% region och ca 70% kommun 	<ul style="list-style-type: none"> Ca 36% region och ca 64% kommun 	<ul style="list-style-type: none"> Ca 30% region och ca 70% kommun (exkl. diabeteshjälpmedel) Ca 60% region och ca 40% kommun (inkl. diabeteshjälpmedel) 	<ul style="list-style-type: none"> Ca 43,5% region och ca 56,5% kommun 	<ul style="list-style-type: none"> Ca 10-20% region och ca 80-90% kommun 	<ul style="list-style-type: none"> Upp till 80-90% går via regionen 	<ul style="list-style-type: none"> Ca 61% region och ca 39% kommun 	<ul style="list-style-type: none"> Nästan 100% region
Privata vårdgivare	<ul style="list-style-type: none"> Hanteras på samma vis som om de var i kommun/regionen Regleras i respektive avtal mellan vårdgivaren och regionen/kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> Relativt få privata vårdgivare i länet som behöver hjälpmedel, varav inga avtal som reglerar detta 	<ul style="list-style-type: none"> Hanteras på samma vis som om de var i kommun/regionen Regleras i respektive avtal mellan vårdgivaren och regionen/kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> Hanteras på samma vis som om de var i kommun/regionen Regleras i respektive vårdavtal samt finns förtydligt i nämndens avtal 	<ul style="list-style-type: none"> Hanteras på samma vis som om de var i kommun/regionen Regleras i respektive avtal mellan vårdgivaren och regionen/kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> Hanteras på samma vis som om de var i kommun/regionen Regleras i respektive avtal mellan vårdgivaren och regionen/kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> Hanteras på samma vis som om de var i kommun/regionen Regleras i respektive avtal mellan vårdgivaren och regionen/kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> Hanteras på samma vis som om de var i kommun/regionen Regleras i respektive avtal mellan vårdgivaren och regionen/kommunen

Insikter kring hjälpmedelsförsörjning från genomförd jämförelse av regioner



Hjälpmedel-försörjning

Genomförd jämförelse av utvalda regioner visar på att hjälpmedelsförsörjningen styrs **via gemensamma nämnder** (Region Dalarna och Region Värmland), **via samverkansavtal med kommunerna** (Region Västerbotten, Region Västernorrland och Västra Götalandsregionen), **alternativt begränsad samverkan mellan region och kommuner** (Region Stockholm och Region Skåne).

Vilken typ av styrning av hjälpmedelsförsörjningen en region har valt beror på ett antal faktorer som hur den politiska organisationen är uppsatt och har varit uppsatt historiskt, med t.ex. struktur med nämnder, och vilken typ av relation/samarbete som regionen har/har haft med kommunerna i länet, men även om hemsjukvården är kommunaliserad eller inte. Utifrån jämförelsen kan verksamheten bedrivas i olika styrande format och beror till stor del hur mycket samarbete region och kommun vill ha samt även hur parterna tillsammans ser på den totala skattebördan för invånarna.

Vad som ingår i **definitionen av hjälpmedel** är i stort liknande över samtliga regioner där t.ex. ansvaret för rörelse/kognition/kommunikation ofta är delat mellan kommun och region. Men några av de skillnader som finns har bland annat på baserats på t.ex. specialiserade hjälpmedel som i Skåne, där regionen ansvarar för avancerade elrullstolar och inte kommunerna. Vidare har regioner som arbetar med **samverkansavtal en verksamhet som är intäktsfinansierad** (t.ex. Region Västernorrland) till skillnad från Region Norrbotten. Intäkterna regleras av en ekonomisk modell som skiljer sig åt mellan regionerna, exempelvis beroende på om man tar betalt för övriga tjänster separat eller i helhet.

Samverkan

De regioner som har valt att **styra och organisera sin hjälpmedelsförsörjning via samverkansavtal** med kommunerna har inte varit fullt medvetna om den lagändring i kommunallagen som började gälla under 2018. Detta gör att det är få regioner som har uppdaterat sina samverkansavtal till den nya lagen eller har genomfört en utredning kring de legala aspekterna. Vidare är den nya uppdaterade lagen ett område som inte är särskilt prövat i domstol och det finns därmed få exempel på vägledande rättspraxis.

Kontext för lösningar

Jämförelsen visar att det finns **alternativa lösningar för en region** att hantera hjälpmedelsförsörjningen, där det är viktigt att hänsyn tas till följande:

- Regionens kontext i form av politisk organisation och struktur för styrning med t.ex. nämnder. Lösningförslagen behöver beakta i vilken form som regionen vill driva sitt arbete
- Förutsättningar som finns i länet avseende storlek på kommuner, ekonomiska resurser, kompetens samt demografi och geografi
- Vilken typ av samarbete regionen vill upprätthålla med kommunerna och hur effektiv försörjning och bra kvalitet gentemot patienter/brukare kan säkerställas



Lösningförslag

Utifrån Region Norrbottens nuläge samt jämförelse med utvalda regioner har sex lösningsförslag tagits fram



Nulägesanalys



Regionjämförelser

Lösningförslag

1. Gemensam nämnd

Att införa en gemensam nämnd för hjälpmedelsförsörjningen innebär en samverkan i en nämnd som förändrar den politiska organisationen och styrningen. Den gemensamma nämnden har sin hemvist i regionens politiska organisation, och beslutar om en gemensam budget för hjälpmedel

2. Kommunalförbund

Att införa ett Kommunalförbund för hjälpmedelsförsörjningen innebär en samverkan genom ett förbund som förändrar den politiska organisationen och styrningen. Kommunalförbundet är en egen juridisk person och består av representanter från region och varje kommun i länet

3. Avtalssamverkan

Avtalssamverkan innebär att nuvarande avtal omförhandlas, där det gemensamma ändamålet tydliggörs samt hur parterna bidrar och att en överenskommelse kring gemensam budget formaliseras. Vidare föreslås att omförhandla fördelning av produktansvar mellan parterna

4. Gemensamt aktiebolag

Att införa ett gemensamt aktiebolag som ägs av region och kommuner tillsammans och tar hand om hjälpmedelsförsörjningen. Detta innebär att den del som hanterar Hjälpmedel inom Länservice nuvarande verksamhet flyttas över till det nya bolaget

5. Begränsad samverkan

Att begränsa samverkan innebär att region och kommun enbart samverkar kring upphandling av gemensamma leverantörer. Regionen anpassar sin verksamhet (Länservice) utifrån sitt egna behov av hjälpmedel och kommunerna behöver etablera eget lager, service- och teknikverksamhet för sitt behov

6. Outsourcing

Förslaget innebär att regionen och kommunerna upphandlar en helhetsleverantör som kan hantera försörjningen av hjälpmedel (alltifrån lager, service och tekniker etc.)

Lösningförslag Gemensam nämnd - Beskrivning av lösningförslag

Beskrivning av lösningförslag

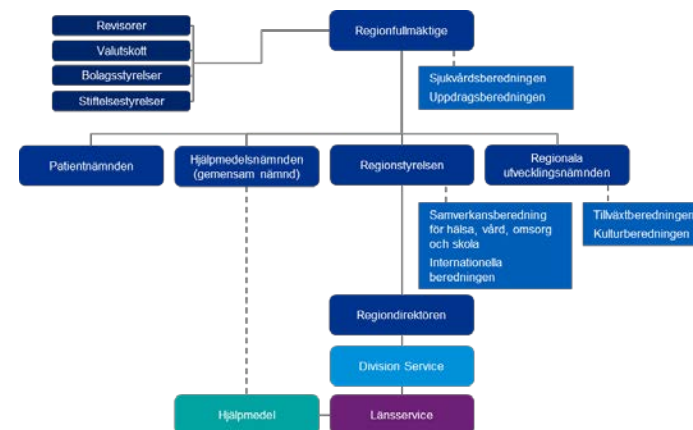
- Förslaget innebär att en gemensam hjälpmedelsnämnd bildas mellan regionen och de 14 kommunerna i länet, vilken ingår i regionens politiska organisation (se förslag på organisation till höger). En gemensam nämnd möjliggör följande för regionen:
 - en legal form för att hantera hjälpmedelsförsörjningen och att regionen kan fortsätta samverka med kommunerna i frågor kring densamma
 - en gemensam nämnd är enkel att införa
 - att Länservice kan fortsätta hantera försörjningen och nyttja de stordriftsfördelar som finns idag
 - ett styrande format för att hantera hjälpmedelsförsörjning som fungerar i andra regioner
 - en enklare fördelning av kostnaderna mellan parterna genom att gemensamma budgetramar för hjälpmedelshanteringen införs

Organisation och uppgifter:

- Länservice föreslås att vara fortsatt organiserat inom serviceverksamheten Division Service, se organisationsbild till höger. Länservice och Länsenheten agerar på uppdrag av Hjälpmedelsnämnden men även på regionens uppdrag för att hantera det egna behovet av hjälpmedel
- Den gemensamma nämnden är ingen egen juridisk person och respektive part i nämnden är huvudman för sin verksamhet. Den gemensamma nämndens uppgifter ska närmare preciseras i en överenskommelse mellan de berörda kommunerna och regionen kring hjälpmedelsförsörjningen i länet
- Vidare ska nämndens arbete utgå från ett reglemente som ska antas av fullmäktige i regionen och samtliga av de samverkande kommunerna*. Reglementet ska t.ex. ta upp följande områden: uppdrag och verksamhet, ekonomiska ramar, organisation och arbetsformer
- Regionen ansvarar för att upprätta budgeten samt ansvarar för den ekonomiska redovisningen för verksamheten, då regionen är värdorganisation och de som har tillsatt nämnden. I upprättandet av budgeten ska samråd ske med de samverkande kommunerna

* Kommunallag (2017:725)

Förslag på organisation



Styrning:

- Nämndens arbete leds av ledamöter som väljs av fullmäktige i de samverkande kommunerna och regionen. Var och en av de samverkande kommunerna och regionen ska vara representerade i den gemensamma nämnden med minst en ledamot och en ersättare. Här föreslås att nämnden sätts upp med 3 ledamöter ifrån regionen och 1 ledamot per kommun likt region Dalarna. Detta innebär en gemensam nämnd med 17 ledamöter och 17 ersättare. För beslutmandat behöver regionen och kommunerna komma överens om en lämplig fördelning
- Nämnden föreslås sammanträda 6 gånger per år (likt Region Dalarna då de har liknande omfattning för nämndarbetet, Region Värmland har 4 sammanträden per år men även mindre omfattning att hantera inom nämnden)

Lösningförslag Gemensam nämnd – Analys (1/2)

Analys av gemensam nämnd

- Regionen har tidigare haft en struktur med nämnder, som till stor del har ersatts med att hantera styrning utifrån en regionstyrelse och politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola (exklusive Regionala utvecklingsnämnden). Utifrån detta perspektiv skulle det inte vara i linje med regionens organisationslogik att införa en nämnd för ett specifikt område likt hjälpmedelsförsörjningen, när resterande vård- och omsorgsfrågor hanteras i den politiska samverkansberedningen
- I andra regioner som har en gemensam nämnd, t.ex. Region Dalarna och Region Värmland, används strukturen med nämnder även för andra områden, vilket gör att styrformen passar bättre än för Region Norrbotten där detta inte finns i samma utsträckning. Dessa regioner har också en tradition att använda en struktur med nämnder då de har styrts på det viset under en längre tid
- Det finns även skillnader mellan Region Dalarnas och Region Värmlands nämnder i vad som ingår i nämndens uppgift, där den första tar ett större ansvar för hjälpmedelsförsörjningen och den senare har mer fokuserat på gemensam upphandling och inköp av hjälpmedel. En grund till omfattningen av vad den gemensamma nämnden ska hantera för Region Norrbotten bör beakta nuvarande kontext, där Länservice redan hanterar en majoritet av all hjälpmedelsförsörjning och drar nytta av de stordriftsfördelar som finns med att ha en gemensam aktör som serverar hela länet
- Att styra arbetet med en gemensam nämnd kommer att öka det administrativa arbetet, och beslutsfattande kommer ta längre tid då det finns en mer byråkratisk struktur för beslut i en gemensam nämnd jämfört med hanteringen idag. Detta är en utmaning som identifierats av Region Dalarna i sitt arbete i Hjälpmedelsnämnden. Vidare behöver även hänsyn tas till ett ökat antal intressenter i beslutsfattandet, vilket ökar det politiska inflytandet i en specifik fråga och att nämnden därav kan bli svårstyrd

Risker

- Att öka det politiska inflytandet och antalet intressenter i detaljfrågor inom hjälpmedelsförsörjningen riskerar att leda till att styrningen av verksamheten blir otydlig och mer svårhanterlig. Detta kan riskera att negativt påverka kostnadseffektivitet och kvalitet i försörjningen, vilket i sin tur i slutändan drabbar länets invånare i form av sämre kvalitet för patienter/brukare

Lösningförslag Gemensam nämnd – Analys (2/2)

Analys av kostnader samt tid för införande

Identifierade tillkommande kostnader med en gemensam nämnd:

- De förtroendevalda ledamöterna i nämnden har rätt till ersättning av den kommun eller region som har valt dem för det arbete de bedriver. Ledamöterna kommer enligt förslaget ovan närvara på minst 6 sammanträden per år samt involveras och arbeta med olika frågor i nämnden. Tiden per sammanträde bedöms upp till 4 timmar och är då enligt Region Norrbottens Regler för ersättning till regionens förtroendevalda ett halvt sammanträdesarvode (0,065% av 62 068 kr – ca 4 000 kr per sammanträde). Detta innebär att kostnader för regionens ledamöter kommer uppgå till ca 100 TSEK i arvoden per år (inklusive sociala kostnader). Denna arvodeskostnad adderas vid ett införande av en gemensam nämnd men påverkas såklart utifrån antalet sammanträden samt längden på sammanträdena vilket gör att den kan variera
- För att hantera arbetet med beredning och verkställighet av nämndens beslut, men även planering och administration av nämndens verksamhet, behövs en nämndsekreterare. I förslaget bedöms denna resurs behöva anställas. Hantering av hjälpmedelsnämndens administrativa arbete i Dalarna tar ca 0,5 heltidstjänst, vilket det bedöms vara i liknande nivå även för denna gemensamma nämnd. Detta i sin tur innebär minst en kostnad på 230 TSEK per år för lön för denna person utifrån en månadslön för en halvtidstjänst på ca 15 TSEK*. I detta förslag har hänsyn inte tagits till andra kostnader som tillkommer, som IT-utrustning, lokaler etc., till den person som anställs. Denna kostnad är i förhållande till lönen låg och tas därför inte med. Kostnaden för nämndsekreteraren ska sedan fördelas ut på respektive part i den gemensamma nämnden eftersom den stöttar kommunerna och inte enbart regionen. Vid en fördelning likt kostnaderna för hjälpmedel (ungefär 30% region och 70% kommun) kommer regionens del uppgå till ca 70 TSEK per år
- Sammanlagt bedöms ett införande av en gemensam nämnd minst innebära 170 TSEK i kostnad per år för regionen (baserat på kostnader för personal: lön + sociala avgifter)

Identifierad tid för införande:

- Att införa en gemensam nämnd är en relativt enkel procedur rent formellt. För att införa en gemensam nämnd behöver Regionfullmäktige ta beslut kring att införa en gemensam nämnd med andra kommuner. Därefter kan nämnden tillsättas och strukturer för nämndens arbete tas fram i reglementet. Utöver reglementet behöver nämndsekreterare anställas
- För att införa en gemensam nämnd behöver även nuvarande avtalssamverkan avslutas, vilket behöver ske senast 9 månader inför ett årsskifte och innebär att det ska ske senast 31/3 2021 för att upphöra vid 31/12 2021. För att säga upp avtalet behöver väsentliga förändringar ha inträffat i parternas verksamhet. Detta bedöms ha skett avseende de legala aspekterna av Länservice verksamhet och därför ett legitimt skäl för uppsägning. En gemensam nämnd kan utifrån detta vara i funktion 2022
- Förberedelser för nämndens tillsättande med reglemente etc. samt anställning av nämndsekreterare bedöms kunna genomföras under tidsperiod av 3 månader och möjliggör att den gemensamma nämnden kan vara redo till årsskiftet 2022. Längden på tidsperioden behövs främst för rekrytering av nämndsekreterare

* Lönenivå utifrån information från Unionen för en heltidstjänst som sekreterare mellan 27-34 TSEK per månad

Lösningförslag Gemensam nämnd – Fördelar och nackdelar

Fördelar

- Nämnden skapar möjlighet att legalt fortsätta samverka mellan region och kommuner kring hjälpmedelsförsörjningen i länet, vilket undviker skapandet av parallella organisationer. Detta möjliggör också att de stordriftsfördelar som finns i Länservice idag kan behållas och att patienter/brukare kan förvänta sig samma nivå av service kring försörjningen
- Det är relativt enkelt att bilda en gemensam nämnd, då den gemensamma nämnden är en del i den regionala organisationen och inte en egen juridisk person. Tillsättande av nämnden behöver anpassas till när samverkansavtalet avslutas
- En gemensam nämnd används av flera andra regioner (b.la. Region Dalarna och Region Värmland) för att hantera hjälpmedelsförsörjningen, vilket visar på att det är ett styrande format som är lagligt och fungerar. Dessa två regioner har dessutom valt olika omfattning av vad nämnden ska hantera i hjälpmedelsförsörjningen, vilket möjliggör för Region Norrbotten att välja omfattning på nämndens arbete

Nackdelar

- Att skapa en gemensam nämnd för hjälpmedelsförsörjningen bidrar till att splittra nuvarande politiska organisationsstruktur för hur regionen styrs (exklusive Regionala utvecklingsnämnden)
- Ökad involvering av politiken i beslutsfattandet inom ett specifikt område som vård och omsorg bidrar till att det blir fler intressenter att hantera, i högre grad svårare att styra verksamheten utifrån att nämnden gör beslutsfattandet mer byråkratiskt och långsamt
- En gemensam nämnd kommer att öka kostnaderna kring styrningen av hjälpmedelsförsörjningen för både region och kommuner. Detta utifrån att nämndens ledamöter arvoderas samt att det tillkommer arbetsuppgifter kring nämndens administration för regionen att hantera (kostnaderna för detta ska fördelas på samtliga parter)
- Det finns en svårighet att skapa en god politisk representation i den gemensamma nämnden med flera kommuner och region involverade. Vidare bidrar mängden av antalet inblandande parter i nämnden till att göra den otymplig och mer svårhanterlig jämfört med en gemensam nämnd med exempelvis enbart två parter

Bedömning av lösningförslag

- En gemensam nämnd är en lösning som hanterar den legala problematiken för Länservice, vilket gör att länet fortsatt kan nyttja stordriftsfördelarna av Länservice verksamhet. Vidare bedöms de ökade kostnaderna i relation till att lösa den legala problematiken inte vara ett hinder för ett införande, inte heller bedöms tidsaspekten utgöra något betydande hinder då den inte är särskilt lång. Lösningförslagets lämplighet för regionen bedöms till stora delar istället utav att nuvarande styrande struktur inte är anpassad för att hantera en gemensam nämnd. **Därför rekommenderas ej ett införande av en gemensam nämnd**

Lösningförslag Kommunalförbund – Beskrivning av lösningförslag

Beskrivning av lösningförslag

- Förslaget innebär att ett kommunalförbund bildas mellan region och kommuner. Att bilda ett kommunalförbund möjliggör följande för regionen:
 - en legal form för att hantera hjälpmedelsförsörjningen och att regionen kan fortsätta samverka med kommunerna i frågor kring densamma
 - att Länservice kan fortsätta hantera försörjningen och nyttja de stordriftsfördelar som finns idag men inom kommunalförbundet
 - en tydligare fördelning av kostnaderna mellan parterna genom att det skapas en egen ekonomisk enhet separat från regionens och kommunernas respektive ekonomi
 - ett lämpligt format för att hantera flera olika parter (14 kommuner och en region)

Organisation och uppgifter:

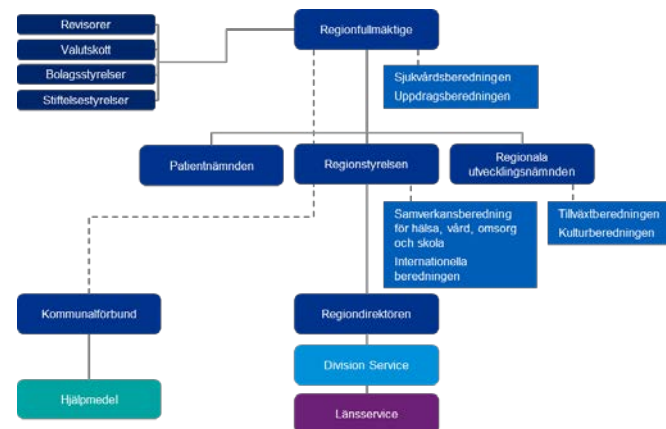
- Kommunalförbundet utgör en egen offentligrättslig juridisk person som också har egen rättskapacitet. Kommunalförbundet är till skillnad från den gemensamma nämnden fristående i förhållande till sina medlemskommuner, och har en liknande organisatorisk uppbyggnad som en kommun eller en region. Detta gör att kommunalförbundet har en streckad linje till regionstyrelsen och regionfullmäktige, se bild till höger. Både Länservice hjälpmedelsverksamhet samt Länsenheten föreslås inkluderas i kommunalförbundets verksamhet
- Bildandet av förbundet sker när förbundsmedlemmarnas (region och kommuner) fullmäktige antar en förbundsordning som ska reglera en rad olika frågor om förhållandena i kommunalförbundet. Det finns ett förbundsfullmäktige eller en förbundsledning som beslutande församling inom. Liket den gemensamma nämnden tillsätts ledamöter och ersättare i den beslutande församlingen av förbundsmedlemmarnas respektive fullmäktige enligt vad som anges i förbundsordningen
- Medlemmarna i kommunalförbundet överlämnar ansvaret för hjälpmedelsförsörjningen till förbundet som blir huvudman för verksamheten med egen budget och ekonomisk redovisning. Förbundets kostnader debiteras medlemmarna och dessa har även ett ytterst ekonomiskt ansvar för verksamheten

* Kommunallag (2017:725)



© 2020 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.

Förslag på organisation



- För kommunalförbundet gäller kommunallagens besluts- och förfaranderegler. Den speciallagstiftning som finns, t.ex. hälso- och sjukvårdslagen, blir automatiskt gällande för kommunalförbundet

Styrning:

- Ledamöter och ersättare i den beslutande församlingen väljs av förbundsmedlemmarnas fullmäktige enligt vad som anges i förbundsordningen. Varje förbundsmedlem ska vara representerad i den beslutande församlingen med minst en ledamot och en ersättare. Antalet ersättare ska vara lika många som antalet ledamöter*
- Antalet ledamöter föreslås vara tre för regionen och en för respektive kommun. Totalt består kommunalförbundet av 17 ledamöter och 17 ersättare och bedöms sammanträda minst 6 gånger per år. För beslutmandat behöver regionen och kommunerna komma överens om en lämplig fördelning

Lösningförslag Kommunalförbund – Analys (1/2)

Analys av kommunalförbund

- Den organisatoriska strukturen i ett kommunalförbund skapar en administrativ överbyggnad som inte är ändamålsenlig i relation till omfattningen av nuvarande hjälpmedelsförsörjning. Detta innebär att de administrativa kostnaderna för att driva hjälpmedelsförsörjningen kommer att öka då det kommer krävas mer personal för att hantera kommunalförbundets beredning av ärenden och arbetsrutiner etc. samt att en separat ekonomisk redovisning ska genomföras
- Ett kommunalförbund kommer öka det administrativa arbetet och beslutsfattande kommer att flyttas längre ifrån regionens politiska organisation i och med att det är en egen juridisk person. Vidare kommer beslutsfattandet ta längre tid då det finns en mer byråkratisk struktur för beslut i ett kommunalförbund jämfört med hanteringen idag. Här behöver det även tas hänsyn till att det finns fler intressenter i beslutsfattandet, vilket påverkar det politiska inflytandet och att förbundet kan bli svårstyrd
- Att driva styrningen av hjälpmedelsförsörjning utifrån ett kommunalförbund är ej enhetligt med hur övrig vård och omsorg bedrivs inom regionen. Det är även en mer administrativ överbyggnad än en gemensam nämnd
- Hjälpmedelsförsörjningen bland regioner i jämförelsen bedrivs inte inom ett kommunalförbund. Det är enbart ett antal kommuner i Skåne som bedriver sin försörjning i ett förbund, men det gäller då inte alla hjälpmedel, utan för enklare hjälpmedel, t.ex. rullatorer. Som nämnts tidigare bedöms omfattningen av hjälpmedelsförsörjningen som hanteras av Länservice för begränsad för att hanteras i ett förbund. Förbundet är mer lämpligt för större omfattning likt Norrtälje kommun och Region Stockholm som hanterar Hälso- och Sjukvård tillsammans i verksamhetsformen (KSON – Kommunalförbundet Sjukvård och Omsorg i Norrtälje)

Risker

- Det finns en problematik avseende att det inte skapas en tillräcklig rättvis fördelning av representanter i kommunalförbundet utifrån partitillhörighet
- Det finns en risk att beslut fördröjs vilket kan påverka kvaliteten gentemot patienten/brukaren

Lösningförslag Kommunalförbund – Analys (2/2)

Analys av kostnader samt tid för införande

Identifierade tillkommande kostnader med ett kommunalförbund:

- De förtroendevalda ledamöterna har rätt till ersättning i likhet med en gemensam nämnd. Ledamöterna kommer enligt förslaget ovan närvara på minst 6 sammanträden per år samt involveras och arbeta med olika frågor i kommunalförbundet. Tiden per sammanträde bedöms upp till 4 timmar och arvoderas som förslag utifrån Region Norrbottens Regler för ersättning till regionens förtroendevalda ett halvt sammanträdesarvode (0,065% av 62 068 kr – ca 4 000 kr per sammanträde). Detta innebär att kostnader för regionens ledamöter kommer uppgå till ca 100 TSEK i arvoden per år (inklusive sociala kostnader). Denna arvodeskostnad adderas vid ett införande av ett kommunalförbund men hamnar i kommunalförbundets ekonomi och påverkar därmed indirekt regionen
- Genom att ett kommunalförbund blir en egen juridisk person med egen ekonomisk redovisning kommer kostnaderna som idag finns för hjälpmedel, med produkter, personal och lokaler etc., att hamna i förbundets hantering istället. Detta medför att en egen ekonomifunktion behöver skapas som hanterar den ekonomiska redovisningen. Idag hanteras en stor del av den ekonomiska redovisningen för Länservice inom verksamhetsområdet Administrativt Stöd och Utveckling (Division Service). Förutom att denna ekonomiska redovisning kommer hanteras att inom kommunalförbundet bedöms det behövas ytterligare minst 1 ekonom (heltidstjänst) pga. den separerade redovisningen och minskade stordriftsfördelar gentemot dagens hantering. En heltidsekonom bedöms kosta 35 TSEK* i månaden (550 TSEK per år inklusive sociala kostnader). Till detta förslag tillkommer även andra kostnader som IT-utrustning, lokaler etc. för att personalen ska kunna utföra sitt arbete vilka bedöms vara minst 15 TSEK per månad per person (180 TSEK per år)
- För att hantera arbetet med beredning och verkställighet av förbundets beslut men även planering och administration av förbundets verksamhet behövs en struktur för administrationen. För ett kommunalförbund innebär detta en förbundsdirektör och registrator samt sekreterare. I förslaget bedöms dessa roller behöva anställas. Utifrån att det är mer administration i ett kommunalförbund än i en gemensam nämnd, pga. separat juridisk person med egen ekonomisk redovisning etc., bedöms det behöva anställas minst 1 heltidstjänst fördelat på 0,5 förbundsdirektör och 0,5 registrator/sekreterare. Detta innebär minst en personalkostnad på ca 750 TSEK per år för lön utifrån en månadslön för en halvtidstjänst på ca 37,5 TSEK** för en förbundsdirektör, och en halvtidstjänst med månadslön på ca 15 TSEK*** för en sekreterare. Till detta förslag tillkommer även andra kostnader som IT-utrustning, lokaler etc. för att personalen ska kunna utföra sitt arbete vilka bedöms vara minst 15 TSEK per månad per heltidstjänst (180 TSEK per år)
- Kostnaderna för kommunalförbundet ska fördelas ut på respektive medlem i förbundet. Fördelningen specificeras i förbundsordningen som ska ange förbundsmedlemmarnas andelar i förbundets tillgångar och skulder och fördelningen av förbundets kostnader mellan medlemmarna. Vid en fördelning likt kostnaderna för hjälpmedel (ungefär 30% region och 70% kommun) kommer totala kostnaderna vara minst 1,5 MSEK, varav regionens del vara ca 450 TSEK + 100 TSEK i arvoden = 650 TSEK

Identifierad tid för införande:

- För att införa ett kommunalförbund behöver nuvarande samverkansavtal avslutas, vilket behöver ske senast 9 månader inför ett årsskifte och innebär att det ska ske senast 31/3 2021 för att upphöra vid 31/12 2021. För att säga upp avtalet behöver väsentliga förändringar inträffa i parternas verksamhet. Detta bedöms ha skett avseende de legala aspekterna av Länservice verksamhet och därför ett legitimt skäl för uppsägning
- Förberedelser för att sätta upp ett kommunalförbund bedöms kunna genomföras för att kunna vara redo att hantera hjälpmedelsförsörjningen från och med årsskiftet 2022

* Lönenivå utifrån information från Unionen för en ekonom mellan 32-39 TSEK per månad

*** Lönenivå utifrån information från Unionen för en sekreterare mellan 27-34 TSEK per månad

** Lönenivå utifrån information från statsskuld.se för en förbundsdirektör per månad

Lösningförslag Kommunalförbund – Fördelar och nackdelar

Fördelar

- Kommunalförbundet skapar möjlighet att legalt fortsätta samverka mellan region och kommuner kring hjälpmedelsförsörjningen i länet, vilket undviker skapandet av parallella organisationer. Detta möjliggör också att de stordriftsfördelar som finns i Länservice idag kan behållas och att patienter/brukare kan förvänta sig samma nivå av service kring försörjningen
- Det är kommuner i Skåne som har organiserat sig i kommunalförbund för att hantera hjälpmedelsverksamheten för de områden som de ansvarar för (enkla hjälpmedel, t.ex. rullatorer). Detta visar att det är ett format som fungerar för en samverkan kring hjälpmedelsförsörjning, dock har Skåne fördelarna av en högre befolkningstäthet och kortare avstånd, samt en annan uppdelning i sortiment av hjälpmedelsprodukter jämfört med Region Norrbotten
- Genom att den ekonomiska redovisningen för hjälpmedelsförsörjningen flyttas till kommunalförbundet blir det tydligare kring vad de totala kostnaderna är och hur de fördelas mellan parterna i förbundet

Nackdelar

- Ett kommunalförbund skapar en organisatorisk struktur med flertalet involverade intressenter som inte är ändamålsenlig jämfört med hjälpmedelsförsörjningens omfattning vilket gör att den anses otymplig. Vidare bidrar ett kommunalförbund med en administrativ struktur och överbyggnad för beslutsfattande av hjälpmedelsförsörjningen som bland annat innebär en fördröjning av beslut jämfört med idag
- Att bilda ett kommunalförbund är ej i enlighet med hur övrig Hälso- och Sjukvårdsverksamhet styrs inom regionen och bidrar till att splittra den politiska organisationen
- Det finns ingen region i jämförelsen som organiserar hjälpmedelsförsörjning med ett kommunalförbund mellan region och kommun vilket kan påvisa att det inte är ett format som passar för hjälpmedelsförsörjning
- Ett kommunalförbund kommer att öka kostnaderna kring hantering av styrning av hjälpmedelsförsörjningen för både region och kommuner. Detta utifrån att kommunalförbundets ledamöter arvoderas samt att det tillkommer arbetsuppgifter kring kommunalförbundets administration för regionen att hantera (kostnaderna ska fördelas på samtliga parter)

Bedömning av lösningförslag

- Ett kommunalförbund är en lösning som hanterar den legala problematiken för Länservice vilket gör att länet fortsatt kan nyttja stordriftsfördelarna av Länservice verksamhet. Vidare bedöms de ökade kostnaderna i relation till att lösa den legala problematiken inte vara ett hinder för ett införande, inte heller bedöms tidsaspekten utgöra något betydande hinder då den inte är särskilt lång. Lösningförslagets lämplighet för regionen bedöms till stora delar istället utav att nuvarande styrande struktur inte är anpassad för att hantera ett kommunalförbund. **Därför rekommenderas ej ett införande av ett kommunalförbund**

Lösningförslag Avtalssamverkan – Beskrivning av lösningförslag

Beskrivning av lösningförslag

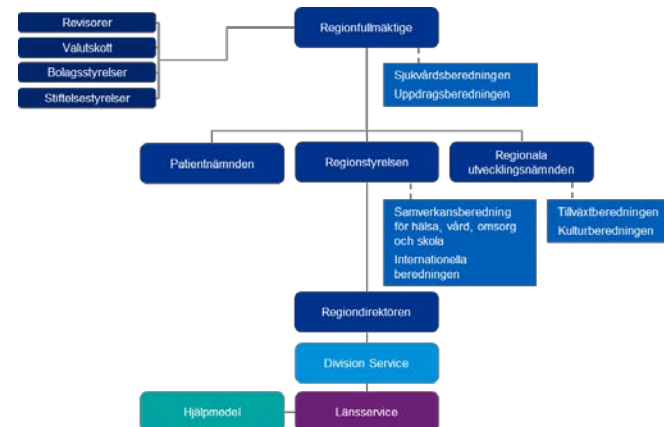
- Förslaget innebär att nuvarande samverkansavtal omförhandlas kring samverkan för hjälpmedelsförsörjningen med länets 14 kommuner. Att omförhandla samverkansavtalet möjliggör följande för regionen:
 - en legal form för att hantera hjälpmedelsförsörjningen som går att införa
 - att inga förändringar behöver genomföras i den politiska organisationen
 - att Länservice kan fortsätta vara den operativa parten i hjälpmedelsförsörjningen och behålla sina stordriftsfördelar och att parallella organisationer kan undvikas
 - har kontroll över hjälpmedelsförsörjningen och behåller sin kompetens kring densamma

Organisation och uppgifter:

- Vid avtalssamverkan ingår de samverkande parterna avtal med juridiskt bindande rättigheter och skyldigheter kring hjälpmedelsförsörjningen i länet. Parterna agerar inom sina respektive organisationer och någon ny offentligjuridisk person bildas inte. Därför sker heller inga organisatoriska förändringar av Länservice organisation och placering inom Division Service
- Eftersom varje samverkanssituation har sina egna förutsättningar är det viktigt att avtalparterna är överens om motiven för avtalssamverkan. En tydligare beskrivning i detta avseende underlättar både tolkning och uppföljning av avtalet och kan konkretisera vilka gemensamma mål som ska uppnås med samverkan. Det gemensamma målet är att försörjning av hjälpmedel är av allmänintresse för att regionen svarar för Hälso- och Sjukvård och kommunerna för Äldrevård och Social Omsorg
- Det nya avtalet bör därför tydligt beskriva parternas motiv för att samverka med varandra. Vad syftet är kan beskrivas på olika nivåer med olika detaljeringsgrad. Uppdraget bör beskrivas så tydligt som möjligt dels för att det inte ska råda något tvivel parterna sinsemellan om vilka samverkansuppgifter som omfattas, dels för att det ska vara möjligt att bedöma de rättsliga förutsättningarna för samverkan*

* En generell rätt till kommunal avtalssamverkan Prop. 2017/18:151 s. 58

Förslag på organisation



Styrning:

- I stort kommer styrningen av hjälpmedelsförsörjningen ske likt den gör idag utifrån att Länservice finns kvar inom regionens verksamhet
- Den interna kontrollen av Länservice behöver förbättras kring hur uppföljning av kommunernas kostnader i relation till regionen ska fördelas. Vidare behöver innehållet i uppföljning i samverkansavtalet förtydligas kring t.ex. hur KPIer följs upp och utvärderas samt i vilket forum som hanterar detta

Lösningförslag Avtalssamverkan – Analys (1/2)

Analys av avtalssamverkan

- Avtalssamverkan behöver förtydligas kring att det föreligger ett genuint samarbete mellan regionen och kommunerna. Ett genuint samarbete innebär att kommunerna måste vara mer involverade i hjälpmedelsförsörjningen och måste bidra med egna prestationer till samarbetet utöver ekonomisk ersättning. För att förtydliga detta behöver avtalet formaliseras kring förväntningar och insatser från båda parter, t.ex. kring kommunernas involvering i upphandling, inköp, service och uppföljning etc. Vidare behöver processen kring en gemensam budget formaliseras. Detta för att säkerställa att kostnader fördelas proportionerligt mellan de delaktiga parterna
- Länservice verksamhet behöver utifrån regionens perspektiv vara mer proportionerlig i förhållande till den mängd hjälpmedel som fördelas till respektive part (idag är fördelningen ungefär 30% region och 70% kommuner). Detta kan hanteras genom att förändra ansvaret för hjälpmedelsprodukterna utifrån den uppdelning som gjordes i avtalet om kommunalisering av hemsjukvården. Regionen kan likt Region Skåne ta helhetsansvar för mer avancerade och specialiserade hjälpmedel som är nära deras kompetensområden i sjukvården, t.ex. elrullstolar. Om omförhandling av den kommunaliserade hemsjukvården sker och förändrar fördelningen mellan region och kommun skapas förutsättningar för att Länservice verksamhet för hjälpmedel operativt kan fortsätta drivas som idag utan större förändringar. Innebörden av Länservice fortsatta verksamhet är att patienter/brukare inte drabbas av några större skillnader mot hantering idag
- Förändring av fördelning kan även ske genom att kommunerna tar över vissa arbetsuppgifter som regionen gör idag. Detta kan exempelvis vara förebyggande underhåll på kommunernas egna patientlyftar, service på kommunernas egen ägda hjälpmedel på äldreboende etc., samt att kommunerna hanterar egna lager för enklare hjälpmedel som inte rekonditioneras och servas, t.ex. dynor. Innebörden av detta är att det enhetliga utförandet som utförs av Länservice fördelas mellan flera parter och att kommunerna behöver anställa personal samt även etablera en viss lagerverksamhet. Det är viktigt att poängtera att det kan bli mindre parallella organisationer, exempelvis om kommunerna ska ha egna tekniker, då regionen kommer att fortsatt behöva ha egna tekniker för sina egna produkter. Vidare kan kvaliteten påverkas negativt för patienter/brukare utifrån att flera involverade parter behöver koordinera sinsemellan i försörjningen, t.ex. transport av rullstol med leverans av dyna samtidigt för att möjliggöra att patienten/brukaren kan använda rullstolen
- Utifrån dessa möjliga förändringar bedöms att det första är lämpligt utifrån att den ger en tydlighet i hur fördelningen förskjuts, att Länservice kan behålla sin verksamhet intakt och att flödet av försörjningen inte delas upp. Det förebygger därmed eventuella kvalitetsförsämringar för patient/brukare. Vidare kan kommunerna ändå behöva ta över viss typ av verksamhet (se exempel ovan som är avgränsade områden som kan vara lämpliga) för att samverkan ska ses som genuin
- Den ekonomiska modellen behöver förändras för att bättre spegla hjälpmedlets kostnad och att det på totalen täcker alla kostnader som Länservice har för hanteringen. I detta arbete behöver även en tydligare uppdelning ske av vilka kostnader som är hänförliga till kommunerna i Länservice verksamhet för att kunna jämföra den ekonomiska modellens utfall i intäkter i relation till kostnader

Risker

- Att det finns ett förändringsmotstånd hos kommunerna mot att ta över delar av försörjningen med personal som de inte har anställda idag, speciellt för de mindre kommunerna
- Att det finns begränsad vägledning i rättspraxis kring hur pass involverade kommunerna behöver vara i försörjningen ökar risken för att splittra försörjningen mer än vad som behövs

Lösningförslag Avtalssamverkan – Analys (2/2)

Analys av kostnader samt tid för införande

Identifierade tillkommande kostnader för avtalssamverkan:

- Direkta kostnader relaterade till en omförhandling av avtalssamverkan bedöms inte vara omfattande. Dels behöver ett nytt avtal tas fram där visst juridiskt stöd kan behövas och om detta inte genomförs internt med egna resurser behöver det anlitas en extern byrå för detta, med uppskattad kostnad om ca 250 TSEK (100 timmar a 2 500 SEK per timme). Vidare behöver en omförhandling ske av nuvarande avtal kring den kommunaliserade hemsjukvården mellan region och kommuner, vilket kan ta tid men behöver inte innebära involvering av externa jurister. Omfattningen av dessa kostnader för eventuellt juridisk stöd bedöms ändå inte vara ett hinder för ett införande av avtalssamverkan
- Vid en omförhandling av den kommunaliserade hemsjukvården kommer regionen att ta ett större kostnadsansvar för hjälpmedel vilket i sin tur ökar kostnaderna för regionen. Dock ska dessa kostnader täckas av en skatteväxling med kommunerna och i teorin inte innebära någon resultatpåverkan för regionen
- Sammanlagt bedöms en omförhandling av avtalssamverkan kunna innebära en engångskostnad om ca 250 TSEK för regionen (baserat på kostnader för externt juridiskt stöd)

Identifierad tid för införande:

- Nuvarande avtalssamverkan kan omförhandlas vid behov av revidering. I det här fallet bedöms avtalets innehåll förändras mer än enbart revidering och behöver därmed sägas upp. Om avtalet behöver sägas upp behöver detta ske senast 9 månader inför ett årsskifte vilket innebär att det ska ske senast 31/3 2021 för att upphöra vid 31/12 2021. För att säga upp avtalet behöver väsentliga förändringar inträffa i parternas verksamhet. Detta bedöms ha skett avseende de legala aspekterna av Länservice verksamhet och därför ett legitimt skäl för uppsägning. En omförhandling av avtalet bedöms kunna vara genomförd under 2021 för att ett nytt avtal ska kunna vara gällande till årsskiftet 2021/2022.
- Osäkerheten kring införandetiden beror till stor del på omförhandlingen av avtalet kring den kommunaliserade hemsjukvården, vilken är svår bedöma men som också behöver genomföras under 2021
- Den ekonomiska modellen behöver även den uppdateras samt att Länservice kostnader behöver tydligare specificeras/fördelas som är hänförliga till kommunerna. Detta är ett arbete som kan genomföras under 2021 (2-4 månader) och således vara klart innan ett nytt samverkansavtal träder i kraft

Lösningförslag Avtalssamverkan – Fördelar och nackdelar

Fördelar

- Hjälpmedelsförsörjningen kan legalt fortsätta hanteras via ett samverkansavtal med kommunerna och parallella organisationer för hjälpmedelsförsörjning kan undvikas. Detta innebär att de stordriftsfördelar som Länservice skapat i verksamheten i stort kan bevaras
- Att fortsätta avtalssamverkan likt idag är ett format som fungerar bra operativt mellan region och kommuner och gör att inga större förändringar behöver genomföras i den politiska organisationen. Det skapar trygghet för kommuner och patienter/brukare att försörjningen kan fortsätta utan större förändringar
- Utifrån att den ekonomiska modellen uppdateras samt att kostnaderna för hantering av kommunernas delar kan specificeras tydligare kan intäkterna säkerställas för att garantera kostnadstäckning och att regionens ekonomiska risk minskar kopplat till hjälpmedel

Nackdelar

- Avtalet kring kommunaliserad hemsjukvård behöver omförhandlas för att förändra fördelningen av ansvaret för hjälpmedel, vilket kan ta tid
- Det är få regioner idag som hanterar hjälpmedelsförsörjningen via avtalssamverkan (enligt den uppdaterade kommunallagen), vilket gör att det är relativt oprövat område och att det finns lite rättspraxis att vägledas utifrån (generellt för avtalssamverkan). Detta gör det mer komplicerat att bedöma var gränserna går i t.ex. hur mycket involvering som krävs från kommunerna för att samverkan ska vara laglig
- Regionen fortsätter att ta den ekonomiska risken kring produkter på lager samt anställd personal utifall att det sker fluktuationer i hjälpmedelsbehovet

Bedömning av lösningförslag

- Ett omförhandlat samverkansavtal som har formaliserats och tydliggjort region och kommunernas genuina samarbete kring ett gemensamt mål och motiv möjliggör att Länservice kan fortsätta ansvara för hjälpmedelsförsörjningen i länet, i kombination av ett omförhandlat avtal av den kommunaliserade hemsjukvården. Detta skulle innebära en legal form för att samverka med länets kommuner. Det finns en viss osäkerhet kring omfattningen av kostnaderna (legal externt stöd) samt hur lång tid som behövs för omförhandling av avtalen, men bedöms inte vara ett hinder för ett införande. **Utifrån dessa faktorer rekommenderas en omförhandling kring gällande samverkansavtal inklusive en omförhandling av nuvarande avtal kring innehållet i den kommunaliserade hemsjukvården**

Lösningförslag Gemensamt aktiebolag - Beskrivning av lösningförslag

Beskrivning av lösningförslag

- Förslaget innebär att region och kommuner startar ett gemensamt aktiebolag som ska hantera hjälpmedelsförsörjningen i länet. Att starta ett gemensamt aktiebolag (interkommunalt företag) möjliggör följande för regionen:
 - en legal form för att hantera hjälpmedelsförsörjningen som är enkel att införa och som möjliggör att Länservice verksamhet kan hållas intakt och fortsätta nyttja stordriftsfördelar
 - att regionen kan samverka med kommunerna kring hjälpmedelsförsörjningen via det gemensamma bolaget och undviker parallella organisationer

Organisation och uppgifter:

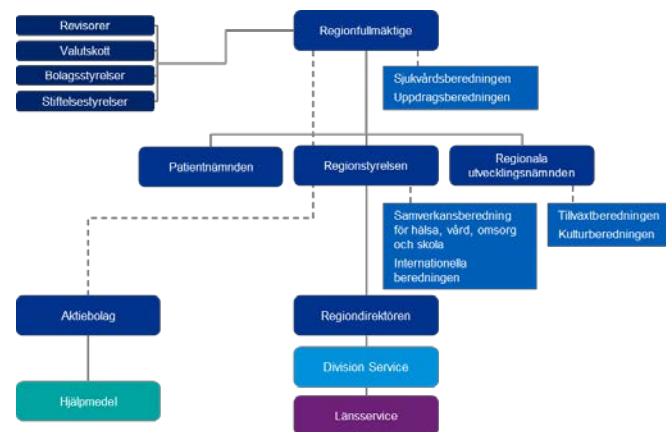
- Det gemensamma aktiebolaget är en egen juridisk person och är huvudman för driften av bolaget men inte för myndighetsutövning. Bolaget styrs dels av bolagsordningen men också övergripande genom att följa Aktiebolagslagen (ABL). När region och kommuner, direkt eller indirekt, äger ett aktiebolag ska de följa både aktiebolagslagen och kommunallagen. Det är ägarna som ser till att reglerna följs*
- Det nya bolaget finns inte inom den politiska organisationen direkt under regionfullmäktige och regionstyrelse utan är ett innehav som regionen kommer att behöva hantera. Det nya aktiebolaget har en streckad linje in till regionstyrelse, se bild till höger. Även fördelningen av aktiekapital mellan region och kommuner detaljeras i bolagsordningen. Fördelningen av aktiekapital behöver förhandlas fram mellan region och de 14 kommunerna. Nuvarande fördelning av hjälpmedelsförsörjningen innebär 30% aktiekapital för regionen
- När ett gemensamt bolag är uppsatt kan det ta över Länservice verksamhet samt föreslås även inkludera hjälpmedelskonsulenterna inom Länsenheten

Styrning:

- Kommunallagen är inte direkt tillämplig för interkommunala företag då de utgör sina egna juridiska personer. Men region och kommuner är bundna av kommunallagen vid bildandet samt under den löpande ägarstyrningen och är då skyldiga att genom bolagsordning och ägardirektiv se till att företagets verksamhet är förenlig med kommunallagen

* Regler avseende kommunägda bolag enligt Bolagsverket

Förslag på organisation



- Styrningen påverkas till stor del av bolagsordningen och det är därför viktigt att noga ange följande delar:
 - Ange det fastställda regionala/kommunala ändamålet och befogenheterna som är ram för verksamheten
 - Ange att region/kommunfullmäktige har möjlighet att ta ställning innan principiella eller viktiga beslut fattas
 - Ange att alla styrelseledamöter och styrelsesuppleanter ska utses av region/kommunfullmäktige. Här bedöms att två i styrelsen är från regionen och fyra från kommunerna (som får rotera kring styrelseposterna)
 - Ange att lekmannarevisorer ska utses av region/kommunfullmäktige. Antingen ska ett bestämt antal väljas eller så kan det finnas ett lägsta och högsta antal*
- Det gemensamma bolaget styrs av VD (operativt) och av styrelse (strategiskt)

Lösningförslag Gemensamt aktiebolag - Analys (1/2)

Analys av gemensamt aktiebolag

- Region och kommuner behöver beakta att det finns begränsningar kopplat till det gemensamma aktiebolaget och att det behöver verka inom den kommunala kompetensen samt de kommunalrättsliga principerna. Det är därför centralt i uppsättningen av bolaget att region och kommuner noggrant anger i bolagsordningen vilken verksamhet som bolaget får bedriva samt vilka kommunala principer som ska gälla för bolaget. Utifrån detta begränsas aktiebolagets möjligheter till att bedriva annan verksamhet som är utanför den kommunala kompetensen
- När hjälpmedelsförsörjningen har flyttats till ett gemensamt aktiebolag begränsas regionens och kommunernas möjlighet när det gäller att upprätthålla kontrollen över bolaget och agera vid ett eventuellt kompetensöverskridande. Regioner och kommuner kan utöva viss kontroll genom respektive fullmäktige t.ex. genom att fullmäktige ska få ta ställning innan beslut av principiell beskaffenhet fattas (om angivet i bolagsordningen)
- Det gemensamma aktiebolagets aktiekapital ska fördelas mellan ägarna, det vill säga regionen och de 14 kommunerna via aktieägaravtal. Fördelningen behöver ske rättvist mellan parterna men också med beaktning till vem (om någon) av parterna ska ha mer kontroll över bolaget. Kommunerna kan äga aktierna via ett kommunalförbund för att underlätta fördelningen till två parter istället för 15. Att kommunerna startar ett nytt kommunalförbund för denna hantering är mindre troligt utan det är snarare mer sannolikt att aktieägandet hanteras inom kommunalförbundet Norrbottens Kommuner som har som huvuduppgift att stödja kommunerna i deras samarbete för en positiv och hållbar regional utveckling
- Vidare behöver regionen ta hänsyn till skatteeffekter som bolagsskatt och moms som medföljer vid ett införande av ett gemensamt aktiebolag och som inte finns idag på samma sätt inom hjälpmedelsverksamheten. Regionen har sen tidigare ett gemensamt bolag med Gällivare kommun benämnd Matlaget, vilka producerar mat för skolor och Gällivare sjukhus. Det finns alltså viss erfarenhet av hantera gemensamma bolag inom regionen, men i en mindre omfattning (och med färre parter) än ett gemensamt bolag för hantering av hjälpmedel

Risker

- Att verksamhetsformen bidrar till ökad frihet/självbestämmande som till viss del är utanför regionen och kommunernas kontroll, vilket riskerar att bolaget t.ex. bedriver verksamhet utanför den kommunala kompetensen
- Att ingen annan region i jämförelsen har hjälpmedelsförsörjningen i ett aktiebolag tillsammans med kommunerna är en risk utifrån att det finns få andra exempel på hur det kan drivas och hur bra det fungerar att driva hjälpmedelsförsörjningen i en sådan verksamhetsform

Lösningförslag Gemensamt aktiebolag - Analys (2/2)

Analys av kostnader samt tid för införande

Identifierade tillkommande kostnader med ett gemensamt bolag:

- Det gemensamma aktiebolaget är en egen juridisk person med egen ekonomisk redovisning, där kostnaderna som idag finns hos Länservice kommer att hamna i aktiebolagets räkenskaper. Dessa kostnader bedöms vara lika vid en förflyttning till ett gemensamt bolag. De kostnader som bolaget har för sin verksamhet kommer att behöva täckas genom intäkter från region och kommuner för hjälpmedlen och de tjänster som utförs. Nedan beskrivs kostnader som kommer adderas i och med en hantering i ett aktiebolag och som indirekt påverkar regionen som aktieägare
- Det finns kostnader för att starta ett bolag, dock är dessa så låga att de ej tas i beaktande här. Dock finns det etableringskostnader i form av IT-utrustning, IT-system, service utrustning etc. som region och kommuner behöver göra en överenskommelse kring. Dessa etableringskostnader är svåra att bedöma storleken på, men regionen bör få ersättning för dessa vid ett övertagande av Länservice hjälpmedelsverksamhet
- För att hantera arbetet med styrning av bolagets verksamhet behövs en struktur med styrelse och VD. I förslaget antas att styrelserepresentanterna arvoderas likt ledamöter i gemensam nämnd och kommunalförbund. Ledamöterna kommer enligt förslaget närvara på minst 4 styrelsemöten per år. Tiden per styrelsemöte bedöms upp till 4 timmar och arvoderas som förslag utifrån Region Norrbottens Regler för ersättning till regionens förtroendevalda ett halvt sammanträdesarvode (0,065% av 62 068 kr – ca 4 000 kr per sammanträde). Detta innebär att kostnader för regionens ledamöter kommer uppgå till ca 40 TSEK i arvoden per år (inklusive sociala kostnader), men dessa kostnader hanteras av bolaget och är inget som regionen direkt kommer att betala. Denna arvodeskostnad påverkas såklart utifrån antalet styrelsemöten samt längden på styrelsemötena, vilket gör att den kan variera. Vidare bedöms att VD kan tillsättas utifrån att den som är chef från Länservice tar över den rollen och att kostnader relaterat till dennes tjänst är densamma
- Utifrån att den ekonomiska redovisningen separeras till aktiebolaget pga. separat juridisk person med egen ekonomisk redovisning etc., bedöms det behöva anställas ytterligare minst 1 heltidstjänst för hantering av ekonomin. Detta innebär minst en personalkostnad på ca 550 TSEK per år för lön utifrån en månadslön på ca 35 TSEK* för en ekonom (heltid). Till detta förslag tillkommer även andra kostnader som IT-utrustning, lokaler etc. för att personalen ska kunna utföra sitt arbete vilka bedöms vara minst 15 TSEK per månad per person (180 TSEK per år). Det gemensamma aktiebolaget kräver en egen revision som troligen kommer kosta mer än den revision som utförs av Länservice idag. En total kostnad för revision bedöms kosta mellan 250-400 TSEK
- De totala kostnaderna vid hantering av hjälpmedelsförsörjning genom ett gemensamt bolag kommer att öka (minst ca 1 MSEK) pga. separat juridisk enhet med egen ekonomisk redovisning, jämfört med hanteringen idag. Dessa kostnader hanteras inom bolaget och betalas inte direkt av region och kommuner utan bolagets intäkter ska täcka dessa. Om bolaget inte gör det kan region och kommuner behöva tillskjuta medel för att täcka bolagets skulder

Identifierad tid för införande:

- För att införa ett gemensamt bolag behöver även nuvarande avtalssamverkan avslutas vilket behöver ske senast 9 månader inför ett årsskifte vilket innebär att det ska ske senast 31/3 2021 för att upphöra vid 31/12 2021. För att säga upp avtalet behöver väsentliga förändringar inträffa i parternas verksamhet. Detta bedöms ha skett avseende de legala aspekterna av Länservice verksamhet och därför ett legitimt skäl för uppsägning. Förberedelser för att sätta upp ett aktiebolag bedöms kunna genomföras för att kunna vara redo att hantera hjälpmedelsförsörjningen från och med årsskiftet 2022

* Lönenivå utifrån information från Unionen för en ekonom mellan 32-39 TSEK per månad

Lösningförslag Gemensamt aktiebolag – Fördelar och nackdelar

Fördelar

- Det gemensamma aktiebolaget möjliggör en laglig hantering av hjälpmedelsförsörjningen och undviker etableringen av parallella organisationer. Detta medför att kostnaderna för hjälpmedelsförsörjningen kan behållas på jämförlig nivå men öka något pga. egen juridisk person med egen ekonomisk redovisning
- Aktiebolaget kan hantera alla de delar som Länservice (och andra delar av regionen) hanterar idag i form av upphandling, inköp, lager, rekonditionering, service etc. samt även det stöd som hjälpmedelskonsulenter ger inom Länsenheten. Vidare är det enkelt att sätta upp ett aktiebolag och möjliggör att en övergång till formatet kan göras inom kort om avtalssamverkan avslutas
- I och med driften i ett aktiebolag kommer transparensen och tydligheten kring kostnaderna för hjälpmedelsförsörjningen att öka. Detta medför även att den ekonomiska modellen för hjälpmedel behöver utvecklas för att verksamhetens intäkter ska täcka de kostnader som finns

Nackdelar

- Det gemensamma aktiebolaget lyder under andra lagar än kommunallagen (b.la. ABL) vilket gör att kompetensen hos både region och kommuner kring styrning etc. behöver öka kring styrandeformen
- Ingen av de regioner som varit med i jämförelsen har hjälpmedelsförsörjningen placerad i ett gemensamt aktiebolag tillsammans med kommunerna vilket visar på att det är ett organisatoriskt format som är oprövat för området
- I ett gemensamt aktiebolag flyttas gränserna för beslutsfattande och kontroll av hjälpmedelsförsörjning ett steg längre bort från regionen i en verksamhetsform som annars inte används inom Hälso- och Sjukvården
- Region och kommuner behöver genomföra en överenskommelse kring en rättvis och ändamålsenlig fördelning av aktiekapitalet via aktieägaravtal för att spegla kontrollen över aktiebolaget. Denna överenskommelse kan vara problematisk då fördelningen påverkar respektive parts inflytande i aktiebolaget

Bedömning av lösningförslag

- Ett gemensamt aktiebolag är en lösning som hanterar den legala problematiken för Länservice, vilket gör att länet fortsatt kan nyttja stordriftsfördelarna av Länservice verksamhet. Vidare bedöms kostnaderna i relation till att lösa den legala problematiken inte vara ett hinder för ett införande, inte heller bedöms tidsaspekten utgöra något betydande hinder då den inte är särskilt lång. Lösningförslaget lämplighet för regionen bedöms till stora delar istället utifrån att ingen annan region hanterar sin hjälpmedelsförsörjningen genom ett gemensamt bolag, kontrollen över försörjningen kommer längre ifrån regionen samt att det inte finns en vana av hantera sin verksamhet i bolagsform. **Därför rekommenderas ej ett införande av ett gemensamt bolag**

Lösningförslag Begränsad samverkan – Beskrivning av lösningförslag

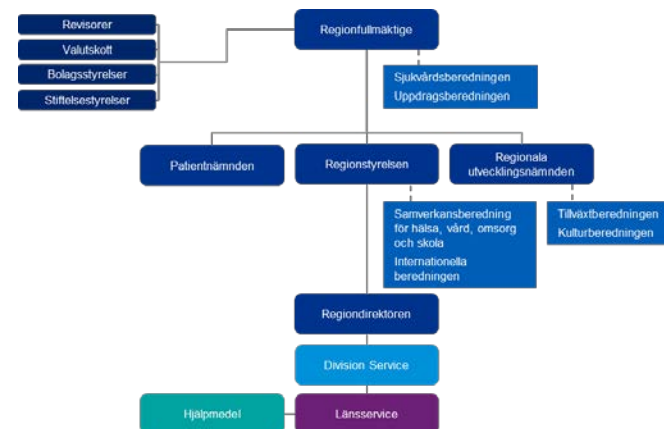
Beskrivning av lösningförslag

- Förslaget innebär att nuvarande samverkansavtal kring hjälpmedelsförsörjningen med kommunerna begränsas och regionen fortsätter sin försörjning enbart för det interna behovet, det vill säga för Sjukhus och Hälsocentraler och för de områden som de ansvarar för. Vidare innebär förslaget att region och kommuner enbart samarbetar kring upphandling av leverantörer för att kunna avropa från samma ramavtal. Att ha begränsad samverkan med kommunerna möjliggör följande för regionen:
 - att Länservice kan anpassa sin verksamhet utifrån det egna interna behovet och därmed ha en proportionerlig struktur och verksamhet. Begränsad samverkan gör att Länservice inte bryter mot kommunallagen och att inga förändringar behöver genomföras i den politiska organisationen
 - att ekonomiska modellen kan förenklas till att främst hantera avskrivning av hjälpmedel
 - att den ekonomiska risken för kommunernas hjälpmedel flyttas från regionen till kommunerna
 - att kostnadsmassan kring personal och lokaler för Länservice kan reduceras

Organisation och uppgifter:

- Vid begränsning av samverkan kommer regionen enbart hantera det egna behovet av hjälpmedel. Detta innebär ingen förändring i den organisatoriska placeringen av Länservice inom Division Service. Dock påverkas omfattningen av Länservice verksamhet som kommer att vara betydligt mindre eftersom nuvarande omsättning är 30% för regionens ansvar
- Kommunerna behöver hantera det egna hjälpmedelsbehovet själva, antingen i egen regi eller i samverkan med andra kommuner
- Innan samverkan begränsas behöver en överenskommelse mellan region och kommuner kring gränsdragningar för vem som ansvarar för vad i produktsortimentet genomföras. Detta då det finns mer avancerade och specialiserade hjälpmedel som inte kommunerna har lämplig kompetens att förskriva eller inte får förskriva

Förslag på organisation



Styrning:

- Det blir inga stora förändringar för styrningen av verksamheten på övergripande nivå, då inga nya strukturer läggs till, som vid tillsättande av t.ex. en nämnd. Hjälpmedelsförsörjningen fortsätter att styras utifrån nuvarande politisk organisation med skillnaden att omfattningen har förändrats och fokus är på det egna behovet. Detta kan således göras verksamheten enklare att styra och att det är färre involverade parter som ska servas

Lösningförslag Begränsad samverkan - Analys (1/2)

Analys av begränsad samverkan

- En begränsad samverkan möjliggör för regionen att enbart fokusera på det interna behovet kring hjälpmedel och att samverkan sker på laglig nivå för upphandling för att säkerställa bra priser och likadana produkter för patienter/brukare i hela länet. Vidare innebär en begränsad samverkan att regionen minskar risken för att intäkterna från kommunerna inte täcker de kostnader som Länservice har
- Att begränsa samverkan mellan region och kommuner (till enbart upphandling) är en lösning som innebär att kommunerna behöver etablera en egen försörjning med sortiment, lager, personal, logistik, system etc. Detta innebär ytterligare kostnader för kommunerna för etableringen vilket är en utmaning för de mindre kommunerna. Dessa kommer troligtvis behöva samverka med andra kommuner för att kunna etablera en hjälpmedelsförsörjning med service, lager, rekonditionering etc.
- Vidare finns det aspekter kring mer avancerade/specialiserade hjälpmedel som idag förskrivs inom Hälso- och Sjukvården men där kostnadsansvaret övergår till kommunerna. Kommunerna har idag inte denna kompetens varken kring förskrivning eller service och rekonditionering. Kommunerna kan skapa dessa strukturer, men det tar tid och kräver resurser som inte finns idag, samt att förskrivning av vissa hjälpmedel behöver genomföras inom sjukvården. I detta fall behöver region och kommun omförhandla den kommunaliserade hemsjukvården kring hur kostnadsansvaret ska se ut för dessa produkter innan samverkan begränsas. Region Skåne som inte har en samverkan, har löst detta genom att ansvara för mer avancerade och specialiserade hjälpmedel, t.ex. en elrullstol, då kompetensen kring dessa finns inom Hälso- och Sjukvården. Kommunerna har då ansvar för de enklare hjälpmedlen, t.ex. rullatorer. Om en omförhandling sker av produktansvaret i den kommunaliserade hemsjukvården ökar sannolikheten för kommunerna att själva hantera vissa typer av hjälpmedel i egen regi både utifrån kompetens och personalbehov
- Om samverkan avslutas kan en patient/brukare behöva byta samma typ av hjälpmedel beroende på inom vems kostnadsansvar de befinner sig. Detta medför en försämring för patienten/brukaren som kan behöva hämta/lämna tillbaka samma typ av hjälpmedel flera gånger
- Utan en samverkan mellan region och kommun kring ett gemensamt försörjningsflöde av hjälpmedel kommer minst två parallella organisationer finnas för att hantera hjälpmedel. Detta kommer leda till högre totala kostnader för hanteringen bland annat då kostnader för logistik kommer öka pga. fler transporter och långa avstånd. I slutändan drabbas skattebetalarna med höjda skatter

Risker

- Att kommunerna inte kan etablera en försörjning med samma kvalitet som Länservice, vilket medför att patienter/brukare påverkas negativt. Detta kan riskera att medföra ökade kostnader för regionen när patienter/brukare behöver mer vård pga. felaktiga hjälpmedel

Lösningförslag Begränsad samverkan - Analys (2/2)

Analys av kostnader samt tid för införande

Identifierade tillkommande kostnader med begränsad samverkan:

- Genom att begränsa samverkan enligt nuvarande modell kan innebära en reduktion av kostnadsmassan för regionen. Detta genom att kostnader för hjälpmedelsprodukter, personal och lokaler kan minskas för Länservice. Det finns en osäkerhet kring hur mycket av kostnadsmassan som kan minskas direkt då hänsyn behöver tas till t.ex. lokaler som inte är anpassade för en mindre verksamhet och långa hyreskontrakt, samt när i tid personal kan sägas upp och kostnader relaterat till dessa uppsägningar. Vidare behöver region och kommuner genomföra en överenskommelse kring hur nuvarande uthyrda hjälpmedel ska hanteras när samverkan begränsas, dvs. från när betalningsansvaret övergår till den andra parten
- Enligt utfall för 2019 för enheten Hjälpmedel var totala kostnader 85 MSEK. Utav dessa bör minst 70% var hänförliga till hantera kommunernas hjälpmedel utifrån den fördelning som nämnts tidigare. Detta innebär att kostnadsmassan för kommunernas del är minst 60 MSEK, där det tillkommer kostnader för regionen som fördelas ut och som inte inkluderas här som ska belasta kommunerna ytterligare, exempelvis kostnader för lokaler. Kostnaderna ska täckas av intäkter utifrån den ekonomiska modellens uppsättning. Här finns en osäkerhet kring hur bra den ekonomiska modellen är på att täcka dessa till 100%, samt att en tydlig specificering av kommunernas andel av totala kostnader inte finns idag. Detta gör att det inte är tydligt kring hur mycket regionen gör ett negativt resultat på samverkan idag
- Utifrån förslaget om begränsad samverkan kan kostnadsmassan minskas betydligt och kan innebära uppemot 50-70 MSEK, men där även intäkterna för hjälpmedel försvinner. Omfattningen påverkas dock av osäkerhet kring härledning av kostnaderna till kommunerna samt lokaler och personal kan anpassas till en mindre verksamhet men även om kostnadsansvaret för hjälpmedel förändras. Vidare är en eventuell resultatpåverkan svår att kvantifiera utifrån den övergripande ekonomiska analys som genomförts
- Sammanlagt bedöms en begränsad samverkan minska kostnads- och intäktsmassan för Länservice, men om nettoeffekten är positiv eller negativ går i dagsläget inte att bedöma

Identifierad tid för införande:

- Den nuvarande avtalsamverkan behöver omförhandlas vilket regionen har rätt att göra vid behov av revidering. I det här fallet bedöms avtalets innehåll förändras mer än enbart revidering och behöver därmed sägas upp. Om avtalet behöver sägas upp behöver detta ske senast 9 månader inför ett årsskifte vilket innebär att det ska ske senast 31/3 2021 för att upphöra vid 31/12 2021. För att säga upp avtalet behöver väsentliga förändringar inträffa i parternas verksamhet. Detta bedöms ha skett avseende de legala aspekterna av Länservice verksamhet och därför ett legitimt skäl för uppsägning. En omförhandling av avtalet bedöms kunna vara genomförd under 2021 för att ett nytt avtal ska kunna vara gällande till årsskiftet 2021/2022.
- Kommunerna behöver tid för att etablera egen, gemensam eller outsourcad hantering av hjälpmedel innan Länservice reducerar sin verksamhet. Denna omställningsperiod är viktig för att säkerställa att inte patienter/brukare inte drabbas av en försenad hjälpmedelsförsörjning. Om uppsägning av samverkansavtalet sker enligt punkten ovan har kommunerna 9 månader på sig att etablera en egen verksamhet med personal och lokaler etc. Utifrån den politiska inblandningen på kommunal och regional nivå bedöms det att kommunerna kommer behöva mellan 9-18 månader för att klara en omställning

Lösningförslag Begränsad samverkan – Fördelar och nackdelar

Fördelar

- En avslutad samverkan möjliggör för regionen att lagligt hantera hjälpmedelsförsörjningen för det egna behovet vilket idag är mindre än kommunernas. Detta medför att regionen kan anpassa Länservice storlek i bland annat mängden personal och storlek på lokaler, då inte samma mängd hjälpmedel kommer att hanteras. Detta leder till att kostnadsmassan för hjälpmedelsförsörjningen kommer att minska
- I Skåne finns begränsad samverkan mellan region och kommuner, vilket visar på att det fungerar utan samverkan. I Skåne finns dock en annan uppdelning kring vem som ansvarar för vad i produktsortimentet som möjliggör detta samt att länet har andra förutsättningar som betydligt högre befolkningsmängd och kortare avstånd. Ytterligare exempel på att kommunerna kan hantera hjälpmedel finns i Värmland, där de enbart samarbetar avseende upphandling och inköp via den gemensamma nämnden
- Region Norrbotten kan minska sin ekonomiska risk med hjälpmedel på lager eller felbeställningar av hjälpmedel. Denna risk överförs till kommunerna

Nackdelar

- Det etableras parallella organisationer för att hantera hjälpmedelsförsörjningen i länet vilket med stor sannolikhet leder till ökade totala kostnader för hjälpmedel t.ex. inom logistik när fler transporter behöver utföras samt ökad lagerhantering och fler lagerlokaler. De totala kostnaderna ökar vilket i slutändan påverkar länets invånare genom ökade skatter
- Flertalet av kommunerna har idag inte tillräckliga resurser i form av lagerhållning, logistik, personal, lokaler och kompetens för att hantera hjälpmedelsförsörjning på egen hand t.ex. kring mer specialiserade hjälpmedel. Detta medför att de mindre kommunerna kommer att behöva någon form av samverkan mellan vissa eller samtliga av länets kommuner för att kunna etablera en hjälpmedelsförsörjning till invånarna
- När hjälpmedelsförsörjningen delas upp mellan två parter kan kvaliteten kring hanteringen försämrans i och med att en patient/brukare kan behöva hämta/lämna samma typ av hjälpmedel beroende på vem som ansvarar för kostnaden
- Kommunerna behöver tid innan samverkan avslutas för att etablera nödvändiga strukturer kring personal, logistik, lokaler, sortiment, förskrivning etc. för en egen eller gemensam verksamhet (med andra kommuner). Detta för att patienter/brukare inte ska påverkas negativt av en försämrad hjälpmedelsförsörjning

Bedömning av lösningförslag

- En avslutad samverkan möjliggör en legal uppsättning av hjälpmedelsförsörjning för regionen och en minskad kostnadsmassa för hanteringen, samt att osäkerheten kring den ekonomiska modellens täckning av kostnaderna försvinner. Utmaningen är istället att två parallella organisation ska hantera försörjningen med troliga ökade totala kostnader jämfört med idag, samt att kvaliteten riskerar att försämrans för patient/brukare. För att minska dessa risker bedöms att den nuvarande uppdelning av vilken part som ansvarar för vilka hjälpmedel behöva förändras där regionen ansvarar för mer avancerade hjälpmedel och kommunerna för enklare hjälpmedel. Detta innebär för regionens del att kostnaderna kommer att öka men som ska täckas av en förändrad skatteväxling med kommunerna. **Vid en sådan överenskommelse rekommenderas denna lösning för införande**

Lösningförslag Outsourcing – Beskrivning av lösningförslag

Beskrivning av lösningförslag

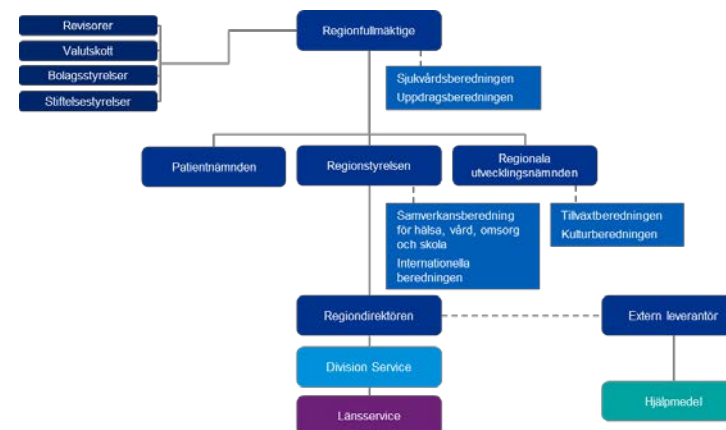
- Förslaget innebär att regionen och kommunerna upphandlar en leverantör som kan hantera hjälpmedelsförsörjningen beträffande hjälpmedel inom rörelse, kommunikation och kognition, samt läkemedelsnära hjälpmedel. Detta innebär att nuvarande samverkansavtal omförhandlas till att enbart gälla upphandling av extern leverantör för ovanstående delar. För hjälpmedel för syn, hörsel, andning, och ortopedteknik ingår dessa fortsättningsvis inom regionens hantering. En outsourcad lösning möjliggör följande för regionen:
 - ett legalt format för att hantera enbart upphandling inom samverkan med kommunerna
 - att en part hanterar hjälpmedelsförsörjningen i länet och undviker problematiken med att regionen har oproportionerligt stor organisation (Länsservice) gentemot det egna behovet
 - en extern leverantör kan bidra med en ökad flexibilitet i hantering av upp- och nedgångar i efterfrågan på hjälpmedel i relation till en allt äldre befolkning men även en minskande befolkningsmängd i länet
 - det blir en tydlig ekonomisk fördelning av kostnaderna för region och kommuner

Organisation och uppgifter:

- Förslaget innebär att region och kommuner antar en beställarroll gentemot en leverantör som tar ett helhetsansvar kring hjälpmedelsförsörjningen. Vidare har region och kommuner då en tydligare uppgift kring att följa upp och säkerställa att uppdraget utförs enligt avtal
- En lämplig helhetsleverantör ska kunna etablera sin verksamhet i länet för att klara försörjningen med nuvarande mål att ge en effektiv hjälpmedelsförsörjning av god kvalitet
- Den externa leverantören kan hantera funktioner som upphandling, inköp, lagerhållning, teknisk service, rekonditionering, distribution etc. för hela länet. I förslaget antas att en ny leverantör tar över Länsservice verksamhet med personal och lokaler etc. Detta innebär att regionen överlämnar den del av Länsservice som hanterar hjälpmedelsförsörjningen. Även hjälpmedelskonsulenter inom Länsenheten föreslås tas över av ny leverantör. Förskrivning av hjälpmedelsprodukter kommer fortsatt vara ett ansvar för region och kommuner

* Kommunallag (2017:725)

Förslag på organisation



Styrning:

- För regionen förändras styrningen från att bedriva och ha kontroll över en egen hjälpmedelsverksamhet till att anta en beställarroll gentemot en extern part. Som bas för förhållandet med leverantören är det viktigt att parternas roller är tydliga i avtalet kring försörjningen samt att det finns tydliga, mätbara och ändamålsenliga KPIer som regelbundet följs upp för att möta regionens krav

Lösningförslag Outsourcing – Analys (1/2)

Analys av outsourcing

- Att hitta en etablerad helhetsleverantör av hjälpmedel likt Sodexo, vilka hanterar hjälpmedel i Stockholms län samt även i delar av Skåne, i Norrbotten är en utmaning. Även om en leverantör kan etablera sig i länet, t.ex. genom att ta över stora delar av Länservice verksamhet, kan detta ta tid och påverkar därmed tidsaspekten för att införa en outsourcad lösning. Vid en sådan etablering kommer leverantören få ett monopol på verksamheten vilket kan vara sårbart för både region och kommuner. Vidare ska det finnas tillräckliga incitament kring att kunna driva en lönsam verksamhet i länet för att en leverantör ska vilja etablera sig. Här finns andra utmaningar än i Stockholm och Skåne som långa avstånd, små kommuner och låg befolkningsmängd
- Att hantera hjälpmedelsförsörjningen via en privat leverantör är ett område som varken region och kommun är vana vid. Detta innebär också att det blir ett längre avstånd mellan hjälpmedelsförsörjningen och Hälso- och Sjukvården genom att blanda in en ytterligare part vilket ställer högre krav på att kommunikation och gränssnitt fungerar. Vidare kräver det även att uppföljning av kvalitet och effektivitet behöver formaliseras samt öka, för att säkerställa att leverantören uppnår avtalade krav
- En av fördelarna med att outsourca hjälpmedelsförsörjningen är att den nya leverantören kan utföra dessa arbetsuppgifter mer effektivt utifrån att dess expertis inom området, kan ha ytterligare stordriftsfördelar utifrån etablerade processer, och har bred kunskap kring effektiv hantering av hjälpmedel. Viktigt att beakta är även de transaktionskostnader som uppstår vid överföringen av arbetsuppgifter från Länservice vilket inledningsvis kan leda till en mer kostsam lösning
- Bland de regioner som är med i jämförelsen är det främst Region Stockholm där det finns en outsourcad lösning kring hjälpmedelsförsörjningen, där Sodexo ansvarar för försörjningen för det norra länet. Här kan vi konstatera att i Stockholms län finns det andra förutsättningar som möjliggör en sådan lösning i form av en betydligt större befolkningsmängd och kortare avstånd i länet jämfört med Region Norrbotten. Detta skapar incitament för en leverantör att på ett kostnadseffektivt sätt verka på marknaden
- En viktig faktor vid uppsättningen av en outsourcad lösning är att regionen och kommuner lägger ned tid på att förhandla fram ett ändamålsenligt och bra kontrakt. Ett välarbetat kontrakt kan skydda region och kommuner om relationen med leverantören försämras, samtidigt som det finns en problematik med att leverantören i princip har monopol i länet. Detta gör att det kan vara svårt att säga upp avtalet då det inte finns några andra leverantörer som kan ta över verksamheten

Risker

- Att det på marknaden inte finns lämpliga leverantörer som kan etablera sig i länet och försörja Region Norrbotten och kommunerna med hjälpmedel, och att en sådan lösning blir för kostsam givet de långa avstånden och den lilla befolkningsmängden
- Att en outsourcad lösning riskerar att bidra med en sämre kvalitet i hjälpmedelsförsörjning i länet, vilket påverkar patienterna/brukarna negativt då en extern leverantör har ett större fokus på lönsamhet

Lösningförslag Outsourcing – Analys (2/2)

Analys av kostnader samt tid för införande

Identifierade tillkommande kostnader med en outsourcing leverantör:

- För regionens del innebär förslaget att Länservice verksamhet med personal, lokaler etc. tas över av en ny leverantör. För detta kan regionen förhandla fram ersättning då en ny leverantör får minskade etableringskostnader. Här ingår t.ex. IT-utrustning, service-utrustning och det lager av hjälpmedel som finns. Dessa etableringskostnader är dock svåra att bedöma omfattningen av, och är även en del av förhandlingen av avtalet med leverantören

Identifierad tid för införande:

- Den nuvarande avtalssamverkan behöver omförhandlas vilket regionen har rätt att göra vid behov av revidering. I det här fallet bedöms avtalets innehåll förändras mer än enbart revidering och behöver därmed sägas upp. Om avtalet behöver sägas upp behöver detta ske senast 9 månader inför ett årsskifte vilket innebär att det ska ske senast 31/3 2021 för att upphöra vid 31/12 2021. För att säga upp avtalet behöver väsentliga förändringar inträffa i parternas verksamhet. Detta bedöms ha skett avseende de legala aspekterna av Länservice verksamhet och därför ett legitimt skäl för uppsägning. En omförhandling av samverkansavtalet bedöms kunna vara genomförd under 2021 för att ett nytt avtal ska kunna vara gällande till årsskiftet 2021/2022
- Det råder en stor osäkerhet kring tidsaspekten för införande då det inte finns någon etablerad leverantör i länet eller om ett övertagande är tillräckligt lönsamt för en extern part. Utifrån denna osäkerhet bedöms tidsaspekten för ett införande vara mer omfattande än andra lösningförslag. Vid ett antagande att det finns en leverantör som kan ta över försörjningen behövs en period för ett smidigt övertagande som minst tar 6 månader utifrån att det kommer behöva genomföras avtalsförhandlingar och fackliga förhandlingar kring personal etc.

Lösningförslag Outsourcing – Fördelar och nackdelar

Fördelar

- Outsourcing av hjälpmedelsförsörjningen undviker parallella organisationer i länet och möjliggör för region och kommuner att samverka med en sammanhållen leverantör
- Region och kommuner kan fortsätta att fokusera på sin kärnverksamhet och behöver ej hantera hjälpmedel med lager och personal etc. på egen hand. Detta innebär att de själva inte behöver besitta en viss kompetens, utan kan förlita sig på en leverantör som kan utföra hjälpmedelsförsörjningen till en lägre kostnad än vad de själva kan. Genom att använda en extern leverantör som är expert inom området kan kvaliteten förbättras på arbetet
- En leverantör kan vara mer flexibel till förändringar i länet som minskad befolkningsmängd och äldre befolkning som kräver mer hjälpmedel
- Outsourcing av delar av hjälpmedelsförsörjningen är en lösning som fungerar bland annat i Stockholm och i Skåne där Sodexo levererar hjälpmedel (i olika nivåer)

Nackdelar

- I och med att en extern leverantör tar över hjälpmedelsförsörjningen förlorar region viktig kunskap om densamma samt att regionen förlorar kontrollen över försörjningen vilket bidrar till att beroendet av leverantören kommer öka. Vidare kommer gränsytor inom försörjningen öka vilket ställer högre krav på kommunikation och avstämning i processen
- I de län där det finns outsourcade lösningar, som Stockholm och Skåne har andra förutsättningar i form av högre befolkningsmängd och kortare avstånd, vilket förenklar för en extern leverantör. I Norrbottens län är det omvända förhållanden, vilket också påverkar storleken i form av omsättning (i MSEK) på hjälpmedel, som inte är särskilt hög. Detta i sin tur påverkar hur attraktivt och riskfyllt det är för en leverantör att etablera sig i länet
- En outsourcad lösning innebär att arbetsuppgifter ska föras över till en ny leverantör vilket tar tid samt att den nya leverantören samt region och kommuner behöver en övergångsperiod innan nya rutiner och processer är helt inkörda. Förutom tidsaspekten vid överföringen kommer denna övergångsperiod innebära högre kostnader för försörjningen, då dessa etableringskostnader behöver beaktas
- Det finns idag inte tillräcklig beställarkompetens hos Region Norrbotten och länets kommuner för att hantera en outsourcad lösning. Denna kompetens behöver antingen rekryteras eller utvecklas inom befintlig personal genom utbildning

Bedömning av lösningförslag

- Baserat på att det idag inte finns en etablerad leverantör i länet samt att omfattningen av Länservice verksamhet är relativt liten i kombination med de utmaningar som finns med långa avstånd etc., påverkar attraktiviteten för en leverantör att ta över försörjningen, men skapar även en stor osäkerhet kring tidsaspekten för ett införande. Detta gör att det kan vara en utmaning att hitta en leverantör som uppfyller regionens samt kommunernas krav på kvalitet och pris. **Därför rekommenderas ej ett införande av outsourcad lösning**

Sammanfattning av framtagna lösningförslag i Region Norrbottens kontext

Lösningförslag	Gemensam nämnd	Kommunalförbund	Avtalssamverkan	Aktiebolag	Begränsad samverkan	Outsourcing
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> Ökad organisatorisk struktur och ej enhetligt med hur övrig Hälso- och Sjukvård hanteras Länsservice kan fortsätta verksamheten inom Division Service 	<ul style="list-style-type: none"> Ökad organisatorisk struktur och ej enhetligt med hur övrig Hälso- och Sjukvård hanteras Egen juridisk person Länsservice verksamhet hanteras inom förbundet 	<ul style="list-style-type: none"> Kan fortsätta samverkan och Länsservice kan fortsätta verksamheten inom Division Service Undviker delvis parallella organisationer 	<ul style="list-style-type: none"> Ej enhetligt med hur övrig Hälso- och Sjukvård hanteras Egen juridisk person Undviker parallella organisationer Länsservice hjälpmedel försvinner ur Division Service 	<ul style="list-style-type: none"> Länsservice kan reducera sin verksamhet till det egna behovet men är fortfarande en del av Division Service Delvis parallella organisationer skapas när kommunerna etablerar egen verksamhet 	<ul style="list-style-type: none"> Minskad organisation för regionen när Länsservice hjälpmedelsverksamhet outsourcas Undviker parallella organisationer
Styrning	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering genom samverkan i den gemensamma nämnden Ökat byråkratiskt format av styrning givet omfattning av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering genom samverkan i kommunalförbundet Ökat byråkratiskt format av styrning givet omfattning av verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering genom samverkansavtal och styrningen av Länsservice kan fortsätta utifrån nuvarande politiska organisation 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering och samarbete sker mellan kommun och region genom aktiebolaget Kontrollen över hjälpmedel förskjuts längre från regionen 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering genom att avtalssamverkan upphör Ökad kommunal styrning av hjälpmedelsförsörjningen för vissa typer av hjälpmedel 	<ul style="list-style-type: none"> Laglig hantering när en extern part hanterar hjälpmedelsförsörjningen Region och kommun antar beställarroll men förlorar kontroll över flödet
Kostnadsindikation	<ul style="list-style-type: none"> Ökade kostnader för region och kommuner för hantering i den gemensamma nämnden, men utgör inget hinder för införandet 	<ul style="list-style-type: none"> Ökade kostnader för region och kommuner för hantering i kommunalförbundet, men utgör inget hinder för införandet 	<ul style="list-style-type: none"> Kan innebära kostnader för juridiskt stöd för att avtal ska omförhandlas, men utgör inget hinder för införandet 	<ul style="list-style-type: none"> Låga kostnader för uppsättning men ökade kostnader pga. separat juridisk person och ekonomisk redovisning, men utgör inget hinder för införandet 	<ul style="list-style-type: none"> Minskad kostnadsmassa för regionen och tvärtom för kommunerna Ökade kostnader för länet och därmed även skattebetalarna 	<ul style="list-style-type: none"> Förhandling kring leverantörens etableringskostnader Leverantörens flexibilitet och expertis kan innebära sänkta kostnader över tid
Effektivitet i hjälpmedelsförsörjningen	<ul style="list-style-type: none"> Tar längre tid för beslut då styrningen blir mer byråkratisk 	<ul style="list-style-type: none"> Tar längre tid för beslut då styrningen blir mer byråkratisk 	<ul style="list-style-type: none"> Bedöms inte negativt påverka effektiviteten i hjälpmedelsförsörjningen 	<ul style="list-style-type: none"> Bedöms inte negativt påverka effektiviteten i hjälpmedelsförsörjningen 	<ul style="list-style-type: none"> Effektiviteten kan påverkas negativt genom flera involverade parter men beror på fördelningen av ansvar 	<ul style="list-style-type: none"> En extern leverantör kan innebära högre effektivitet i försörjningen på grund av dess expertis inom området
Kvalitet i hjälpmedelsförsörjningen	<ul style="list-style-type: none"> Kvaliteten bedöms vara på samma nivå som idag utifrån att hanteringen är kvar inom Länsservice 	<ul style="list-style-type: none"> Kvaliteten bedöms vara på samma nivå som idag utifrån att hanteringen är kvar inom Länsservice 	<ul style="list-style-type: none"> Kvaliteten bedöms vara på samma nivå som idag utifrån att hanteringen är kvar inom Länsservice 	<ul style="list-style-type: none"> Aktiebolaget tar över Länsservice verksamhet och bedöms därför kunna ha samma kvalitetsnivå 	<ul style="list-style-type: none"> Ökade gränsytor för patienter/brukare kan bidra till minskad kvalitet i försörjningen 	<ul style="list-style-type: none"> En extern leverantör kan innebära högre kvalitet i försörjningen på grund av dess expertis inom området
Utmaning	<ul style="list-style-type: none"> Det är inte i linje med övergripande organisationslogik att inrätta gemensamma nämnder för styrningen av Hälso- och Sjukvården 	<ul style="list-style-type: none"> Det är inte i linje med övergripande organisationslogik att inrätta kommunalförbund för styrningen av Hälso- och Sjukvården 	<ul style="list-style-type: none"> Avtalet kring kommunaliserad hemsjukvård behöver omförhandlas för att förändra fördelning av ansvar 	<ul style="list-style-type: none"> Att region och kommuner inte är vana vid att hantera kommunala angelägenheter i ett aktiebolag där kontrollen är ett steg längre bort 	<ul style="list-style-type: none"> Avtalet kring kommunaliserad hemsjukvård behöver omförhandlas för att förändra fördelning av ansvar 	<ul style="list-style-type: none"> Finns ingen etablerad leverantör i länet idag och finns en risk att omfattningen av Länsservice verksamhet är för liten
Rekommendation	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas inte 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas inte 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas inte 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas 	<ul style="list-style-type: none"> Rekommenderas inte



Rekommendation och vägen framåt

Region Norrbotten rekommenderas att fortsätta samverka genom avtalssamverkan eller att begränsa samverkan med länets kommuner

Fortsätta samverka med länets kommuner

Avtalssamverkan rekommenderas om Region Norrbotten vill fortsätta ha en sammanhållen hjälpmedelsförsörjning i länet

- Avtalssamverkan är det alternativ för samverkan med kommunerna som minimerar övergripande förändringar av nuvarande organisation, styrning och processer, men är även det som passar in bäst i Region Norrbottens politiska struktur samt ett alternativ som inte bedöms innebära ytterligare administrativ överbyggnad
- I det nya avtalet behöver det förtydligas kring fördelningen av ansvarsområden mellan Region Norrbotten och länets kommuner, och kommunerna behöver vara betydligt mer delaktiga i försörjningen så att regionens bidrag är proportionerligt till dess hjälpmedelskostnader. För att proportionerna ska jämnas ut föreslås att avtalet kring kommunaliserad hemsjukvård omförhandlas avseende vilka hjälpmedel vardera part ska hantera. Enligt förslaget ska regionen behöva ansvara för mer avancerade/specialiserade hjälpmedel inom rörelse, kognition, kommunikation, andning (t.ex. elrullstolar) och kommunerna för enklare hjälpmedel (t.ex. rullatorer). Detta ses som ett bra alternativ utifrån att försörjningsflödet som Länservice hanterar kan hållas intakt och minskar riskerna för att kvaliteten ska bli sämre för patienter/brukare
- Vidare behöver regionen uppdatera den ekonomiska modellen för att regionen ska ta rätt pris på hjälpmedel etc. samt att den interna redovisningen kring kostnader för kommunerna behöver kunna specificeras. Detta för att kunna säkerställa att intäkterna från kommunerna för hjälpmedelsförsörjningen täcker dessa kostnader

Begränsa samverkan med länets kommuner

Begränsad avtalssamverkan rekommenderas om Region Norrbotten vill fokusera på det interna behovet av hjälpmedel

- Nuvarande samverkansavtal kring hjälpmedelsförsörjningen med kommunerna avslutas och regionen fortsätter sin försörjning enbart för det interna behovet, det vill säga för Sjukhus och Hälsocentraler och för de områden som de ansvarar för. Samverkan begränsas till att enbart gälla upphandling av leverantörer för att kunna avropa från samma ramavtal och ha samma produktutbud
- En begränsad samverkan möjliggör en legal uppsättning av hjälpmedelsförsörjning för regionen och en minskning av kostnadsmassan för regionens hantering, samt att osäkerheten kring den ekonomiska modellens täckning av kostnaderna försvinner
- Utmaningen är istället att två parallella organisationer ska hantera försörjningen med troliga ökade totala kostnader i länet jämfört med idag, samt att kvaliteten riskerar att försämrats för patient/brukare. För att minska dessa risker bedöms att den nuvarande uppdelning av vilken part som ansvarar för vilka hjälpmedel behöva förändras. Regionen behöver ansvara för mer avancerade/specialiserade hjälpmedel inom rörelse, kognition, kommunikation, andning (t.ex. elrullstolar) och kommunerna för enklare hjälpmedel (t.ex. rullatorer). Kommunerna saknar idag kompetens kring förskrivning av mer avancerade hjälpmedel som t.ex. förskrivs av läkare på ett sjukhus eller Hälsocentral vilket gör det naturligt att dessa faller inom regionens ansvar. Vidare ökar sannolikheten att kommunerna kan etablera organisationer med personal och lager för att hantera sin försörjning av hjälpmedel när dessa är enklare

Båda lösningsförslag innebär att avtalet för den kommunaliserade hemsjukvården måste omförhandlas kring vilka produkter respektive part har ansvar för, men utifrån två olika utgångspunkter

Vägen framåt för hjälpmedelsförsörjningen i Region Norrbotten kan delas upp i tre steg

Steg 1

Besluta om rekommendation



- **I ett första steg** föreslås att besluta om vilken rekommendation som är mest lämplig för Region Norrbotten
 - 1) Avtalssamverkan med ny fördelning av ansvar för hjälpmedelsprodukter
 - 2) Begränsad samverkan kring upphandling och ökad kommunal hantering av enklare hjälpmedel

Steg 2

Utveckla nya avtal och tidplan



- **I ett andra steg** ta fram nytt avtal för avtalssamverkan
- Utveckla tidplan med aktiviteter för hur ett nytt samverkansavtal med kommunerna ska komma på plats
- Utveckla nytt fördelningsförslag på ansvar för hjälpmedelsprodukter i avtalet för den kommunaliserade hemsjukvården
- Uppdatera den ekonomiska modellen samt specificera kostnader relaterade till hanteringen av kommunerna

Begränsad samverkan

- **I ett andra steg** ta fram nytt avtal för begränsad samverkan (enbart för upphandling)
- Utveckla tidplan med aktiviteter för hur ett avtal för begränsad samverkan med kommunerna ska komma på plats
- Utveckla nytt fördelningsförslag på ansvar för hjälpmedelsprodukter i avtalet för den kommunaliserade hemsjukvården

Steg 3

Besluta om samverkan / begränsa samverkan



- **I ett tredje steg ta beslut om** nytt avtal för avtalssamverkan
- Förhandla fram en ny fördelning av ansvar för hjälpmedelsprodukter med kommunerna baserat på framtaget förslag
- Vidta nödvändiga förändringar kring styrning, processer och rutiner för Länservice

- **I ett tredje steg ta beslut om** nytt avtal begränsad samverkan i regionfullmäktige
- Förhandla fram en ny fördelning av ansvar för hjälpmedelsprodukter med kommunerna baserat på framtaget förslag
- Vidta nödvändiga förändringar kring styrning, processer och rutiner för Länservice



Appendix

Privata vårdgivare i hjälpmedelsförsörjning

77

Intervjulist

78

Privata vårdgivare i hjälpmedelsförsörjningen hanteras generellt som vårdgivare inom region eller kommun

Privata vårdgivare i hjälpmedelsförsörjningen

Hjälpmedelsförsörjning regleras i Vårdavtalet

- Samtliga intervjuade regioner pekar på att de agerar på samma vis gentemot en privat vårdaktör som en aktör inom regionen eller länets kommuner. Den privata aktören har därmed samma tillgång till hjälpmedel som hanteras av regionen till samma pris och omfattning
- Ingen har belyst ett separat avtal mellan hjälpmedelsverksamheten och den privata vårdaktören, utan pekat på att det regleras i det vårdavtal som regionen eller kommunen har tecknat med den privata vårdaktören

Förtydligande nämndavtal i Dalarna

- I Region Dalarna är hjälpmedelsförsörjningen gentemot privata vårdgivare reglerat i vårdavtalet mellan den privata vårdaktören och regionen eller kommunen, men i det avtal som är tecknat mellan dess gemensamma nämnds delaktiga förtydligas att avtalet ska förpliktiga entreprenör att samverka med hjälpmedelsverksamheten under samma förutsättningar som kommunernas och regionens enheter, samt andra krav och förväntningar
- Hos andra regioner har en sådan paragraf i avtal för samverkan/samarbete med kommuner ej kunnat lokaliseras

Utdrag ur Avtal för Hjälpmedelsnämnden Dalarna

§ 7 Externa utförare av hälso- och sjukvård

Om kommunen eller landstinget tecknar avtal med extern utförare om att på kommunens/ landstingets uppdrag utföra hälso- och sjukvård där hjälpmedelsförsörjning ingår ska kommunen/landstinget genom avtal förpliktiga entreprenör att samverka med hjälpmedelsverksamheten under samma förutsättningar som för kommunala/landstings enheter. Om ett sådant avtal tecknas bör beskrivning av konsekvenserna samt uppföljning ske. Sådana förändringar anmäls till beredningsgruppen som utarbetar konsekvensbeskrivningar.

Om ansvaret för hjälpmedel i ett eventuellt entreprenörsavtal kvarstår hos kommunen/landstinget bör entreprenören genom avtal ges samma rätt att utnyttja hjälpmedelförsörjningen som motsvarande kommunal eller landstingsenhet.

Abonnemangskostnaden påverkas inte av förekomsten av externa utförare utan faktureras alltid berörd kommun/landstinget utifrån principerna i § 6.

Intervjupersoner Nulägesanalys & Regionjämförelse

Namn	Befattning	Organisation
Mariana Uvemo	<i>Verksamhetschef Länservice</i>	Region Norrbotten
Eva-Marie Fellermark	<i>Enhetschef Hjälpmedel</i>	Region Norrbotten
Niklas Ranneberg	<i>Enhetschef Upphandling</i>	Region Norrbotten
Marit Persson	<i>Enhetschef LSS</i>	Region Norrbotten
Karin Granbom	<i>MAR (Medicinskt ansvarig för rehabilitering)</i>	Luleå kommun
Ann-Cathrin Zakrisson	<i>MAR (Medicinskt ansvarig för rehabilitering)</i>	Bodens kommun
Jörgen Divert	<i>Hemsjukvårdschef Rehabenheten</i>	Piteå kommun
Lena Ruth	<i>Socialchef</i>	Arvidsjaur kommun*
Karin Hult	<i>Verksamhetschef Hälso- och sjukvårdsenheten</i>	Jokkmokks kommun*
Ingela Öhman	<i>MAS (Medicinskt ansvarig sjuksköterska)</i>	Gällivare kommun
Anna-Lena Andersson	<i>Socialchef</i>	Kalix kommun*
Carina Ylipuranen	<i>Socialchef</i>	Övertorneå kommun*
Matthias Schenkel	<i>Verksamhetschef Hjälpmedel</i>	Region Västerbotten
Lena Nordkvist	<i>Verksamhetschef Hjälpmedel</i>	Region Västernorrland
Carina Anteskog	<i>Biträdande Verksamhetschef Hjälpmedel</i>	Region Dalarna
Tobias Nyåker	<i>Enhetschef Hjälpmedel</i>	Region Värmland
Marika Berggrund	<i>Beställarroll Hjälpmedel</i>	Region Stockholm
Kristina Sövari	<i>Samordnare Hjälpmedel</i>	Västra Götalandsregionen
Mikael Reingsdahl	<i>Chef Hjälpmedel</i>	Region Skåne

* Vid dessa intervjuer var även andra från verksamheten, som arbetsterapeuter och MASar, delaktiga i intervjuerna



kpmg.com/socialmedia

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavor to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

© 2020 KPMG AB, a Swedish limited liability company and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative (“KPMG International”), a Swiss entity. All rights reserved.

The KPMG name and logo are registered trademarks or trademarks of KPMG International.

2024-09-09

Piteå Kommun
Förvaltningschef Eva Börjesson Öman

Angående gemensam hjälpmedelsnämnd

Kommunerna och Region Norrbotten har tidigare haft ett samverkansavtal gällande hjälpmedelshanteringen. Region Norrbotten sa formellt upp avtalet 2020-12-28, med uppsägningstid till och med 2021-09-30.

I september 2020 sammanställde Norrbottens Kommuner en kartläggning och nulägesbild med konsekvensbeskrivning för kommunerna, med anledning av det avtal som skulle sägas upp.

2020-12-16 beslutade Politiska samverkansberedningen att frågan om möjliga samverkansformer för hjälpmedelshanteringen mellan kommunerna och Region Norrbotten skulle utredas. Utredningen har i samverkan genomförts av Norrbottens Kommuner och Region Norrbotten. Norrbottens Kommuner har haft externt juridiskt stöd för att tillförsäkra kommunernas perspektiv och en rättssäker hantering. Dessutom har upphandlingsjurist konsulterats. Region Norrbotten har dessutom haft eget externt juridiskt stöd och regionens egen jurist.

Utredningen redovisades 2021-09-01 och konstaterade att avtalssamverkan inte var möjlig att använda, då särskilt boende endast är en angelägenhet för kommunerna. Om avtalssamverkan skulle genomföras hade kommunerna själva fått bygga en egen organisation gällande hjälpmedelsförsörjningen för särskilt boende. Eftersom behov av hjälpmedel inom särskilda boenden är omfattande bedömdes detta inte som ett möjligt alternativ.

Ett antal andra organisationsformer utreddes även. En gemensam nämnd blev det slutliga alternativet som också var juridiskt möjlig. Ett inriktningsbeslut för detta kommunicerades med kommunerna. Region Norrbotten ska vara värdkommun och nämnden ingår därför i regionens struktur.

I avvaktan på att ny organisationsform etablerats har ett Interimistiskt samverkansavtal beslutats om mellan respektive kommun och Region Norrbotten 2021-10-01. Avtalet gäller i avvaktan på att ny juridisk och patientsäker organisationsform beslutas.

Ett samverkansavtal, reglemente och ekonomisk modell har utformats. Norrbottens Kommuner har vid utformning av avtalet och reglementet haft externt juridiskt stöd för en rättssäker hantering.

Norrbottens Kommuner har under hela processen återkommande redovisat nuläget till styrelsen inom Norrbottens Kommuner, kommundirektörerna, socialchefer och socialnämndernas ordförande/vice ordförande. Kommunikation och transparens har varit en viktig utgångspunkt från Norrbottens Kommuner sida. En remissgenomgång har därför skett under hösten 2023 till samtliga kommuner och internt inom Region Norrbotten gällande samverkansavtal, reglemente och principer för prismodell. Avsikten var att synpunkter från kommunerna och Region Norrbotten skulle tas till vara innan beslutsprocessen skulle ske hos respektive huvudman.

Skriftliga synpunkter inkom från två kommuner, varför korrigeringar gjordes av innehållet.

/Eva Lakso
Avdelningschef Social välfärd
Norrbottnens Kommuner

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 1 av 21

PLATS

Digitalt via Teams klockan 10.00-12.15

BESLUTANDE

Norrbottnens Kommuner

Beatrice Öman (S), Boden, ordförande
Emilia Töyrä (S), Kiruna
Inger Junkka (S), Gällivare §§13–22
Göran Stenlund (L), Älvsbyn
Bodil Wennerbrandt Sevastik (S), Luleå
Viktoria Wikström (S), Kalix
Görgen Åberg (S), Arjeplog ersättare
Per Eriksson (S), Haparanda ersättare §§18–25
Per Lampinen (L), Arjeplog ersättare

Region Norrbotten

Camilla Friberg (S)
Johannes Sundelin (S)
Caroline Svensson (C)
Ingrid Vesterlund (SD)
Birgitta Johansson Huuva (C) ersättare

ÖVRIGA DELTAGARE

Annica Henriksson, Norrbottens Kommuner
Eva Lakso, Norrbottens Kommuner
Ulrika Larsson Norrbottens Kommuner
Catarina Lundqvist, Norrbottens Kommuner
Helena Asklund, Norrbottens Kommuner
Pia Näsvall, Region Norrbotten
Anders Blomqvist, Region Norrbotten
Joanna Hansson, Region Norrbotten
Pernilla Nordkvist, Region Norrbotten
Ulrika Hegstam Region Norrbotten
Barbro Backgård, region Norrbotten

UNDERSKRIFTER § 13 - § 25

Ordförande	Béatrice Öhman, (S)
Justerare	Emilia Töyrä, (S)
Sekreterare	Ulrika Larsson

Protokollet är digitalt signerat av ordförande Béatrice Öhman (S), justerare Emilia Töyrä, (S) och sekreterare Ulrika Larsson.

Utsänd dagordning

- 1. Sammanträdets öppnande**
- 2. Upprop**
- 3. Val av justerare**
- 4. Godkännande av dagordning**
- 5. Föregående mötesprotokoll**
Handlingar: Bilaga Protokoll Polsam 2024-02-06
- 6. Specialpsykiatriskt omvårdnadsteam – SPOT**
Handlingar: PM Specialistpsykiatriskt omvårdnadsteam (SPOT)
Information av Pernilla Nordkvist
- 7. Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026**
Handlingar: PM Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026,
Bilaga Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026
Information av Catarina Lundqvist och Joanna Hansson
Beslutsärende
- 8. Samverkansform för hjälpmedelsförsörjning-Gemensam nämnd hjälpmedel**
Handlingar: PM Samverkansform för hjälpmedelsförsörjning-Gemensam nämnd hjälpmedel,
Bilaga Samverkansavtal hjälpmedelsnämnd
Bilaga Reglemente hjälpmedelsnämnd
Bilaga Prismodell-principer hjälpmedelsnämnd
Information av Anders Blomqvist och Eva Lakso
Beslutsärende
- 9. Barnahus**
Handlingar: PM Barnahus
Information av Eva Lakso och Ulrika Hegstam
- 10. Risk och konsekvensanalys – förändring av huvudmannaskap för länets ungdomsmottagningar**
Handlingar: PM Risk och konsekvensanalys – förändring av huvudmannaskap för länets ungdomsmottagningar,
Bilaga Sammanställning Risk och konsekvensanalys – resultat,
Bilaga Plan för genomförande av risk och konsekvensanalys klar för utskick,
Bilaga Rättsutredning huvudmannaskap ungdomsmottagning,
Bilaga 2016-09 Uppdragsbeskrivning för Ungdomsmottagningarna i Norrbotten,
Bilaga Revisionsrapport – styrning och kontroll av ungdomsmottagningarna rn 21(1),
Bilaga Resultat av risk och konsekvensanalys ungdomsmottagningarna 2024
Information av Barbro Backgård och Helena Asklund

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 3 av 21

11. Hemsjukvårdsavtalet – utredning av särskilda frågor

*Handlingar: PM Hemsjukvårdsavtalet – utredning av särskilda frågor,
Bilaga Norrbottens Kommuners tolkning gällande Region Norrbottens bedömning
och tillämpning av länets hemsjukvårdsavtal 1.0,
Bilaga Region Norrbottens tillämpning av hemsjukvårdsavtalet – 2023
Information av Pia Näsvall och Eva Lakso*

12. Övriga frågor

- Samverkansdag Länsstyrgruppen och Polsam 4 september
Information av Annica Henriksson

13. Sammanträdets avslutande

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 4 av 21

§ 13

Sammanträdet öppnande

Ordförande hälsar alla välkomna och förklarar sammanträdet öppnat.

Sammanträdet genomförs digitalt via Teams.

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 5 av 21

§ 14

Upprop/fastställande av närvarorätt vid sammanträdet

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar

- godkänna uppropet

Ärendet

Muntligt upprop genomförs och närvaro redovisas på protokollets första sida.

Förslag till beslut

Ordförande föreslår Politiska samverkansberedning att

- godkänna uppropet

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 6 av 21

§ 15

Val av justerare

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

- Emilia Töyrä, (S), Norrbottens Kommuner, utses till justerare

Förslag till beslut

Ordförande föreslår att

- Emilia Töyrä, (S), Norrbottens Kommuner, utses till justerare.

Justering sker digitalt.

—

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 7 av 21

§ 16

Godkännande av dagordning

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

- godkänna dagordningen

Ärendet

Ordförande presenterar utsänd dagordning.

Förslag till beslut

Ordförande föreslår den politiska samverkansberedningen att

- godkänna dagordningen

—

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 8 av 21

§ 17

Föregående mötesprotokoll

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

- föregående protokoll 2024-02-06, med godkännande, läggs till handlingarna

Ärendet

Ordförande föredrar föregående protokoll 2024-02-06.

Förslag till beslut

Ordförande föreslår den politiska samverkansberedningen att

- föregående protokoll 2024-02-06, med godkännande, läggs till handlingarna

Beslutsunderlag

Protokoll Polsam 2024-02-06

§ 18

Specialpsykiatriskt omvårdnadsteam – SPOT

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

- ärendet läggs med informationen till handlingarna

Ärendet

Information av Pernilla Nordqvist, Region Norrbotten

Regionstyrelsen gav i december regiondirektören i uppdrag att utreda förutsättningar för övergång till arbete med specialistpsykiatriskt omvårdnadsteam (SPOT) i stället för slutenvård i Piteå samt undersöka möjligheten att införa SPOT som komplement till slutenvård i Gällivare och Sunderbyn.

Införande av SPOT är en del i omställningen mot Nära vård och innebär att patienter får sin behandling i hemmet. Syftet är att kunna erbjuda en mer individanpassad vård närmare patienterna i deras hemmiljö. Det innebär ökade möjligheter att arbeta förebyggande, att vården når fler patienter samtidigt och att vårdinsatserna blir mer träffsäkra när de utförs utifrån ett större helhetsperspektiv i hemmet.

Erfarenheter från införande av SPOT-team i Västernorrland visar också ökad arbetsglädje bland medarbetare, förbättrad arbetsmiljö och goda kompetensförsörjningsmöjligheter.

Region Norrbotten informerar om aktuellt läge i arbetet.

Förslag till beslut

Politiska samverkansberedningen föreslås besluta att

- ärendet läggs med informationen till handlingarna

—

§ 19

Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

1. rekommendera Norrbottens Kommuners styrelse att anta Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026
2. rekommendera Region Norrbottens regionstyrelse att anta Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026

Ärendet

Information av Catarina Lundqvist, Norrbottens Kommuner och Joanna Hansson, Region Norrbotten

Norrbottens folkhälsost strategi 2018 - 2026 antogs 2018 av Region Norrbotten, Norrbottens Kommuner samt Länsstyrelsen i Norrbottens län. Ett år senare antogs en regional handlingsplan för perioden 2018 – 2022 som beskriver på vilket sätt de utpekade aktörerna kommer att bidra till att folkhälsostategin verkställs.

Det övergripande målet är att norrbottningarna ska uppnå en förbättrad och mer jämlik och jämställd hälsa. För att uppnå det övergripande målet finns fyra delmål:

1. Utbildningsnivån och det livslånga lärandet ska öka och blir mer jämlikt och jämställt
2. Levnadsvanor som påverkar hälsan positivt ska öka i omfattning och bli mer jämlika och jämställda
3. Normer och värderingar som främjar den jämlika och jämställda hälsan ska stärkas
4. Alla kommuner och regionala företrädare arbetar systematiskt med folkhälsa

Norrbottens folkhälsost strategi och hälsoläget i Norrbotten har under 2023 följts upp med kvantitativa och kvalitativa data, avseende indikatorerna under respektive delmål.

Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 - 2026

Den regionala handlingsplanen beskriver inriktningen för Region Norrbottens, Norrbottens Kommuners och Länsstyrelsen Norrbottens folkhälsoarbete under perioden 2024–2026.

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 11 av 21

Prioriteringarna för handlingsplanen är framtagna utifrån deltidsuppföljningen 2023 av Norrbottens folkhälsost strategi. Handlingsplanen utgår ifrån de fyra delmål i Norrbottens folkhälsost strategi som bedöms ha särskilt goda förutsättningar att påverka den norrbottniska folkhälsan.

Handlingsplanen beskriver hur respektive länsaktör – Länsstyrelsen i Norrbotten, Region Norrbotten och Norrbottens Kommuner bidrar, utifrån sina organisatoriska förutsättningar och uppdrag, till att nå det övergripande målet om en förbättrad och mer jämlik och jämställd hälsa. Handlingsplanen beskriver även hur länsaktörerna tillsammans organiserar och leder arbetet för att genomföra Norrbottens folkhälsost strategi. En viktig del i ett framgångsrikt, långsiktigt och systematiskt folkhälsoarbete är att utveckla den regionala samverkansstrukturen.

Länsstyrgruppen beslutade 2024-05-08 att rekommendera Politiska samverkansberedningen att besluta:

- att rekommendera Norrbottens Kommuners styrelse att anta Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026
- att rekommendera Region Norrbottens regionstyrelse att anta Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026

Beslutsunderlag

Bilaga Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026

Förslag till beslut

Politiska samverkansberedningen föreslås besluta att

1. rekommendera Norrbottens Kommuners styrelse att anta Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026
2. rekommendera Region Norrbottens regionstyrelse att anta Regional handlingsplan Folkhälsa 2024 – 2026

—

§ 20

Samverkansform för hjälpmedelsförsörjning-Gemensam nämnd hjälpmedel

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

1. Rekommendera Regionstyrelsen att besluta att ingå i en gemensam nämnd för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning mellan Region Norrbotten och kommunerna i Norrbotten
2. Rekommendera Norrbottens Kommuners styrelse besluta att rekommendera kommunerna att besluta att ingå i en gemensam nämnd för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning mellan kommunerna och Region Norrbotten

Ärende

Information av Anders Blomqvist, Region Norrbotten och Eva Lakso, Norrbottens Kommuner.

Region Norrbotten och Norrbottens Kommuner har i samverkan haft ett uppdrag från Politiska samverkansberedningen att utforma en samverkansform för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning. Olika samverkansformer har undersökts, en gemensam nämnd är den inriktning som visat sig vara den form som bäst motsvarar kommunernas och Region Norrbottens gemensamma utgångspunkter.

Region Norrbotten ska vara värdkommun i den gemensamma nämnden, sjukvårdsansvaret övertas inte av nämnden.

Återkommande avstämningar har skett till Länsstyrgruppen, Politiska samverkansberedningen, Region Norrbotten, Norrbottens Kommuners styrelse och kommunerna. Det slutgiltiga förslaget med aktuella underlag har kommunicerats under hösten 2023 till kommunerna och Region Norrbotten.

De underlag som redovisar struktur och innehåll för den gemensamma nämndens uppdrag är;

- Samverkansavtal
- Reglemente
- Prismodell-principer

Den gemensamma nämndens uppdrag startar 2025-01-01.

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 13 av 21

Länstygruppen beslutade 2024-05-08 att tillstyrka förslaget att huvudmännen beslutar att ingå i en gemensam nämnd för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning.

Sammanträdet

Camilla Friberg, (S) yrkar bifall till förslag till beslut

Johannes Sundelin, (S), yrkar bifall till förslag till beslut

Beslutsunderlag

Bilaga Samverkansavtal hjälpmedelsnämnd

Bilaga Reglemente hjälpmedelsnämnd

Bilaga Prismodell-principer hjälpmedelsnämnd

Förslag till beslut

Politiska samverkansberedningen föreslås besluta att

1. Rekommendera Regionstyrelsen att besluta att ingå i en gemensam nämnd för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning mellan Region Norrbotten och kommunerna i Norrbotten
2. Rekommendera Norrbottens Kommuners styrelse besluta att rekommendera kommunerna att besluta att ingå i en gemensam nämnd för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning mellan kommunerna och Region Norrbotten

—

§ 21

Barnahus

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

- informationen, med godkännande, läggs till handlingarna

Ärende

Information av Eva Lakso, Norrbottens Kommuner och Ulrika Hegstam, Region Norrbotten.

Bakgrund

Vid Politiska samverkansberedningen 2023-05-09 beslutades att ge Länsstyrgruppen i uppdrag att fortsätta utredningen om ett eventuellt Barnahus i Norrbotten.

Region Norrbotten har tidigare utrett förutsättningarna för etablering av Barnahus i länet. Syftet med Barnahus är att ge det brottsutsatta barnet en trygg och effektiv rättslig process.

Utredningen konstaterar att det finns en utmaning i samverkan och långa handläggningstider som riskerar att barn i hela länet inte får en jämlik tillgång till en effektiv och ändamålsenlig rättsprocess samt tillgång till adekvat stöd i tid. Det framkommer även behov av ökad kunskap, erfarenhetsutbyte och samordning i ärenden som rör brottsutsatta barn. Behov finns att ytterligare utreda och förankra formerna för Barnahus i Norrbotten.

Nuläge

Region Norrbotten och Norrbottens Kommuner har i samverkan med Åklagarmyndigheten och Polismyndigheten påbörjat utredningen om ett Barnahus i Norrbotten. Från Åklagar- och polismyndigheten har konstaterats att de avvaktar deltagandet till att kommunerna och Region Norrbotten tagit ställning i frågan och ett mer konkret alternativ utformats.

Norrbottens Kommuner har haft ett flertal dialoger med tjänstepersoner och politiker i kommunerna gällande Barnahus. Samtliga konstaterar att det är en viktig målgrupp att prioritera från samtliga aktörer. Ett fysiskt Barnahus bedöms inte som det bästa alternativet med hänsyn till Norrbottens stora geografiska län. Barnarum är det alternativ som förordas, att utformas i respektive kommun alternativt i kluster med ett par geografiskt närliggande kommuner. Behov finns även av kompetensutveckling och utformning av enhetliga riktlinjer och rutiner.

Region Norrbotten konstaterar att det ur kvalitetssynpunkt är av vikt att undersökning, vård och behandling av utsatta barn och unga sker framför allt vid Sunderby och Gällivare sjukhus, där specialistkompetensen finns. När det är möjligt kan även hälsocentraler och övriga sjukhus utföra avgränsade uppdrag. Behov finns även av kompetensutveckling och processtöd i enskilda ärenden.

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 15 av 21

Utredningen om Barnarum ska fortgå under hösten 2024 för att främst få klarhet i frågor gällande polisens och åklagarnas handläggning, digitala utformningar av barnarum i kommunerna, kompetensutveckling och aktuellt processtöd i frågorna. Återkoppling sker till Länsstyrgruppen och Politiska samverkansberedningen vid årsskiftet 2024/2025.

Sammanträdet

Inspel från Johannes Sundelin (S)

När vi började prata om ett Barnahus för några år sedan var tanken att samla kompetensen på ett ställe just för att den kompetens som behövs är så specifik. Upplever en förskjutning i uppdraget, från Barnahus till Barnarum.

Hur säkerställer vi kompetens när vi tänker Barnarum på flera ställen?

Beslutsunderlag

Förslag till beslut

Politiska samverkansberedningen föreslås besluta att

- informationen, med godkännande, läggs till handlingarna

—

§ 22

Risk och konsekvensanalys – förändring av huvudmannaskap för länets ungdomsmottagningar

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

- informationen, med godkännande läggs till handlingarna

Ärende

Information av Barbro Backgård Region Norrbotten och Helena Asklund, Norrbottens Kommuner.

Bakgrund

Det har sedan år 2016 genomförts flertalet genomlysningar av ungdomsmottagningarnas verksamhet i länet. Dessa har visat på att det delade huvudmannaskapet är problematiskt då personalen vid ungdomsmottagningen arbetar under olika lagstiftning. Detta är särskilt tydligt främst gällande dokumentation, besöksregistrering, besöksorsak och därmed patientsäkerhet. Det är inte möjligt att avtala bort detta faktum utan måste hanteras via beslut om huvudmannaskap. Utifrån Politiska samverkansberedningens inriktningsbeslut 2023-11-17 ska risk och konsekvensanalys genomföras och en modell för samverkan tas fram.

Aktuellt

För att involvera berörda parter har berörd personal från varje ungdomsmottagning fått i uppgift att tillsammans med ansvariga chefer från såväl kommunen som Regionen, identifiera och dokumentera ned de potentiella riskerna, vid ett eventuellt huvudmannaskapsskifte. Digital workshop och riskanalys har skett i samverkan med enheterna i Kalix, Boden, Piteå, Gällivare och Älvsbyn. Ansvariga för enheterna fick rangordna riskerna baserat på deras sannolikhet att inträffa samt vilken påverkan det skulle ha för verksamheterna utifrån ett länsperspektiv.

I analysen klassades de högsta riskerna och konsekvenserna som ekonomiska om regionen tar över huvudmannaskapet och att detta kan komma att påverka bemanningen vid ungdomsmottagningarna samt leda till ökade kostnader för regionen.

I den genomförda risk- och konsekvensanalysen kan inga relevanta hinder ses för att Regionen tar över huvudmannaskapet för länets ungdomsmottagningar. De största riskerna utifrån ett länsperspektiv är ekonomiska och kan komma att påverka bemanning och att kostnader för Regionen kan öka.

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 17 av 21

Hur samverkan vid länets ungdomsmottagningar kan se ut efter ett huvudmannaskapsskifte är svårt att ge konkreta förslag på, då detta bör föregås av en beslutsprocess för länets kommuner och en organisationsöversyn med ekonomisk analys för Regionen. Framtida samverkan kan regleras genom avtal eller överenskommelser beroende på vilka beslut som fattas.

Fortsatt utredning

Uppdraget att utreda modell för samverkan ska fortgå och samordnas med andra pågående länsövergripande utvecklingsfrågor.

Region Norrbotten utreder frågan djupare om att bli egen huvudman för ungdomsmottagningarna, där en ekonomisk analys är central.

Redovisning av ärendet sker vid Politiska samverkansberedningen vid årsskiftet 2024/2025.

Beslutsunderlag

Bilaga Plan för genomförande av risk och konsekvensanalys klar för utskick

Bilaga Sammanställning Risk och konsekvensanalys – resultat

Bilaga Rättsutredning huvudmannaskap ungdomsmottagning

Bilaga 2016-09 Uppdragsbeskrivning för Ungdomsmottagningarna i Norrbotten

Bilaga Revisionsrapport – styrning och kontroll av ungdomsmottagningarna rn 21(1)

Bilaga Resultat av risk och konsekvensanalys ungdomsmottagningarna 2024

Förslag till beslut

Politiska samverkansberedningen föreslås besluta att

- informationen, med godkännande läggs till handlingarna

—

§ 23

Hemsjukvårdsavtalet – utredning av särskilda frågor

Beslut

Politiska samverkansberedningen beslutar att

- informationen, med godkännande, läggs till handlingarna

Ärendet

Information av Pia Näsvall Region Norrbotten och Eva Lakso, Norrbottens Kommuner.

Kommunerna i Norrbotten och Region Norrbotten har sedan 2013-01-01 i samverkan ingått ett avtal om övertagande av hälso- och sjukvårdsinsatser i ordinärt boende. (Hemsjukvårdsavtalet). Avtalets omfattning redovisas i ”Slutrapport Kommunaliserad hälso- och sjukvård i hemmen 2013”.

Nuläge

Under åren har tillämpningen och tolkningen av hemsjukvårdsavtalet skiljt sig åt mellan huvudmännen och varit återkommande upphov till dialoger och bekymmer i samverkan mellan kommunerna och Region Norrbotten.

Region Norrbotten utformade 2023-06-28 ett arbetsdokument ”Region Norrbottens tillämpning av hemsjukvårdsavtalet”.

Norrbottens Kommuner har utformat ett skriftligt dokument 2024-03-06 ”Norrbottens Kommuner synpunkter gällande Region Norrbottens bedömning och tillämpning av länets hemsjukvårdsavtal”.

Det kan konstateras att i flera delar råder samsyn i frågorna mellan Region Norrbotten och Norrbottens Kommuner. Det finns dock ett par frågor som är av avgörande betydelse där bedömningarna skiljer sig åt. Det är av vikt att utreda frågorna för att se om det är möjligt att samsyn kan skapas och/hitta minst möjliga gemensamma nämnare.

Utredningen genomförs under hösten 2024 i samverkan mellan Norrbottens Kommuner och Region Norrbotten. Redovisningen sker till Länsstyrgruppen och Politiska samverkansberedningen 24/25.

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 19 av 21

Beslutsunderlag

Bilaga Norrbottens Kommuners tolkning gällande Region Norrbottens bedömning och tillämpning av länets hemsjukvårdsavtal 1.0

Bilaga Region Norrbottens tillämpning av hemsjukvårdsavtalet - 2023

Förslag till beslut

Politiska samverkansberedningen föreslås besluta att

- informationen, med godkännande, läggs till handlingarna

—

§ 24

Övriga frågor

- **Samverkansdag Länsstyrgruppen och Polsam 4 september**
Annica Henriksson, Norrbottens Kommuner informerade om att dagen genomförs på Clarion Hotel Sense, Luleå, den 4 september kl. 10.00-15.00.
Planering för innehåll i programmet pågår för fullt och kommer att skickas ut så snart det är klart.
Arbetsgruppen vill skicka med till er att det kommer vara en dag, som ni kommer lämna med en känsla av hopp och framtidstro om god samverkan runt barn och unga med fokus på hälsofrämjande och förebyggande arbete.

—

Protokoll

Politisk samverkansberedning för hälsa, vård, omsorg och skola

Sammanträdesdatum

2024-05-22

Sida 21 av 21

§ 25

Sammanträdets avslutande

Ordförande tackar för deltagandet och avslutar sammanträdet.

Signaturcertifikat

Dokumentnamn:

Protokoll Politiska samverkansberedningen 2024-05-22


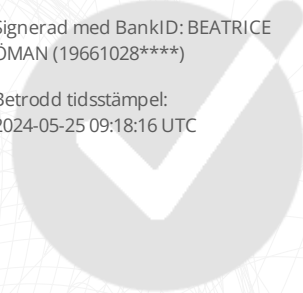




Unikt dokument-id:

81c3dcd-60c6-4e2b-9115-26d7ae7bb1d3

Dokumentets fingeravtryck:

9183bae7c83e35bcc4d7111be3e441d3e945addcf4f48134c3f22641aab4fe69eab72a5b40b09562ff464e7f6dd86ebfeedb2af5e22ea34b28d0a12b1b2e0089

Undertecknare

 <p>Béatrice Öman E-post: beatrice.oman@boden.se Enhet: Safari 17.4.1 on iPhone iOS 17.4.1 (smartphone) IP nummer: 78.77.194.74</p>	<p>Signerad med BankID: BEATRICE ÖMAN (19661028****) Betrodd tidsstämpel: 2024-05-25 09:18:16 UTC</p> 
 <p>Emilia Töyrä E-post: emilia.toyra@politik.kiruna.se Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (desktop) IP nummer: 193.45.225.235</p>	<p>Signerad med BankID: EMILIA TÖYRÄ (19850610****) Betrodd tidsstämpel: 2024-05-27 06:37:11 UTC</p> 
 <p>Ulrika Larsson Förbundssekreterare Kfbd E-post: ulrika.larsson@kfbd.se Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (desktop) IP nummer: 37.233.71.150</p>	<p>Verifierat med inloggning Betrodd tidsstämpel: 2024-05-24 08:30:23 UTC</p> 

Detta dokument slutfördes av alla parter:

2024-05-27 06:37:11 UTC



Aktivitetslogg

Betrodd tidsstämpel

2024-05-27 06:37:11 UTC

Aktivitet med insamlade uppgifter

Dokumentet signerades av Emilia Töyrä (emilia.toyra@politik.kiruna.se)
Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (dator)
IP nummer: 193.45.225.235 - IP Plats: Kiruna, Sweden

2024-05-27 06:37:05 UTC

Dokumentet lästes igenom av Emilia Töyrä (emilia.toyra@politik.kiruna.se)
Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (dator)
IP nummer: 193.45.225.235 - IP Plats: Kiruna, Sweden

2024-05-27 05:44:27 UTC

Dokumentet kommenterades av Ulrika Larsson (ulrika.larsson@kfbd.se)
Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (dator)
IP nummer: 95.197.67.215
Kommentar: Ingen fara, tråkigt att höra. Ta hand om varandra.

2024-05-25 09:45:38 UTC

Dokumentet verifierades genom BankID av Emilia Töyrä (emilia.toyra@politik.kiruna.se)
Enhet: Safari 17.5 on iPhone iOS 17.5.1 (smartmobil)
IP nummer: 217.31.168.43 - IP Plats: Kiruna, Sweden

2024-05-25 09:45:18 UTC

Dokumentet öppnades av Emilia Töyrä (emilia.toyra@politik.kiruna.se)
Enhet: Safari 17.5 on iPhone iOS 17.5.1 (smartmobil)
IP nummer: 217.31.168.43 - IP Plats: Kiruna, Sweden

2024-05-25 09:19:45 UTC

Dokumentet kommenterades av Béatrice Öman (beatrice.oman@boden.se)
Enhet: Safari 17.4.1 on iPhone iOS 17.4.1 (smartmobil)
IP nummer: 78.77.194.74 - IP Plats: Umeå, Sweden
Kommentar: Ursäkta dröjsmålet, det blev en sammanblandning mellan en del andra åtaganden och sorg i vår närmsta vänskapskrets. Tiden rann bara iväg...

2024-05-25 09:18:18 UTC

Dokumentet skickades till Emilia Töyrä (emilia.toyra@politik.kiruna.se)
Enhet: ()

2024-05-25 09:18:16 UTC

Dokumentet signerades av Béatrice Öman (beatrice.oman@boden.se)
Enhet: Safari 17.4.1 on iPhone iOS 17.4.1 (smartmobil)
IP nummer: 78.77.194.74 - IP Plats: Umeå, Sweden

2024-05-25 09:18:10 UTC

Dokumentet verifierades genom BankID av Béatrice Öman (beatrice.oman@boden.se)
Enhet: Safari 17.4.1 on iPhone iOS 17.4.1 (smartmobil)
IP nummer: 78.77.194.74 - IP Plats: Umeå, Sweden

2024-05-25 09:16:40 UTC

Dokumentet lästes igenom av Béatrice Öman (beatrice.oman@boden.se)
Enhet: Safari 17.4.1 on iPhone iOS 17.4.1 (smartmobil)
IP nummer: 78.77.194.74 - IP Plats: Umeå, Sweden

2024-05-25 09:14:44 UTC

Dokumentet öppnades av Béatrice Öman (beatrice.oman@boden.se)
Enhet: Safari 17.4.1 on iPhone iOS 17.4.1 (smartmobil)
IP nummer: 78.77.194.74 - IP Plats: Umeå, Sweden

2024-05-25 09:13:31 UTC

Dokumentet kommenterades av Ulrika Larsson (ulrika.larsson@kfbd.se)
Enhet: ()
Kommentar: Hej! Jag kan se att du inte har öppnat dokumentet ännu. Har du några funderingar? Använd gärna chatten och ställ dina frågor så återkopplar jag så snart jag kan.



2024-05-24 08:30:28 UTC

Dokumentet skickades till Béatrice Öman (beatrice.oman@boden.se)
Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (dator)
IP nummer: 37.233.71.150 - IP Plats: Södra Sunderbyn, Sweden

2024-05-24 08:30:25 UTC

Dokumentet förseglades av Ulrika Larsson (ulrika.larsson@kfbd.se)
Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (dator)
IP nummer: 37.233.71.150 - IP Plats: Södra Sunderbyn, Sweden

2024-05-24 08:30:23 UTC

Dokumentet signerades av Ulrika Larsson (ulrika.larsson@kfbd.se)
Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (dator)
IP nummer: 37.233.71.150 - IP Plats: Södra Sunderbyn, Sweden

2024-05-24 08:28:49 UTC

Dokumentet skapades av Ulrika Larsson (ulrika.larsson@kfbd.se)
Enhet: Edge 125.0.0.0 on Unknown Windows 10.0 (dator)
IP nummer: 37.233.71.150 - IP Plats: Södra Sunderbyn, Sweden



Detta dokumentet har signerats genom digitala signeringstjänsten GetAccept.
Certifikatet tillhandahåller alla signaturer och aktivitetsdata kopplat till detta dokument.

§ 46

Samverkan för hjälpmedelsförsörjning – Gemensam nämnd

Styrelsens beslut

Norrbottens Kommuners styrelse beslutar att

- rekommendera kommunerna att besluta att ingå i gemensam nämnd för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning mellan kommunerna och Region Norrbotten

Sammanfattning

Utredning har pågått mellan Region Norrbotten och Norrbottens Kommuner om olika samverkansformer för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning. En gemensam nämnd är den organisationsform som bäst motsvarar de behov som konstaterats. Region Norrbotten föreslås som värdkommun för nämnden.

Samverkansavtal, reglemente och prismodell redovisar den struktur och det innehåll som hanterar den gemensamma nämndens uppdrag. Gemensamma nämndens uppdrag startar 2025-01-01.

Ärendet

Eva Lakso, avdelningschef Social välfärd, informerar i ärendet.

Region Norrbotten och Norrbottens Kommuner har i samverkan haft ett uppdrag från Politiska samverkansberedning att utforma en samverkansform för hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning. Olika samverkansformer har undersökts, en gemensam nämnd är den inriktning som visat sig vara den form som bäst motsvarar kommunernas och Region Norrbotten gemensamma utgångspunkter.

Region Norrbotten ska vara värdkommun i den gemensamma nämnden, sjukvårdsansvaret övertas inte av nämnden.

Återkommande avstämningar har skett till Politiska samverkansberedningen och Norrbottens Kommuners styrelse under arbetets gång. Kommunikering har skett till kommunerna och Region Norrbotten under hösten 2023 gällande det totala underlaget.

De underlag som redovisar struktur och innehåll för den gemensamma nämndens uppdrag är

- Samverkansavtal
- Reglemente
- Prismodell-principer

Den gemensamma nämndens uppdrag startar 2025-01-01.

Riktlinjer för gåvor och
sponsring till kommunen

§275

23KS227

...



Piteå kommun

Riktlinjer för gåvor och sponsring till kommunen

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast antagen	Beslutsinstans
Riktlinjer för gåvor och sponsring till kommunen	Riktlinjer	2024-11-25 § xxx	Kommunfullmäktige
Administrationsansvarig	Version	Diarienummer	Giltig till
Kommunledningsförvaltningen	1	23KS227	2028-12-31
Dokumentinformation	Riktlinjer för gåvor och sponsring till kommunen		
Dokumentet gäller för	Alla nämnder		



Inledning

Kommunen får ibland förfrågningar från näringsidkare och enskilda som önskar sponsra eller ge en gåva till kommunens verksamheter.

Kommunen är som utgångspunkt positiv till att ta emot sponsring och gåvor. Det är dock viktigt att allt mottagande av sponsring eller gåva sker på ett sätt som överensstämmer med objektivitetsprincipen i regeringsformen och den kommunala kompetensen.

Denna riktlinje anger vilka förutsättningar som gäller för att ta emot sponsring eller gåva.

Definitioner

Gåva

Gåva är en ensidig rättshandling där givaren ger något till kommunen utan krav på motprestation.

Sponsring

Sponsring är ett affärsmässigt samarbete till ömsesidig nytta för parterna, där sponsorn tillhandahåller kontanta medel, varor eller tjänster i utbyte mot exponering av ett företagsnamn eller ett varumärke.

Sponsring kan täcka ett brett spektrum av områden, inklusive sport, kultur (till exempel musikfestivaler och konstmuseer), utbildning och samhällsengagemang. Det kan anta olika former, från monetärt stöd till leverans av produkter eller tjänster som sponsrat objekt behöver.

Följande är inte sponsring:

Kommersiell marknadsföring - För att anses vara sponsring får reklam eller annan exponering endast innehålla uppgift om vem som står bakom sponsringen, t.ex. genom att företagsnamnet nämns. Om den sponsrade även exponerar uppgifter om sponsorns verksamhet, produkter eller erbjudanden, handlar det om kommersiell marknadsföring och då gäller marknadsföringslagen.

Upphandling - Motprestationen kan aldrig bestå av krav på inköp av varor eller tjänster från sponsorn. I sådant fall är det att betrakta som upphandling och då ska lagen om offentlig upphandling tillämpas.

Samverkan – Sponsring kan vara en del av en samverkan. Samverkan är dock ett större begrepp som avser gemensamt handlande för ett gemensamt mål. Vid samverkan behöver parterna träffa ett samverkansavtal som fastställer mål och åtaganden.

Principer för mottagande av gåva eller sponsring

- **Oberoende** - Gåvor och sponsring ska endast vara ett komplement till den ordinarie verksamheten. Verksamheten ska inte ta emot gåvor eller sponsring i sådan omfattning att verksamheten blir beroende av gåvan eller sponsringen. Vid mottagande av gåva/sponsring behöver beaktas hur finansiering ser ut efter att gåvan/sponsringsbeloppet använts. Kommunen ska sträva efter att inte ta på sig



åtaganden på grund av en gåva/sponsring om det saknas finansiering för hela åtagandet.

- **Saklighet och opartiskhet** – Mottagande av gåva eller sponsring får inte innebära att kommunen brister i likställighet eller påverka kommunens beslutsprocesser eller kompromettera dess oberoende.
- **Laglighet** - Sponsringsavtal ska följa gällande lagar och regler, inklusive upphandlings- och konkurrensbestämmelser.
- **Värdegrund** - Gåva eller sponsring ska tas emot i den utsträckning det bidrar till kommunens vision, uppdrag och värdegrund.
- **Transparens** - Alla gåvobevis och sponsringsavtal ska dokumenteras och registreras i kommunens centrala ärendehanteringssystem så att allmänhetens rätt till insyn garanteras.

Förutsättningar för mottagande av gåva

Mottagande av gåva ska regleras i skriftligt gåvobevis. I gåvorbeviset ska framgå vad gåvan består i och att det handlar om en gåva, samt vem som gett gåvan och eventuella villkor för gåvan (t.ex. att den ska användas till specifik verksamhet).

Förutsättningar för mottagande av sponsring

1. Sponsorstöd kan mottas om det bidrar till att uppnå fastställda mål för verksamheten. Sponsorstödet får inte uppfattas som oförenligt med kommunens övergripande vision och verksamhet.
2. Kommunen får inte komma i beroendeställning till sponsorerna. Sponsorstödet får endast vara ett komplement till ordinarie verksamhet och budget.
3. Sponsring ska inte tas emot om det kan skapa intressekonflikter eller på annat sätt kompromettera kommunens oberoende och objektivitet. Sponsring som kan leda till misstanke om mutor ska ej förekomma.
4. Motprestationen (t ex upplåtelse av sponsorns varumärke) får inte utformas på sådant sätt att detta kan uppfattas som att den kommunala verksamheten har tagit ställning till sponsorns produkter.
5. Kommunens motprestation och sponsorns åtagande ska vara i balans. Omfattningen ska vara rimlig i förhållande till den effekt som sponsringen ger (goodwill).
6. Sponsring ska inte tas emot om sponsringen kan uppfattas som en motprestation för framtida fördelar.
7. Sponsring får inte medföra att upphandlingsregler åsidosätts.
8. Sponsring ska regleras genom ett skriftligt avtal där syfte, avtalstid, motprestation och samtliga mellan parterna avtalade åtaganden anges.



Kommunens motprestation får inte innebära att kommunen lämnar information om näringsidkarens produkter eller verksamhet, då det kan utgöra kommersiell marknadsföring.

Krav på givare av gåva eller sponsring

Vid bedömning av givaren/sponsorn bör beaktas:

- Om givaren/sponsorn bedriver näringsverksamhet; att verksamheten bedrivs seriöst och inte har skatteskulder och dylikt, att verksamheten följer god marknadsföringssed
- Att givarens/sponsorns verksamhet är förenlig med kommunens uppdrag och värdegrund
- Om sponsrat material eller aktiviteter innehåller reklam, förmånserbjudande eller annan aktiv marknadsföring
- Att givare/sponsor inte uppmanar t.ex. elever att själva köpa eller att påverka sina föräldrar att köpa företagets varor eller tjänster

Ansvar och beslut

Mottagande av gåvor och sponsring utgår från nämnden, om inte frågan är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt. Nämnden kan delegera beslutanderätten förutsatt att beslutet inte omfattas av delegationsförbudet i kommunallagen 6 kap 38 §.

Riktlinjer för ansökan av
medel till mötesplatser
för unga
§276
24KS641

...



Riktlinjer för avsatta medel till mötesplatser för unga

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast antagen	Beslutsinstans
Riktlinjer för avsatta medel till mötesplatser för unga	Riktlinjer	2024-11-25, § xxx	Kommunfullmäktige
Administrationsansvarig	Version	Diarienummer	Giltig till
Kommunledningsförvaltningen	1	24KS641	2027-12-31
Dokumentinformation	Riktlinjer för avsatta medel till mötesplatser för unga		
Dokumentet gäller för	Kultur- och fritidsnämnden och medborgare		



Inledning

Kommunfullmäktige beslutade den 24 juni 2024, genom beslut om fastställande av Strategisk plan 2025-2027 och Budget 2025, att ett engångsanslag för åren 2025-2027 skulle avsättas i Kommunstyrelsen centrala pott för ändamålet ”mötesplatser för unga”. Vidare angavs att anslaget skulle vara ”sökbart för nämnder/styrelser”.

Denna riktlinje förtydligar vilka organ som kan söka medel ur potten och anger kriterier för bedömning av ansökningar om medel ur potten.

Vilka kan ansöka om medel ur potten?

Föreningar och företag kan söka medel ur potten.

För att förening ska vara behörig att söka ska föreningen uppfylla Piteå kommuns grundläggande krav för föreningsbidrag enligt Riktlinje med grundläggande krav för föreningsbidrag.

För att företag ska vara behörig att söka ska företaget verka i samma anda som värdegrunden enligt Riktlinje med grundläggande krav för föreningsbidrag.

Beslutsprocess

Kultur- och fritidsnämnden handlägger och beslutar om ansökningar kopplade till potten ”mötesplatser för unga” utifrån de kriterier som anges i denna riktlinje. Ansökningar kan lämnas in löpande under året och beslut fattas löpande av Kultur- och fritidsnämnden.

Kultur- och fritidsnämnden betalar ut beviljade medel till föreningar och företag.

I november månad varje år redovisar Kultur- och fritidsnämnden till Kommunstyrelsen vilka medel Kultur- och fritidsnämnden betalat ut kopplat till potten. Redovisningen ska innehålla uppgift om vilka ansökningar som bifallits och storlek på bidrag som betalats ut. Kommunstyrelsen för därefter över medel ur potten för mötesplatser för unga till Kultur- och fritidsnämnden i den utsträckning som Kultur- och fritidsnämnden redovisat att de betalat ut medel kopplat till potten, upp till 1 mkr per år.

Kriterier

Kultur- och fritidsnämnden kan bifalla ansökningar om medel kopplade till potten för mötesplatser för unga förutsatt att följande kriterier är uppfyllda.

- De sökta medlen ska användas för tillskapande, bibehållande eller utveckling av mötesplatser för unga.
- Ansökan ska innehålla syfte, mål och budget samt en beskrivning av planerad verksamhet.



- Om det inte finns särskilda skäl, ska medel ur potten för mötesplatser för unga gå till verksamheter som är öppna för alla unga.

Kultur- och fritidsnämnden kan i samband med bifallande av ansökan besluta om särskilda villkor om återrapportering från den som tilldelats medel.

Kultur- och fritidsnämnden ska i sin bedömning av ansökningar sträva efter att medel ur potten för mötesplatser för unga får en geografisk spridning inom kommunen och kommer olika typer av intressen till del.

Återrapport av uppdrag
från Kommunstyrelsen
och Kommunfullmäktige

2024

§277

24KS32

...

**Återrapport av uppdrag
från Kommunstyrelsen
och
Kommunfullmäktige
2024**



Piteå kommun

Innehållsförteckning

Uppdrag från Kommunstyrelsen	3
Uppdrag från Kommunfullmäktige	4

Uppdrag från Kommunstyrelsen

Uppdrag	Status	Ansvarig	Datum
Riktlinjer för sponsring - Tillfälligt tillägg, 2IKS388	 Avvikelse	Helene Röckner, [Anonymized]	2021-11-22 2023-12-31
Kommunstyrelsen förlänger giltighetstiden för tillägg till Riktlinjer för sponsring till 2022-06-30.			
Kommunstyrelsen ger Kommunledningsförvaltningen i uppdrag att revidera Riktlinjer för sponsring för att inkludera hantering av sponsring vid nationella rekommendationer och restriktioner som påverkar evenemang och idrott.			

2022-01-31


Arbetet med översyn av Riktlinjer för sponsring kommer att påbörjas direkt efter att SM-veckan har genomförts, i mitten på april. I dagsläget arbetar verksamheten med genomförandet av Race Of Champions, ROC, och parallellt med detta och direkt efter ROC kommer fokus bli på genomförandet av SM-veckan. Verksamheten har under en längre tid haft personal som varit långtidssjukskrivna men har nu tagit in vikarie för att säkerställa leveranser.

2023-03-29

Arbete pågår, planeras färdigt Q1 2023

2024-09-27

Arbetet är ej slutfört i och med att en större översyn av riktlinjerna för sponsring behöver göras och tas med som en del i det strategiska arbetet för varumärkesarbetet. I och med att Vision 2050 och beslut om de strategiska områdena antagits så hamnar frågan om marknadsföring, varumärkesarbete, sponsring och bidrag till samhällsengagemang i ett nytt sammanhang och måste vara en del i den nu pågående processen.

Riktlinjer för offentlig belysning, 2IKS501	 Pågår	Jan.O Johansson, Jennie Lehtipalo	2021-11-22 2024-12-31
Kommunstyrelsen antar Riktlinjer för offentlig belysning.			
Kommunstyrelsen ger Kommunledningsförvaltningen i uppdrag att se över de styrande dokument som berör gestaltning och samhällsbyggnad.			

2022-02-01

Uppdrag lämnat från Kommunledningsförvaltningen till Samhällsbyggnad att lämna förslag till revideringar i samråd med Kvalitetskedjan.

2023-02-20

Dess riktlinjer är under arbete och förväntas klara inom kort.

2023-09-19


Samhällsbyggnads del i arbetet har tidigare redovisats till KS. Arbetet har resulterat i förslag till ny arkitekturpolicy, som övergripande dokument. Förslaget innebär även att tidigare riktlinjer för bebyggelse, skyltning, offentlig belysning, uteserveringar m.m. senare renodlas och ges en mer operativ karaktär.

2024-07-11

Inget arbete pågår då arkitekturpolicyn först behöver bli antagen (eller avbruten). Den är återremitterad och dialog pågår.

2024-10-03

Se kommentar halvår 2 2023 - det gäller fortfarande

Riktlinjer för uteserveringar, 2IKS502	 Pågår	Jan.O Johansson, Jennie Lehtipalo	2021-11-22 2024-12-31
Kommunstyrelsen tar del av rapporten Dialog med näringsidkare om kommunens riktlinjer för uteserveringar.			
Kommunstyrelsen antar Riktlinjer för uteserveringar. Kommunstyrelsen ger Kommunledningsförvaltningen i uppdrag att se över de styrande dokument som berör gestaltning och samhällsbyggnad.			

2022-02-01

Uppdrag lämnat från Kommunledningsförvaltningen till Samhällsbyggnad att lämna förslag till revideringar i samråd med Kvalitetskedjan.

2023-02-15

Antogs nov 2021, gäller till juni 2023.

2023-09-19

Samhällsbyggnads del i arbetet har tidigare redovisats till KS. Arbetet har resulterat i förslag till ny arkitekturpolicy, som övergripande dokument. Förslaget innebär även att tidigare riktlinjer för bebyggelse, skyltning, offentlig belysning, uteserveringar m.m. senare renodlas och ges en mer operativ karaktär.

2024-07-11

Uppdrag	Status	Ansvarig	Datum
---------	--------	----------	-------

Arbete pågår - beräknas vara klart före årsskiftet.

2024-10-03

Se notering om uppdrag Offentlig belysning. Arkitekturpolicy behöver vara klar före dessa riktlinjer.

Planprogram Nördfjärden	Status	Ansvarig	Datum
	Stoppad	Jan.O Johansson, Jennie Lehtipalo	2022-06-07 2024-09-01
2022-06-07 § 133 Kommunstyrelsen återremitterar Planprogrammet för Nördfjärden till Samhällsbyggnadsnämnden att revideras utifrån antagna Riktlinjer för Verksamhetsplanering 2023-2025. 22KS90			

2024-06-12

Planprogrammet är stoppat av KS. Detaljplan för del av området är under arbete. Tolkningen är att det ersätter det planerade planprogrammet. Om frågan ska återupptas får det bli en ny fråga.

2024-07-11

Planprogrammet ersätts av detaljplan för del av området. Se 24KS290.

Uppdrag från Kommunfullmäktige

Uppdrag	Status	Ansvarig	Datum
Motion (S) om kulturen som utvecklingsmotor Tillkommande uppdrag, 16KS557	Försenad	Leif Wikman	2018-03-26 2023-12-31
KF 2018-03-26 § 43 Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med barn- och utbildningsnämnden, kultur- och fritidsnämnden, samhällsbyggnadsnämnden och Piteå Science Park, utarbeta en genomförandeplan i syftet att uppnå kommunfullmäktiges kulturmål.			

2021-02-24

Kultur- och fritidsnämnden / Kultur park och fritid

Arbetet med genomförandeplanen för att nå kommunens kulturmål stannade pga coronapandemin upp under våren 2020. Det är svårt att upprätta en fungerande och långsiktig plan när framtiden är så osäker. Finns behov att avvakta utveckling på kulturområdet inte minst på ett nationellt plan. Efter möte med kommunalråden beslutades att skjuta på genomförandet och istället upprätta en tillfällig coronaplan för hösten/vintern. Planen redovisades i KFN-nämnden i september 2020

2021-02-24

Kommunstyrelsen / Kommunledningsförvaltningen

Med anledningar av Coronapandemin har färdigställandet av genomförandeplanen för att nå kulturmålet tillfälligt avstannat. Tanken var att ett förslag till kulturgenomförandeplan skulle läggas ut på remiss efter semestrarna för att antas innan årsskiftet. Det uppkomna läget har dock medfört att genomförandet efter samråd med kommunalråden skjuts på framtiden och att planen istället kommer att färdigställas under 2021. För att skapa beredskap inför Coronapandemins följdverkningar kommer en tillfällig plan att tas fram inför hösten/vintern med konkreta förslag på åtgärder för hur den uppkomna situationen ska hanteras.

2021-09-09

Kultur- och fritidsnämnden

I takt med att coronarestriktionerna lättat för kulturverksamheter har kommunen också successivt kunnat lätta på åtgärder i den tillfälliga åtgärdsplan som upprättades med anledning av pandemin. Verksamheterna är dock ännu inte igång fullt ut. Maxantal för besökare gäller ännu och digitala möten är norm.

2021-11-04

Kommunstyrelsen

Genomförandeplan ska vara framtagen för antagande i Kommunstyrelsen första kvartalet 2022.

2022-03-08

Samhällsbyggnadsnämnden




Arbetet pågår.


2023-03-29

Arbete med kulturgenomförandeplan startade 2019 och medborgardialoger genomfördes första kvartalet 2020 med kulturföreningar och organisationer samt gymnasieelever. Pandemin avbröt arbetet som återupptogs 2022 och under hösten har workshop genomförts med kulturverksamheter inom Piteå kommun och med Kultur- och fritidsnämnden. Dessutom har resultat återkopplats till kulturföreningar och organisationer. Genomförandeplanen utgår från de utmaningar verksamheterna har med att nå kulturmålet och säkrar färdriktningen mot målet genom att ge en överblick över kommunens kulturella verksamheter och planerade åtgärderna. Kulturgenomförandeplan med åtgärder kommer att redovisas för Kultur- och fritidsnämnden 2023-02-28 för att sedan överlämnas till Kommunstyrelsen för beslut.

2024-09-30

Kultur- och fritidsnämnden

Uppdrag	Status	Ansvarig	Datum
Förslag till genomförandeplan har godkänts av Kultur- och fritidsnämnden som första politiska instans, februari 2023 och lämnades vidare till Kommunledningsförvaltningen i enlighet med beslutad process - att hanteras i nästa steg av Kommunstyrelsen. Uppdraget är därmed slutfört på nämnds nivå sedan 2023, som tidigare rapporterats.			
Motion (M) - avyttring av inventarier, 20KS443	 Stoppad	Jan.O Johansson, Leif Wikman, Jennie Lehtipalo	2021-11-29 2025-02-01
Kommunfullmäktige ger Kommunstyrelsen i uppdrag att utreda behovet av övergripande styrande dokument för avyttring och införskaffande av inventarier.			
Kommunfullmäktige ger Samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att utreda hur ett införande av en förmedlingstjänst för inventarier skulle kunna förverkligas.			
2022-03-08 Pågår.			
2022-02-02 Samhällsbyggnadsnämnden Pågår.			
2022-01-17 Samhällsbyggnadsnämnden Arbetet pågår.			
2023-02-07 Inget att rapportera, arbetet fortgår.			
2023-09-19 Tidigare utredningar har visat utmaningar med inrättande av förmedlingstjänst för inventarier, bland annat ur ekonomiskt perspektiv. Däremot oklar status vad gäller pågående utredning.			
2024-06-14 Samhällsbyggnad har genomfört en utredning för praktiskt genomförande och äskat medel i budget för 2025. Kommunledningsförvaltningen jobbar med att ta fram riktlinje för inköp av inventarier som skulle ge förutsättningar för en effektiv förmedlingstjänst. Beroende på arbetsbelastning kan riktlinjen möjligen vara klar för beslut innan årsskiftet 2024-2025.			
2024-09-25 Samhällsbyggnad har genomfört en utredning för praktiskt genomförande och äskat medel i budget för 2025. Kommunledningsförvaltningen jobbar med att ta fram riktlinje för inköp av inventarier som skulle ge förutsättningar för en effektiv förmedlingstjänst. Beroende på arbetsbelastning kan riktlinjen möjligen vara klar för beslut innan årsskiftet 2024-2025.			
Motion (L) - Osund konkurrens i Piteå kommun, 21KS293	 Försenad	Sune Lindström	2022-05-30 2023-12-31
Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en e-tjänst där näringsidkare kan anmäla osund konkurrens.			
2023-09-11 Arbetet med e-tjänst för anmälan av osund konkurrens pågår. Inom ramen för arbetet har motsvarande lösningar i andra kommuner undersökts och en prototyp på e-tjänst för Piteå kommun är framtagen. För närvarande pågår förankring och dialog inom näringslivsavdelningen och med näringslivet. Detta sker parallellt med att ett förslag på handläggningsprocess och fördelning av ansvar konkretiseras. Driftsättning av e-tjänst och handläggningsprocess bedöms kunna ske inom ett par månader. Innan lansering av e-tjänsten ska även förankring ske med samtliga förvaltningar och bolag och denna process är inledd.			
2023-09-19 Innan lansering av e-tjänsten ska även förankring ske med samtliga förvaltningar och bolag och denna process är inledd. Näringslivsrådet har haft workshop kring osund konkurrens. Tjänsten lanseras under kvartal 4			
2024-10-03 Läget är oförändrat angående e-tjänstens lansering då den inväntar besked om aktivering, se beskrivning från 2023. När beslut om genomförande/lansering är fattat kommer även prototypen av e-tjänsten behöva godkännas av den som ska äga och förvalta e-tjänsten.			
Motion (SD) - Motorgård till den bilburna ungdomen, 21KS315	 Försenad	Annika Nordstrand	2022-05-30 2023-12-31
Kommunfullmäktige ger Kultur och fritidsnämnden i uppdrag att genomföra en utredning i samverkan med berörda förvaltningar för att utreda förutsättningarna att tillhandahålla en lokal för en motorgård.			

Uppdrag	Status	Ansvarig	Datum
2022-09-23 Hänger samman med politiska uppdraget att utreda förutsättningarna att tillhandahålla en lokal för en motorgård. Ännu ej påbörjat men hänger samman delvis med nämndsuppdraget att utreda ungas behov av fritidsaktiviteter, Ung 2.0, som pågår och slutrapporteras nämnd i december 2022.			
2023-02-06 Uppdraget pausat i avvaktan på utfallet av kartläggningen/utredningen Ung 2.0.			
2023-09-04 Hänger samman med politiska uppdraget att utreda förutsättningarna att tillhandahålla en lokal för en motorgård. Ännu ej påbörjat men hänger samman delvis med nämndsuppdraget att utreda ungas behov av fritidsaktiviteter, Ung 2.0, som slutrapporterats nämnd i december 2022. Initiativ ska testas som avser att matcha de behov som kommit fram av resultatet.			
2024-01-04 Hänger samman med politiska uppdraget att utreda förutsättningarna att tillhandahålla en lokal för en motorgård. Hänger samman delvis med nämndsuppdraget att utreda ungas behov av fritidsaktiviteter, Ung 2.0, som slutrapporterades till nämnd i december 2022 och uppdraget som följt på det, vilket avrapporterades till nämnden december 2023. Uppdrag om motorgårdar hanteras av nämnden i januari 2024 för att sedan rapporteras vidare.			
2024-09-30 Hösten 2021 inkom SD med en motion avseende att upprätta en motorgård för bilburen ungdom. I motionen fanns två att-satser; dels att utreda möjligheterna att tillhandahålla en motorgård där Piteås motorungdomar kan mötas och meka; dels en att-sats om att avsätta medel samt verka för att stödja bilburna ungdomar att starta en verksamhet eller förening som kan driva motorgården som färdigbehandlad. Endast den första att-stasen bifölls och Kultur och fritidsnämnden gavs i uppdrag att genomföra en utredning i samverkan med berörda förvaltningar för att utreda förutsättningarna att tillhandahålla en lokal för en motorgård. Uppdraget har återrapporterats i Kommunfullmäktige 2024-03-18.			
Utreda förutsättningarna att tillhandahålla en lokal för en motorgård, Kommunfullmäktige 2022-05-30 Kommunfullmäktige ger Kultur och fritidsnämnden i uppdrag att genomföra en utredning i samverkan med berörda förvaltningar för att utreda förutsättningarna att tillhandahålla en lokal för en motorgård.	 Försenad	Annika Nordstrand	2022-05-30 2023-12-31
2022-09-23 Utredning är påbörjad.			
2023-01-10 Utredning är påbörjad.			
2023-09-04 Utredning är påbörjad.			
2024-01-04 Hänger samman delvis med nämndsuppdraget att utreda ungas behov av fritidsaktiviteter, Ung 2.0, som slutrapporterades till nämnd i december 2022 och uppdraget som följt på det, vilket avrapporterades till nämnden december 2023. Uppdrag om motorgårdar hanteras av nämnden i januari 2024 för att sedan rapporteras vidare.			
2024-09-30 Uppdraget har återrapporterats i Kommunfullmäktige 2024-03-18.			
Piteförslag - Ungdomsgård 23KS783 Kommunfullmäktige bifaller Piteförslaget om ungdomsgård. Kommunfullmäktige ger Kultur- och fritidsnämnden i uppdrag att utreda behovet av mötesplatser för ungdomar och ta fram förslag på hur de kan mötas. Utredningen ska återredovisas till Kommunfullmäktige under 2023.	 Försenad	Annika Nordstrand	2023-03-20 2023-12-31
2023-09-05 Kommunstyrelsen begärde ett yttrande från Kultur- och fritidsnämnden med förslag till beslut över detta Piteförslag. Kultur- och fritidsnämnden har avgett sitt yttrande samt förslag, den 28 februari 2023. Det lyder: Arbetet med utbud för unga på deras fritid har slutredovisats i form av en rapport på uppdrag av Kultur- och fritidsnämnden, Ung 2.0. Nämnden föreslår att vidare arbete med ungdomsgård/mötesplatser tar avstamp bland annat från resultatet av den rapporten och att fler berörda nämnden blir involverade i arbetet.			
2024-01-04 Uppdraget som gavs i samband med beslut om Piteförslaget har avrapporterats och hanterats av nämnden december 2023 och skickats vidare som ärende för avrapportering till fullmäktige.			
2024-06-11			

Uppdrag	Status	Ansvarig	Datum
<p>Återrapport återremitterades av Kommunstyrelsen 2024-03-04 § 85 till Kultur- och fritidsnämnden för att Redogöra för erfarenheter från den av ideella krafter startade ungdomsgården Malmgatan 5</p> <p>Redogöra för perspektiv från andra delar av kommunens verksamheter exempelvis fältassisterna och kommunens samordnare för brottsförebyggande arbete.</p> <p>Redogöra för förslag på hur kommunala lokaler, exempelvis uppehållsrum, skulle gå att använda som ungdomsgård och uppskatta insatser och kostnader för detta.</p> <p>Redogöra för om Malmgatan 5 skulle vara ett alternativ för kommunal ungdomsgård genom sammanslagning med exempelvis fältassistenter och musik- och dansskolan.</p> <p>Redogöra för möjliga samlingsplatser för motorburen ungdom.</p>			


2024-09-30

Frågor har besvarats utifrån återremiss från Kommunstyrelsen och ärendet tas till Kultur och fritidsnämnden i oktober.

<p>Extra kostnader färdtjänst (översyn färdtjänst) 23KS687</p> <p>2023-12-14, § 327</p> <p>Kommunfullmäktige ger Kommunstyrelsen i uppdrag att utreda om Piteå kommun fortsatt ska överlåta all hantering av färdtjänst och riksferdtjänst till Regionala kollektivtrafikmyndigheten.</p>	 Pågående	Tomas Backeström	2023-12-14 2024-12-31
--	--	------------------	--------------------------

2024-09-26

Avdelningen Hållbar tillväxt har under året utrett uppdraget, det med andra kommunala aktörer, Förslag/utredning kommer att lämnas till beredning innan 31/10.

<p>Nationella minoriteter och samiskt förvaltningsområde Diariernr 23KS222</p> <p>2024-02-12 § 1</p> <p>Kommunfullmäktige ansöker om att Piteå kommun ingår i förvaltningsområdet för samiska från och med 2025.</p> <p>Kommunfullmäktige ger Kommunstyrelsen i uppdrag att samordna förvaltningsområdet.</p>	 Pågående	Tomas Backeström	2024-02-12 2025-09-01
--	--	------------------	--------------------------

2024-09-26

När det gäller Samiskt förvaltningsområde så har kommunen lämnat in ansökan till Regeringen detta efter beslut i KF 240115. Kulturdepartementet behandlar ansökan och meddelar beslut innan 241231

<p>Utredning – Införande av förmedlingstjänst för inventarier Diariernr 24KS384</p> <p>Kommunfullmäktige ger Samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att utforma projekt för införande av förmedlingstjänst för inventarier, enligt förslag i utredningen, under förutsättning att tillräckliga medel beviljas i Strategisk plan 2025-2027 och årsbudget 2025.</p>	 Stoppad	Jennie Lehtipalo	2024-06-27 2025-09-01
---	---	------------------	--------------------------

2024-09-12

Frågan är inte aktuell eftersom ingen finansiering erhöles. Om SBN prioriterar detta kommer det med i budgetunderlaget inför perioden 2026-2028.

2024-10-02

Frågan är inte aktuell eftersom ingen finansiering erhöles. Om SBN prioriterar detta kommer det med i budgetunderlaget inför perioden 2026-2028.

Utvecklingsprogram
2025-2027
§278
24KS705

...

Medborgarförslag -
Spara på kostnader
angående
avloppssystemet
§279
23KS3

...

Piteå 1/1-23

Medborgarförslag till Piteå Kommun

Kommunen borde spara på kostnader inom avlopssystemet om kommunen delade ut gratis papperskorgar till alla hushåll. De placeras på toaletter och badrum bredvid toastolen dit det mesta av toapappren kastas istället för i toastolen. Det skall vara en "pedal hink" med lock.

Vi flyttade till ett gammalt hus 1976 och hade problem med avloppet. En spolbil spolade (i husets toalett) och fick upp stoppet. Vi stod och hittade i avloppsbrunnen och blev förvånade över 1-2 m tjock korv, bestående mest av toapapper! Det for in i kommunens avloppsnät. Då skaffade vi oss en sådan avfallshink, med pedal och lock. Den placerades bredvid toastolen. Med lite träning lärde vi oss att kasta bara det värsta bajspappret i toastolen, resten i senare påren i papperskorgen och skickades först i komposthögna hemma och nu skickas med matavfall för kompostering. Vi har praktiserat detta nu i 46 år och aldrig fått stopp i husets gamla ledningar.

Så kommunen har mycket bra info om avloppet, men jag tror att denna papperskorg med pedal och lock skulle underlätta för kommunens gamla när att transportera avfallet från toaletter, dock ej allt toapapper!

Det enda problem vi har haft de kommunen har spolat upp totalitoppet i huvudledningen genom byn. Då kom en del av stoppet sökt sig till ledningen bortanför vår avloppsbrunn, dvs mellan huset och huvudledningen. Men om vi har spolat samtidigt med kommun biten då har det inte uppsett några problem.

Så vi ska inte fylla kommunens avlopssystem med toapapper som vi spolat ner.

Piteå 1/1-23

Medborgarförslag till Piteå kommun

Kommunen torde spara på kostnader inom avloppssystemet om kommunen delade ut gratis papperskorgar till alla hushåll. De placeras på toaletten och badrum bredvid toaletten dit det mesta toapappren kastas istället för i toastolen. Det skall vara en pedalhink med lock och pedal.

Vi flyttade hit till ett gammalt hus 1976 och hade problem med avloppet. En spolbil spolade (i husets toalett) och fick upp stoppet. Vi stod och tittade i avloppsbrunnen och blev förskräckt över 1-2 m tjock korv, bestående mest av toapapper! Det for in i kommunens avloppsnät. Då skaffade vi oss en sådan avfallshink med pedal och lock. Den placerades bredvid toaletten. Med lite träning lärde vi oss att kasta bara det värsta bajspappret i toaletten och resten i papperskorgen som skickades som hushållssopor. Vi har praktiserat detta i 46 år och aldrig fått stopp i husets gamla ledningar.

Så kommunen har mycket bra info om avloppet, men jag tror att denna papperskorg med pedal och lock skulle underlätta för kommunens gamla rör att transportera avfallet från toaletter och ej allt toalettpapper.

Det enda problemet vi har haft, då kommunen har spolat upp toalettpapper i huvudledningen genom byn. Då kan en del av stoppet söka sig till ledningen bortanför vår avloppsbrunn, dvs mellan huset och huvudledningen. Men om vi har spolats samtidigt med kommunbilen då har det inte uppstått några problem.

Så vi ska inte fylla kommunens avloppssystem med toapapper som vi spolat ner. Jag tror att med lite träning skulle medborgarna lära sig.

Motion (SLP) -
Krisledningsnämnden för
krisberedskap och civilt
försvar
§280
23KS763

...



Skol och Landsbygdspartiet

**Krisledningsnämnden
för krisberedskap och civilt försvar**

Bakgrund:

Utdrag från beslut av Kommunfullmäktige 2023-11-28

Sveriges Kommuner och Regioner och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har tecknat överenskommelser för 2023 för kommunernas arbete med krisberedskap och civilt försvar. Endast några mindre justeringar är gjorda jämfört med 2022. Arbetet med krisberedskap i kommuner ska, enligt överenskommelserna, fortsätta med samma inriktning. Överenskommelsen reglerar uppgifter och ersättningen för kommunernas arbete med krisberedskap enligt lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH). Enligt LEH ska kommunerna få ersättning av staten för de förberedande uppgifter som de utför. Uppgifterna utgår från: • lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap • förordning (2006:637) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap • kommunallag (2017:725) Under perioden ska kommunerna arbeta med uppgifter indelade i följande verksamheter: • Risk- och sårbarhetsanalys • Planering • Geografiskt områdesansvar • Utbildning och övning • Rapportering

Mål för verksamheten: Kommunen har följande mål vad gäller arbetet med krisberedskap: • Kommunen ska ha en god kunskap om de risker och sårbarheter som kan påverka den egna verksamheten. • Kommunen ska ha en god förmåga att bedriva sin verksamhet vid en extraordinär händelse. • Kommunen ska ha god förmåga att vid en extraordinär händelse kunna samverka med andra aktörer, vad gäller resurser och information, för att uppnå bästa möjliga resultat.

Piteå kommun ska varje mandatperiod göra en analys av vilka extraordinära händelser i fredstid som kan inträffa och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten. Resultatet ska värderas och sammanställas i en risk och sårbarhetsanalys. Kommunen ska utifrån risk och sårbarhetsanalysen, för varje ny mandatperiod, fastställa en plan för hantering av extraordinära händelser¹. Vidare ska Piteå kommun ha beredskap att hantera olika typer av kriser som kan drabba kommunens verksamhet.

Planen förtydligar ansvarsförhållanden inom Piteå kommun vid en kris. Dokumentet är kommungemensamt och reglerar den kommunövergripande krishanteringen. Med krishantering menas den operativa insats som utförs i huvudsak under en kris och är en del av kommunens krisberedskap.

Krisledningsarbetet inom Piteå kommun ska också präglas av att berörda aktörer tidigt tar initiativ till samverkan vid en inträffad händelse.

.....
Krisledningsnämnden består av sju (7) ledamöter och sju (7) ersättare.

Ordinarie ledamöter från majoritetsstyret är 5 stycken och från oppositionen 2 stycken (samma parti).

Det försämrade säkerhetsläget gör att samtliga partier borde ha en representant i Krisledningsnämnden. 6 partier med tillsammans 16 mandat, vilket motsvarar kontaktytan av cirka en tredjedel av befolkningen i Piteå står utan Krisledningsnämnden. 6 partiers partiorganisationer kan utgöra ett värdefullt tillskott för information vid kris och krig av olika slag.

Krisledningsnämnden bör därför skiljas från K Sapu och utgöra en egen nämnd. Detta för att snabbt kunna effektivt kommunicera åt båda hållen.

hemställer härmed

att Krisledningsnämnden skils från K Sapu och utgör en egen nämnd
att samtliga partier i Krisledningsnämnden har minst en ledamot

2023-11-30

Anders Nordin Eva Nordlund och Lars Larsson

Politiskt anförande
Motion (SLP) - Krisledningsnämnden för krisberedskap och civilt försvar

Vi står idag inför en motion som tar upp en viktig fråga om hur vi organiserar vårt krisarbete i kommunen. Anders Nordin och hans partikamrater från Skol och Landsbygdspartiet föreslår att Krisledningsnämnden ska bli en separat nämnd och att alla partier ska ha representation i den. På ytan kan detta verka som ett steg mot ökad delaktighet och demokrati, vilket är viktigt, särskilt i tider av kris. Men låt oss titta djupare på konsekvenserna av ett sådant förslag.

Som vi alla vet står vi inför ett försämrat säkerhetsläge och därför måste vårt krisledningsarbete vara snabbt, effektivt och välkoordinerat. Krisledningsnämnden måste kunna agera omedelbart och fatta skarpa beslut när det behövs. Att öka antalet ledamöter från 7 till 17, som motionen föreslår, skulle inte bara fördröja beslut i kritiska lägen, utan också göra nämnden mer tungrodd och mindre flexibel.

Vi har redan en välfungerande struktur där Krisledningsnämnden, trots att den följer sammansättningen av Kommunstyrelsens arbets- och personalutskott, är en egen nämnd. Därför ställer jag mig bakom Kommunledningsförvaltningens förslag att avslå motionen. Vi har en välfungerande organisation för krisberedskap och civilt försvar, och vi ska fortsätta att vara både snabba och effektiva när det gäller.

Patric Lundström (S)
Kommunalråd

Motion (SLP) –
Likabehandling
fjärrvärme
§281
23KS648

...



Skol och Landsbygdspartiet

Likabehandling fjärrvärme Motion 2023-10-15

Jag anser att de som nyttjar fjärrvärme i PiteEnergis nät skall betala samma summa för inköpt kWh oavsett vilken typ av energibärare; solel, jordvärme, flis, pellets, spillvärme, olja, gas, vätgas, vind eller annan, som PiteEnergi använder sig av.

”Kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Likställighetsprincipen innebär vid fördelning av avgifter att lika avgift ska utgå för lika prestation eller att kommunmedlemmar som befinner sig i motsvarande läge ska betala samma avgifter.” SKR

Kommunallag (2017:725) 2 kap. 3 §

Kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Lag (2019:835).

Likställighetsprincipen

Kommunernas möjlighet att agera begränsas av allmänna principer om bland annat principen om likabehandling, även kallad likställighetsprincipen. Likställighetsprincipen innebär att kommunmedlemmar eller grupper av kommunmedlemmar i samma situation ska behandlas lika. Särbehandling får endast ske på saklig och objektiv grund. Det krävs således att kommuner och landsting iakttar objektivitet och rättvisa i sin behandling av medlemmarna. Likställighetsprincipen gäller bara gentemot kommunens eller landstingets egna medlemmar. För att principen ska tillämpas krävs också att kommunen eller regionen är i kontakt med sina medlemmar just i deras egenskap av medlemmar.

Hemställer härmed

Att anslutna till något av PiteEnergis fjärrvärmenät skall betala samma kWh-pris oavsett energibärare i enlighet med motionens text

Anders Nordin 2023-10-15

Svar på motion ”Likabehandling fjärrvärme”, 23KS648

Bakgrund

Fjärrvärmen har en viktig roll i omställningen av energisystemet och utbyggnaden av fjärrvärme har under många år bidragit till ett kraftigt minskat oljeberoende, ett effektivare energiutnyttjande, en allt högre användning av förnybara bränslen, en förbättrad tätortsmiljö och minskade utsläpp av koldioxid. Fjärrvärmen medger vidare en större flexibilitet i valet av energikälla jämfört med individuell bränsleledning och är ett av flera alternativ på varmemarknaden. De senaste åren har betydelsen för fjärrvärme som möjliggörare blivit allt tydligare, då konkurrensen om elen kommer att bli hårdare då de flesta större etableringar har ett stort el-behov.

I samband med avregleringen av elmarknaden 1996 infördes en bestämmelse för kommunala företag som bedriver produktion och handel med el. Bestämmelsen innebär att ett sådant företag skall bedriva verksamheten på affärsmässig grund i stället för med iakttagande av de kommunala självkostnads- och likställighetsprinciperna. Syftet med bestämmelsen är att de kommunala elföretagen skall verka under samma förutsättningar som de privata elföretagen.

Samtidigt infördes en motsvarande bestämmelse för kommunala företag som bedriver distribution av fjärrvärme. Syftet med den bestämmelsen är att upprätthålla konkurrensneutraliteten mellan energislagen, dvs. el och fjärrvärme. Fjärrvärmeverksamhet i Sverige ska därmed enligt lag drivas på affärsmässiga grunder. Konkurrenssituationen säkerställs genom att kunden är fri att välja det uppvärmningsalternativ som uppfyller de krav kunden ställer. Affärsmässighet inom fjärrvärmesektorn rymmer ett samhällsansvar - ekonomiskt, socialt och miljömässigt. Lönsamhet ska förenas med en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Fjärrvärmen i Piteå Kommun

PiteEnergi driver fjärrvärmenät i Piteå, Norrfjärden, Sjulnäs, Rosvik och Haraholmen. I Piteånätet är ett mångårigt energisamarbete med den lokala industrin väletablerat. Mer än 95% av behovet utgörs av restvärme från de industriella processerna, som tas till vara för uppvärmning av drygt 22000 pitebor.

I Norrfjärden- och Sjulnäsäten är det däremot pelletseldade pannor som är basen i värmeproduktionen och kostnaden för att producera fjärrvärmen är betydligt högre. Enerkipriset i respektive fjärrvärmenät ska baseras på affärsmässig grund för att säkerställa långsiktighet, leveranssäkerhet, hållbarhet och ekonomiskt resultat.

Likställighetsprincipen

Angående likställighetsprincipen så agerar vi efter denna. Pga olika lokala förutsättningar i respektive fjärrvärmenät, sker vår behandling av kunderna på en saklig och objektiv grund. Det skulle inte bli rättvist om Piteånätets kunder skulle subventionera kunderna i övriga fjärrvärmenät.

Hållbarhet och långsiktighet

PiteEnergi ska vara ett attraktivt företag inom energi och kommunikation som ständigt utvecklar hållbara mervärden för kunder, partners och medarbetare. Detta innebär att vi aktivt måste skapa goda förutsättningar för att driva långsiktigt hållbara affärer till gagn för våra kunder. Det är vårt ansvar för att kunna uppfylla våra kundlöften och säkerställa en hög leveranssäkerhet. Det ska fortsättningsvis vara enkelt, tryggt och bekvämt att vara fjärrvärmekund hos PiteEnergi.

Daniel Eriksson, Chef Värme o Kyla

Piteå 2024-04-26

Politiskt anförande Motion (SLP) - Likabehandling fjärrvärme

Den här motionen från Anders Nordin belyser frågan om rättvisa och likabehandling när det gäller fjärrvärmepriserna i vår kommun. Det är lätt att sympatisera med tanken att alla kunder, oavsett var i kommunen de bor eller vilken typ av energibärare som används, ska betala samma pris för fjärrvärme. Rättvisa och transparens är grundläggande principer för oss alla, och de ska alltid präglade vårt arbete. Men vi måste också vara tydliga med de ekonomiska och affärsmässiga realiteterna som vi har att förhålla oss till.

Fjärrvärmeverksamhet i Sverige, och även här i Piteå, ska drivas på affärsmässig grund. Detta innebär att prissättningen måste spegla de faktiska kostnaderna för att producera och distribuera värme. AB PiteEnergi har förklarat att fjärrvärmeproduktionen i de olika delarna av vårt nät bygger på helt olika förutsättningar. I Piteå centrum använder vi till största del industriella spillvärme, vilket är mycket kostnadseffektivt. Men i områden som Norrfjärden och Sjulnäs är vi beroende av pelletseldade pannor, vilket betyder betydligt högre kostnader.

Om vi skulle införa ett enhetligt pris för alla kunder, skulle det i praktiken innebära att de boende i Piteå centrum subventionerar de större kostnaderna i andra delar av kommunen. Det vore varken rättvist eller långsiktig hållbart. Vi måste komma ihåg att likabehandling inte alltid innebär att alla får samma – utan att alla behandlas rättvist utifrån de förutsättningar som råder. Här finns det sakliga skäl till prisskillnaderna och jag föreslår därför att Kommunfullmäktige avslår motionen.

Kata Nilsson (S)
Kommunalråd

Motion (SLP) -
Förbättring av
parkeringsautomaterna
vid Coop och ICA
§282
23KS581

...



Skol och Landsbygdspartiet

Förbättring av funktion hos parkeringsautomaterna vid Stora Coop och ICA Kvantum

Yrkande: att nedanstående att-satser bifalles

Bakgrund: Automaterna saknar regnskydd (tak), saknar bländskydd (solen bländar vissa tider) och knapparna för inprogrammering av registreringsnummer är för små.

Detta har till följd att det är svårt att trycka rätt knappar vid registrering av det egna fordonets registreringsnummer.

Problemen uppstår naturligtvis inte för de som kan handha appar utan svårighet och har en slags smart-phone, har bra syn, bländas inte av solen, har total kontroll över sina fingrar och gillar att få vatten på huvudet när det regnar.

Men de som har svårigheter med syn får problem. Ofta handlar det om lite äldre personer. Köer uppstår och det blir lite traumatiskt för de som missar att trycka rätt flera gånger. Både bländande sol och regn försämrar möjligheten att trycka rätt.

Personligen har jag hjälpt ganska många människor på båda platserna att trycka rätt. Jag upplever själv det är stora problem när solen bländar pekskärmen.

Kommunallagen 2017:725; **Likställighetsprincipen** innebär att kommunmedlemmar eller grupper av kommunmedlemmar i samma situation ska behandlas lika.

Här ges nu finns nu 3 (tre) att-satser att välja mellan. Man kan alltså stödja en eller två eller alla tre och kombinera dom som man vill. Om nu detta är ens önskemål. Ett väl utformat skydd kan både skydda mot sol och regn.

att bländskydd installeras så solen inte bländar vid ovanstående parkeringsautomater

att regnskydd installeras så personer som trycker in sitt fordons registreringsnummer slipper bli blöta vid regn

att knappstorleken ökas maximalt på pek skärmen



Sakkunnigt yttrande på motion angående förbättring av parkeringsautomater

Kommunledningsförvaltningen har till samhällsbyggnadsnämnden begärt ett sakkunnigt yttrande på motion angående förbättring av parkeringsautomaterna vid Coop och ICA. Samhällsbyggnadsnämnden har skickat frågan om sakkunnigt yttrande till Samhällsbyggnad som ansvarar för parkeringar och hur parkering registreras och betalas i Piteå kommun.

Bakgrunden till valet av parkeringsautomaterna som finns på Coop, ICA och Kyrkparkeringen är för att det inte fanns några andra alternativ när Piteå kommun avskaffade parkeringsskivan 1 februari 2021 och i stället införde avgift på samtliga parkeringar i centrum. På samtliga tomtmarksparkeringar, exempelvis Coop och ICA, beslutades det att de två första parkeringstimmarna per dag skulle vara avgiftsfria och därefter avgift. Ingen leverantör av betalautomater för parkering kunde/ville leverera en lösning av olika anledningar, dock kunde en av våra app-leverantörer leverera en mjukvara som skulle fungera om den anslöts till den upphandlade hubben som styr den avgiftsfria parkeringstiden. Däremot kunde de inte tillhandahålla hårdvaran alltså parkeringsautomaten, vilket då kommunen gör. Eftersom det var ett politiskt krav att det skulle vara möjligt att parkera utan telefon, med minimikravet att den avgiftsfria tiden skulle kunna registreras i en extern parkeringsautomat på Coop, ICA och Kyrkparkeringen föll valet omgående till denna lösning. Det vill säga att enda anledningen till att vi inte kan erbjuda vanliga beprövade betalautomater där parkörer kan använda betalkort är för att kommunen erbjuder två timmar avgiftsfri parkering.

Med tiden så har vi sett att dessa parkeringsautomater inte har någon stabil funktion varvid Samhällsbyggnad har problem med att hålla parkeringsautomaterna i gång. Vi har problem med touchskärmarna som går sönder och från och med 2023 finns det inte rätt skärmar att köpa längre, då modellen är utgående. Detta har skapat oss problem som medfört att parkeringsautomaten på Kyrkparkeringen varit ur funktion under en längre tid. Ett vanligt problem är att vi får åka ut på småfel som ornar till sig när vi gör en omstart av parkeringsautomaten. Leverantören av mjukvarutjänsten vill heller inte utveckla tjänsten och ser helst att Piteå kommun hittar en annan lösning.

När parkeringsautomaterna placerades upp var just vinkeln på parkeringsautomaten viktig så att solen inte skulle lysa in i skärmen, därav den konstiga vinkeln på parkeringsautomaten på Kyrkparkeringen. Coop har en svårare placering där främst eftermiddagssolen lyser rätt in i automaten och begränsar synbarheten. När det gäller ICA kvantums automat är den nog bäst placerad utifrån solljus.

Samtliga tre parkeringsautomater har idag lågt/dovt ljus i touchskärmarna som vi försöker förbättra men då leverantören av mjukvaran har problem med att kunna nå parkeringsautomaterna (fjärransluta) och för att de har personal som tagit fram mjukvaran som slutat är det problematiskt. Återigen så är det dags att fundera på att fasa ut dessa parkeringsautomater. Men till dess avser Samhällsbyggnad att försöka få ett starkare ljus i



touchskärmen. Däremot anser vi att storleken på knappar med mera är fullt tillräckligt om man har syn som krävs för att köra bil.

Att montera tak över parkeringsautomaterna anser Samhällsbyggnad är en överdrift, och vi har heller inte tak över våra betalautomater på exempelvis Lillbrogatan, och har aldrig haft det. Väljer en parkör att gå till parkeringsautomaten så gör man ett val, vilket är lika för alla även för de som använder kommunens betalautomater. Det finns tre andra val att registrera sin parkering där man kan sitta under tak i egen bil och det är app, sms eller talsvar. Något av dessa tre är huvudvalet som kommunen bestämt, parkeringsautomaten skulle vara en extra service som skulle fasas ut allt eftersom åren går och folk lärt sig använda telefonen för att parkera.

Samhällsbyggnad anser att det är viktigare att hitta ett parkeringssystem som kan ersätta dessa gula parkeringsautomater eller fasa ut den avgiftsfria parkeringstiden om man fortsättningsvis ska kunna registrera parkering på annat sätt än med sin telefon. Vi ser att parkeringsautomaterna inom kort inte kommer att kunna användas längre och innebär att vi står utan parkeringsautomater på Coop, ICA och Kyrkparkeringen. Om någon av dem slutar fungera kan vi troligen snart inte laga dem igen. Leverantören har också meddelat att de inte längre vill leverera denna tjänst vi har idag och därför är det viktigt att hitta en ersättningslösning så snart som möjligt.

Kjell Norberg
Samhällsbyggnad.

Piteå kommun

Namn
Ordförande för styrelse/nämnd

Politiskt anförande Motion (SLP) - Förbättring av parkeringsautomaterna vid Coop och ICA

Vi har att behandla en motion från Anders Nordin (SLP) om förbättring av parkeringsautomaterna vid Coop och Ica. Förslagen omfattar bländskydd, regnskydd och större knappar på pekskärmarna.

Jag vill tacka motionären för engagemanget, men i yttrandet från Samhällsbyggnad står det klart att de aktuella automaterna är föråldrade och snart kommer att behöva bytas ut. Det finns redan idag fyra sätt att registrera parkering – via app, sms, talsvar och automat – och de digitala alternativen gör att automaterna gradvis kommer att fasa ut.

Att investera i parkeringsautomaterna är därför inte ekonomiskt försvarbart. Alternativen som erbjuds, som kan användas under tak i bilen, gör dessa åtgärder överflödiga.

Kommunledningsförvaltningen föreslår därför att motionen avslås, och jag ställer mig bakom detta. Vi bör istället fokusera på att hitta en långsiktig lösning för framtidens parkeringar. Med det föreslår jag att Kommunfullmäktige avslår motionen.

Patric Lundström (S)
Kommunalråd

Motion (SLP) om
ärendehandling i
nämnd före
tjänsteutlåtande
§283
23KS646

...



Skol och Landsbygdspartiet

Ärendebehandling i nämnd före förvaltningsutlåtande

Motion 2023-10-15

Bakgrund: De personer som är förtroendevalda av de politiska partierna företräder invånarna i Piteå Kommun. När motioner eller förslag lämnas in är det därför ur största demokratiska aspekt att dessa diskuteras politiskt i nämnden. Utifrån de diskussioner och ståndpunkter och ställningstaganden som förs där så bör dessa svar lämnas in till nämndens tjänstemannaförvaltning för en vidare bedömning och utvärdering. Dessa två "sammanfattningar" bör därefter redovisas till nästa instans.

hemställer härmed

Att förslag och motioner går direkt till den politiska nämnd, som Kommunfullmäktige har överlämnat ärendet till för bedömning, för att där behandlas politiskt (enligt innehållet i ovan). Därefter går det till tjänstemannautredning (enligt ovan beskrivet).

Anders Nordin

Politiskt anförande Motion (SLP) - Ärendebehandling i nämnd före förvaltningsutlåtande

I denna motion föreslås att politiska nämnder ska behandla förslag och motioner innan de utreds av tjänstemännen. Jag förstår den grundläggande tanken – att ge politiken en starkare roll tidigt i processen. Men vi måste fråga oss, vilken typ av beslutsfattande vill vi ha? Vill vi ha en ordning där beslut fattas baserat på fullständiga, opartiska och sakkunniga utredningar, eller vill vi riskera att gå mot politisk styrning som kan begränsa omfattningen av de utredningar som våra tjänstepersoner utför.

Det är vårt ansvar som förtroendevalda att fatta välgrundade beslut som vilar på fakta och saklighet. Därför är tjänstemannaberedningen så avgörande. Den ger oss ett objektiva och professionellt beslutsunderlag som belyser alla aspekter av ett ärende – ekonomiska, juridiska, praktiska och långsiktiga konsekvenser. Om vi ändrar på den här ordningen och istället låter den politiska nämnden styra inriktningen innan tjänstepersonerna utrett frågan, riskerar vi att gå miste om viktig expertis och en bredare bild av konsekvenserna.

Låt oss också påminna oss om varför kommunallagen och praxis finns på plats. Syftet med beredningen är att säkerställa att fullmäktige får tillgång till ett tillförlitligt, allsidigt och sakligt beslutsunderlag. Politiken ska fatta beslut baserat på objektiva grunder – inte omvänt. Genom att hålla fast vid den nuvarande ordningen stärker vi inte bara våra beslut, vi säkerställer också att vi agerar i medborgarnas bästa intresse med ett så bra underlag som möjligt

Med det sagt föreslår jag Kommunfullmäktige att avslå motionen och att vi fortsätter att bygga vårt beslutsfattande på fakta och expertis.

Kata Nilsson (S)
Kommunalråd

Motion (V) - Skolskjuts
till och från fritidshem
för barn i anpassad skola
§284
23KS725

...

Motion

Till Kommunfullmäktige i Piteå

Barn i anpassad skola ska erbjudas skolskjuts till och från fritidshem

I Piteå kommun missgynnas barn i anpassad skola (tidigare särskola) då lagstiftningen tolkas så att barnen inte får erbjudas skolskjuts till och från fritids utan enbart till och från skolan. Detta drabbar både barnen och deras familjer eftersom den anpassade skolan och dess fritidshem ofta ligger mycket längre från hemmet än närmaste grundskola gör. I praktiken verkar denna tolkning av lagarna diskriminerande mot elever med funktionsnedsättningar som går i anpassad skola.

Många kommuner tolkar istället lagen på ett sätt så att elever i anpassad skola erbjuds skolskjuts (eller annan transport) till och från fritids. I dessa kommuner hamnar barnen i en situation som är mer jämförbar med de barn som inte går anpassad skola.

Nuvarande situation i Piteå

Den anpassade skolan med tillhörande fritidshem i Piteå är centralt lokaliserad och har hela kommunen som upptagningsområde. Det innebär att många barn i anpassad skola har betydligt längre resväg till skola och fritidshem än om de inte gått i anpassad skola.

Barn i anpassad skola kan beviljas skolskjuts utifrån sina behov. Det är i nuläget inte möjligt att få skolskjuts till och från fritidshemmet, utan enbart i direkt anslutning till ordinarie skoldagen. Detta får till följd att många barn antingen går miste om rätten till fritids eller drabbas socioekonomiskt när föräldrar måste anpassa sina arbetstider till barnets skolskjuts. Det är särskilt kännbart för de familjer som har långt till skolan, har sin arbetsplats åt motsatt håll, inte har tillgång till bil, och/eller har långa arbetsdagar. Det kan innebära extra dagliga resor på uppemot åtta mil, och dessutom svårigheter att hinna hämta barnet efter arbetsdagens slut. För vårdnadshavare utan egen bil eller körkort kan brist på kollektivtrafik utgöra hinder. För barn som av sociala skäl har behov att ha sin fritidshemsverksamhet vid den grundskola som är närmast hemmet uppstår problemet att ta sig mellan särskolan och fritids, då skolskjuts enbart beviljas till hemmet.

Vi menar att det i praktiken leder till diskriminering på strukturell nivå att neka dessa barn skolskjuts till och från fritids. Utan skolskjuts försvåras deltagande i fritidshemsverksamhet för dessa barn på ett sätt som inte drabbar barn utan funktionsnedsättningar som kan gå i den skola som ligger närmast hemmet.



Andra kommuner

I Göteborgs stad gjordes 2022 en omfattande utredning som landade i att kommunen nu väljer att ändra sina riktlinjer och kommer att erbjuda elever i särskola skolskjuts till och från fritids. Solna stad fattade 2022 ett liknande beslut. Frågan utreds i Luleå kommun som hittills har erbjudit målgruppen skolskjuts till och från fritids och har för avsikt att fortsätta med detta.

Vänsterpartiet vill att Piteå kommun tar lärdom av dessa kommuner och andra kommuner med liknande riktlinjer och agerar för att stoppa den strukturella diskrimineringen av barn i anpassad skola. Detta ligger väl i linje med Piteås roll som MR-kommun.

Yrkande

Vänsterpartiet föreslår att kommunfullmäktige beslutar

- Att Piteå kommun utreder möjligheterna att erbjuda barn i anpassad skola möjlighet att ansöka om skolskjuts eller annan kostnadsfri transport till och från fritidshemmet
- Att Piteå kommun därefter erbjuder sådan skolskjuts/transport

Piteå 12 november 2023

Stina Carlsson (V)





Motion (V) Skolskjuts till och från fritidshem för elever i anpassad skola

Förslag till beslut

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen begär av utbildningsförvaltningen ett sakkunnigt yttrande med anledning av Vänsterpartiets motion om skolskjuts till och från fritidshem för elever i anpassad skola.

Vänsterpartiet har till kommunstyrelsen begärt att Piteå kommun utreder möjligheterna att erbjuda barn i anpassad skola möjlighet att ansöka om skolskjuts eller annan kostnadsfri transport till och från fritidshemmet.

Fritidsverksamhet är en frivillig, icke skolpliktig, verksamhet efter skoldagens slut. Det finns därför inte reglerat i skollagen att kommunen är skyldig att ordna skolskjuts till eller från fritidshemmet. I och med att skolskjuts är ett förhållandevis oreglerat område enligt skollag och kommunallag har kommunerna stort mandat att själva anta riktlinjer för detta. Barn- och utbildningsnämnden har därför upprättat riktlinjer för skolskjuts i Piteå kommun. Av gällande riktlinjer för Piteå kommuns skolskjuts framgår att elever, oavsett skolverksamhet, inte har rätt till skolskjuts till och från fritidshem.

Barn- och utbildningsnämnden begärde 2020 en utredning med anledning av revidering av dåvarande skolskjutsreglemente, där särskild vikt skulle läggas på reglerna angående skolskjuts mellan hem och fritidshem för elever i anpassad skola (dåvarande särskola).

Ovan utredning resulterade i att Barn- och utbildningsnämnden beslutade att skolskjuts till och från fritidshem plockas bort från tidigare skolskjutsreglemente. Gällande riktlinjer för skolskjuts godkänner således inte skjuts till och från fritidshem för några elever i Piteå kommun.

Kostnadsfri skolskjuts innebär ett understöd till enskild som kräver stöd i lag för att vara tillåtet, se dom från Kammarrätten i Stockholm från 21 april 2020 med mål nr 8169-19. Kammarrätten konstaterade i domen att ett generellt understöd till en viss kategori av elever inte har stöd i skollagen eller någon annan författning. Detta innebär att en kommun som erbjuder en grupp av elever, utan individuell prövning, kostnadsfri skolskjuts till och från fritidshem inte uppfyller kommunallagen.

Utöver de lagliga aspekterna i denna fråga samt hänsyn till gällande skolskjutsriktlinjer behöver de ekonomiska och organisatoriska aspekterna beaktas.

Vilken ekonomisk fördyring det skulle innebära för Piteå kommun om samtliga elever i anpassad skola erbjuds skjuts till och från fritidshem är svårt att beräkna. Men utifrån att stor del av eleverna i anpassad skola inte klarar av att åka buss eller dela taxi med andra elever skulle det innebära såväl stora fördyringar i taxikostnader som logistiska problem för nuvarande leverantör av tjänsterna.

Till detta är det även av största vikt att ta in beaktandet av lika behandling mellan barn och elever oavsett vilken verksamhet de befinner sig i.

Utifrån ovanstående resonemang med angivna beslutsunderlag är utbildningsförvaltningens förslag att nuvarande riktlinjer för skolskjuts i Piteå kommun gäller och att skjuts till och från fritidshem därmed inte är godkänt.

Förslag till beslut:



Beslutsunderlag

Motion Vänsterpartiet

Skollagen

Kommunallagen

Kammarrättens dom mål nr 8169-19

Riktlinjer för skolskjuts 2023-2026 Dnr 23BUN267

Utredning skjuts till och från fritidshem i Piteå kommun Dnr 20BUN367

Beslutet skickas till

Klicka här för att fylla i vilka beslutet ska skickas till

Malin Wikström

Verksamhetschef ekonomi & planering

Utbildningsförvaltningen

Politiskt anförande Motion (V) - Skolskjuts till och från fritidshem för barn i anpassad skola

Idag behandlar vi en motion från Vänsterpartiet som handlar om att skolskjutsar till och från fritidshem för barn i anpassad förskola. Förslaget från Vänsterpartiet är att vi både utreder och inför möjligheten att erbjuda dessa barn skolskjuts till och från fritidshem.

Första delen, att utreda möjligheterna, här yrkar jag på att den här delen ska anses vara färdigbehandlad utifrån den utredning som förvaltningen presenterade redan 2020-10-02 och den tjänsteskrivelse som utbildningsförvaltningen presenterat här idag.

Den andra delen i motionen är att Vänsterpartiet föreslår att vi inför möjligheten att erbjuda de barn som går anpassad skola skolskjuts till och från fritidshem. Vänsterpartiet lyfter en viktig fråga som syftar till att skapa en mer rättvis och inkluderande vardag för familjer som ofta har extra utmaningar. Vi har som förtroendevalda samtidigt också att beakta även de ekonomiska, praktiska och lagliga aspekterna av motionens goda intentioner. Sett till lagstiftningen framgår tydligt i tjänsteskrivelsen från utbildningsförvaltningen och även i utsagan från kommunens jurist i den tidigare utredningen att skolskjuts för en viss grupp av elever inte är förenligt med kommunallagen. Utifrån det så yrkar jag avslag på den delen av motionen.

Anton Li Nilsson (C)

Barn- och utbildningsnämndens ordförande och 2:e vice ordförande Kommunstyrelsen

Information från
kommunchefen 2024
§285
24KS5

...