

## Kallelse till kommunstyrelsen den 25 oktober 2022 klockan 8.15

Som ledamot i kommunstyrelsens arbetsutskott kallas du till sammanträde. **Har du förhinder ring 0670-161 06 i god tid, så sekreteraren hinner kalla din ersättare.**

**Möjlighet att delta på länk kommer finnas. Endast friska ledamöter får delta på plats.**

### Sammanträdes plats

Sammanträdesrum Almen, kommunkontoret i Strömsund.

### Utsändningsdag

Tisdag 18 oktober 2022.

### Program

08.15 Internbudget 2023 - Kommunledningsförvaltningen

08.45 Internbudget 2023 - Teknik- och serviceförvaltningen

09.15 Internbudget 2023 - Framtids- och utvecklingsförvaltningen

09.45 Fika

10.15 Avfallsplan för Strömsunds kommun

10.30 Revidering av investeringsbudget 2023

10.45 Projektansökan ESF-rådet - Unga till arbete

11.00 Gruppmöten

- S-gruppen: Almen, kommunkontoret
- C+M-gruppen: Svaningen, kommunkontoret

12.00 Lunch

13.00 Gruppmöten

13.30 Kvalitetsarbete läsåret 2021/2022

14.15 Information från HR-enheten

14.30 Information om avfallstaxa

14.45 Paus

15.00 Sammanträde

### Välkommen

Susanne Hansson, ordförande

Lisa Lundgren, sekreterare

0670-161 06 eller [lisa.lundgren@stromsund.se](mailto:lisa.lundgren@stromsund.se)

## Föredragningslista

- 1 Ändringar i föredragningslistan
- 2 Kommunstyrelsens ordförande informerar
- 3 Information från HR-enheten
- 4 Information om avfallstaxa
- 5 Medborgarförslag angående tillstånd och avgifter för utskänkningstillstånd till allmänheten
- 6 Medborgarförslag - Kommunens äldreomsorg måste bli en mer attraktiv arbetsplats
- 7 Ansökan om stöd för 2023 från Fjällsjö Framtid
- 8 Remiss av Statens väg- och transportforskningsinstituts utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige
- 9 Programutbud Hjalmar Strömerskolan 2023-2024
- 10 Kvalitetsarbete läsåret 2021/2022 – gymnasieskolan inom Framtids- och utvecklingsförvaltningen
- 11 Fastställelse av budget 2023 och plan 2024-2025
- 12 Internbudget och verksamhetsmål för kommunstyrelsens verksamheter 2023
- 13 Översyn av investeringsbudget 2023
- 14 Revidering av ägardirektiv för Jämtlandsvärme AB
- 15 Avfallsplan för Strömsunds kommun
- 16 Tilläggsäskande för ökade kostnader av bostadsanpassningsbidrag
- 17 Tilläggsanslag för ökade kostnader inom färdtjänsten
- 18 Äskande om tilläggsanslag - barn-, kultur- och utbildningsförvaltningen
- 19 Projektansökan Europeiska socialfonden (ESF) - unga till arbete
- 20 Sammanträdesdagar för arbetsutskottet, näringslivsutskottet, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige 2023
- 21 Förfrågan om överlåtelse av fackverkstorn i Vängel
- 22 Utredning av porrfri policy
- 23 Julgåva till medarbetarna 2022
- 24 Delgivningar

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2021.517

## **§ 158 Medborgarförslag - Kommunens äldreomsorg måste bli en mer attraktiv arbetsplats**

Det har inkommit ett medborgarförslag om att kommunens äldreomsorg måste bli en mer attraktiv arbetsplats .

Förslagsställaren har framfört synpunkter om bland annat svårigheterna med att hitta tillräckligt med personal, vikten av att värna den befintliga personalen och rekrytering av nya medarbetare samt behov av dialog och kommunikation på arbetsplatsen. Förslagsställaren pekar även på de påfrestningar i arbetsmiljön samt riskerna som kan uppstå för vårdtagare med anledning av detta.

De konkreta förslagen som framförs är:

- Bort med tre semesterperioder och inför istället två.
- Bort med delade turer.
- Bort med att arbeta varannan helg.

Vård- och socialförvaltningen har upprättat ett svar på medborgarförslaget som hanterats i socialnämnden 22 september 2022 § 120.

### **Underlag till beslut**

Socialnämnden § 120/2022  
Medborgarförslag

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunfullmäktiges beslut

Medborgarförslaget anses besvarat.

---

Diarienummer ÄO-VSF.2022.294 739

## **§ 120 Medborgarförslag Kommunens äldreomsorg måste bli en mer attraktiv arbetsplats**

### **Sammanfattning av förslaget**

Förslagsställaren har framfört synpunkter som rör äldreomsorgen i kommunen och personal som arbetar inom äldreomsorg. Bland annat lyfts svårigheterna att itta tillräckligt med personal, vikten av att värna den befintliga personalen och rekrytera nya medarbetare, behov av dialog och kommunikation på arbetsplatsen, påfrestningar i arbetsmiljön samt risker som kan uppstå för vårdtagare. De konkreta förslagen som framförs är:

1. Bort med 3 semesterperioder och inför istället 2.
2. Bort med delade turer.
3. Bort med att arbeta varannan helg.

### **Äldreomsorgen har stora utmaningar**

Vi vet att behoven av insatser till både yngre och äldre är ökande i hela Sverige. I Strömsunds kommun beräknas antalet personer som är 80 år och äldre att öka med 35 % fram till 2029. Under samma period minskar antalet personer 20 – 67 år med 9 %. Det finns alltså fler med behov och färre som kan ge insatserna. Eftersom det finns vårdtagare som behöver insatser hela dygnet om så har äldreomsorgen ett annat utgångsläge än många andra verksamheter. Det är inte heller möjligt att minska volymen genom att styra över hur många ärenden som verksamheten ska ta sig an.

Vi vet också att många av kommunens medarbetare är bland dem som går i pension. Enbart bland vårdpersonal är det drygt 100 personer fram till 2029. Vid en snabb kontroll angående omsättning på vårdpersonal i äldreomsorgen så var antalet som slutar i år eller i närtid drygt 20 personer, varav pensionsavgångar utgör cirka hälften. Så samtidigt som vi skulle behöva anställa fler för att ge insatser till fler äldre så minskar antalet personer som är i arbetsför ålder. Det är den förändring som nästan alla kommuner i Sverige står inför och behöver möta.

### **Kvaliteten för vårdtagarna ska vara i fokus**

Det görs varje dag, kväll och natt mängder av insatser och besök inom äldreomsorgen som sker med mycket hög kvalitet. Vi ser årligen i de enkätsvar som de äldre och anhöriga lämnar att de som får insatserna också är nöjda i hög utsträckning. Om medarbetarna i verksamheten upplever att insatser till

---

Justerare

den 22 september 2022

---

vårdtagare riskerar att bli åsidosatta är det självklart viktigt att uppmärksamma detta. Det är därför det finns rutiner för att rapportera brister och avvikelser så att det sker systematiskt förbättringsarbete och att fel kan rättas till.

Vårdtagaruppföljningar och teamgenomgångar är bra tillfällen att lyfta händelser som rapporterats samt synpunkter och klagomål som kan ha kommit in. Vårdpersonal ska också få stöd av arbetsledningen, främst enhetschef på arbetsplatsen, i svåra dilemman om prioriteringar och andra komplexa frågor som kan uppstå.

### **Personalpolitik och personal- och kompetensförsörjning är högt prioriterade frågor**

Det är bra att det förs dialog på arbetsplatserna. Läget vad gäller personal- och kompetensförsörjning kräver att vi gemensamt arbetar för att hitta möjligheter och lösningar. Det är beklagligt om man som medarbetare kan uppleva att det är en envägs kommunikation utan respons. Kommunfullmäktige har i kompetensförsörjningsplanen från 2018 framhållit framgångsfaktorer för att uppfattas vara en attraktiv arbetsgivare, bland annat att arbeta med alla medarbetare för att stärka vårt varumärke internt, välkomna nyanställda, praktikanter, nyanlända och elever från utbildningar på ett bra och positivt sätt samt för att trygga välfärden måste fler arbeta mer och längre. För att detta ska förverkligas behöver dialogen och samarbetet på varje arbetsplats pågå kontinuerligt så att vi hjälps åt att förverkliga den goda arbetsplatsen. Hela satsningen på Kasam 2.0 har velat ge stöd och verktyg för detta och är ett arbete som behöver fortgå. För medarbetare i Strömsunds kommun finns en hel del som arbetsgivaren erbjuder, exempelvis friskvårdsbidrag och flexibel arbetstid för många kategorier. Vårdpersonal kommer från och med 2022 att få arbetsskor som kan utgöra en viktig del i en säker arbetsmiljö och förebygga skador. Det är ett mycket svårt läge vad gäller bemanning och kompetens vilket blivit extra tydligt under sommaren 2022. Arbetsgivaren har initierat till och haft avstämning om läget varje vecka under sommaren med Kommunal.

Diskussionerna har rört sommaren men även det faktum att det är helt nödvändigt för såväl äldreomsorgen som andra verksamheter i kommunen att ställa om för att klara uppdraget. Vård- och socialförvaltningen har i flera år anställt alla dem som gått ut vård- och omsorgsprogrammet. Det görs månadsanställningar istället för timanställningar för att behålla personal. Det pågår hela tiden en samverkan mellan vården och skolan om vårdbiträdes- och undersköterskeutbildning. Vi använder medel från äldreomsorgslyftet för att ge utrymme för utbildning med lön. Men vi kommer inte att kunna fylla på med ny vårdutbildad personal i samma utsträckning som tidigare. Vi behöver klara av att ta in personal med annan kompetens än vårdutbildning i verksamheterna, ett exempel är de serviceassistenter som anställts för att utföra arbetsuppgifter av servicekaraktär. Vi behöver testa och införa fler digitala verktyg för att spara personalresurs till de insatser där den personliga närvaron inte kan ersättas. Vi

---

Justerare

den 22 september 2022

---

behöver fortsätta att fylla på kunskapen hos såväl chefer som övriga medarbetare för att utveckla bemanningsprocessen och schemaplaneringen ytterligare. Vi har en pågående dialog i samverkan mellan fackliga företrädare och arbetsgivaren om hur arbetstidens förläggning kan förbättras.

### **Tre semesterperioder**

Äldreomsorgen är en komplex verksamhet som blir alltför skör om många erfarna vårdutbildade är lediga samtidigt. Vi behöver kunna ge sammanhängande semester, upprätthålla kompetens och hitta tillräckligt antal personal. Planeringen av sommarschema och semestrar ska precis som andra verksamhetsfrågor ske i samverkan och dialog. De senaste årens planering av semestrar förlagda över hela sommaren hör intimt samman med ökade svårigheter med rekrytering, både för vikariat och tillsvidareanställning. Det finns färre vikarier - men inte för att vi sträckt ut semesterperioden. Precis som framförs i medborgarförslaget ser vi också att huvudsemestrarna därtill tenderar att fördelas över en ännu längre period, vilket kanske är ett nytt scenario vi kommer att se mer av i hela arbetslivet. Juni, juli och augusti är de sommarmånader då det är arbetsgivarens skyldighet att se till att medarbetarna kan få en sammanhängande ledighet på minst fyra veckor. Alla är medvetna om att semestrarna behöver ske i omgångar, men det är stor skillnad på att finna vikarier för halva personalstyrkan eller en tredjedel under samma fyra veckor. Om 30 personer är lediga i två omgångar krävs 15 vikarier. Om de är lediga i tre omgångar krävs 10 vikarier, varav flera sannolikt ändå är både oerfarna och utbildade inom vård och omsorg.

### **Delade turer och arbete varannan helg**

Delade turer och frekvensen på helgtjänstgöringen ingår i helheten kring arbetsmiljön och har ett samband schemamässigt så båda behöver följas upp vilket skett inom vård- och socialförvaltningen under flera år. Förekomst av delade turer har minskat sedan 2019 men en ökning kan ses igen under 2022, sannolikt för att det finns mindre personal att tillgå. Så kallade frivilliga delade turer har ibland förekommit då ett förmiddagspass och ett kvällspass förläggs på samma dag för att medarbetaren ser möjlighet till ytterligare en fridag på schemat. Inriktningen för arbetsgivaren är att minska delade turer så långt det går, vilket också är i enlighet med föreskriften om organisatorisk och social arbetsmiljö (AFS 2015:4). Vi ser vid uppföljningen i maj att det finns skillnader mellan olika enheter både vad gäller delade turer och helgtjänstgöring. Det läggs mycket arbete på själva schemaplaneringsproceduren inför varje schemaperiod och vi behöver gemensamt styra om fokus i schemaarbetet för att få till det så bra som möjligt vad gäller arbetstider i förhållande till verksamhetens behov. Underlag till beslut

---

Justerare

den 22 september 2022

---

### **Underlag**

SNAU § 87/2022

### **Yrkande**

Ordföranden yrkar att socialnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta att medborgareförslaget anses besvarat.

### **Nämndens beslut**

Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta att anser medborgareförslaget besvarat.

---

Justerare

# Medborgarförslag - lämna in

Signeringsunderlag

## ✓1. Inlämnat av

### Inlämnat av

### Personnummer

### För- och efternamn

Kerstin Hjördis Eriksson

### Adress

SIKÅSVÄGEN 5

### Telefon

0706058069

### Mobiltelefon

0706058069

### Notifieringar

E-post

### Postnummer och ort

833 49 Hammerdal

### E-postadress

kerstinh.eriksson@telia.com

## ✓2. Förslag

### Rubrik på medborgarförslaget

Kommunens äldreomsorg måste bli en mer attraktiv arbetsplats!

### Ditt förslag



Beskriv ditt förslag så utförligt du kan. Ju mindre kompletteringar som behövs i efterhand ju fortare kan du få ett besked om ditt förslag.

I nuläget, och sen flera år tillbaks, skriker vården efter personal, så ock i vår kommun. På Åshamra, där jag jobbat nu i dryga 1,5 år, är dagarna då vi är fulltaliga som personal lätträknade. Var och varannan dag går vi flera kort.

Ordinarie personal blir inbeordrade trots de har ledig dag - vilket leder bl a till ohälsa. Pensionärer som förut jobbat på Åshamra blir uppringda och tillfrågade om de kan arbeta p g a att vi inte har tillräckligt med personal.

Antalet anställda med barn i förskoleåldern eller yngre skolåldern är inte så många,, Vill man som ung bo kvar i t ex Hammerdal (eller i kommunen i stort) så finns det inte så många arbetsplatser att välja på. Och nog vill väl kommunen behålla sina unga familjer och helst locka fler hit?

Äldrevårdens befintliga personal måste det värnas om och om än viktigare den kommande personalen.

Nu går personal på knäna, många blir sjukskrivna pga stress och vårdtyngd när vikarier inte finns.

Går vi kort om personal ökar dessutom risken markant att t ex medicin glöms bort, Bedas ack så nödvändiga stödstrumpor hinns kanske inte tas på förrän på eftermiddagen . Någons rum blir inte städad och inte renbäddat i sängen, promenaderna med vårdtagarna uteblir och Sture som i normala fall äter sin frukost i matsalen får ligga kvar i sängen tills lunch för vi har inte haft tid att ta upp honom. Nattblöjor med kiss blir kvar extra länge och orsakar då hudirritation, sår i blöjområdet hos vårdtagarna. Även vårdtagarnas kontakttid uteblir då vi är kort om personal.

Lägg därtill på stresskänslan hos personalen och det dåliga samvetet att vi personal inte räcker till.

Personal måste skjuta på sina raster och inte får personalen heller mer betalt för att de springer fortare.

Nånting måste göras för att vården inom vår kommun ska bli en mer attraktiv arbetsplats! För inte vill väl ni kommunpolitiker höra att vi personal har det så här?!

Gång på gång på gång kommer ämnet och diskussionerna upp i fikarum, möten, arbetsplatsträffar osv. Och de här diskussionerna finns nog hos hela kommunens vårdpersonal, vare sig man arbetar inom Säbon eller hemtjänst. Personal pratar med chefer men vi får inget gehör och inget händer.

Om inget radikalt görs så är det bara att konstatera att äldreomsorgen inom kommunen är ett sjunkande skepp. Personalen orkar inte längre!

Nu måste vi få hjälp av Er med en förändring!

I vår kommun går nu träindustrierna och byggföretagen lysande, det nyanställs folk hela tiden, både män och kvinnor. Men såklart, de företagen har också bättre arbetsvillkor än vårdpersonal. De har industrisemestern mitt i sommaren, arbetar inga helger, möjlighet att arbeta in klämdagar för att kunna umgås mer med barn och familj. Deras anställda får nya arbetskläder och skor, blir bjudna på julbord, grillfester, personalresor, får julklappar, fruktkorgar levererade. De här företagen satsar på personalvård för de vill bidra till bra arbetsmiljö och generera bra reklam tillbaks. Flera vårdpersonal i Hammerdal har valt bort vårddyrket och är nu idag anställda hos bygg/träfföretag.

För att kommunen ska kunna konkurrera med dessa växande företag måste 3 arbetsvillkor åtgärdas och det är:

1. Bort med 3 semesterperioder och inför istället 2 som det var förut.

Som det varit de senaste åren så har kommunens vårdpersonal haft ett rullande schema där personal varit tvingade att ta semester antingen juni, juli eller augusti. De som har haft tidig semester (juni) har även sparat någon semestervecka till september/oktober för att orka med resten av året.

Och de som har sen semester (augusti) brukar ta någon vecka i maj för att orka härda ut över sommaren ända till sin augustisemester. På det här viset har vi inom vården i praktiken en semesterperiod som sträcker sig från maj och ända in i oktober. Dessutom sätter det här systemet käppar i hjulen för föräldrar med barn, föräldrarna kanske inte ens får en veckas semester tillsammans. Horribelt!

2. Bort med delade turer.

Vem vill åka på sitt arbete några timmar på morgonen och förmiddagen, åka hem för ett par timmar för att senare åka tillbaks och arbeta till minst 20.30? Dagen blir fruktansvärt lång för den personalen och för de som har en bit att åka lönar det sig inte att ens åka hem.

3. Bort med att arbeta varannan helg!

Att arbeta varannan helg är MYCKET! Förutom att man inte får någon bra chans till vila och återhämtning mellan arbetshelgerna så sätter det orimliga krav på resten av familjen. Är man ensamstående med barn och arbetar inom vården är det inte heller lätt som man ju förstår med dessa arbetsvillkor.

Att t ex arbeta 2 av 5 helger skulle göra stor skillnad, jämförelsevis hur det är nu då vi arbetar 3 helger av 6.

Det här är 3 arbetsvillkor som måste ändras anser vi.

Bara på mina dryga 1,5 år på Åshamra har jag inte hört en enda som är FÖR de arbetsvillkor vi har nu.

Vid en liten undersökning bland mina arbetskamrater så är det främst de 3 semesterperioderna som rent utav är värst.

Vi i personalen vill känna glädje och ork när vi går till arbetet, inte trötthet, missmod och den ständiga undran undrar hur många vi går kort idag?

Nog är det väl dags att Strömsunds kommun går i bränschen, tittar över och ändrar arbetsvillkoren för undersköterskor och vårdbiträden så yrkena blir mer lockande.

### **Förslag till beslut**

1. Bort med 3 semesterperioder och inför istället 2.
2. Bort med delade turer.
3. Bort med att arbeta varannan helg.

### **✓3. Medgivande**

**Jag godkänner att mitt namn får publiceras på internet tillsammans med mitt förslag.**

Ja

**När kommunfullmäktige behandlar mitt förslag vill jag närvara**

Nej, jag vill inte närvara

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.598

### **§ 159 Ansökan om stöd för 2023 från Fjällsjö Framtid**

Föreningen Fjällsjö Framtid har inkommit med en ansökan om stöd inför 2023. Föreningen ansöker om 350 000 kronor. Tidigare år har ansökan omfattat 250 000 kronor men orsaker som bland annat ökade el- och bränslepriser gör att det i år är ett extra ansträngt läge.

Den största utgiften är lönekostnader och föreningen har bland annat tvingats dra ner på tjänsterna gällande byvaktmästare till endast en tjänst istället för de tidigare två.

Kommunfullmäktige beslutade 8 december 2021 § 128 att bevilja framtids- och utvecklingsförvaltningen 250 000 kronor för att arbeta med samhällsutveckling i Backe tillsammans med Fjällsjö framtid. Kommunen har i dagsläget inget utrymme att bevilja föreningen utökat bidrag för 2023.

#### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse  
Ansökan om stöd 2023  
Utvecklingsplan  
Verksamhetsrapport 2022

#### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

1. Föreningen Fjällsjö Framtid beviljas ett bidrag om 250 000 kronor.
2. Medel anvisas ur kommunstyrelsens bidrag för kommunal servicefunktion 2023.

Diarienummer KS.2022.598

## **Ansökan om stöd från Fjällsjö Framtid**

Föreningen Fjällsjö Framtid har inkommit med en ansökan om stöd inför 2023. Föreningen ansöker om 350 000 kronor. Tidigare år har ansökan omfattat 250 000 kronor men orsaker som bland annat ökade el- och bränslepriser gör att det i år är ett extra ansträngt läge.

Den största utgiften är lönekostnader och föreningen har bland annat tvingats dra ner på tjänsterna gällande byvaktmästare till endast en tjänst istället för de tidigare två.

Kommunfullmäktige beslutade 8 december 2021 § 128 att bevilja framtids- och utvecklingsförvaltningen 250 000 kronor för att arbeta med samhällsutveckling i Backe tillsammans med Fjällsjö framtid. Kommunen har i dagsläget inget utrymme att bevilja föreningen mer i bidrag för 2023.

### **Förslag till beslut**

1. Föreningen Fjällsjö Framtid beviljas ett bidrag om 250 000 kronor.
2. Medel anvisas ur kommunstyrelsens bidrag för kommunal servicefunktion 2023.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Kommunledningsförvaltningen, Lisa Lundgren, Kanslisekreterare

### **Beslut skickas till**

Fjällsjö Framtid  
Kommunledningsförvaltningen

### **Bilagor**

Ansökan om stöd 2023  
Utvecklingsplan  
Verksamhetsrapport 2022

## Ansökan om stöd för 2023

*Vi vill börja med att tacka för fjolårets bidrag som gjort det möjligt för oss att kunna erbjuda samhällsservice i Backe ännu ett år! Vi har bifogat vår årliga rapport om den service vi utför för bybor och besökare. Utvecklingsgruppen Fjällsjö Framtid är en ideell förening som verkar för byns bästa, vårt mål är glada och nöjda invånare! Vi är verksamma med byservicekontor med kontorstjänster och vaktmästare som utför byvaktmästartjänster för privatpersoner, föreningar och företag. Vår verksamhet innefattar även evenemang, aktiviteter, marknadsföring, lokaluthyrning och olika projektsatsningar genom åren.*

**Vårt uppdrag som utvecklingsgrupp är bl.a. att bevaka samhällsservicen i byn** och se till byns intressen. Vi har det lokala perspektivet och vill gärna bidra med den biten till helheten, så att beslut som rör byn kan tas på bästa möjliga grunder. Vi ska vara den där någon som rycker in, den där någon som tar tag i saker, den där någon som kan visa vägen till myndigheter eller kommunen och ta vara på goda idéer. Vårt byservicekontor har haft öppet under året med diverse kontorstjänster, vänligen se bifogad rapport. Vi har även byvaktmästartjänster, att t.ex. få hjälp att skotta snö, klippa gräs och putsa fönster, ett bra komplement till t.ex. hemtjänsten. En värdefull service för vår äldre befolkning.

**Vi har sedan ifjol en Bike Park i Backe** fylld med en 600 kvm stor asfalterad Pumtrack, Pumtrail, Dirtline med Wallride, och Skills Arena med Jumpzone. Kul på hjul för cyklar, kickbikes, inlines och skateboards! I sommar har det varit många besökare från när och mer fjärran, och det har blivit ett populärt besöksmål för barnfamiljer. En bod har skänkts till oss som vi tänker använda som lånebod för kickbikes och skateboards fr.o.m. nästa säsong. Förhoppningen är även att kunna köpa in några cyklar i olika storlekar för utlån på plats. Vi har samarbete med skolan och ungdomsgruppen som ska planera för derbytävlingar nästa år! I sommar arrangerade vi en cykelmaskerad med pumpa-runt-banan-tävling, dueller och ansiktsmålning, samt lånat ut utrustning för barn från byservicekontoret.

**Fjällsjö framtid är representerade i nya Marknadskommittén** och vi lade mycket ideellt arbete på att planera och arrangera Fjällsjömarknaden i Backe i somras. Vi tackar för arrangörsbidraget så vi kunde genomföra Backe got Talent – talangjakten med flertalet unga deltagare och stor publik! Fjällsjö framtid arrangerade dessutom en kapphästhopptävling och ansiktsmålning för alla barn.

**På vårt årsmöte korades Årets Fjällsjöbo** och servicepriset Guldhjärtat delades ut och de nyfödda välkomnades. Vi planerar nu inför ytterligare två evenemang i år, spökjakt på Halloween och Julmarknad utomhus.

**Vi har varit behjälpliga med att förmedla förnödenheter till flyktingarna från Ukraina**, i samarbete med resurscentrum på Strömsunds kommun. Vi har även hjälpt till med en privat insamling av bl.a. skafferivaror som kördes ner till Ukraina av ett par bybor. Med start nästa vecka kommer vi att anordna språkundervisning för de nyanlända, en kurs med lättare svenska.

**Vi kommer inte att överleva kommande verksamhetsår utan ert bidrag.** Vi ansöker härmed om 350 000 kr för att kunna upprätthålla den service som vi idag ger våra kommuninnevånare. Tack vare hyresintäkterna från våra fastigheter och bidraget från Strömsunds kommun kan vår verksamhet gå runt. Vi har alltid lyckats med att överleva ett år i sänder, men med väldigt små marginaler. I år är det extra ansträngt läge, p.g.a. att SCA sa upp sin lokal som de hyrt av oss sedan starten, vi har även haft många större akuta reparationer och renoveringar, samt de ökade el- och bränslepriserna som tillsammans slagit hårt mot oss.

**Vi har tvingats gått ner från två byvaktmästare till endast en tjänst,** då vi inte längre hade råd att ha kvar två heltidstjänster och beläggningen under året är så pass ojämn. Det har dock visat sig problematiskt med att dra ner så drastiskt och vi skulle behöva en halvtid till, eller en mer säsongsbaserad tjänst. Vi önskar samarbeta med arbetsmarknadsenheten för att se om det finns någon slags praktislösning, vi kan även tänka oss att ta emot en av våra nyinflyttade ukrainska flyktingar om det finns möjlighet för dom att arbetsträna. Behovet är stort, det klipps hos ca 30 - 40 villor per sommar, både för fastboende och sommarboenden. Det är inte bara lönekostnad för byvaktmästaren utan han behöver även redskap, och nu är både gräsklippartraktorn och skåpbilen utslitna. Vi har beslutat att höja timpriset p.g.a. de ökade reparations- och bränslepriserna, och vi ser även över möjligheter att kunna söka sponsring för en nyare bil. Bilen är nödvändig för att kunna ge service även i utbyarna.

**Föreningen försöker hela tiden hålla nere sina kostnader på olika vis.** Sparsamhet genomsyrar hela organisationen. Lönekostnaderna är den största delen av föreningens utgifter, men vi är nu nere på absolut minimum personalmässigt, med en verksamhetsledare som även gör bokföring och driver projekt, samt en servicelots på kontoret som också bokför åt andra föreningar, samt en vaktmästare som ser över våra egna fastigheter och erbjuder vaktmästartjänster åt privatpersoner, föreningar och företag på byn. Vi vill också betona att föreningens styrelse lägger ner mycket arbete med möten, planering, evenemang m.m. helt ideellt.

**Vi svarar på samhällets behov och vår verksamhet ser därför lite olika ut från år till år** och det kan vara svårt att veta vilka nästa års utmaningar kommer att bli. Bredbandsutbyggnad kommer nu att påbörjas tack vare det nya bidraget från Post- och telestyrelsen för både landsbygden och centrala Backe. Med anledning av det bidrag som kommunen reserverat för samhällsutveckling i Backe har vi bildat en arbetsgrupp som arbetat med bl.a. utformning av utvecklingsplanen för byn, se bilaga. Vi har prioriterat ett Friluftsområde i centrala Backe och ser över möjligheter med finansiering av ett projekt tillsammans med Leader3sam. Vi planerar även att söka medel för att underhålla vandringsstigsystemet, endera med LONA bidrag eller från Tillväxtverket, under förutsättning att vi har personal som kan projektleda nästa år.

**Vi är nyfikna på vad 2023 bär med sig!** Vi ser fram emot att kommunen kommer att öppna de arbetshubbar som varit planerade. Vi önskar oss även att en representant från statens servicecenter besöker oss i utbyarna regelbundet, se separat skrivelse. Vi försöker hitta lösningar för att underlätta vardagen och utöka servicen för de bosatta i Fjällsjöområdet!

**Vi ansöker härmed om 350 000kr för verksamhetsåret 2023.**

*Backe 22-09-19*

*Margareta Mårtensson*

**Ordförande Fjällsjö Framtid**

## FJÄLLSJÖ FRAMTIDS ÅRSMÖTE 2022



Årets Fjällsjöbo blev byfotograf Gunnar Bergström som fotat i ur och skur på evenemang i Backe under ett helt decennium. Sven-Erik Forssen fick guldhjärtat för sin långa trogna tjänst inom servicesektorn och för att han är en förebild för kommande generationer.

Backes yngsta invånare som fötts sedan förra årsmötet fick välkomstgåvor i form av ekologiska tröjor med Backetryck.

## FJÄLLSJÖMARKNAN 2022



Nya marknadskommittén för Fjällsjömarknaden i Backe. Från Fjällsjö Framtid: Linnea Bergström och Ingegerd Berglund, ansvarig för bl.a. planering, bokningar och barnaktiviteter. Vice Ordförande Camilo Bustamante (ej med på bild) hade musikunderhållning och servering på Pausa, numera Capitan Restaurang och Bar.



## BARNAKTIVITETER UNDER MARKNADEN



Fjällsjö Framtid anordnade Käpphästtävling och ansiktsmålning för alla barnen



Backe Got Talent 2022 – Talangjakt för barn och ungdomar lockade storpublik och flertalet tappra barn ställde upp med inövade dansnummer. 3-åriga rubikscubern med nallekub kammade hem pokalen!





**Cykelmaskerad på Backe Bike Park.** Fjällsjö Framtid anordnade cykelmaskerad, tävling och ansiktsmålning på Backe Bike Park i somras. Vi har även lånat ut kickbikes, skateboards och skydd från kontoret i sommar. Nästa år ska vi prova på självutlåning i en cykelbod på plats.

## SAMHÄLLSSERVICE & PLATSATTRAKTIVITET

### Vårt mål är att göra det ännu mer attraktivt att bo och verka i Backe!

Enligt regionens nya handlingsplan "en attraktiv region" nämns bl.a. främjandet av co-working platser i hela regionen. Vi vill utveckla tillgängligheten för lokal service genom att uppdatera Byservicekontoret med fler tjänster.

Vi vill även öka platsattraktiviteten både för boende, potentiella inflyttare och turister. Vi anser att det hela hänger ihop: Bra service, nöjda invånare, lokala ambassadörer, nöjda turister och mer inflyttning! Det stärker dessutom både företagsamheten och föreningslivet och bidrar till en levande landsbygd.

### UTÖKAD BYSERVICE

- Fiberutbyggnad i Backe med omnejd (Open Infra 2022-2024)
- Synliggör och tillgängliggör befintliga anläggningar
- Spridning av information: skyltning, samarbeten, hemsida och lokalblad
- Utveckla Byservicekontoret: Regional och kommunal närvaro, polis, arbetsförmedling m.fl. co-workingplatser, försäljning av lokal mat, fritidsbank, konferensmöjligheter, showroom för Backe etc. Möjligheterna är många!

### TURISM

- Öka platsattraktiviteten! Synliggöra befintliga anläggningar, attraktioner och sevärdheter med bl.a. proffsig enhetlig skyltning.
- Knyta samman området kring campingen, Backe bike park, fotbollsplanen, Hembygdsgården med kugelbanan och elljusspåret i Backe.
- Investera i nya campingstugor på campingen, det finns efterfrågan på boende med modern standard med egen WC och enklare kök (trinett). T.ex. "Sjöbodan" med egen brygga rakt ut i Backsjön. Fricampingplatser på talludden (kommunal mark).
- Uthyrning av båtplatser och bastu. Liva upp båtlivet i Backe! Inventera kanotleder.
- Vi efterlyser en skötselplan för de Arboretum med 200-talet träd som planterades kring gamla Fjällsjögården (kommunal mark) en gång i tiden.
- Vi har en ambition att mountainbikeanpassa Fjällsjö Vandringseldorado
- Vi vill skylta upp vandringslederna enligt de nya nationella riktlinjerna.
- Vi vill ta del av turistströmmarna från Vildmarksvägen, som Bävervägen?
- Vi vill samarbeta med Junsele gällande satsningen med Sono-group i Korea

### KULTUR OCH IDROTT

- Vi vill se Hembygdsgården i Backe blomstra igen
- Vi vill börja med cykeluthyrning i Backe Bike Park. Inköp av dirt bikes!
- Vi behöver ny belysning till Landsomberget och en hållbar finansiering för en av kommunens finaste skidanläggningar! Önskemål om en anställd för driften.



## Samhällsutveckling i Backe

### Målbilder för Backe

#### Lokal opolitisk arbetsgrupp för Backe

En kommunnämnd för lokala beslut

#### Utlökalisering av kommunala och regionala tjänster

Uppgradera Byservicekontoret med fler offentliga representanter, t.ex. region, kommun, polis, ams m.fl.

#### Öka platsattraktiviteten för området

Tillgängliggöra och rusta upp befintliga attraktioner, t.ex. genomgående skyltning för besökare att hitta.

Samarbeten för ökad turism på orten.

Gynnar lokal företagsamhet och föreningsliv!

#### Verka för ökad inflyttning

Attraktiva servicelösningar för att underlätta för inflyttning, t.ex. co-working platser och provboenden, Byvärd- och ambassadörsskap



## PLATSVARUMÄRKE & INFLYTTNING

Vi behöver stärka vårt varumärke för att locka fler inflyttare. Ökad inflyttning leder till att vi kan behålla den samhällsservice som finns lokalt. Det kan även bidra till stärkt lokalt företagsklimat och föreningsliv, genom nya idéer och kontakter!

Det blir alltmer attraktivt att bosätta sig på landsbygden. Kairos Future förutspår den "nya geografien". En av de starkaste incitamenten är bl.a. tryggheten och närheten till naturen, vilket nämnts flertalet gånger i Leaders nya utvecklingsstrategi. Här finns där det större möjligheter för att utöva den livsstil man önskar, vad gäller t.ex. friluftsliv, odlingar m.m. Vi har t.ex. märkt av en ökad inflyttning till Backe under pandemin. Vi vill börja med att intervjua dessa personer om vad som lockade i just Backe.

Enligt regionens nya handlingsplan "en attraktiv region" nämns bl.a. Regionalt ambassadörskoncept och ett prov-bo koncept. Fjällsjö Framtid har redan en ambassadörroll i Backe som vi kan utveckla. Boendemöjligheter finns också.

Pandemin har snabbat på utvecklingen av digitala lösningar och idag kan man sitta nästan vart som helst, där det finns uppkoppling, för att jobba på distans! Fjällsjö Framtid har lämpliga lokaler för att prova på co-working i olika former. Vi vill skapa en mötesplats för distansjobbare, frilansare, entreprenörer, region- och kommunanställda och andra som vill jobba i en öppen och kreativ miljö.

### SERVICE FÖR INFLYTTARE— Ambassadörsskap

- Vi vill välkomna inflyttade i Backe med ett välkomstpaket med lokal information
- Vi vill hälsa nya personer välkomna med ett knytkalas, skapa kontakter m.m.
- Vi kan erbjuda co-working platser i våra lokaler för de som vill arbeta på distans eller studera på distans. Söka folk på lämpliga hemisdor, portaler m.m.
- Företagsfrukostar på t.ex. Pausa en gång i månaden för att knyta nya kontakter.
- Vi kan sprida information på hemsida och evenemang t.ex. Fjällsjömarknaden.
- Porträtt/intervjuer med människor som bor och verkar på byn som inspiration!

### LÄMPLIGA BOENDEFORMER

- Arbeta med att hitta både kortsiktiga och långsiktiga boendelösningar
- Prova på att bo i Backe / provbo-koncept, ev. i kombination med provjobba
- Många äldre som bor i hus som vill flytta till lämpliga markplanslägenheter som är anpassade för just äldre med rörelsehinder.
- Har äldre möjligheter att flytta till lägenheter så frigörs hus till försäljning!
- Kartläggning av ödehus för att undersöka möjligheter till försäljning!
- Övrigt: Finns det möjligheter till mer sociala boendeformer innan Älvgården?

## RAPPORT ÖVER FJÄLLSJÖ FRAMTIDS VERKSAMHET 2022



Föreningens åtaganden enligt avtal mellan Strömsund kommun och Utvecklingsgruppen Fjällsjö Framtid gällande utveckling och verksamhet enligt följande punkter:

### **"Bevaka och utveckla samhällsservice"**

---

*Fjällsjö Framtids verksamhetsledare Linnea Bergström fick utmärkelsen Årets Serviceperson i Strömsunds kommun 2018, ett fint tecken på visad uppskattning av den service vi ger invånarna!*

#### **Fjällsjö Framtids Byservicekontor tillhandahåller följande tjänster:**

- Kontorstjänster – kopiera/skanna/faxa, utlåning av gratis internet, läs tidningar & fika
- Byvaktmästartjänster – Snöskottning, gräsklippning, fönsterputsning, enklare städ m.m. samt flyttstäd och husfotografering/annonsering.
- Backe.nu – Backes nyhetsportal med turistinfo, evenemang och nyheter
- Utgivningar - FjällsjöBladet (1ggr/mån) – Gratis annons- och nyhetsblad för hushåll i både Backe och Rossön, ca 850 ex per månad!
- Marknadsföring för lokala företag och föreningar
- Turistinformation/Infopoint – information om sevärdheter & aktiviteter
- Möteslokaler - för mindre konferens- och föreningsmöten
- Fondförmedling – vi förmedlar minnesgåvor till fonder online
- Stödjer lokala konsthantverkare med försäljning i våra lokaler
- Tillhandahåller ansökningsblanketter för tankkort till Fjällsjö Petroleum kooperativa mack
- Förmedlar lokala böcker (bl.a. Fjällsjökrönikan, Sörånäsboken och Korpen)
- Förmedlar medlemskort för Hembygdsföreningen, skoterkartor för skoterklubben, fiskekort för Fjällsjö FVOF
- Förmedlar Strömsunds kommuns betalsopsäckar för fritidshus
- Mattvätt för uthyrning
- Förmedling av tvätt till Ramsele kemtvätt

- FF har genom hemsidan backe.nu informerat besökare och boenden om service, sevärdheter, evenemang, hus till salu m.m.
- FF har gett ut FjällsjöBladet en gång i månaden, ett lokalt annons- och evenemangsblad med reportage, evenemangskalender och lokala annonser från både Backe och Rossön
- FF har spridit information från Strömsunds kommun i våra kanaler
- FF utser årligen årets Fjällsjöbo samt välkomnar de nyfödda i byn med en gåva
- FF har dialog med företagare och föreningar och reagerar på deras intressen
- FF ansvarar för anslagstavlor i centrum

### **"Bidra till kommunens integrationsarbete"**

---

- Vi har varit behjälplig som förmedlare av möblemang som inflyttade ukrainare är i behov av.
- Vi kommer börja med lättare språkundervisning på Byservicekontoret nu i höst.

### **"Stödja kommunens arbete inom arbetsmarknadsområdet"**

---

- Vi välkomnar praktikanter, och har haft flertalet personer genom åren.
- I dagsläget är vi i behov av en praktikant som kan gå tillsammans med vaktmästaren och hjälpa till med främst utesysslor.

### **"Bidra till kommunens inflyttarverksamhet"**

---

- "Lediga hus i Backe" på backe.nu där vi hjälper bybor att sälja sina hus. FF är behjälplig med fotografering och annonsering.
- FF har varit behjälplig med information om lediga lägenheter i Backe
- Hjälp med försäljning av fritidshus
- Föreningen har många inflyttare i sin styrelse

### **"Att vara behjälplig med information angående bredband"**

---

FF har informerat och spridit information om Open Infra i Backe. Vi har ett gott samarbete med projektledaren Maria Blom som haft mycket hjälp från oss på Byservicekontoret. Äntligen ska det dras fiber i Backe nu när beslutet är taget för både landsbygd och centrala Backe! Grävstart nu i höst!

### **"Bedriva turistinformation i samarbete med Strömsunds turism"**

---

- FF har under året varit Infopoint för Strömsunds Turism
- FF tillhandahåller turistbroschyrer från kommunen på Byservicekontoret
- FF hjälper till att marknadsföra sevärdheter i hela kommunen på Byservicekontoret
- FF tillhandahåller betalsopsäckar, numera kallade "turistsäckar" på kontoret.
- Infopointmöte och workshop med Strömsunds turism 22 september

### **"Fortsatt arbete med olika turistattraktioner och aktiviteter"**

---

- "Backe Bike Park" invigdes ifjol – med bl.a. kommunens första asfalterade pumptrack. Backe Bike Park är en spontanidrottsplats för barn och ungdomar fylld med en 600 kvm stor asfalterad Pumptrack, Pumptrail, Dirtline med Wallride, och Skills Arena med Jumpzone. I sommar har vi haft utlån av utrustning för barn och ungdomar samt arrangerat Cykelmaskerad med tävlingar.
- FF har en stor skylt i centrum för att marknadsföra sevärdheter i Backe, där finns även en tvåspråkig översikts/orienteringskarta över byn.
- FF har även en reklamskylt vid vägen som marknadsför lokala företag och kontoret samt Vandringseldorado m.m.
- FF har informerat om sommarevenemang och aktiviteter på backe.nu
- FF inventerar regelbundet aktiviteter och sevärdheter i Fjällsjöområdet.
- FF är ansvarig för Hälsoträdgårn utanför Lasarettet för de boende på Älvgården.

### **"Fortsätta samordningen mellan föreningar i Fjällsjö"**

---

- **FF har en samordnande roll i Backe** och håller sig uppdaterad om det som händer i byn via kontakter med andra föreningar och företag. FF uppdaterar hemsidan med information och bilder från föreningar om evenemang som varit eller komma skall.

- **Vi har tillsammans med andra föreningsrepresentanter planerat för ett nytt projekt:** Knyta ihop området kring campingen- utegymmet- badplatsen- bikepark-fotbollsplanerna-hembygdsgården till Fjällsjö Friluftsområde med de pengar som örönmärkts för Backe hos Strömsunds kommun, i samarbete med Leader3sam.
- **FF har representanter från andra föreningar i styrelsen**, bl.a. PRO och bygdegårdar.
- **FF samarbetar även med skolan** med evenemang som bl.a. bikepark och julmarknaden.
- **FF har en arbetsgrupp under sig: "Föräldrarådet på Riddarens förskola"**, bestående av en grupp föräldrar till barn på Riddarens förskola i Backe. Föräldrarådet bildades för att arbeta för en bättre samverkan mellan föräldrar och förskola.
- **FF ingår även i en arbetsgrupp för Backe Bike Park** tillsammans med Backe IF och Backe Event. FF har startat en ungdomsgrupp för Backe Bike Park med ett 10-tal ungdomar som hjälpt till under projektperioden och på invigningen.

### **"Fortsatt arbete att söka lösningar till en långsiktig och hållbar finansiering av verksamheten"**

#### *Inkomster:*

- FF äger två fastigheter som ger hyresintäkter: Centrumhuset och Kyrkvägen 70 med bl.a. frisörsalong, fotvårdare och klädaffär. Vi har i år tappat SCA som hyrt en stor lokal på Torgvägen.
- Byvaktmästaren genererar inkomster genom sina tjänster. En prishöjning av byvaktmästartjänsterna träder i kraft from 1 dec 2022.
- Servicekontoret får in pengar från kopiering, provision på försäljning åt föreningar och hantverkare, förmedlingsavgifter för fonder, annonskostnader, medlemskap, bokföringstjänster m.m.
- FjällsjöBladet ger inkomster genom annonsintäkter. Bladet trycks i svartvitt för att maximera vinsten. Beslut om att stoppa utkörningen och lägga ut ex hos lokala affärer istället.
- Föreningen finansierar evenemang med bl.a. sökta medel, donationer och ideellt arbete.
- Resurser: Mycket ideellt arbete, bl.a. planering och evenemang!
- Övrigt: Fjällsjö Framtid har också en egen minnesfond för Fjällsjös bevarande och utveckling vilket går till olika ändamål under året och presenteras årligen på årsmötet. Detta ligger dock utanför ordinarie verksamhet men ger mervärde till byn och byborna!

#### *Utgifter:*

- Personalkostnader. Vår personal är till största del lönebidragsanställda, vilket gör att vi kan hålla nere personalkostnaderna. Vi utvärderar årligen våra behov och har i år minskat personalstyrkan från fyra till tre anställda, varav två på deltid.
- Byvaktmästarens bil och gräsklippartraktor är utslitna och behöver bytas ut omgående. Bilen har reparerats under året vilket blivit en stor extrautgift för oss.

- Vi har löpande utgifter för fastigheterna, liksom förbrukningsvaror på byservicekontoret och för byvaktmästeriet.
- Kostnaderna för bl.a. uppvärmning är höga. Vi har haft några akuta reparationsbehov som behövt åtgärdats på fastigheterna under året!

Backe, 2022-09-19

*Margareta Mårtensson*

**Ordförande Utvecklingsgruppen Fjällsjö Framtid**

***Fjällsjö Framtids styrelse 2022***

*Ordinarie ledamöter: Margareta Mårtensson (ordförande), Camilo Bustamente (vice ordförande), Ing-Brith Månsson (kassör), Ulrica Ericsson (sekreterare), Torbjörn Törnqvist.*

*Suppleanter: Åsa Gjersvold, Inger Kraft Etzler, Moa Antonsen och Jessica Andreasson.*

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.422

## **§ 160 Remiss av Statens väg- och transportforskningsinstituts utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige**

Regeringskansliets infrastrukturdepartement har inkommit med en remiss av Statens väg- och transportforskningsinstituts, VTI, utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige. VTI föreslår att cyklingen i Sverige ska fördubblas till 2035.

Syftet med uppdraget är att ta fram ett förslag på ett nationellt mål för ökad andel cykling som med hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter främjar ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet. Cyklingen ska öka på ett sådant sätt att den bidrar till ökad tillgänglighet, ökad folkhälsa samt att klimatmålen och miljökvalitetsmålen nås.

Kommunledningsförvaltningen har tillsammans med teknik- och serviceförvaltningen upprättat ett remissvar.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse  
Remissvar  
Remissmissiv  
VTI:s utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Remissvar avges enligt upprättat förslag.



Diarienummer KS.2022.422

## Remiss av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

### Sammanfattning

Regeringskansliets infrastrukturdepartement har inkommit med en remiss av Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige. VTI föreslår att cyklingen i Sverige ska fördubblas till 2035.

Syftet med uppdraget är att ta fram ett förslag på ett nationellt mål för ökad andel cykling som med hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter främjar ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet. Cyklingen ska öka på ett sådant sätt att den bidrar till ökad tillgänglighet, ökad folkhälsa samt att klimatmålen och miljö kvalitetsmålen nås.

Kommunledningsförvaltningen har tillsammans med teknik- och serviceförvaltningen upprättat ett remissvar.

### Beskrivning av ärendet

Det finns idag inget definierat nationellt mål för ökad cykling i Sverige. Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, fick i uppdrag av regeringen att ta fram detta.

Syftet med uppdraget är att ta fram ett förslag på ett nationellt mål för ökad andel cykling som med hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter främjar ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet. Cyklingen ska öka på ett sådant sätt att den bidrar till ökad tillgänglighet, ökad folkhälsa samt att klimatmålen och miljö kvalitetsmålen nås

VTI föreslår att cyklingen i Sverige ska fördubblas till 2035 med följande mål, målstruktur och ambitionsnivå:

- Övergripande mål: Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.
- Etappmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent år 2030 och till 26 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.
- Delmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 kilometer, ska öka till 30 procent år 2030 och till 45

procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.

- Delmål 2: Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent år 2030 och till 50 procent år 2035, utan att andelen gångresor minskar.

### **Förslag till beslut**

Remissvar avges enligt upprättat förslag. Bilaga.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Kommunledningsförvaltningen, Lisa Lundgren, kanslisekreterare

### **Beslut skickas till**

Regeringskansliet

### **Bilagor**

Remissvar

Remissmissiv

VTI:s utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

Diarienummer KS.2022.422

## **Remiss av Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige**

Strömsunds kommun är geografiskt sett stor till ytan med långa avstånd och saknar den infrastruktur med cykelvägar i det statliga vägnätet som är nödvändigt för att mer än marginellt kunna öka cyklandet. Avstånden mellan orterna i kommunen försvårar också möjligheterna för de invånare som dagspendlar till arbetet varje dag samt att eventuella småbarnsföräldrar som lämnar sina barn på förskola/skola även gör det på annan ort än bostadsorten.

Vår del av landet har även vintertid ett kallare klimat som gör det svårt att nå de föreslagna målen året runt. Hänsyn bör således tas till våra geografiska lägen vad gäller mål.

Strömsunds kommun har i övrigt inga synpunkter på föreslagna mål.

### **Kontaktuppgifter**

Strömsunds kommun  
Box 500  
833 24 Strömsund  
0670-161 00

[kommun@stromsund.se](mailto:kommun@stromsund.se)  
[www.stromsund.se](http://www.stromsund.se)



Infrastrukturdepartementet

Remiss av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)  
Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

Remissinstanser

- 1 Alingsås kommun
- 2 Alvesta kommun
- 3 Arbetsmiljöverket
- 4 Arboga kommun
- 5 Arjeplogs kommun
- 6 Barnombudsmannen
- 7 Blekinge tingsrätt
- 8 Boverket
- 9 Båstads kommun
- 10 Cykelfrämjandet
- 11 Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet (DHR)
- 12 Falu kommun
- 13 Fastighetsägarna Sverige AB
- 14 Folkhälsomyndigheten
- 15 Fotgängarnas förening (FOT)
- 16 Förbundet Aktiva seniorer
- 17 Gröna bilister
- 18 Göteborgs kommun
- 19 Göteborgs tingsrätt

- 20 Helsingborgs kommun
- 21 Hudiksvalls kommun
- 22 Jönköpings kommun
- 23 Karlshamns kommun
- 24 Kils kommun
- 25 Kommunal
- 26 Konsumentverket
- 27 Kungsbacka kommun
- 28 Leksands kommun
- 29 Lantmäteriet
- 30 Linköpings tingsrätt
- 31 Luleå Tekniska Universitet
- 32 M Sverige
- 33 Malmö kommun
- 34 Markaryds kommun
- 35 Mobility Sweden
- 36 MHF
- 37 Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)
- 38 Movium
- 39 Naturskyddsföreningen
- 40 Naturvårdsverket
- 41 Nordic Micromobility Association
- 42 Norsjö kommun
- 43 NTF
- 44 Ockelbo kommun
- 45 Oxelösunds kommun
- 46 Personskadeförbundet RTP
- 47 Polismyndigheten
- 48 Regelrådet
- 49 Region Jönköpings län

- 50 Region Skåne
- 51 Region Stockholm
- 52 Region Sörmland
- 53 Region Västerbotten
- 54 Riksförbundet Enskilda Vägar
- 55 Riksförbundet för rörelsehindrade barn och ungdomar
- 56 RISE Research Institutes of Sweden
- 57 Skara kommun
- 58 Skolverket
- 59 SmåKom
- 60 Sollefteå kommun
- 61 Solna kommun
- 62 Statens Energimyndighet
- 63 Statskontoret
- 64 Stockholms kommun
- 65 Strömsunds kommun
- 66 Svea hovrätt
- 67 Svensk Kollektivtrafik
- 68 Svenska cykelstäder
- 69 Svenska Cykelsällskapet
- 70 Svenska Transportarbetareförbundet
- 71 Sveriges Kommuner och Regioner
- 72 Säffle kommun
- 73 Söderköpings kommun
- 74 Timrå kommun
- 75 Torsby kommun
- 76 Trafikanalys
- 77 Trafikverket
- 78 Transportstyrelsen
- 79 Uppsala kommun

80 Villaägarnas Riksförbund

81 Älvsbyns kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet **senast den 18 november 2022**. Svaren bör lämnas per e-post till [i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se). Ange diarienummer I2022/01032 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Länk till Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) utredning [VTI rapport 1125 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/VTI-rapport-1125)

Ola Nordlander  
Departementsråd

# Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige

Ett regeringsuppdrag

Jenny Eriksson  
Anna Niska  
Jones Karlström  
Mikael Johannesson  
Lena Levin  
Jens Alm  
Samuel Lindgren

The logo for vti, consisting of the lowercase letters 'vti' in a bold, sans-serif font. A vertical red line is positioned to the left of the logo.



Författare (Author): Jenny Eriksson (VTI), Jones Karlström (VTI), Anna Niska (VTI), Mikael Johannesson (VTI), Lena Levin (VTI), Jens Alm (VTI), Samuel Lindgren (VTI)  
Diarienummer (Reg. No., VTI): 2021/0494-1.1  
Publikation (Publication): VTI rapport  
Utgiven av VTI (Published by VTI), 2022

---

## Publikationsuppgifter – Publication Information

---

### Titel/Title

Utredning av mål för ökad cykling i Sverige - ett regeringsuppdrag/ Investigation of targets for increased cycling in Sweden - A government assignment

### Författare/Author

Jenny Eriksson (VTI, <http://orcid.org/0000-0001-6707-6569>)

Anna Niska (VTI, <http://orcid.org/0000-0003-1162-2633>)

Jones Karlström (VTI, <http://orcid.org/0000-0002-6371-388X>)

Mikael Johannesson (VTI, <https://orcid.org/0000-0002-6124-8443>)

Lena Levin (VTI, <https://orcid.org/0000-0002-1577-8793>)

Jens Alm (VTI, <https://orcid.org/0000-0001-6768-8362>)

Samuel Lindgren (VTI, <https://orcid.org/0000-0002-2667-114x>)

### Utgivare/Publisher

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut/  
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)  
[www.vti.se/](http://www.vti.se/)

### Serie och nr/Publication No.

VTI rapport

### Utgivningsår/Published

2022

### VTI:s diarienum/Reg. No., VTI

2021/0494-1.1

### ISSN (gäller endast VTI rapporter//only applies to VTI rapporter)

0347-6030

### Projektnamn/Project

Uppdrag att ta fram mål för ökad andel cykling/Assignment to develop targets for an increased share of cycling

### Uppdragsgivare/Commissioned by

Regeringen/The Swedish government

### Språk/Language

Svenska/Swedish

### Antal sidor inkl. bilagor/No. of pages incl. appendices

96

---

## Kort sammanfattning

---

Det finns idag inget definierat nationellt mål för ökad cykling i Sverige. VTI fick i uppdrag av regeringen att ta fram detta. I uppdraget ingår att ta fram en målstruktur och föreslå indikatorer och system för uppföljning. Vi har inhämtat kunskap genom litteraturstudier, en workshop, en enkätundersökning samt genom egna analyser av data från nationella resvaneundersökningar. Vi har avgränsat definitionen av cykling till att omfatta färd med trampcykel med eller utan elassistans - i dagligt tal ”vanlig” cykel och elcykel.

Enkelt uttryckt ska **cyklandet fördubblas till 2035** och mer specifikt föreslår vi följande mål, målstruktur och ambitionsnivå:

- Övergripande mål: Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.
- Etappmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent år 2030 och till 26 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.
- Delmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km, ska öka till 30 procent år 2030 och till 45 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- Delmål 2: Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent år 2030 och till 50 procent år 2035, utan att andelen gångresor minskar.

Därutöver har vi föreslagit sju indikatorer med tillhörande mått som kan kopplas till ovanstående målförslag. Den nationella resvaneundersökningen kan användas för uppföljning av målen och Nationella cykelrådets sammanställning ”Nationellt cykelbokslut” kan med fördel användas för uppföljningen av indikatorerna.

### Nyckelord

Cykling, målstruktur, mål, indikatorer

---

## Abstract

---

Today, there is no defined national target level regarding increase in bicycling in Sweden. VTI received a governmental assignment to define that. The assignment includes a definition of a target structure and suggestion of indicators as well as a system for monitoring. We have gathered information through literature studies, a workshop, a survey as well as through own analyses of data from national travel surveys. We have limited the definition of cycling to include pedal cycle with or without electric assistance. Simply speaking, **the rate of bicycling should double by 2035** and, more specifically, we suggest the following targets:

- Overall objectives: Cycling in Sweden should increase to improve accessibility, strengthen public health, and decrease the climate and environmental impact.
- Intermediate target 1: The bicycle share of the total number of travellers in Sweden should increase to 20 percent by 2030 and to 26 percent by 2035, without reducing the share of pedestrians or public passenger transports.
- Intermediate target 2: The bicycle share of the total transport system work in Sweden should increase to 3 percent until 2035, without reducing pedestrians or public passenger transports.
- Milestone 1: The total share of bicycle travel in Sweden, shorter than 10 km, should increase to 30 percent by 2030 and to 45 percent by 2035, without reducing the share of pedestrians or public passenger transports.
- Milestone 2: The total share of bicycle travel for primary schoolchildren in Sweden should increase to 40 percent by 2030 and to 50 percent by 2035, without reducing the share of pedestrians.

In addition, we have suggested seven indicators with associated measures linked to the targets suggested above. The national travel survey could be used to monitor the targets and the annual report by the National Council of Bicycling could preferably be used for monitoring the indicators.

### Keywords

Cycling, target structure, targets, indicators

---

## Sammanfattning

---

Ett hållbart transportsystem är en viktig hörnsten i att uppnå de globala målen i Agenda 2030. För att målen ska nås måste omställningstakten öka. Cykling kan bidra positivt inom många hållbarhetsområden, särskilt då det ersätter motordriven trafik. Det finns idag inget definierat nationellt mål om ökad cykling i Sverige förutom att det ingår i gång-, cykel- och kollektivtrafikmålet (GCK-målet) som siktar på en fördubbling av reseandelen av färdlängd i kilometer sammantaget för alla dessa färd sätt. I ”Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige” (Prop. 2020/21:151) anger Regeringen att den avser att ta fram mål för ökad cykling. Regeringen har därför gett Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), där nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum) ingår, i uppdrag att utarbeta förslag till mål som komplement till det befintliga GCK-målet. Det nationella målet för ökad andel cykling ska med hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet. Syftet är att cyklingen ska öka på ett sådant sätt att den bidrar till ökad tillgänglighet, ökad folkhälsa samt att klimat- och miljö kvalitetsmålen nås. Förutom själva målformuleringen ingår att ta fram en målstruktur och föreslå indikatorer och system för uppföljning av föreslagna mål.

Vid genomförande av uppdraget har vi inhämtat kunskap med hjälp av litteraturstudier, en workshop och en enkätundersökning. Därutöver egna analyser gjorts av resvanedata från nationella resvaneundersökningar. Med hjälp av det underlaget har vi tagit fram ett förslag på ett nationellt mål för ökad cykling som är baserat på motiv, förutsättningar och potentialen för ökad cykling.

Vi har valt en struktur med ett övergripande mål som beskriver ambitionen och syftet med ökad cykling. För att göra det övergripande målet mätbart och tidsatt har två etappmål formulerats - ett som handlar om resor och ett om färdlängd. För att lyfta fram särskilt viktiga cykelresor – resor under 10 km och barns resor – föreslår vi också två delmål. I de valda målformuleringarna, avgränsas cykling till att omfatta färd med trampcykel med eller utan elassistans - i dagligt tal ”vanlig” cykel och elcykel. Färd med elsparkcyklar eller andra eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning ingår inte. Två årtal föreslås där 2030 knyter an till internationella överenskommelser i relation till Agenda 2030 och även är mållår för ökad cykling i många regioner och kommuner. Vi har också valt att peka ut ett mål i ett något längre perspektiv, till 2035. Enkelt uttryckt ska **cyklandet fördubblas till 2035** och mer specifikt föreslår vi följande mål och ambitionsnivå:

- Övergripande mål: Cyklingen i hela Sverige ska öka på sådant sätt att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.
- Etappmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent till 2030 och till 26 procent till 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar. Det innebär en fördubbling från 2019 till 2035.
- Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Det innebär en fördubbling från 2019 till 2035.
- Delmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km, ska öka till 30 procent till 2030 och till 45 procent till 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- Delmål 2: Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent till år 2030 och till 50 procent 2035, utan att andelen gångresor minskar.

Enligt teorier kring målstyrning, är det bra att ha ett övergripande mål som är brett formulerat för större acceptans och bättre förankring. Under vår workshop med berörda aktörer var det också en

målformulering som ansågs lämplig även om några uttryckte att ett mer specifikt mål skulle ge större tyngd. Det föreslagna målet förtydligar att ökad cykling är ett instrumentellt mål – ett verktyg för att uppnå andra överordnade mål. Formuleringen omfattar dessutom cykling i alla åldrar, socioekonomiska grupper och geografiska områden med hänsyn till samhällsekonomiska effekter. Det gör att många organisationer kan inkludera det i sin verksamhet när de arbetar mot målet. De målnivåer vi valt i etappmålen är utmanande men fullt möjliga att uppnå, med tanke på att potentialen för ökad cykling bedöms vara stor i många av de sammanställda analyserna. Målen kan därmed anses vara både realistiskt och möjligt att få acceptans för. Delmålen vi valt lyfter fram barns aktiva mobilitet och resor under 10 km, då vi menar att cykelpotentialen är särskilt stor och nyttorna många för dessa typer av resor. Syftet är att delmålen ska bidra till att underlätta prioriteringen i arbetet med att uppnå målen – i enlighet med teorierna kring målstyrning.

Då det övergripande målet, etappmålen och delmålen kan vara svåra att följa upp på kort sikt och på lokal nivå, ger vi också förslag på sju indikatorer med tillhörande mått som kan kopplas till de föreslagna målen och som kan följas upp för att säkerställa att utvecklingen går i rätt riktning. Indikatorerna kan också fungera som inspiration genom att de ger exempel på faktorer som är viktiga att prioritera för att uppnå målet om en ökad andel cykling. Den nationella resvaneundersökningen kan användas för uppföljning av målen och Nationella cykelrådets sammanställning ”Nationellt cykelbokslut” kan med fördel användas för uppföljningen av indikatorerna. De flesta av våra föreslagna mål, indikatorer och mått ingår redan i bokslutet. Några av våra förslag är dock kompletterade och till viss del modifierade.

Indikator 1: ”Välja cykeln oavsett ärende”, innehåller mått som framför allt är kopplade till etappmålen och delmålen. Indikator 2–7 innehåller mått som är kopplade till det övergripande målet. Indikatorer: 2) ”En inbjudande miljö för cyklister”, 3) ”En funktionell infrastruktur”, 4) ”God kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastruktur”, 5) ”Individuella förutsättningar för att välja cykeln”, 6) ”Institutionella förutsättningar för ökad cykling” och 7) ”Hela resan-perspektivet”. Indikator 1 och 2 är förslag på nya indikatorer medan indikator 3–7 är sådana som redan följs upp i det återkommande nationella cykelbokslutet. Indikator 1 kan följas upp via resvaneundersökningen medan det för närvarande inte finns något relevant sätt att följa upp indikator 2. Ett sätt att följa upp indikator 2 behöver därför utvecklas. För att indikatorerna ska ha ett positivt utfall föreslås att framför allt nyckelmåtten ska ha en positiv utveckling.

Framtagandet av en nationell handlingsplan som innehåller styrmedel och åtgärder för ökade cykling är ett naturligt nästa steg. Utan en sådan handlingsplan kommer det inte vara möjligt att nå föreslagna mål.

---

## Förord

---

I oktober 2021 fick VTI ett regeringsuppdrag (I2021/02603) om att ta fram mål för ökad andel cykling. Detta skulle redovisas den sista april 2022. Projektet har genomförts av ett flertal forskare och utredare vid VTI med olika kompetensområden.

Utöver författarna har ytterligare personer vid VTI varit delaktiga i arbetet. Per Henriksson har genomfört enkätstudien, Johan Egeskog har hjälpt till med referenshanteringen i rapporten, skrivit minnesanteckningar under workshopen och granskningsseminariet, Sonja Forward har varit utsedd intern granskare av rapporten. Ett stort tack till er!

Jag vill även rikta ett tack till Anna Jansson på Folkhälsomyndigheten för genomläsning och synpunkter på det som rör folkhälsa, samt Anna-Karin Lindqvist och Stina Rutberg, Luleå Tekniska Universitet för detsamma gällande det som rör barn. Jag vill också rikta ett stort tack till alla engagerade workshopdeltagare! Slutligen vill jag tacka vår externa granskare, Tom Petersen på Trafikanalys för en noggrann och välmotiverad granskning med bra och värdefulla synpunkter!

Linköping, april 2022

*Jenny Eriksson*  
*Projektledare*

### **Granskare/Examiner**

Tom Petersen, Trafikanalys.

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning. /The conclusions and recommendations in the report are those of the authors and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

## Begreppsförklaring

Många begrepp som används i denna rapport har ofta en bredare innebörd än vad vi avser. I listan nedan beskrivs hur dessa uttryck har använts i rapporten.

Begrepp	Beskrivning
Cykel	Avser trampcykel inkl. elassisterad. Ej elsparkcykel och likande.
Folkhälsa	Med begreppet folkhälsa avser vi i denna rapport fysisk aktivitets påverkan på den fysiska och mentala hälsan.
Funktionshinder	Den begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen.
Funktionsnedsättning	En nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga.
Miljöeffekter	Med begreppet miljöeffekter avser vi huvudsakligen i denna rapport luft- och bullerföroreningars hälsoeffekter på människor.
Resvaneundersökning – begrepp som används	Huvudresa – varje huvudresa startar i en huvudresepunkt, huvudresans startplats, och pågår till dess att personen når nästa huvudresepunkt, huvudresans slutpunkt.  Delresa – huvudresan kan i sin tur delas upp i delresor, efter platser där respondenten utför ärenden.  Reselement – färdstätt under resan. Resan kan bestå av ett eller fler reselement.  Huvudsakligt färdstätt – det färdstätt som användes längst sträcka under huvudresan.
Socioekonomi	När man redovisar statistik efter socioekonomiska faktorer handlar det om grupper som är skapade baserat på till exempel utbildningsnivå, inkomst eller yrke. Den socioekonomiska indelningen (SEI) som används av SCB är exempel på en sådan statistisk klassifikation vilken i huvudsak är baserad på uppgifter om individers yrken.
Tillgänglighet	Betyder att miljöer, tjänster och service ska vara lättillgängliga för alla och att olikartade behov ska beaktas. Tillgänglighet ger alla möjlighet att delta och uppleva saker oberoende av individernas olika egenskaper.



---

## Innehållsförteckning

---

<b>Publikationsuppgifter – Publication Information .....</b>	<b>5</b>
<b>Kort sammanfattning.....</b>	<b>6</b>
<b>Abstract.....</b>	<b>7</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>8</b>
<b>Förord.....</b>	<b>10</b>
<b>Begreppsförklaring .....</b>	<b>11</b>
<b>1. Inledning .....</b>	<b>14</b>
1.1. Bakgrund.....	14
1.2. Syfte .....	14
1.3. Avgränsningar.....	15
<b>2. Genomförande .....</b>	<b>17</b>
2.1. Litteraturstudier.....	17
2.2. Analys av resvanedata inklusive potentialbeskrivningar .....	18
2.3. Dialog med aktörer.....	18
2.3.1. Workshop om mål och målformulering.....	18
2.3.2. Enkät till Svenska Cykelstäder .....	18
<b>3. Nulägesbeskrivning.....</b>	<b>19</b>
3.1. Andelen cykling i Sverige.....	19
3.1.1. Andel cykling av antalet resor .....	19
3.1.2. Andel cykling i förhållande till färdlängd.....	21
<b>4. Motiv för ökad cykling.....</b>	<b>22</b>
4.1. Ökad tillgänglighet.....	22
4.2. Mindre buller, luftföroreningar och klimatpåverkan.....	23
4.3. Bättre folkhälsa .....	24
4.4. Bättre samhällsekonomi.....	26
4.4.1. Samhällsekonomiska effekter av cykling .....	27
4.4.2. Samhällsekonomiska effekter av cykelåtgärder.....	28
4.5. Sammanfattande punktlista .....	29
<b>5. Teori om målsättning.....</b>	<b>30</b>
5.1. Mål .....	30
5.2. För- och nackdelar med målstyrning.....	31
5.3. Indikatorer.....	32
5.4. Mått .....	32
5.5. Sammanfattande punktlista .....	33
<b>6. Uppföljning och befintliga mål för ökad cykling.....</b>	<b>34</b>
6.1. Befintliga målsättningar i Sverige.....	34
6.1.1. Övergripande mål i Sverige med relevans för cykling .....	34
6.1.2. Målsättningar för cykelandel på nationell nivå.....	36
6.1.3. Målsättningar för cykelandel på regional och kommunal nivå.....	36
6.2. Mål för cykling i andra länder.....	37
6.3. Uppföljning av cykling i Sverige .....	40
6.3.1. Nationella cykelrådets bokslut.....	40

6.3.2. Cykelfrämjandets kommunvelometer .....	40
6.3.3. Cykelfrämjandets cyklistvelometer .....	41
6.4. Sammanfattande punktlista .....	41
<b>7. Förutsättningar och potential för ökat cyklande.....</b>	<b>43</b>
7.1. I relation till avstånd och resans längd .....	43
7.2. Med hänsyn till andra geografiska faktorer än avstånd.....	45
7.3. I relation till andra bestämningsfaktorer för val av färd sätt .....	46
7.4. I olika åldrar .....	47
7.4.1. Cykling bland barn.....	48
7.4.2. Cykling bland äldre och personer med funktionsnedsättning .....	51
7.5. Cykling och funktionshinder.....	53
7.6. Utifrån socioekonomiskt perspektiv .....	54
7.6.1. Förutsättningar för ökad cykling kopplat till socioekonomi .....	55
7.7. Sammanfattande punktlista .....	57
<b>8. Förslag och motiv till mål och målstruktur .....</b>	<b>59</b>
8.1. Övergripande mål.....	59
8.2. Etappmål .....	59
8.2.1. Resor .....	60
8.2.2. Färdlängd .....	60
8.3. Delmål.....	60
8.3.1. Delmål 1 – resor kortare än 10 kilometer .....	60
8.3.2. Delmål 2 – barns resor .....	61
8.4. Sammanfattande punktlista .....	62
<b>9. Förslag på uppföljning av föreslagna mål.....</b>	<b>63</b>
9.1. Uppföljning av målen.....	63
9.2. Indikatorer och mått .....	63
9.2.1. Indikator 1: Välja cykeln oavsett ärende.....	64
9.2.2. Indikator 2: En inbjudande miljö för cyklister.....	65
9.2.3. Indikator 3: En funktionell cykelinfrastruktur .....	65
9.2.4. Indikator 4: God kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastruktur .....	66
9.2.5. Indikator 5: Individuella förutsättningar för att välja cykeln .....	66
9.2.6. Indikator 6: Institutionella förutsättningar för ökad cykling.....	67
9.2.7. Indikator 7: Hela resan-perspektivet .....	68
9.3. Sammanfattande punktlista .....	68
<b>10.Fortsatt arbete .....</b>	<b>70</b>
<b>Referenser .....</b>	<b>71</b>
<b>Bilaga 1 Uppdragsbeskrivning .....</b>	<b>85</b>
<b>Bilaga 2 Regionala potentialstudier .....</b>	<b>88</b>
<b>Bilaga 3 Extramaterial.....</b>	<b>93</b>
<b>Bilaga 4 Formulär enkätundersökning .....</b>	<b>94</b>

---

# 1. Inledning

---

## 1.1. Bakgrund

Ett hållbart transportsystem är en viktig hörnsten i att uppnå de globala målen i Agenda 2030 och uppfylla internationella avtal och nationella målsättningar<sup>1</sup> - ett måste för att undvika alltför stora och många oönskade effekter. För att målen ska nås måste omställningstakten öka. Den omställning som krävs, skapar en möjlighet att minska de negativa effekter som transportsystemet ger idag. Trafiken har idag stor påverkan på social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet; bland annat klimatpåverkan, luft- och bullerföroreningar, trafikolyckor, fysisk och mental hälsa. De mål och inriktningar som sätts för transportsystemet har också betydelse för tillgängligheten till olika resurser och för människors möjligheter att delta i samhällslivet.

Cyklingen bidrar positivt inom många hållbarhetsområden, speciellt när den ersätter motordriven trafik (Karlström & Niska, 2022). De positiva effekterna påtalas av flera internationella organ, exempelvis Förenta nationerna (FN) som i mitten av mars år 2022 enhälligt antog en resolution om att uppmuntra till cykling. På europeisk nivå har även den så kallade ”*Pan-European Master plan for cycling promotion*” antagits (UNECE & WHO Europa, 2021). Inom EU:s medlemsstater har cykling identifierats som ett instrument för hållbar utveckling och insatserna för ökad cykling har intensifierats sedan pandemins start.

I Sverige antogs en nationell strategi för ökad och säker cykling år 2017. Under samma år delades nio regeringsuppdrag ut till statliga myndigheter<sup>2</sup>. Bland annat fick Trafikanalys i uppdrag att ta fram en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå samt formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå. De påpekade i sin avrapportering av regeringsuppdraget, att en ökad cykling inte är ett mål i sig, utan ett medel för att nå andra mål och att dessa måste vara i fokus i utformningen av politik och åtgärder för att uppnå en ökad cykling. De menade vidare att den dagliga cyklingen i tätorter är den cykling som har störst potential att bidra till många andra mål. De föreslog därför ett övergripande nationellt mål om att *Cyklingen ska öka på ett sådant sätt att folkhälsan stärks, miljöpåverkan minskar och tillgängligheten förbättras*, kompletterat med särskilda etappmål för ökad cykling i städer och tätorter. Någon målnivå på andelen cykling av det totala resandet föreslogs emellertid inte av Trafikanalys. Det finns alltså idag inget definierat nationellt mål om ökad cykling i Sverige förutom att det ingår i gång-, cykel- och kollektivtrafikmålet (GCK-målet) som siktar på en fördubbling av reseandelen av färdlängd i kilometer sammantaget för alla dessa färd sätt.

I ”Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige” (Prop. 2020/21:151) anger regeringen att den avser att ta fram mål för ökad cykling. Ett mål kan bidra till att styra utvecklingen för ökad cykling i en positiv riktning, samtidigt som det möjliggör att mäta och utvärdera de insatser som görs. En utmaning med att utforma ett sådant mål är att geografiska och demografiska förutsättningar varierar över landet. Regeringen har därför gett VTI, där nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum) ingår, i uppdrag att utarbeta förslag till mål som komplement till det befintliga GCK-målet. Uppdraget återges till fullo i bilaga 1.

## 1.2. Syfte

Syftet med uppdraget är att ta fram ett förslag på ett nationellt mål för ökad andel cykling som med hänsyn till cyklingens samhällsekonomiska effekter främjar ökad cykling inom alla åldrar och

---

<sup>1</sup> [Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se)

<sup>2</sup> [Regeringsuppdrag – Cykelcentrum \(vti.se\)](https://vti.se)

socioekonomiska grupper i hela landet. Cyklingen ska öka på ett sådant sätt att den bidrar till ökad tillgänglighet, ökad folkhälsa samt att klimatmålen och miljö kvalitetsmålen nås. Förutom själva målformuleringen ingår att ta fram en målstruktur och föreslå indikatorer och system för uppföljning av föreslagna mål. Arbetet ska ske utåtriktat och i nära dialog med kommuner och andra berörda aktörer. Vid genomförandet av uppdraget ska kunskaper från Trafikanalys inhämtas.

### 1.3. Avgränsningar

Enligt uppdragsbeskrivningen ska cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet omfattas av föreslagna målformuleringar. För genomförandet har det emellertid, av praktiska skäl, varit nödvändigt att avgränsa arbetet. En första avgränsning gäller vilka typer av transporter/aktiviteter som kan anses inbegripas i begreppet ”cykling”. Enligt svensk lag definieras en cykel enligt följande (Transportstyrelsen, 2021):

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.
2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
  - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
  - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
  - c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.
3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är
  - a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
  - b. inrättat för att föras av den åkande, och
  - c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a-c och som antingen
  - a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
  - b. är självbalanserande.

I målformuleringarna om en ökad cykling, har vi i denna rapport valt att avgränsa oss till färd med trampcykel som omfattas av definitionerna i punkt 1 och 2 ovan. Färd med elsparkcyklar eller eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som omfattas av definitionerna i punkterna 3 och 4 har vi alltså inte klassat som ”cykling”. Anledningen till att vi valt denna avgränsning är de fördelar som är förknippade med vår definition av cykling. Ett mål för ökad cykling är ett så kallat instrumentellt mål, det vill säga ett mål som är ett verktyg för att uppnå andra mål. I regeringsuppdraget preciseras att cyklingen ska bidra till miljö, klimat, hälsa och tillgänglighet. Vi bedömer att färd med den traditionella cykeln uppfyller dessa krav medan exempelvis en resa med elsparkcykel inte gör det fullt ut.

Även när det gäller uppdragets formulering om att omfatta ”alla åldrar”, har det varit nödvändigt med en avgränsning. Främst av praktiska skäl, har vi valt att avgränsa oss till åldersspannet 6 till 84 år. Den nedre åldersgränsen har vi satt utifrån avgränsningen i vårt tidigare regeringsuppdrag om barns och ungas cykling. Vi konstaterade då att resan till och från skolan oftast varit i fokus i studier kring barns cyklande och att det finns mycket lite kunskap om cykling bland barn under 6 år. Den övre åldersgränsen har vi valt i enlighet med urvalet i den nationella resvaneundersökningen (RVU

Sverige)<sup>3</sup> som har satt sin gräns vid 84 år. Cykling i högre åldrar (84+) är än så länge svårare att följa upp men det utesluter inte att personer i högre åldrar också kan cykla mer om förutsättningarna är de rätta.

Trafiksäkerhet behandlas endast mycket översiktligt i denna rapport. I en långsiktigt hållbar och attraktiv cykling ingår naturligtvis även trafiksäkerhet som en viktig del. Ökar cyklandet kommer antalet dödade och allvarligt skadade cyklister troligen att öka om inget görs. Dock hanteras redan detta på ett förtjänstfullt sätt inom ramen för Nollvisionsarbetet och det strategiarbete för säker cykling som Trafikverket bedriver. Nollvisionen<sup>4</sup> innebär att på sikt ska ingen dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet i Sverige.

Vi har i kapitel 4 beskrivit olika motiv för ökat cyklande utifrån bland annat tillgänglighet, miljö, klimat och hälsa. I kapitel 6 har vi beskrivit olika beräkningar av potentialen för ökat cyklande. Vi har dock inte försökt bedöma eller beräkna vad som krävs för att utnyttja den potential som finns eller de mål som föreslås. Vi har inte heller försökt bedöma eller beräkna effekterna av att potentialer utnyttjas eller föreslagna mål nås. Sådana beräkningar är svåra att göra och beror bland annat på hur det ökade cyklandet uppnås. Det är rimligt att den typen av beräkningar och bedömningar görs i samband med framtagandet en handlingsplan för ökat cyklande.

I uppdraget ingår inte att ta fram en handlingsplan eller liknande om hur de föreslagna målen ska nås. Att få fler att välja cykeln som färdmedel för de flesta ärenden är något som vi istället föreslår som fortsatt arbete (se kapitel 10).

---

<sup>3</sup> <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

<sup>4</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/>

---

## 2. Genomförande

---

För att kunna ge förslag på ett nationellt mål för ökad cykling i enlighet med uppdraget, har vi genomfört litteraturstudier, gjort egna analyser av data från nationella resvaneundersökningar, samt genomfört en webbenkät och en workshop. Vi har också diskuterat uppdraget med personliga kontakter i olika sammanhang. Målsättningen har varit att basera vårt förslag på vetenskaplig grund genom att beskriva motiv, förutsättningar och potentialen för ökad cykling, samt att förankra vårt arbete med berörda aktörer/parter.

### 2.1. Litteraturstudier

I litteraturstudierna har både vetenskapliga publikationer och rapporter som går under begreppet ”grå litteratur” inkluderats, däribland sammanställningar från internationella organ och svenska myndigheter. Arbetet har varit uppdelat mellan forskare med olika ämneskompetens med relevans för uppdraget. Litteraturen har hämtats dels genom sökningar i Google Scholar, VTI:s biblioteksdata, Scopus och Web of Science. På grund av tidsbegränsningen i uppdraget, har en stor del av sammanställningen baserats på litteraturgenomgångar i tidigare och pågående forskningsprojekt och till viss del kompletterats genom den så kallade snöbollsmetoden.

Därefter ger vi en översikt av befintliga mål och indikatorer. Eftersom ökad cykling inte är ett mål i sig, utan ett medel för att uppnå andra mål, presenterar vi först en sammanställning av sådana nationella målformuleringar, exempelvis de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen. Nationella målformuleringar med relevans för ökad cykling är hämtat ifrån styrande dokument, främst via olika myndigheters hemsidor. Nationella indikatorer med relevans för cykling har vi hämtat från Nationella cykelrådets cykelbokslut (Trafikverket, 2020e), uppföljning av de transportpolitiska målen (Trafikanalys, 2021b) samt uppföljning av mål i Nollvisionen (Trafikverket, 2021a). För att hitta regionala mål för cykling, har vi utgått från Trafikanalys (2018d) tidigare sammanställning, genomförd i samband med deras regeringsuppdrag om mål och system för uppföljning för cykeltrafik (Trafikanalys, 2018c). Den sammanställningen har kompletterats och uppdateras genom Google-sökningar efter dokumentet och eventuella uppdatering samt sökningar på regionens namn i kombination med cykelstrategi och cykelplan. Information om regionala och kommunala mål och indikatorer är annars inhämtat via en webbenkät, enligt nedan, och från Cykelfrämjandets Kommunvelometer och Cyklistvelometer. Vi gör även en utblick utanför Sveriges gränser och beskriver andra europeiska länders målformuleringar kring cykling, bland annat baserat på en sammanställning av Europeiska cyklistförbundet.

Beskrivningen av motiv för ökad cykling utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, baseras på litteratur om effekterna av cykling och cykelåtgärder. Beskrivningarna av socioekonomiska grupper baseras dels på gruppindelningar som används i nationell befolkningsstatistik som Statistiska Centralbyrån, SCB, samlar in (SCB, 2021), dels på metodutveckling om socioekonomi/status som kan relateras till resor och tillgänglighet (Göteborgs Stad, 2017; Malmö Stad, 2013; Trafikanalys, 2018b). Eftersom uppdragsbeskrivningen även pekar ut ålder som en viktig faktor för cykelmål, redovisar vi cykling i åldersgrupperna barn/unga och äldre. Detta leder i viss mån till överlappning då individers ålder, tillsammans med kön, etnicitet, utbildning, inkomst, etc. också betraktas i socioekonomiska analyser.

Beskrivningarna av äldre personer och personer med funktionsnedsättnings cykling och potentialen för dessa personer att cykla, baseras dels på nationella rapporter (Trafikanalys, Nationell cykelstrategi, etc), dels på internationell forskningslitteratur och ett pågående arbete med kunskapsöversikt om funktionsnedsättning och cykling (Nyberg & Levin, u.a.).

## 2.2. Analys av resvandedata inklusive potentialbeskrivningar

Ett viktigt underlag för att kunna formulera ett nationellt cykelmål är att beskriva potentialen för ökad cykling i olika åldersgrupper, med hänsyn till geografiska och socioekonomiska förutsättningar. Baserat på analyser av tillgängliga resvandedata från RVU Sverige 2011–2016 samt Resvanor i Sverige 2019, har vi beskrivit cyklandet andel i nuläget. Vi har även inhämtat regionernas arbete med att skatta potentialen av cyklandet. Förutsättningar och potentialen för olika grupper beskrivs i kapitel 7 medan analyserna för nulägesbeskrivningen presenteras i kapitel 3.

## 2.3. Dialog med aktörer

För att skapa målstruktur, indikatorer och system för uppföljning med bred förankring har vi inom uppdraget genomfört olika aktiviteter för dialog med berörda parter. Aktiviteterna har bidragit med kunskap om olika aktörers perspektiv på hur ett nationellt mål antas påverka deras verksamhet och hur de anser att ett mål bör formuleras. Kunskap har inhämtats från berörda aktörer dels i en workshop, dels i en webbenkät, men även i diskussion och samtal med enskilda forskare.

### 2.3.1. Workshop om mål och målformulering

En av aktiviteterna som genomfördes var en digital workshop med syfte att inhämta synpunkter på målformuleringar och indikatorer. Majoriteten av de som deltog var medlemmar i Nationella cykelrådet<sup>5</sup>. Totalt deltog 24 personer under en förmiddag i februari och de representerade följande organisationer: Trafikverket, Folkhälsomyndigheten, Svenska Cykelstäder, Transportstyrelsen, Västra götalandregionen, Boverket, Region Sörmland, Cykelfrämjandet, Svensk cykling, Trafikanalys, Naturvårdsverket, Göteborgs kommun, Sveriges Kommuner och Regioner, samt Statens väg- och transportforskningsinstitut. Workshopen delades in i två pass, där den första handlade om teori gällande mål och målformuleringar samt förslag på övergripande mål och etappmål. Passet avslutades med en diskussion om förslagen i tre mindre grupper. Pass två inleddes med teori kring indikatorer och förslag på delmål och indikatorer. Förslagen diskuterades sedan i grupperna. Avslutningsvis samlades vi i helgrupp och sammanfattade vad grupperna hade kommit fram till. Resultaten från workshopen har vävts in där det passar med övriga resultat och återfinns därför i flera olika kapitel i rapporten, framför allt i kapitel 8 och 9.

### 2.3.2. Enkät till Svenska Cykelstäder

För att inhämta kunskap och synpunkter från fler berörda parter, genomförde vi även en enkätundersökning. En webbenkät skickades ut till regioner och kommunerna med frågor om deras målformuleringar gällande cykling. Mottagarna var medlemmar i föreningen Svenska Cykelstäder, bestående av 34 kommuner och 6 regioner. En kontaktperson valdes per region och kommun ifall det fanns flera. Totalt kontaktades 40 personer och 22 svarade varav 16 fullföljde hela enkäten. Enkäten innehöll även möjlighet att ge synpunkter på hur ett eller flera nationella mål bör formuleras. Frågorna samt missivbrevet finns i sin helhet i bilaga 4. Resultaten från enkäten återfinns främst i avsnitt 6.1.3.

---

<sup>5</sup> Nationella cykelrådet är ett samverkansforum som på regeringens uppdrag arbetar för ökad och säker cykling i Sverige. Trafikverket är ordförande.

### 3. Nulägesbeskrivning

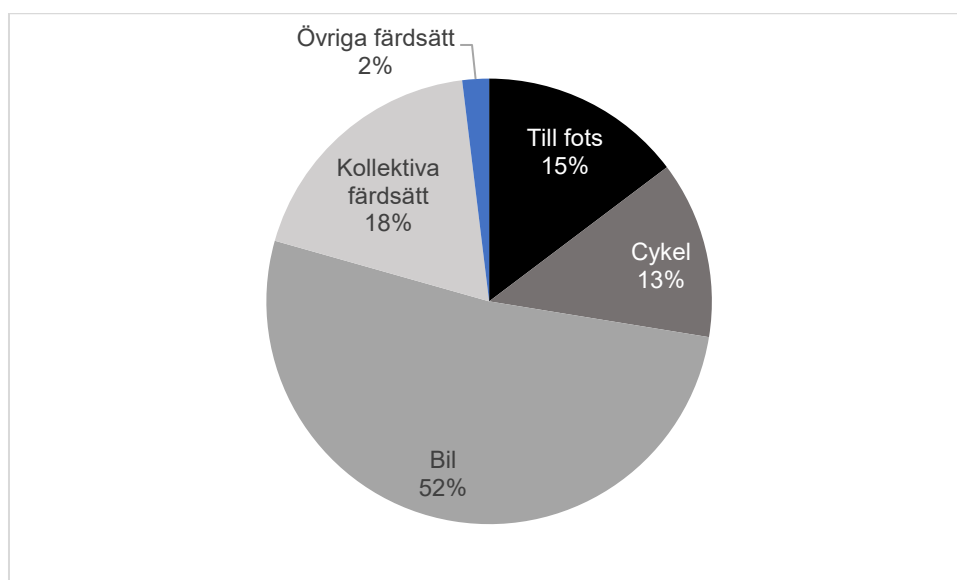
En målformulering om ökad cykling behöver vara realistisk för att skapa handlingskraft (mer om detta i avsnitt 5.1). Därför behöver uppsatta mål ta hänsyn till nuläget och potentialen för ökad cykling. Vi inleder med att i det här kapitlet beskriva utgångsläget, det vill säga hur omfattande cyklingen är idag vid olika typer av resor. Mer om potentialen i kapitel 7.

#### 3.1. Andelen cykling i Sverige

Då pandemiåren 2020 och 2021 påverkat resandet i Sverige har vi valt att enbart redovisa resultat för år 2019 och välja det som utgångsår. Vad som kommer att vara en kvarstående effekt på resandet efter pandemin återstår att se, men Trafikanalys (2022) har visat att det totala antalet resor minskade med 13 procent under pandemiperioden, från mars 2020 till augusti 2021, jämfört med 2019. Främst påverkades resor till skola och arbete, vilka minskade med 26 respektive 18 procent. Samtidigt som resandet totalt sett minskat denna period ökade andelen cykelresor med 30 procent, från 13 till 17 procent, dock är denna förändring inom den statistiska felmarginalen Trafikanalys (2022). Det finns även indikationer på att antalet cyklister har ökat. Buehler & Pucher (2021) har sammanställt cykelräknedata från bland annat Sverige från företaget Eco-Counter som levererar cykelräknare till många städer runt om i världen. Enligt den studien, ökade cyklandet i Sverige med 20 procent från 2019 till 2020, 12 procent under veckodagar och 37 procent under helger. Det framgår inte vilka svenska städer eller hur många räknestationer som det resultatet baseras på. Räknepunkterna är inte heller baserade på ett slumpmässigt urval, vilket gör att det inte går att uttala sig om förändringen generellt utan bara gällande de specifika mätplatserna.

##### 3.1.1. Andel cykling av antalet resor

Enligt den nationella resvaneundersökningen, gjordes under 2019 ungefär hälften av alla resor med bil, en av fem med kollektivtrafik, drygt en av tio med cykel respektive till fots. Se fördelningen i Figur 1. Då resultaten baseras på en urvalsundersökning finns en osäkerhet i skattningen för hela befolkningen. Med hänsyn till denna osäkerhet var det mellan 9 och 17 procent (13±4 %) som valde färdssättet cykel när en (huvud)resa skulle utföras (Trafikanalys, 2020).

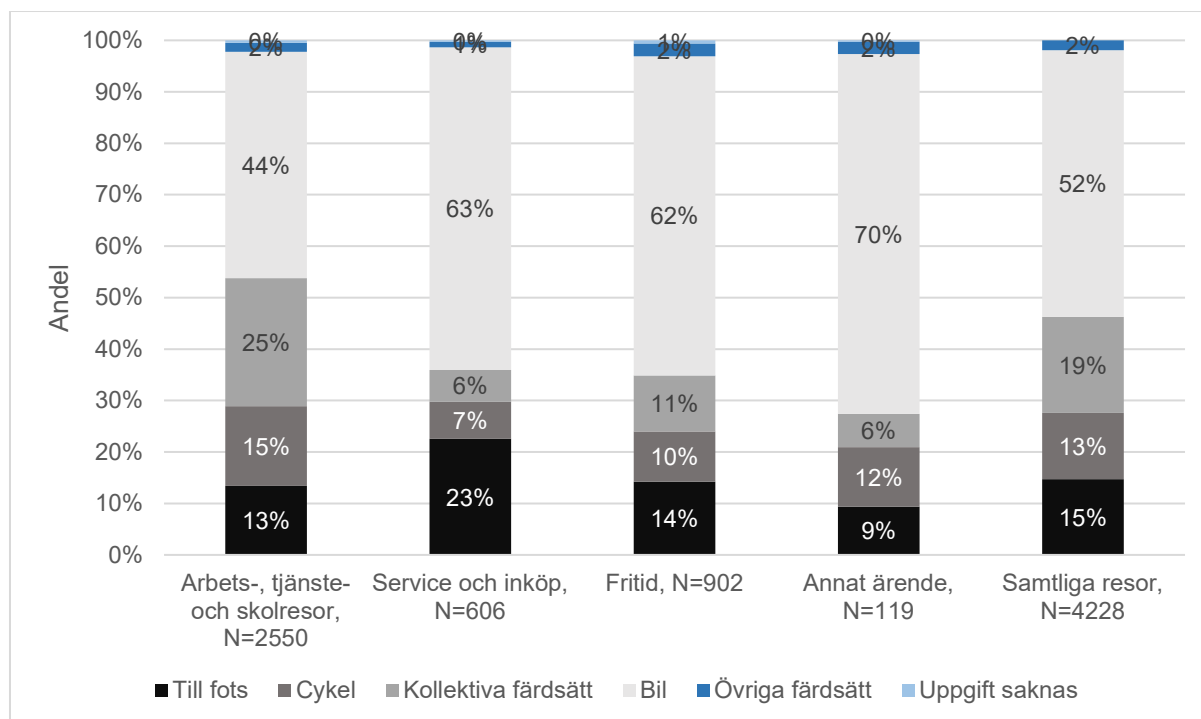


Figur 1. Fördelning av antal huvudresor efter huvudsakligt färdssätt för år 2019. Källa: Egen bearbetning av data från "Resvanor i Sverige 2019" (Trafikanalys, 2020).

I Figur 2 nedan visas fördelningen av det huvudsakliga färdssättet för olika typer av ärenden. Som redan nämnts ovan, är bil det vanligaste färdssättet och högst andel återfinns i kategorin "Annat ärende"



och lägst andel i ”Arbets-, tjänste- och skolresor”. Både kollektiva färdssätt och cykel är vanligast för ”Arbets-, tjänste- och skolresor” och har lägst andel för ”Service och inköp”. Att färdas till fots hade högst andel för ”Service och inköp” och lägst för ”Annat ärende”. Det förekommer även kombinationsresor. Andelen kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor står för cirka sex procent av kollektivtrafikresorna och för cirka sju procent av cykelresorna (Trafikverket, 2020e).



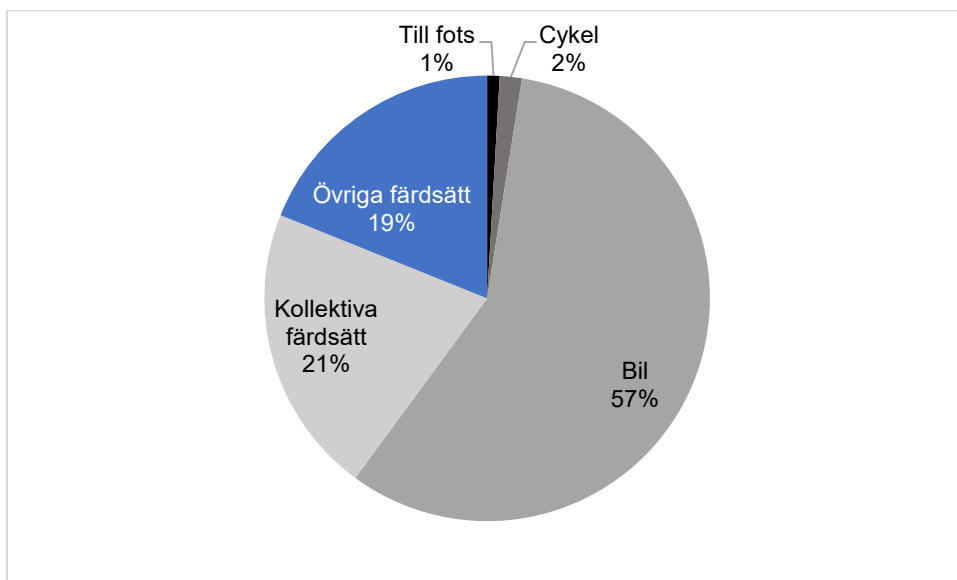
Figur 2. Fördelning av huvudsakligt färdssätt (huvudresor) per ärende för år 2019. N anger antal miljoner huvudresor för hela året. Källa: Egen bearbetning av data från ”Resvanor i Sverige 2019” (Trafikanalys, 2020).

”Arbets-, tjänste- och skolresor” är den vanligaste ärendetypen, oavsett färdssätt och utgör sammanlagt 60 procent av alla resor. ”Fritidsresor” är också relativt vanliga (21 % av alla resor, oavsett färdssätt), medan resor för service och inköp (14 %) samt annat ärende (2 %) görs mer sällan. I ”fritidsresor” ingår resor till/från fritidsaktiviteter som exempelvis att utöva eller titta på idrottsaktivitet, hälsa på släkt och vänner, restaurangbesök, olika typer av underhållning, turistresor, etc. Sedan 2019 räknas inte rundpromenader eller motionscykelturer som ärenden och är därför inte med i den nationella resvaneundersökningen, men kan ändå ingå i fritidsresor beroende på hur den svarande tolkat enkäten. ”Arbets-, tjänste- och skolresor” utgör 15 procent av resor där cykel används som färdssätt (Trafikanalys, 2020).

Kvinnor och män gör ungefär lika många cykelresor (Trafikanalys, 2020), men män cyklar något längre sträckor i genomsnitt (egen bearbetning av data från ”RVU Sverige 2011–2016”, Trafikanalys). Cykling bland utrikesfödda skiljer sig åt från inrikesfödda, med generellt lägre andelar (se avsnitt 7.6 om cykling kopplat till socioekonomi). Barn i åldersgruppen 7–14 år cyklar oftare än andra åldersgrupper, dock har cyklandet bland barn och unga vuxna successivt minskat sett ur ett längre tidsperspektiv. Från mitten på 1990-talet fram till början på 2010-talet minskade den cyklade sträckan i åldersgrupperna 6–14 samt 15–24 år med drygt 40 procent vardera. För övriga åldersgrupper förekom inga signifikanta skillnader under motsvarande tidsperiod (Trafikanalys, 2015). Vi återkommer till cykling i olika åldrar i avsnitt 7.4

### 3.1.2. Andel cykling i förhållande till färdlängd

Om vi istället för antalet resor betraktar färdlängden, i personkilometer, är andelen med bil, kollektiva och övriga färdstätt (bland annat färdtjänst, taxi, flyg och sjöfart) högre, medan andelen till fots och med cykel bara är en eller ett par procent (Figur 3). Eftersom resultaten baseras på en urvalsundersökning finns en osäkerhet i skattningen för hela befolkningen. Färdlängden för cyklister utgjorde mellan 1,3 och 1,9 procent ( $1,6 \pm 0,3$  procent) av den totala längden för samtliga färdstätt (Trafikanalys, 2020).



Figur 3. Fördelning av färdlängd efter huvudsakligt färdstätt för år 2019. Källa: Egen bearbetning av data från "Resvanor i Sverige 2019" (Trafikanalys, 2020).

---

## 4. Motiv för ökad cykling

---

I detta kapitel beskrivs det mer utförligt om motiven för ökad cykling. Det handlar i första hand om ökad tillgänglighet samt miljö-, klimat- och hälsoskäl. Dessa motiv innebär också att det sammantaget finns samhällsekonomiska motiv för ökat cyklande.

### 4.1. Ökad tillgänglighet

Det så kallade funktionsmålet inom transportpolitiken handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv (se även 6.1.1). Tillgänglighet handlar för medborgare om möjligheten att få tillgång till serviceutbud och aktiviteter som är viktiga. Det kan handla om platsbundna aktiviteter och serviceutbud, samt avstånd till dessa och de transportmöjligheter som eventuellt behövs för att få tillgång till den service och de aktiviteter som finns på en viss plats. Men det handlar också om individers förmåga (kapabilitet) att använda dessa möjligheter (t.ex. Ryan & Pereira, 2021; Gil Solá et al., 2019; Levin & Gil Solá, 2021). Tillgänglighet till olika verksamheter och platser i vardagen är grundläggande för samhällsdeltagande och därmed individers välfärd och hälsa. Därför är det en återkommande aspekt i analyser av transportsystemets effekter. Tillgänglighet kan handla om möjligheter att använda ett visst transportslag och bedöms då som potentialen att nå olika platser utifrån fordonens och infrastrukturens beskaffenhet och ibland även individens förmågor. Det kan i så måtto även handla om möjligheter till fysisk aktivitet genom aktiva färd sätt (det vill säga gång och cykling). Tillgänglighet kan också kopplas till ekonomiska förutsättningar och handla om individers utgifter för förflyttningar, vilket på avgörande sätt kan begränsa rörligheten hos (i första hand) ekonomiskt utsatta grupper (Jones & Lucas, 2012). Vidare kan det handla om grannskap och samhällen och om de processer av sammanknytning respektive avskärmning av områden som påverkar hur platser används och samverkar. Infrastrukturen kan underlätta eller försvåra möjligheterna till social interaktion, både inom och mellan områden, vilket exempelvis kan påverka både graden av inkludering och exkludering i samhället (Henriksson & Lindkvist, 2020; Jones & Lucas, 2012; Lucas, 2004; Lucas et al., 2018).

Eftersom planering för bilen har dominerat i våra städer har det offentliga rummet reducerats till att i stor utsträckning innefatta gator och parkeringsplatser för bilar (WHO, 2017). Gator utgör normalt omkring 25–30 procent av Europas städers totala yta och 80 procent av det offentliga rummet. Enligt en rapport utgiven av världshälsoorganisationen (WHO) Enligt en rapport utgiven av världshälsoorganisationen WHO (2017) har det inneburit att det offentliga rummet har blivit allt mindre anpassat för människor. Vi får utrymmen som inte bidrar positivt till stadslivet samtidigt som rekreativ mässiga, ekonomiska och demokratiska värden går förlorade. Att städer ser ut så betyder att den som saknar bil eller körkort riskerar sämre tillgänglighet, sämre tillgång till service och har svårare att vara delaktig i samhället. Koncept som fokuserar på bättre tillgänglighet för en större andel av befolkningen utmanar också bilsamhället till förmån för cykling och gång, exempelvis 15-minutersstaden och 20-minutersstaden. Det betyder att de viktigaste funktionerna, service och handel ska kunna nås med cykel eller gång inom 15–20 minuter (Emery & Thrift, 2021; Hooper et al., 2020; Moreno et al., 2021; Pozoukidou & Chatziyiannaki, 2021).

Integration av cykel- och kollektivtrafik kombinerar de enskilda transportsättens fördelar till *ett* transportsätt. Cykling är ett effektivt transportsätt för kortare distanser och möjliggör flexibilitet i schemaläggning och val av rutter, medan kollektivtrafik är effektivare för längre reseavstånd, på grund av högre hastighet (Cheng & Liu, 2012; Heinen & Bohte, 2014; Kager et al., 2016; Shaheen & Chan, 2016). En effektiv integrering av kollektivtrafik och cykling kan medverka till att begränsa trängsel samt skapa hälso- och miljömässiga samhällsvinster (Krzizek & Stonebraker, 2010). Synergier mellan cykel och kollektivtrafik kan även spela en central roll för att överbygga luckor i det befintliga transportsystemet. Det kan också ses som ett ekonomiskt genomförbart alternativ eftersom cykelinfrastruktur är billigare och kräver mindre plats än att utöka kollektivtrafiken (Kager et al., 2016; Pritchard et al., 2019; Shaheen & Chan, 2016). För att potentialen ska realiseras måste lokala

förhållanden beaktas vad gäller trängsel, tillgänglighet av parkeringar, kollektivtrafikens hastighet och frekvens samt kvaliteten i cykelinfrastrukturen (Kager et al., 2016).

Cykeln är i förhållande till biltrafiken mycket yteffektiv. Det gäller så väl utrymmet som behövs för att cykla och därmed transportera ett visst antal människor som utrymmet för parkering. Inte minst i en stadsmiljö där utrymmet är begränsat är det en stor fördel. Överbelastade trafiksystem inverkar negativt på framkomlighet och tillgänglighet för alla trafikanter och därmed behöver yteffektiva transportslag främjas. Cykeln är snabb, smidig och tidseffektiv och är i många fall tidsmässigt konkurrenskraftigt gentemot bilen och kan därmed erbjuda bättre framkomlighet och tillgänglighet, i synnerhet i städer och på kortare avstånd.

## 4.2. Mindre buller, luftföroreningar och klimatpåverkan

Det så kallade hänsynsmålet inom transportpolitiken handlar hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö (inklusive klimat) och hälsa (se 4.3 och 6.1.1). Nästan alla miljömål påverkas mer eller mindre av transporter och transportsystemet om inte direkt så indirekt. Exempel på mål som påtagligt påverkas av vägtrafiken är de som nämns nedan och rör klimatet, buller och luftföroreningar men även exempelvis målet om biologisk mångfald påverkas påtagligt. Om ökad cykling sker genom att cykeltrafik ersätter biltrafik kan det bidra till uppfyllelse av många miljökvalitetsmål.

För att nå Parisavtalet och miljökvalitetsmålet om begränsad klimatpåverkan ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045<sup>6</sup>. För inrikes transporter, som står för cirka en tredjedel av Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser<sup>7</sup>, ska utsläppen minska med minst 70 procent från 2010 till senast 2030. Vägtrafiken bidrar med över 90 procent av de territoriella utsläppen, varav personbilarna står för cirka två tredjedelar<sup>8</sup>. Cykling som ersätter resor med fossildrivna fordon minskar emissionerna av buller, luftföroreningar och växthusgaser. Forskare vid Oxford University har, ur ett livscykelperspektiv, studerat hur koldioxidutsläppen förändrades per person om en eller fler resor ersattes med andra färdssätt (Brand et al., 2021). Studien, som inkluderade närmare 2 000 deltagare från sju olika städer i Europa, visar med hög signifikans att en förändring i dagliga resor, där gång- eller cykeltrafik ersätter biltrafik, påverkar utsläppen av växthusgaser märkbart. Om genomsnittspersonen i studien ersatte alla bilresor med gång- eller cykelresor en dag i veckan under ett år så skulle utsläppen av koldioxid ur ett livscykelperspektiv minska med 0,5 ton per år.

Exponeringen för luftföroreningar ökar risken för en rad olika sjukdomar och förtida död. Exempel på sjukdomar är hjärt- och kärlsjukdomar, lungsjukdomar, stroke och lungcancer (Folkhälsomyndigheten, 2017). I Europa orsakade luftföroreningar 2015 nästan 800 000 förtida dödsfall medan det på global nivå handlar om cirka 8,8 miljoner förtida dödsfall per år. Luftföroreningar förkortar den förväntade livslängden i Europa med mer än två år och globalt med cirka 2,9 år, vilket är mer än rökning (2,2 år) (Lelieveld et al. 2019; Lelieveld et al., 2020). I Sverige beräknas varje år 7 600 personer dö en förtida död till följd av luftföroreningar (Gustafsson et al., 2018). Cirka 3 000 av dessa förtida dödsfall beräknas orsakas av den motordrivna trafiken i Sverige. De sammanlagda hälsoeffekterna av luftföroreningar beräknas i Sverige kosta 56 miljarder per år. Johansson et al. (2017) visar på den potentiella effekten på luftföroreningar och hälsa vid en överflyttning från biltrafik till cykling i Stockholms län. Med antagandet att den totala restiden med cykel per dag inte överskred 30 minuter så visade studien att omkring 111 000 personer som tidigare körde bil skulle kunna cykla till och från arbetet. Resultatet av en sådan överflyttning beräknas minska exponeringen för luftföroreningar hos befolkningen i Stockholms län och därmed minska antalet förtida dödsfall med 63 personer per år

<sup>6</sup> [Utsläpp av växthusgaser till år 2045 - Sveriges miljömål \(sverigesmiljomal.se\)](https://www.sverigesmiljomal.se/utslapp-av-vaxthusgaser-till-ar-2045)

<sup>7</sup> <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-territoriella-utslapp-och-upptag/>

<sup>8</sup> <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter>

vilket i det här fallet motsvarar cirka 450 levnadsår. En studie baserad på delvis samma underlag visar att 0,10 färre förtida dödsfall per år beräknas inträffa bland nuvarande cyklister i Stockholms län tack vare minskade luftföroreningar. En ökning av förtida dödsfall beräknas till 1,7 per år bland de tidigare bilisterna till följd av ökad exponering för luftföroreningar. Sammantaget är det få förtida dödsfall bland de nya cyklisterna jämfört med det minskade antalet förtida dödsfall 69 personer för hela befolkningen i Stockholms län (Nilsson Sommar et al., 2020). Studien tar inte hänsyn till positiva effekter av fysisk aktivitet.

Inte bara personresor, utan även godstransporter kan till viss del ersättas med cykel. Parsmo (2019) har visat på stora skillnader i fossil energianvändning och klimatpåverkan mellan eldrivna godscyklar och diesel- eller eldrivna lastbilar. En studie av Arvidsson (2020) visar att det i många fall är möjligt att ersätta en lastbilstransport med en godscykeltransport, exempelvis utkörning av varor i tätorter.

Även inom rekreation och turism finns en potential till överflyttning av resor. Det är även en trend som observerats genom flödesmätningar under pandemin där cyklingen i Sverige ökat med 37 procent på helger år 2020 i jämförelse med 2019 (Buehler & Pucher 2021). Samtidigt som cykelturism kan leda till minskat klimatavtryck om cyklingen ersätter andra resor så ger det även en ekonomisk vinst (Tillväxtverket, 2017). Men för att cykelturism ska få ett så litet klimatavtryck som möjligt krävs hållbara transporter till och från destinationen, vilket inte alltid är möjligt i dagsläget enligt (Stave & Andersson, 2019).

Cykling minskar också bulleremissionerna då den ersätter väg- och spårtrafik. Cirka 20 procent av Sveriges befolkning, det vill säga ungefär 2 miljoner personer, exponeras vid sin bostad för trafikbuller med en ekvivalent ljudnivå som överskrider riktvärdet 55 dBA. Omgivningsbuller kan leda till en rad besvär såsom allmän störning, försämrad talförståelse, nedsatt inlärning och prestation, sömnstörningar och ökad risk för hjärt-och kärlsjukdom. Varje år beräknas buller från väg- och spårtrafik i Sverige orsaka hälsoförluster i storleksordningen 6 700 DALY<sup>9</sup> till följd av hjärtinfarkt, stroke och hypertoni (högt blodtryck). Trafikbullerexponeringen i Sverige beräknas ge upphov till cirka 1 000 hjärtinfarkter och 1 000 fall av stroke per år, varav cirka 500 av dessa leder till dödsfall (Folkhälsomyndigheten, 2019b; Trafikverket, 2021c).

De miljö- och hälsoproblem trafiken orsakar verkar på olika avstånd från trafiken. Effekterna uppträder på såväl lokal, nationell, europeisk som global nivå. Utsläppen av växthusgaser ger samma klimatpåverkan oavsett var utsläppen sker. Bullerpåverkan däremot, avtar med avståndet från källan men är också beroende av eventuella hinder som exempelvis hus och träd som kan finnas mellan bullerkällan och de som exponeras. För partiklar från avgaser, däck- och vägsitage blir halterna och exponeringen störst i gatumiljö med mycket trafik och dålig luftväxling. Men små partiklar och avgaser i form av till exempel kolväten och kväveoxider, vilka i sin tur tillsammans med solljus ger upphov till marknära ozon, kan spridas hundratals mil. Det ger en förhöjd bakgrundshalt av olika luftföroreningar som tillsammans med mer lokala utsläpp bidrar till exponeringen för människor och miljö både i tätorter och på landsbygden. Meteorologiska förhållanden som vind och inversion<sup>10</sup> har också stor betydelse för spridning och exponering av luftföroreningar.

### 4.3. Bättre folkhälsa

Cykling har betydelse för olika perspektiv av folkhälsa, där det mest uppenbara är hälsa kopplad till fysisk aktivitet. Arbetet med fysisk aktivitet i Sverige knyter bland annat an till det övergripande

---

<sup>9</sup> DALY står för "disability adjusted life years" eller "funktionsjusterade levnadsår" på svenska och anger summan av antalet förlorade år med full hälsa i en population, till följd av sjukdom eller förtida död. [Disability-adjusted life years \(DALYs\) \(who.int\)](https://www.who.int/)

<sup>10</sup> Inversion innebär att temperaturen inte som normalt avtar med höjden över marken vilket i sin tur medför att luftblandningen försämras.

folkhälsopolitiska målet (avsnitt 6.1.1), men även till Agenda 2030. Regeringens ambition är att Sverige ska vara ledande i genomförandet av Agenda 2030, där mål 3 handlar om god hälsa och välbefinnande. Regeringen beslutade år 2020 att tillsätta en kommitté för främjande av fysisk aktivitet, vars uppdrag bland annat är att öka den allmänna kunskapen om de positiva effekterna av fysisk aktivitet. Uppdraget ska slutredovisas i mars 2023 (Regeringen, 2020).

Fysisk aktivitet definieras av WHO som kroppslig rörelse utförd av skelettmuskulatur som kräver energiåtgång (WHO, 2018). Fysisk aktivitet exempelvis i form av cykling eller annan vardagsaktivitet, minskar risken för ett stort antal sjukdomar, däribland hjärt-kärlsjukdomar (Schantz, 2015; WHO, 2018). Personer med låg aktivitetsnivå har 20–30 procent högre risk att dö i förtid i jämförelse med personer som är regelbundet fysiskt aktiva. Bristande fysisk aktivitet hos befolkningen bidrar till stora samhällskostnader genom ett ökat behov av sjukvård och minskad produktivitet<sup>11</sup>. WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet och stillasittande beteende ligger till grund för de svenska riktlinjerna för fysisk aktivitet och stillasittande (Folkhälsomyndigheten 2021). Riktlinjerna tydliggör att det föreligger skillnad i rekommenderad dos av fysisk aktivitet mellan åldersgrupper. Något förenklat bör barn i åldern 6–17 år i genomsnitt genomföra 60 minuters måttligt till kraftigt pulshöjande fysisk aktivitet per dag. Vuxna i åldern mellan 18–64 år bör genomföra måttlig fysisk aktivitet minst 150–300 minuter per vecka. Det gäller även för personer som är 65 år och äldre. För de tre grupperna rekommenderas även fysisk aktivitet som stärker muskulatur och skelett i olika omfattning beroende på ålder. Långa perioder av stillasittande bör även avbrytas med perioder av rörelse. I Sverige uppfyller två tredjedelar av den vuxna befolkningen WHO:s rekommendation. Samtidigt är stillasittande (sittande, stående eller väldigt lite rörelse) vanligt och den vardagliga fysiska aktiviteten låg (Folkhälsomyndigheten, 2021a). Det finns även stora skillnader mellan olika grupper i samhället. Bland elever som är 11–15 år gamla uppger endast 13 procent att de är fysiskt aktiva 60 minuter per dag. I en internationell jämförelse med 45 länder i Europa samt Kanada hamnar Sverige långt ner vad gäller andelen barn som är tillräckligt fysiskt aktiva enligt WHO:s rekommendation ((Folkhälsomyndigheten, 2021b; Inchley et al., 2020). Folkhälsomyndigheten (2019a) visar även i sin rapport om barns och ungas rörelsemönster att skolelever är inaktiva större delen av sin vakna tid. 11-åriga elever är stillasittande två tredjedelar av sin vakna tid och 15-åriga elever är stillasittande hela tre fjärdedelar av sin vakna tid. Barn med mer fysisk aktivitet skattar sin hälsa som bättre och upplever även mindre skolstress än de som är inaktiva. Även mängden fysisk aktivitet skiljer sig mellan grupper, där män uppger en något högre nivå av stillasittande på sin fritid jämfört med kvinnor och personer födda utanför Europa uppger i högst utsträckning att de har en stillasittande fritid (Folkhälsomyndigheten, 2015).

Omkring hälften (52 procent) av Sveriges befolkning i åldersspannet 16–84 år har övervikt eller fetma. Den vuxna befolkningen med fetma har tredubblats sedan år 1980. Män har i större utsträckning (58 procent) övervikt eller fetma än kvinnor (46 procent) och andelen med övervikt eller fetma är även högre bland de med förgymnasial- (67 procent) och gymnasialutbildning (62 procent) jämfört med de med som har eftergymnasial utbildning (46 procent)<sup>12</sup>. Även bland barn har övervikt eller fetma ökat över tid, med en nuvarande andel på cirka 21 procent av barn mellan 6–9 år<sup>13</sup> och cirka 15 procent bland 11–15 åringar<sup>14</sup>. Barnfetma och övervikt är viktigt att förebygga då risken är stor att den kvarstår i vuxen ålder och då förknippas med en rad negativa hälsokonsekvenser. Barnfetma riskerar även att öka risken för fysisk och psykisk ohälsa i unga år<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> [Physical activity \(who.int\)](https://www.who.int)

<sup>12</sup> [Övervikt och fetma — Folkhälsomyndigheten \(folkhalsomyndigheten.se\)](https://www.folkhalsomyndigheten.se)

<sup>13</sup> [Övervikt och fetma hos barn 6–10 år — Folkhälsomyndigheten \(folkhalsomyndigheten.se\)](https://www.folkhalsomyndigheten.se)

<sup>14</sup> [Övervikt och fetma hos barn 11–15 år — Folkhälsomyndigheten \(folkhalsomyndigheten.se\)](https://www.folkhalsomyndigheten.se)

<sup>15</sup> [Övervikt och fetma — Folkhälsomyndigheten \(fohm.se\)](https://www.fohm.se)

Ökningen av övervikt och fetma förklaras framför allt av sociala och samhälleliga faktorer, där mat är den primära källan<sup>16</sup>, men dit även ändrade transportformer räknas in. Transportformer påverkar mängden fysisk aktivitet och därmed energiförbrukningen (Folkhälsomyndigheten & Livsmedelsverket, 2017). Fysisk aktivitet har även en preventiv effekt på psykisk ohälsa genom att minska risken för depressiva symtom, ångest, upplevd stress och utmattningssymtom. Fysisk aktivitet kan även lindra symtomen under pågående depression och minskar risken för återfall till depression (Martinsen et al., 2016).

Samhällskostnaden för bristande fysisk aktivitet är betydande. Enbart kostnaden för fetma uppskattas till 70 miljarder kronor per år. Bara en liten minskning av andelen med fetma skulle minska kostnaden för hälso- och sjukvården med betydande summor årligen (Folkhälsomyndigheten & Livsmedelsverket, 2017). Även ökningen av den psykiska ohälsan medför betydande samhällskostnader. Mellan åren 2010 till 2019 ökade andelen sjukskrivna på grund av psykisk ohälsa från omkring en tredjedel till nästan hälften av alla sjukskrivningar (Skandia, 2020).

Det aktiva resandets positiva inverkan på folkhälsan är stor. Gång- och cykelresor beräknas inom transportsystemet i sin helhet varje år förhindra cirka 3 000 förtida dödsfall och ge 70 000 DALY<sup>17</sup> (Trafikverket, 2021c). Cykling har störst positiva hälsoeffekter om den ersätter resande med lägst fysisk aktivitet det vill säga bilåkning. En förutsättning är att cyklingen inte ersätter mer av cyklistens övriga motion än cyklandet ger. Om och i så fall i vilken utsträckning en övergång till cykling ersätter annan motion, finns det olika uppgifter om i litteraturen. Vissa studier tyder på att cykling minskar annan fysisk aktivitet (Börjesson & Eliasson, 2012) medan andra studier indikerar att det inte gör det (Foley et al., 2018, 2019; Sahlqvist et al., 2013). Även när det gäller i vilken utsträckning elcykling bidrar till fysisk aktivitet så finns motstridiga uppgifter i litteraturen. Vissa studier tyder på att hälsovinster vid cykling med elcykel är små (Berntsen et al., 2017; de Geus et al., 2007), medan andra studier pekar på betydande hälsovinster bland annat till följd av att elcyklister cyklar längre sträckor eller på grund av att elcykeln lockar till sig nya grupper av cyklister. Störst är hälsovinster om el-cykling ersätter bil- eller kollektivtrafik (Castro et al., 2019). För äldre personer med svårigheter att röra sig på grund av muskelsvaghet eller försämrad kondition kan elcyklar bidra till att främja rörelse, särskilt bland grupper som löper risk för fysisk inaktivitet (van Cauwenberg et al., 2018, 2019). Personer med övervikt (hög BMI) som rör sig lite, kan lättare komma igång med motion genom att använda elcykel (Höchsmann et al., 2018; van Cauwenberg et al., 2018).

För att cyklingen ska vara långsiktigt hållbar, sett ur ett folkhälsoperspektiv, behöver den även vara säker. Under 2019 omkom 17 cyklister och knappt 2 000 skadades allvarligt i trafikmiljö (Trafikverket, 2020a). Under 2014–2019 omkom totalt 138 cyklister. Drygt 60 procent omkom i samband med kollision med motorfordon, drygt 30 procent på grund av en singelolycka och resterande på grund av kollision med andra trafikanter (Jenny Eriksson et al., 2022). Åtta av tio cyklister som skadas allvarligt gör det i en singelolycka (Eriksson, Karlström, et al., 2022; Niska & Eriksson, 2013; Trafikverket, 2020e).

#### 4.4. Bättre samhällsekonomi

Som tidigare nämnts i detta kapitel kan ökad cykling ha en rad positiva effekter. Därför kan styrmedel och åtgärder för ökat cyklande i många fall bidra till en bättre samhällsekonomi och vara samhällsekonomiskt motiverade. Med samhällsekonomiska effekter avses de konsekvenser för individer, företag och det offentliga som uppstår till följd av aktörers beteende och som kan tillskrivas

---

<sup>16</sup> [Matmiljöns betydelse för vår hälsa — Folkhälsomyndigheten \(fohm.se\)](https://www.fohm.se/matmiljons-betydelse-for-var-halsa)

<sup>17</sup> DALY är en förkortning för Disability Adjusted Life Years och kan översättas till funktionsjusterade levnadsår. DALY omfattar dels risk för funktionsnedsättning genom insjuknande i olika sjukdomar, dels förlorade friska levnadsår och dels risk för förtida död.

en på samhällsnivå ekonomisk betydelse. Värt att notera är dock att inte alla tänkbara konsekvenser är mätbara och riskerar därmed att förbises i samhällsekonomiska kalkyler. Det är lämpligt att skilja på effekterna av *cykling* och effekterna av en *cykelåtgärd*. Med cykling menas själva cyklandet medan en cykelåtgärd avser en åtgärd som påverkar förutsättningarna för cykling, exempelvis en utbyggnad av cykelinfrastruktur eller en informationskampanj för cykling.

#### 4.4.1. Samhällsekonomiska effekter av cykling

Effekter av cykling uppstår när personer cyklar i stället för att använda andra färdssätt eller inte reser alls. Till de samhällsekonomiska effekterna hör cyklingens påverkan på tillgänglighet, miljö, klimat och hälsa som har beskrivits i tidigare avsnitt. Två möjliga effekter av cykling som påverkar tillgängligheten är trängsel. Andra möjliga effekter är vägunderhåll, turism och skatteintäkter (Gössling & Choi, 2015). Huruvida en effekt uppstår och hur stor den är beror bland annat på om cykelresan ersätter en annan resa och i så fall vilket färdssätt cykeln ersätter. Det samhällsekonomiska värdet av cyklingens effekter går att uppskatta genom personers betalningsvilja för att ta del av (eller slippa) en viss konsekvens och genom värdet på resurser som sparas (eller förbrukas) i samband med en konsekvens (Trafikverket, 2020b).

Bland cyklingens samhällsekonomiska kostnader är tidskostnaden en betydande komponent. Studier skattar tidskostnaden per fordonskilometer till dubbelt så hög vid cykling jämfört med bilåkande, vilket till stor del beror på skillnaden i hastighet mellan färdmedlen (Gössling & Choi, 2015).<sup>18</sup> Restidsförlusten blir mindre om cyklandet sker på elcyklar eftersom dessa innebär högre medelhastighet (Rich et al., 2021). Risken för skada eller dödsfall per kilometer är i Sverige betydligt högre för cyklister än bilister (P. Nilsson et al., 2017). Olycksrisken är högre vid användning av elcykel jämfört med konventionell cykel (Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, 2019; Rich et al., 2021). Cykling som ersätter bilresor medför därmed i regel högre samhällsekonomiska olyckskostnader.<sup>19</sup> I jämförelserna mellan cykel och bil ingår emellertid endast risken för den som drabbas av en olycka och inte risken man utsätter andra för.

Förbättrad hälsa till följd av högre fysisk aktivitet beräknas utgöra den stora samhällsekonomiska nyttan av ökad cykling. Trots att cykling ökar olycksrisken och exponeringen för luftföroreningarna är den sammantagna hälsoeffekten i regel positiv, tack vare nyttan av ökad motion (de Hartog et al., 2010; Mueller et al., 2015; Nilsson Sommar et al., 2021). Mätt i kronor räknas hälso nyttan som betydligt större än miljö- och klimatvinsterna från minskad vägtrafik (Lindsay et al., 2011; Rabl & de Nazelle, 2012). Skillnaden mellan komponenterna minskar med en högre värdering av skadepkostnaden för koldioxidutsläppen (Trafikverket, 2020e). Det bör dock noteras att osäkerheten när det gäller beräkningen av värdet på miljö- och klimatnyttan är betydligt mer osäker än beräkningen av de positiva hälsoeffekterna då flera aspekter är svåra att värdera och vissa vanligtvis inte ingår i beräkningarna.

Nyttan av lägre fordonskostnader vid en överflyttning från bil till cykel beräknas också som liten i förhållande till hälsovinsterna i gällande ekonomiska modeller (Gössling & Choi, 2015; Trafikverket, 2020d). I standardkalkyler antas hälso nyttorna öka i proportion till den initiala risken för ohälsa (Kahlmeier et al., 2017). Grupper med sämre hälsa i utgångsläget antas därmed uppleva större hälsoförbättringar vid ökad cykling. Långsiktiga hälsoeffekter av cykling för barn och unga saknas i WHO:s standardkalkyl på grund av otillräckligt forskningsunderlag (Kahlmeier et al., 2017).

---

<sup>18</sup> I Gössling och Choi antas en genomsnittlig hastighet på 16 km/tim för cykling och 50 km/tim för bilåkning. Som jämförelse rekommenderar Trafikverket (2020a) en schablonhastighet för cykling på 15 km/h.

<sup>19</sup> Olyckskostnaden består av de samhälleliga kostnaderna för dödsfall och personsador samt materiella kostnader såsom kostnader för egendomssador, produktionsbortfall och sjukvård (Trafikverket, 2020c).



Storleken på de olika samhällsekonomiska effekterna varierar bland annat beroende på vilket trafikslag som cyklingen ersätter, vilka befolkningsgrupper som börjar cykla och var i landet som cyklingen sker. Sammantaget är den samhällsekonomiska nyttan sannolikt högre, allt annat lika, om cyklingen ökar

- på bekostnad av bilresor (en sådan överflyttning ger större hälsovinster och lägre utsläpp)
- bland barn (långsiktiga hälsovinster då goda vanor befasts i tidig ålder, dock saknas möjlighet att beräkna detta)
- bland personer med låg fysisk aktivitet (större hälsovinster)
- bland personer med lägre socioekonomisk status (större hälsovinster).

Storleken på kostnaderna och nyttorna då cykling ersätter en bilresa beror på kontexten, men i allmänhet tenderar hälso nyttan av ökad fysisk aktivitet vara den största nyttan och restidsökningen den största kostnaden enligt de beräkningar som har gjorts. Studier tyder på att de totala samhällsekonomiska nyttorna av ökad cykling generellt är större än kostnaderna, åtminstone då cyklingen ersätter biltrafik (Gössling & Choi, 2015).

#### 4.4.2. Samhällsekonomiska effekter av cykelåtgärder

Cykelåtgärder medför samhällsekonomiska effekter på olika sätt. Åtgärden kan öka cyklingen och därmed medföra de samhällsekonomiska effekter som beskrivs i föregående avsnitt. En cykelåtgärd kan dessutom ge upphov till samhällsekonomiska effekter genom att ändra förutsättningar för trafikanterna. Exempelvis kan ny cykelinfrastruktur öka cyklisters bekvämlighet och trafiksäkerhet eller minska deras restid, det vill säga den nya cykelinfrastrukturen medför samhällsekonomiska nyttor. Därtill innebär cykelåtgärder i regel olika kostnader, såsom kostnader för investering, underhåll och administration. Precis som annan infrastruktur medför ny cykelinfrastruktur en markkostnad, det vill säga en kostnad för den alternativa användningen av marken. Cykelåtgärder som inte innebär ett behov av ny infrastruktur, exempelvis omfördelning av utrymme genom att måla cykelfält i körbanan, har därmed en förhållandevis lägre samhällsekonomisk kostnad både pga. lägre konstruktionskostnad och lägre markmarkkostnad.

De samhällsekonomiska nyttorna av cykelinfrastruktur beror på flera faktorer. En är vilka restidsvinster som åtgärden medför. Cyklisters höga tidsvärden innebär att åtgärder som möjliggör högre hastigheter, exempelvis genom ökad bredd på cykelbanor, medför betydande nyttor i form av restidsvinster. Cyklisterna värderar cykling högre då den sker på en bana eller väg som är avskild från biltrafiken (Björklund & Carlén, 2012), särskilt då man kan undvika vägar med högre hastighetsgräns (Broach et al., 2012) och större trafikvolym (Sener et al., 2009). Ytterligare en faktor som påverkar nyttans storlek är antalet cyklisterna på den berörda sträckan. Resultat i Börjesson (2018) visar på större nyttor av cykelinfrastruktur på sträckor med fler cyklisterna. Detta resultat beror sannolikt på att de totala nyttorna av en given förbättring blir större då fler cyklisterna tar del av den. Sammantaget är den samhällsekonomiska nyttan av en cykelåtgärd, allt annat lika, sannolikt större om

- åtgärden ökar cyklisternas framkomlighet och hastighet (lägre tidskostnader)
- åtgärden ökar cyklisternas trafiksäkerhet (lägre olyckskostnader)
- åtgärder genomförs på sträckor med större cykelvolym (större total nytta).

Även kostnaderna för cykelåtgärder beror på kontextspecifika faktorer. En aspekt är huruvida åtgärden förbättrar villkoren för cyklisterna på bekostnad av andra trafikslag. Ett sådant exempel är minskad yta för bilparkering och biltrafik till förmån för cykelåtgärder. I sådana fall minskar framkomligheten för bilister vilket utgör en samhällsekonomisk kostnad. En sådan kostnad kan vara betydande, särskilt på vägar med mycket trafik. En annan faktor är vilken typ av område som cykelåtgärden genomförs i. Kostnaden för infrastruktur i form av alternativ markanvändning är större i områden med högre

markvärden, såsom tätorter. Investerings- och underhållskostnaden för cykelinfrastruktur tenderar att vara högre i miljöer med kallare klimat och svårare markförhållanden (Niska, 2006). Sammantaget är den samhällsekonomiska kostnaden av en cykelåtgärd, allt annat lika, sannolikt större om

- åtgärden minskar framkomligheten för andra trafikslag
- cykelinfrastrukturåtgärder genomförs i klimat som kräver mer drift och underhåll
- ny cykelinfrastruktur byggs i områden med höga markvärden.

Samhällsekonomiska analyser av cykelinfrastruktur tyder på att sådana investeringar i många fall är samhällsekonomiskt lönsamma, det vill säga att nyttorna överstiger kostnaderna. En studie av cykelinfrastruktur i Stockholm visade på lönsamhet hos 12 av 17 åtgärder (Börjesson, 2020). Lönsamheten var generellt sett högre på sträckor med större antal cyklister; högst lönsamhet hade åtgärder i innerstaden – trots att de enligt resonemangen ovan också hade höga kostnader. Andra fallstudier visar på samhällsekonomisk lönsamhet hos investeringar i cykelinfrastruktur i Norge (Sælensminde, 2004), Danmark (COWI, 2009) och Nya Zeeland (Chapman et al., 2018). En investeringskalkyl är kontextberoende men det finns generella aspekter av cykelinfrastruktur som bidrar till dess lönsamhet. En är att kostnaden för investering och underhåll för cykelinfrastruktur är relativt låg jämfört med motsvarande för väg. En annan aspekt är att cyklister har höga tidsvärden vilket medför höga tidsvinster för cykelåtgärder som förkortar cyklisters restid. Ett viktigt resultat enligt (Börjesson, 2020), är att investeringarna är lönsamma trots antagandet att inga nya cyklister tillkommer. I regel är nyttorna som tillfaller existerande cyklister betydligt större än nyttorna för nytillkomna cyklister, eftersom den senare gruppen ofta är relativt liten. Huruvida en cykelåtgärd genererar nya cyklister har därför oftast liten betydelse för den samhällsekonomiska lönsamheten av enskilda åtgärder. Större systemövergripande åtgärder som ger märkbara förändringar i resandet har potential att ge stora nyttor även för gruppen nytillkomna cyklister, men dessa samhällsekonomiska kalkyler ingår sällan i dessa.

#### 4.5. Sammanfattande punktlista

- Det finns en rad olika motiv för ökat cyklande. Ökat cyklande kan bland annat bidra till ökad tillgänglighet, mindre miljö- och klimatpåverkan och förbättrad folkhälsa.
- Vilka styrmedel och åtgärder som vidtas för ökat cyklande har stor betydelse både för vilka effekterna blir och hur stora de blir. Miljö-, klimat- och hälsoeffekterna blir till exempel helt olika om cykelresor ersätter bilresor än om cykelresor ersätter gång- eller kollektivtrafikresor. Även tillgängligheten påverkas av vilka styrmedel och åtgärder som vidtas.
- Vid valet av åtgärder för ökat cyklande är det viktigt att beakta att olika grupper i samhället har olika förutsättningar för att cykla. Vissa åtgärder gynnar alla cyklister medan vissa grupper kan behöva särskilda åtgärder för att de ska kunna ta del av ökad tillgänglighet med cykel.
- Vilka de samhällsekonomiska effekterna blir är en direkt följd av effekterna på tillgänglighet, miljö, klimat, hälsa med mera. Studier tyder på att de totala samhällsekonomiska nyttan av ökad cykling generellt är större än kostnaderna, åtminstone då cyklingen ersätter biltrafik.
- Samhällsekonomiska analyser av cykelinfrastruktur tyder på att sådana investeringar i många fall är samhällsekonomiskt lönsamma, det vill säga att nyttorna överstiger kostnaderna.
- Vid samhällsekonomiska analyser av cykelåtgärder brukar nyttan

---

## 5. Teori om målsättning

---

För att kunna föreslå en ändamålsenlig målstruktur och målformuleringar för ökad cykling i Sverige, gör vi här en sammanställning av vad forskningen visat gällande mål- och resultatstyrning.

### 5.1. Mål

Mål- och resultatstyrning (hädanefter målstyrning) används ofta tillsammans och med syfte att styra mot framtida mål (Alexius, 2017). Kortfattat kan man beskriva målstyrning som att styra genom att sätta upp mål och utvärdera mot dessa (Montin & Granberg, 2013). Mål anger den prestationsnivå som en organisation strävar efter att uppnå för en viss aktivitet inom en given tidsram (Torfing et al., 2012). Användningen av mål som styrningsmodell inom den offentliga förvaltningen är inte ny. Målstyrning har dock generellt blivit en väldigt utbredd styrningsmodell i offentliga förvaltningar i västliga demokratier (Hedegaard Sørensen & Gudmundsson, 2010; Marsden et al., 2009). Inom svensk politik har man i ökande grad övergått från regelstyrning till att använda sig av övergripande mål (Rothstein, 2014). Ett politiskt område som illustrerar detta är transportområdet där det finns ett långsiktigt övergripande mål samt funktions- och hänsynsmål och där en rad dokument samt procedurer används för att stödja och kontrollera utvecklingen av de uppsatta målen (Gudmundsson & Hedegaard Sørensen, 2013).

Enligt (Kravchuk & Schack, 1996) är utmaningen med målstyrning att inte anta för många mål. Alexius (2017) menar att även om det finns tankar kring rättvisa, legitimitet och att undgå kritik över bortprioriterade områden är det bättre att med få mål. En anledning är att få mål underlättar prioritering och fokus. Alltför många mål riskerar att minska styrkraften hos de redan existerande målen och det är därför klokt att balansera önskat politiskt signalvärde mot önskad styrkraft. Alltså kan fler mål bidra till en svagare, snarare än starkare, styrning. Finns det även en avsaknad av formell rangordning mellan de uppsatta målen är det troligt att det med tiden uppstår informella rangordningar. Detta kan medverka till att några av målen blir lägre prioriterade än andra. Genom att prioritera få mål kan man främja styrkraften i dessa. En ytterligare aspekt som talar för få mål, är kostnader för uppföljning. Vanligtvis görs det en uppföljning med jämna mellanrum och det medför kostnader för mätning av olika indikatorer, insamlande av data och information samt sammanställning av dessa.

En annan utmaning är själva formuleringen av målen. Generellt sett är målen mer otydliga inom offentlig sektor i jämförelse med den privata sfären (Jung, 2014; Jung & Ritz, 2014; Rantanen et al., 2007). Mål inom offentlig sektor kan således ofta tolkas på flera olika vis. Det finns enligt forskningen ändå både för- och nackdelar med denna tolkningsbarhet. Ett fåtal relativt tolkningsbara mål kan ofta vara en fördel. Alltför tydliga mål kan innebära en minskad förankring hos dem som antingen inte förstår eller inte känner igen sig i hur målen är formulerade. Tolkningsbara mål kan lättare översättas till en organisations verksamhet och därmed bättre anpassas till den kontext som mottagaren befinner sig i (Holmgren Ciacedo et al., 2015). Tolkningsbara målformuleringar kan även vara en fördel ur det hänseendet att organisationens ledning får en möjlighet att i efterhand omformulera eller modifiera sina preferenser knutna till målet (Heinrich, 2002). Men det finns även forskning som pekar på att målen bör vara tydligt formulerade (Jung, 2014; Jung & Ritz, 2014; Latham et al., 2008). Mål som är tydliga och inte öppna för tolkning förväntas resultera i bättre möjligheter att uppnå uppsatta mål, eftersom otydliga mål kan resultera i liten eller ingen vägledning för implementeringen av målen (Latham et al., 2008). Vidare pekar forskning på att tolkningsbara mål inte heller ger en solid grund för kollektiva åtgärder inom organisationen eller i samarbete med andra organisationer (Jung, 2014).

Ett specifikt mål överensstämmer med de SMART-kriterier som ofta tillämpas vid formuleringen av mål. SMART är ursprungligen en engelsk förkortning och Trafikanalys (2018b) anger att det på svenska brukar utläsas som Specifikt, Mätbart, Acceperat, Realistiskt och Tidsatt. Förutom att målet ska vara specifikt, det vill säga tydligt och konkret, för att alla aktörer ska veta vad målet innebär och

hur situationen ska vara när målet är uppnått, ska det även vara möjligt att mäta. De aktörer som förväntas bidra till att målet ska uppnås behöver acceptera och ta till sig målet. Enligt SMART-kriterierna behöver mål även vara realistiska. Det handlar om att ett mål ska vara möjligt att nå med de åtgärder som föreslås. Ett mål som uppfattas som orealistiskt kan snarare hämma utvecklingen, då aktörer kan komma att prioritera arbete med andra mer nåbara mål högre. Samtidigt får inte målet uppfattas som så enkelt att nå att det inte kräver några tillkommande insatser alls, för då får det ingen styrande effekt. Trafikanalys (2018b) menar att ett sätt att komma fram till en rimlig målnivå kan vara att titta på den historiska utvecklingen och förutsätta att en förändring framåt kan ske i 30 till 50 procent snabbare takt i önskad riktning med stöd av riktade åtgärder.

Genom att inte bara beskriva målnivån specifikt, utan också säga när målet ska vara uppnått, blir det enklare att under genomförandeperioden jämföra utvecklingstakten i förhållande till den återstående tiden. En tidpunkt som läggs alltför långt bort minskar målets styrkraft. En tidpunkt som ligger för nära i tiden gör att endast marginella förändringar kan förväntas.

Oavsett hur det övergripande målet formuleras, bör det vara utformat i samverkan med mottagarna för att på så vis upplevas som mer relevant samtidigt som motivationen att följa målet då ökar (Holmgren Ciacedo et al., 2015). Det övergripande målet bör även kunna brytas ned i delmål med mätbara kriterier knutna till varje enskilt delmål (Bohni Nielsen et al., 2005; Hedegaard Sørensen & Gudmundsson, 2010). Vidare bör mottagaren självständigt få välja medel för att uppnå målen (Rombach, 1991; Vedung, 1998). Målen bör på ett meningsfullt sätt relateras till de styrmedel som mottagarna har tillgång till, för att de därmed ska kunna genomföra och planera insatser för att uppnå målen. Mål som är orealistiska i förhållande till de styrmedel och befintliga ekonomiska ramar som mottagarna råder över, kan bidra till frustration och minskad handlingskraft (Hedegaard Sørensen & Gudmundsson, 2010).

## 5.2. För- och nackdelar med målstyrning

Enligt Hedegaard Sørensen & Gudmundsson (2010) kan målstyrning leda till klarare ansvarsfördelning, mer effektiva val av lösningar samt bättre dokumentation. Författarna pekar även på ökade möjligheter för lärande och flexibilitet och att det kan vara en katalysator för innovation och för anpassning till utveckling. Marsden & Bonsall (2006) lyfter även fram att det kan hjälpa till att fastställa finansieringsprioriteringar. En annan betydande aspekt som de framhåller, är att uppföljning av mål även kan ge en tidig varning om potentiella utmaningar eller problem att uppnå ett visst mål och synliggöra behovet av att göra en förändring och/eller ökad finansiering. På liknande sätt kan en positiv utveckling av ett uppsatt mål ge en signal om att en viss politik bör fortsätta (Marsden & Bonsall, 2006).

Det finns också kritik mot målstyrningen som styrningsmodell för att uppnå vissa samhällsmål. Forskning lyfter fram att frågor som inte ingår i något mål kan bli förbisedda och utan resurser. Mål kan förvrida fokus för politiken så att det riktas mot områden där framsteg lättast kan uppnås och mätas (Alexius, 2017; Guilfoyle, 2012; Hall, 2012; Marsden & Bonsall, 2006). Hall (2012) framhåller även att målstyrning längre ner i styrsystemet i organisation riskerar att reduceras till en form för sidoaktivitet till den faktiska verksamheten där en följd av detta kan bli en ökad pappersexercis.

En tanke med målstyrning är att politiker och ledande tjänstepersoner ska kunna delegera själva utförandet. Hall (2012) menar att detta är i praktiken en utmaning eftersom det finns en rädsla att mista kontrollen. Det kan framkalla en ryckig styrning vilket är motsatsen till den rationella och effektiva styrning som är tanken med målstyrning. En annan utmaning som framhålls av Brunsson & Brunsson (2014) är att målstyrning är vad som skulle kunna definieras som dubbelbottnad utmaning. Å ena sidan kan styrningen ge upphov till en otydlighet och för lite vägledning. Å andra sidan kan det resultera i en alltför stor tydlighet och där man i praktiken använt sig av regelstyrning.

### 5.3. Indikatorer

Om de beslutade målen inte kan mätas direkt, behöver de kompletteras med mätbara indikatorer för att åstadkomma en faktisk styrning. Det behöver också finnas en tydlig koppling mellan mål och indikatorer som ska redogöra för effekter och resultat (Hedegaard Sørensen & Gudmundsson, 2010). Indikatorer ska fokusera på viktiga egenskaper hos ett mål och syftet med indikatorer är därmed att de ska användas för att synliggöra tillstånd, utvecklingstrender och utvecklingstakt (Gudmundsson & Hedegaard Sørensen, 2013). Det huvudsakliga kriteriet för valet av indikatorer bör vara att de ska täcka in alla aspekter som anses vara av betydelse för att följa upp och utvärdera ett mål (Trafikanalys, 2017). Ofta är flera indikatorer bättre än enstaka som sällan ger en heltäckande bild av en förändring. Indikatorer bör specificera:

- kvantitet (hur mycket?)
- kvalitet (hur väl?)
- tid (när?)
- plats (var?).

Vidare framhålls att en bra indikator är (Heinrich, 2002; Vagnby, 2000):

- Substantiell – spegla en väsentlig del av ett mål i exakta termer.
- Oberoende – samma indikator bör normalt inte användas för mer än ett mål.
- Saklig – varje indikator bör vara objektiv och bör ha samma betydelse för alla som förväntas arbeta med den i någon mån.
- Plausibel – förändringar ska direkt kunna knytas till arbetet med att uppnå målet.
- Lättillgänglig – indikatorer ska vara utformade utifrån lättillgängliga data eller data som kan samlas in utan ett för stor ansträngning med avseende på arbetsinsats och ekonomi.

Vid uppföljning av målen beskrivs utvecklingen genom indikatorernas kvantitativa mått. Även kvalitativa beskrivningar kan redovisas. De kvalitativa beskrivningarna kan handla om exempelvis förändringar i lagstiftning, ekonomiska styrmedel som förväntas påverka utvecklingen samt nationella eller internationella händelser av stor betydelse (Trafikanalys, 2017). Mål som saknar relevanta indikatorer kan skapa frustration, ignoreras eller ändras till mottagarnas egna mål (Hedegaard Sørensen & Gudmundsson, 2010). Forskning pekar på att indikatorer som är knutna till tydliga (kvantitativa) mål får större uppmärksamhet vilket i vissa sammanhang sker på bekostnad av områden som inte har detta (Guilfoyle, 2012; Hedegaard Sørensen & Gudmundsson, 2010; Marsden & Bonsall, 2006).

För att bedöma utvecklingen på målnivå finns det möjlighet att fastställa *nyckelindikatorer*. En nyckelindikator är en indikator som är av särskild betydelse för uppföljningen av ett visst uppsatt mål.

### 5.4. Mått

Varje indikator kan vara uppbyggd kring ett antal mått. Dessa mått ska enskilt beskriva någon aspekt av hur indikatorn utvecklas. Måtten kan vara av olika karaktär och även anges med olika enheter. En del indikatorer kan enligt Trafikanalys (2017) framställas med få mått medan det kan krävas fler mått för att beskriva andra indikatorer. Emellertid finns det en fördel att begränsa antalet mått eftersom det möjliggör en ökad systematik i mätningarna. För många mått kan förändringar från ett år till ett annat vara väldigt små eller obefintliga. Därmed kan det ibland krävas längre tidsserier för att illustrera skillnader av utvecklingen och vissa indikatorer och mått kan således ha en uppföljning som är mer utspridd än ett årligt intervall (Trafikanalys, 2017).

För varje indikator kan ett eller några få *nyckelmått* användas för att fånga indikatorns viktigaste aspekter. För att ett mått, enligt Trafikanalys (2017), ska vara ett nyckelmått ska det ha en stor betydelse för en central dimension av indikatorn. En viktig aspekt är dessutom att ett nyckelmått bör

vara av tillräckligt god kvalitet. Exempelvis innebär detta att metoden för att utveckla måttet är känd och beskriven. Vidare framhåller Trafikanalys (2017) att nyckelmåtten särskilt beaktas när måtten sammanvägs för en indikator. Bedömningen av en indikator kan aldrig bli mer positiv än det nyckelmått som haft den sämsta utvecklingen. En fördel med detta är att det försvårar att mindre betydelsefulla aspekter får genomslag i bedömningarna medan en nackdel kan vara svårigheten att nå en samsyn om vilka mått och indikatorer som ska anses ha nyckelstatus. Mått som mer fångar in en bakgrundsbeskrivning snarare än prestationer är *inte* lämpliga som nyckelmått (Trafikanalys, 2017).

## 5.5. Sammanfattande punktlista

- Det är generellt bättre med få mål än många då det underlättar prioritering och fokus samt ger en starkare styrning. Få mål kan också innebära lägre kostnad för uppföljning av målen.
- Det finns för- och nackdelar både med mål som är tydliga och precisa och med mål som lämnar utrymme för tolkningar och är mindre precisa.
- Mål bör uppfylla SMART-kriterierna och vara Specifika, Accepterade, Mätbara, Realistiska och Tidssatta.
- Övergripande mål bör vara utformat i samverkan med mottagarna och kunna brytas ned i delmål med mätbara kriterier. Mottagaren bör kunna välja och ha tillgång till styrmedel för att uppnå målen.
- Målstyrning kan ha flera positiva effekter som t.ex. tydligare ansvarsfördelning, effektivare val av lösningar, bättre dokumentation, ökade möjligheter till lärande, ökad flexibilitet samt bidra till att fastställa finansieringsprioriteringar. Uppföljning av mål kan ge en tidig varning om potentiella utmaningar eller problem att uppnå ett visst mål och därmed synliggöra behov av nya styrmedel eller en skärpning av befintliga.
- Målstyrning kan även ha flera negativa effekter som t.ex. frågor som inte ingår i något mål riskerar att bli förbisedda och utan resurser, fokus kan komma att riktas mot frågor som är lätta att följa upp och där framsteg lättast kan nås.
- Om målen inte är mätbara bör de kompletteras med mätbara indikatorer för att styrning ska kunna åstadkommas. Ofta krävs flera indikatorer för ett enskilt mål.
- Indikatorerna bör täcka in alla aspekter som anses vara av betydelse för att följa upp och utvärdera ett mål. Det behöver finnas en tydlig koppling mellan mål och indikator som ska redogöra för effekter och resultat samt synliggöra tillstånd, utvecklingstrender och utvecklingstakt.
- Vid uppföljning av målen beskrivs utvecklingen genom indikatorernas kvantitativa mått. Även kvalitativa beskrivningar kan redovisas. Varje indikatorns utveckling kan beskrivas med flera mått.

---

## 6. Uppföljning och befintliga mål för ökad cykling

---

Ett nationellt mål om ökad cykling behöver ta sin utgångspunkt i andra relevanta mål på nationell nivå samt regionala och kommunala mål om ökad cykling. I det här kapitlet ger vi därför en översikt av sådana mål. Vi gör också en utblick i andra länder för att samla inspiration till tänkbara målformuleringar. Då det kan vara effektivt att använda redan befintliga uppföljningar i måluppföljningen samtidigt som det också ger en fördel med längre tidsserier (se avsnitt 5.4), har vi även sammanställt indikatorer med koppling till ökad cykling som redan idag följs upp.

### 6.1. Befintliga målsättningar i Sverige

I Sverige finns flera nationella mål med koppling till mål om ökad cykling. Det gäller främst de transportpolitiska målen, folkhälsomålen och miljömålen inklusive klimatmålet. Nedan ger vi en kort beskrivning av dessa. Här ger vi också exempel på regionala och kommunala målformuleringar om ökad cykling.

#### 6.1.1. Övergripande mål i Sverige med relevans för cykling

Sveriges transportpolitiska mål styr inriktningen för transportpolitiken i landet. Transportpolitikens övergripande mål är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Dessutom finns det ett funktionsmål och ett hänsynsmål (Prop. 2008/09:93).

Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Enligt funktionsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning ”medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov” (Prop. 2008/09:93).

Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med etappmål som avser växthusgasutsläpp och trafiksäkerhet.<sup>20</sup> Enligt hänsynsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning ”anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa” (Prop. 2008/09:93).

Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga, men regeringen skriver ”för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet”.<sup>21</sup> Hänsynsmålet sätter således en gräns för möjligheten att utveckla tillgängligheten.

Trafikanalys har i uppdrag att följa upp de transportpolitiska målen och gör varje år en uppföljning av hur transportsystemet utvecklas i förhållande till dem. Uppföljningen görs på en målnivå som utgår från 15 indikatorer (Trafikanalys, 2021a). Angående det övergripande transportpolitiska målet skriver Trafikanalys i sin senaste uppföljning bland annat att ”transportförsörjningen inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta hållbarhetsperspektiv” samt att olika hållbarhetsperspektiv inte kan kompensera för varandra. Vidare skriver Trafikanalys att ”funktionsmålet tillstånd bedöms sammantaget ha haft en något mer negativ utveckling sedan målen antogs än vid förra årets bedömning” samt att ”för samtliga mått och indikatorer finns tydliga tecken på geografiska tillgänglighetskillnader, skillnader som också tenderar att öka över tid. Regioner med

---

<sup>20</sup> <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/>

<sup>21</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

en relativt god tillgänglighet tenderar att utvecklas positivt medan regioner med sämre förutsättningar utvecklas negativt eller i en lägre positiv hastighet” (Trafikanalys, 2021b).

Beträffande hänsynsmålet skriver Trafikanalys bland annat att ”den kompletterande indikatorn *Fysiskt aktiva resor* visar på att en minskande andel av befolkningen får sitt behov av motion tillgodosett genom sina dagliga gång- eller cykelresor”. Befolkningen växer snabbast i tätorter där det finns störst problematik med buller och luftföroreningar från transporter. Även om halterna luftföroreningar minskar i tätorterna kan fler personer bli exponerade för problematiska nivåer (Trafikanalys, 2021b). Energieffektiviteten inom transportsektorn har utvecklats positivt vad gäller person- och godstransporter på väg sedan år 2009 då målen antogs. Utvecklingstakten är dock låg i förhållande till förhoppningen som ställts till att effektivisering ska bidra till att uppställda etappmål nås. Det gäller enligt Trafikanalys i ”synnerhet den del av effektiviseringen som ska uppnås genom ett transporteffektivt samhälle” (Trafikanalys, 2021a). En positiv förändring som lyfts fram är genombrottet för laddbara fordon. Trafikanalys ser ingen tendens till att transporternas påverkan på naturmiljön har utvecklats på något avgörande sätt sedan år 2009. Beträffande dödsfall i trafiken dog 335 personer 2020 varav 101 var konstaterade självmord. Sedan 2007 (mätt som genomsnitt 2006–2008) har antalet omkomna minskat med 31 procent men etappmålet om max 220 omkomna nåddes inte för åren 2018–2020 (Trafikanalys, 2021a). För en jämförelse med förtida dödsfall på grund av luftföroreningar, buller och bristande fysisk aktivitet se avsnitt 4.2 och 4.3.

Sveriges riksdag antog år 2017 ett klimatpolitiskt ramverk som består av tre delar: klimatlagen (2017:720), klimatmål och det Klimatpolitiska rådet. Det långsiktiga klimatmålet innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Därefter ska utsläppen av växthusgaser från svenskt territorium vara negativa<sup>22</sup>. Inom transportsektorn finns ett etappmål som innebär att utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg, senast år 2030 ska ha minskat med minst 70 procent i jämförelse med utsläppen år 2010. Enligt Naturvårdsverkets senaste referensscenario minskar utsläppen med 68 procent till 2030. Att det ser bättre ut nu än vid tidigare bedömningar beror på beslut angående reduktionsplikten samt på att elektrifieringen av fordonsflottan går snabbare än tidigare beräknat (Naturvårdsverket, 2022). Detta scenario gjordes dock innan den diskussion som förs när detta skrivs, om sänkt skatt på bensin och diesel, ändringar i reduktionsplikten och 1 000 respektive 1 500 kr till varje bilist för att kompensera för de ökade drivmedelspriserna. I sammanhanget kan nämnas att sedan år 2000 har priset att åka kollektivt ökat betydligt mer än priset för bensin och diesel.<sup>23</sup> Beaktar man dessutom att bilarna har blivit bränslesnålare har utvecklingen varit ännu mer gynnsam för bilisten i förhållande till kollektivtrafikresenären.

Sveriges miljömål fungerar som riktmärken för miljöarbetet i Sverige. Målen visar vägen mot en hållbar utveckling och utgör den miljömässiga dimensionen av Agenda 2030. Sveriges miljömål består av ett övergripande generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt flera etappmål<sup>24</sup>. Det finns indikatorer och preciseringar för varje enskilt mål. Preciseringarna beskriver tillsammans med miljömålen vad som är god miljö i Sverige. Målen följs upp årligen och det genomförs även en fördjupad uppföljning under varje mandatperiod, varav den senaste publicerades 2019 (Naturvårdsverket, 2019). Syftet med generationsmålet är att visa inriktningen på Sveriges miljöpolitik och även peka ut vilka värden som ska säkras för att nå miljö kvalitetsmålen inom en generation. När generationsmålet antogs var

---

<sup>22</sup> <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/>

<sup>23</sup> <https://www.scb.se/hitta-statistik/redaktionellt/biljetter-i-lokaltrafiken-har-stigit-mer-i-pris-an-bensin-under-2000-talet/>

<sup>24</sup> <https://www.sverigesmiljomal.se/sa-fungerar-arbetet-med-sveriges-miljomal/>



målsättningen att det skulle vara uppfyllt till och med år 2020. Nu har målsättningen ändrats och anpassats till målåret i Agenda 2030 och följs därför i stället upp till och med år 2030<sup>25</sup>.

I Sverige finns ett relativt nytt folkhälsopolitiskt ramverk. Med ett omformulerat övergripande Folkhälsopolitiskt mål, ”att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”. Utöver det övergripande målet finns åtta målområden som följs upp med indikatorer som även de har reviderats (Folkhälsomyndigheten, 2020). Inom de åtta målområdena bedömer vi att mål sex, om levnadsvanor, har tydligast koppling till cykling, där bland annat en av indikatorerna är fysisk aktivitet.

Utöver svenska mål så finns det även mål inom FN som svenska myndigheter också arbetar utifrån. Exempelvis Agenda 2030<sup>26</sup> med sina 17 delmål för en hållbar ekonomisk-, social- och miljömässig utveckling.

### 6.1.2. Målsättningar för cykelandel på nationell nivå

I Sverige finns idag inget uttryckligt mål om att cyklingen ska öka på nationell nivå. Däremot utgör cykling en del i GCK-målet. Det antogs av regeringen i april 2018 och lyder "Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik." Trafikanalys fick 2018 i uppdrag av regeringen att redovisa en plan för hur etappmålet ska följas upp och ange indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar. (Trafikanalys, 2019) gav förslag på fyra olika grupper av indikativa målnivåer, som utgår från att andelen GCK-trafik totalt i riket behöver öka med fyra procentenheter till 2025. Detta ska åstadkommas genom att alla kommungrupper ökar sin nuvarande andel utifrån sina förutsättningar, vilket innebär en ökning av GCK-andelen med en till åtta procentenheter beroende på kommungrupp. Dock bedömer Trafikanalys att ökningen förväntas ske med hjälp av regionaltåg.

### 6.1.3. Målsättningar för cykelandel på regional och kommunal nivå

Åtta av Sveriges 21 regioner har mål om ökad cykling som anger en önskad cykelandel av det totala resandet. Exempelvis har Stockholm och Skåne angivna cykelandelsmål på 20 respektive 19 procent till år 2030 (Tabell 1). Västra Götalandsregionen däremot, har enbart angett sitt utgångsvärde. Befolkningsmässigt är dessa tre de största regionerna som tillsammans utgör drygt hälften av Sveriges befolkning. De regioner som inte har något andelsmål och som inte redovisas i tabellen nedan, har ofta andra mål kopplade till ökad cykling. Ett exempel på detta är Region Kalmar, som anger att ”2025 finns det ett regionalt sammanhängande nät av cykelbanor och cykelsträckningar i blandtrafik som är trafiksäkra och attraktiva”. Det är för närvarande några regioner som helt saknar någon form av publicerad cykelplan eller cykelstrategi.

---

<sup>25</sup> <http://sverigesmiljomal.se/sa-fungerar-arbetet-med-sveriges-miljomal/>

<sup>26</sup> [Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development](https://www.un.org/sustainabledevelopment/)

Tabell 1. Sammanställning över andelsmål för cykling, uppdelat på region, till vilket år det är satt till samt utgångsår och utgångsvärde. Regionens storlek är beskriven som andel av Sveriges befolkning.

Region	Andel av Sveriges befolkning	Tidsatt till	Andelsmål	Utgångsår	Utgångsvärde
Stockholm	23%	2030	20%	2020	10%
Västra Götaland	17%	Saknas	Saknas	2014	6%
Skåne	13%	2030	19%	2013	16%
Uppsala	4%	2030	23%	2016	13%
Gävleborg	3%	2030	17%	2019	7%
Halland	3%	2029	Ej angivet	Ej angivet	Ej angivet
Sörmland	3%	2030	21%	2019	11%
Gotland	1%	2025	Öka med 30 %	2010	Ej angivet

Utöver regionerna som presenteras i Tabell 1 finns även en transnationell regional strategisk handlingsplan för cykling i Öresundsregionen, även kallat Greater Copenhagen, dit Halland och Skåne räknas in tillsammans med huvudstadsregionen i Danmark och Själland. Där formuleras ett gemensamt mål om 20 procent ökad cykling till år 2030 (Greater Copenhagen, 2021).

Cykelfrämjandet samlar årligen in information om hur kommunerna i Sverige arbetar med cykel frågor och sammanställer detta i Kommunvelometern (se avsnitt 6.3.2). Enligt deras sammanställning från 2021, då 57 av 290 kommuner deltog i undersökningen, hade 49 kommuner (86 %) någon form av målsättning för ökad cykling. Mer än hälften (51 %) av dessa hade uttryckliga mål om ökad cykelandel.

Inom ramen för detta regeringsuppdrag skickades en webbenkät ut till Svenska Cykelstäders medlemmar (6 regioner och 34 kommuner) som fick möjlighet att svara på frågor angående mål och målformuleringar (se avsnitt 2.3.2). Det var 13 kommuner och tre regioner som svarat på alla frågor. Av de som svarat uppgav alla tre regioner samt nio kommuner att deras mål för ökad cykling var formulerat som en cykelandel av det totala resandet. Andelsmålet varierade mellan 14 och 26 procent bland de svarande kommunerna och regionerna. Värt att nämna är att underlaget till dessa måluppföljningar varierar beroende på mätperiod, vilka invånare som ingår (t.ex. att cyklandet ska öka i huvudtätort) och liknande och många kommuner och regioner har olika rekryterings- och insamlings sätt på sina resvaneundersökningar. Även målformuleringar relaterat till antal resor förekommer: ”att antalet cykelresor ska tredubblas”, ”att cykeltrafiken ska öka med en procent per år” eller ”att antalet passager med cykel i mätpunkter ska öka”. Några kommuner/regioner hade fler än ett mål om ökat cyklande. Exempelvis fanns i två fall specifika mål om att barns cyklande till skolan skulle öka. I några fall finns mål om att resandet med kollektivtrafik, cykel och till fots sammantaget ska utgöra en viss andel av det totala resandet eller att andelen resta kilometer med dessa färd sätt ska öka utan att cykelns andel minskar. Oftast – i 13 fall av 16 – var måläret 2030. Enstaka målar inföll tidigare (2024 och 2025) och några senare (2035 och 2040). Alla utom en kommun som svarade på enkäten hade tidsatta mål.

## 6.2. Mål för cykling i andra länder

Inom ramen för europeiska samarbetet för hållbara transporter, för hälsa och miljö, har en plan för främjande av cykling tagits fram (Pan-European Master Plan for Cycling Promotion, ”PEP-planen”). Visionen med planen är att främja cykling, där målet är att bidra till ett hållbart samhälle, en bättre miljö, förbättrad hälsa och säkerhet, större social inkludering, ekonomiskt välstånd samt övergripande förbättring av livskvaliteten för alla medborgare. Arbetet har letts och koordinerats av Österrike och Frankrike. Utöver de koordinerande parterna har representanter från 26 övriga medlemsländer, FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE), WHO Europa samt företrädare för icke-statliga organisationer, som exempelvis Europeiska cyklistförbundet (ECF), varit delaktiga i framtagandet. Från Sveriges sida deltog representanter från Trafikverket och Cykelfrämjandet. Arbetet med PEP-

planen presenterades i maj 2021 och innehåller elva övergripande rekommendationer med tillhörande åtgärder för att främja cykling (UNECE & WHO Europe, 2021). Inom rekommendation 8 i PEP-planen framhålls att det är viktigt att förbättra cykelstatistiken, som en del i att följa upp och utvärdera mål om ökad cykling. I detta ligger att samla in jämförbar statistik med hjälp av ett minimum av indikatorer. Här lyfter PEP-planen exempelvis fram:

- Andel cykling.
- Det årliga antalet cyklade personkilometer per invånare.
- Antalet kilometer cykelinfrastruktur.
- Genomsnittligt antal cyklar per invånare och hushåll.
- Antalet sålda cyklar årligen.
- Det årliga antalet dödade cyklister per cyklad kilometer.

I PEP-planen lyfts även förslag fram på möjliga rekommendationer med tillhörande åtgärder för att främja cykling. En av dessa rekommendationer är kopplad till finansiering av cykelfrämjande åtgärder. Det framhålls att det är avgörande att uppnå och upprätthålla tillräckliga investeringsnivåer på lång sikt för att uppnå en varaktig omställning. Finansiering bör därför tillhandahållas på alla administrativa nivåer för att främja genomförandet av cykelåtgärder och garantera underhållet av cykelinfrastruktur. Nya indikatorer som tar hänsyn till nyttan med cykling i kostnads-nyttoanalyser bör utvecklas. Detta kommer enligt PEP-planen att öka medvetenheten om cyklingens fördelar och förändra myndigheternas uppfattningar om cykling samt viljan till att avsätta mer ekonomiska medel. Vidare framhålls ekonomiska styrmedel som ett kraftfullt verktyg som kan förändra beteendet och förbättra cyklingens status. Exempel som lyfts fram är en skattefri mobilitetsbudget, skattefri kilometerersättning för cykling till jobbet, skattelättnader för cyklar och underlättande av cykelanvändning för tjänsteresor (UNECE & WHO Europe, 2021).

Europeiska cyklistförbundet (2022) har sammanställt en rapport med samtliga nationella cykelstrategier i Europa och översikten som nedanstående översikt baseras på. De mätbara målen skiljer sig i karaktär mellan de europeiska nationerna. Vissa länder använder sig uteslutande av ett andelsmål medan andra länder har en mer komplex målstruktur där exempelvis distinktioner görs mellan cykling i tätort eller på landsbygd, resta kilometer, andel resor, eller resor över eller under en viss distans. Tjeckien och Portugal använder sig av flera etappmål medan andra har ett årtal då målet/målen ska vara uppfyllda.

Tabell 2 är en sammanställning över de länder i Europa som har andelsmål för ökad cykling som EFC haft kännedom om. Det framgår inte alltid om cykelandelen avser antalet resor eller resta kilometer. I de länder som angivit att andelen cykling ska öka i hela landet (Norge, Frankrike, Österrike, Irland, Slovakien och Tjeckien), ligger målen på mellan 8 och 13 procents cykelandel. Det innebär, för de flesta, att cyklingens andel knappt ska fördubblas. För Frankrike innebär målsättningen emellertid en tredubbling av cyklandet. I de övriga länderna som har ett angivet andelsmål, är detta inriktat på exempelvis arbetspendlingens cykelandel, att cyklandet i städer ska öka eller att en större andel resor som är kortare än fem kilometer ska göras med cykel. Lettland har valt ett mål som handlar om att antalet personer som cyklar minst en gång i veckan ska öka. Denna målformulering är intressant med tanke på att det på sikt kan ge en successivt ökad cykling, om fler väljer att byta ut mer än en resa i veckan till färd sättet cykel. Notera att rekryterings- och insamlingsmetoder samt definitioner av en resa kan skilja sig åt mellan länderna.

Tabell 2. Sammanställning över andelsmål för cykling, uppdelat på land, till vilket år det är satt till samt utgångsår och utgångsvärde relaterat till målet. Källa: (Europeiska cyklistförbundet, 2022).

Land	Tidsatt till år	Mål (andel)	Utgångsår	Utgångsvärde
Finland	2020	20 % ökning av GC-resor	2005	Ej angivet
Frankrike	2024	9 %	2018	3 %
Irland	Ej angivet	10 %	2006	6 %
Litauen	2020	Antal personer som cyklar minst en gång/vecka ska öka till 30 %	2016	23 %
Litauen	2020	Antal personer som cyklar minst fem gånger/vecka ska öka till 10 %	2016	5 %
Luxemburg 1	Ej angivet	Arbetspendlingsresor <5 km ska öka till 10%	2017	5 %
Luxemburg 2	Ej angivet	Skolresor ska öka till 15 %	2017	15 %
Malta	2050	Dubbla cykelandelen för resor <5 km	2010	Ej angivet
Nederländerna	2027	Öka färdade km med 20 %	2017	Ej angivet
Norge	2023	8 %	2017	4 %
Portugal 1	2025	4 % cykelandel i städer	Ej angivet	Ej angivet
Portugal 2	2030	10 % cykelandel städer	Ej angivet	Ej angivet
Slovakien	2020	10 %	Ej angivet	Ej angivet
Tjeckien 1	2020	10 % (25 % i tätort)	Ej angivet	Ej angivet
Tjeckien 2	2025	25 % för resor <5 km	Ej angivet	Ej angivet
Tyskland	2021	Diverse mål	2030	Diverse
Ungern	Ej angivet	30 % ökning pendling	Ej angivet	Ej angivet
Österrike	2025	13 %	2010	7 %

I tillägg till ovanstående, har Finland haft en målsättning om att andelen resor med bil skulle minska med 20 procent till år 2020 jämfört med år 2005 samtidigt som andelen resor med cykel och gång skulle öka med 20 procent. I Irlands nationella cykelpolicy (2009–2020) finns målsättningen att 125 000 personer ska börja pendla till arbetet med cykel. I Storbritannien gäller olika målsättningar för de olika landsdelarna England, Wales, Skottland och Nordirland. England har som målsättning att 50 procent av alla resor ska ske till fots eller på cykel till år 2030. Wales har målsättningen att öka andelen personer som cyklar minst en gång i veckan från sex till tio procent till år 2026. Skottland hade som målsättning att öka cykelandelen till tio procent till år 2020. Nordirland har en mer detaljerade målformuleringar med mätbara mål:

- 20 procent av alla resor under 1 engelsk mil (ca 1,6 km) ska göras med cykel till och med år 2025 och 40 procent till år 2040.
- 10 procent av alla resor mellan 1–2 engelska mil ska ske på cykel och 20 procent till år 2040.
- 5 procent av alla resor mellan 2–5 engelska mil (ca 3,2–8 km) ska ske på cykel och 10 procent till år 2040.

Tyskland har i sin nationella cykelplan från år 2021 flera mätbara mål till 2030, men ingen av dem handlar om andelar av det totala resandet eller resta kilometer. Jämfört med 2017 års nivåer ska:

- färdlängden med cykel fördubblas från 112 miljoner km till 224 miljoner km per dag,
- antalet resor med cykel öka från 120 till 180 resor per person och år,
- genomsnittsresan med cykel öka i färdlängd från 3,7 till 6 km.

De har även angivit att, jämfört med 2019 års nivåer, ska andelen tyskar som planerar att cykla öka från 41 till 60 procent. Därutöver ska minst hälften av alla cyklister svara positivt på sin upplevelse av att ta med cykeln i kollektivtrafiken.

Utöver de målsättningar som presenteras ovan, finns nationella målformuleringar som inte är mätbara, utan av mer övergripande och strategisk karaktär. I ECF:s sammanställning framgår att många länder även inkluderar åtgärdsplaner för att öka cyklingen och det finns också mål för att minska antalet omkomna och skadade cyklister i trafiken. Flera länder redovisar även en anvisad budget för att nå målet eller målen och har strategier och åtgärdsplaner kopplade till detta.

I sammanställningen från ECF ovan saknas två av de mest framstående länderna avseende cyklande: Nederländerna och Danmark. De har högt ställda cykelambitioner och liknande förutsättningar. Nederländerna, som anses både ha högst ställda ambitioner och väl utbyggd cykelinfrastruktur, hade en cykelandel av alla resor på 28 procent år 2019<sup>27</sup>. Det visar på möjligheten att ha en hög andel cykling i ett välfungerade västeuropeiskt land. I Danmark var motsvarande siffra 15 procent (baserat på resvanedata för 2016–2019)<sup>28</sup>, medan andelen cykling av den totala färdlängden var fyra procent.

### 6.3. Uppföljning av cykling i Sverige

Trots att det ännu inte finns något nationellt mål om ökad cykling, görs det idag uppföljningar av cykling i olika sammanhang med relevans för ett sådant mål. Här ger vi en översiktlig beskrivning av några av dessa. Eftersom det kan vara kostnadseffektivt att använda samma underlag till olika ändamål, återkopplar vi till detta i vårt förslag till uppföljning i avsnitt 9.2.

#### 6.3.1. Nationella cykelrådets bokslut

Nationella cykelrådet är ett samverkansforum vars uppgift bland annat är att ta fram ett nationellt cykelbokslut i vilket cyklandets utveckling i Sverige beskrivs. Trafikverket är ordförande i rådet. Det första cykelbokslutet togs fram 2014 och det senaste och femte i ordningen år 2020. Nästa cykelbokslut ska presenteras innan sommaren 2022. I bokslutet från 2020 utgår Nationella cykelrådet från en modell utvecklad av Trafikverket med sex faktorer som de menar påverkar om och hur mycket vi cyklar. Till dessa faktorer har 18 indikatorer kopplats vilka beskrivs och, om möjligt, följs upp i bokslutet (Trafikverket, 2020). För flera indikatorer sker förändringen så långsamt att man inte kan förvänta sig att se någon statistiskt säkerställd skillnad mellan närliggande år. I det nationella bokslutet finns inte någon viktning av eller inbördes hierarki mellan indikatorerna som visar på vilka indikatorer som är extra viktiga för att bidra till ökad och säker cykling.

#### 6.3.2. Cykelfrämjandets kommunvelometer

Kommunvelometern är en benchmarkingstudie som genomförs årligen av Cykelfrämjandet (2021). Studien lyfter fram kommunernas verksamhet inom cykelområdet under ett kalenderår och jämför sedan kommunerna mot varandra. Studien innehåller tre huvudsakliga områden: (1) infrastruktur, (2) information och marknadsföring samt (3) organisation. Kommunvelometern följer inte upp cykeltrafikens utveckling eller cyklisters nöjdhet med förhållandena för cykling inom kommunen, utan den bygger istället på tesen att insatser i de tre huvudsakliga områdena på sikt leder till ökad cykling och nöjdare cyklister.

För de deltagande kommunerna ger Kommunvelometern en lägesbild här och nu. Dock är det svårt att få en bild av utvecklingen nationellt eftersom det inte är alla eller samma kommuner som deltar varje år. Det kan resultera i en snedvridning av vilken typ av kommuner som deltar vissa år. I exempelvis

---

<sup>27</sup> [StatLine - Mobility; per person, modes of travel, purposes of travel and regions \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/en-gb/themes/mobility), hämtad 2022-03-16

<sup>28</sup> [Cykler på vejene | Vejdirektoratet](https://www.vejdirektoratet.dk/da/nyheder/nyheder-og-nyheder), hämtad 2022-04-06

2021-års Kommunvelometer var det en överrepresentation av mindre kommuner jämfört med tidigare år. Det är kan vara svårt att följa en kommuns utveckling över tid eftersom det inte är säkert att just den kommunen deltar under flera år. Dessutom bygger studien på kommunernas självrapportering, vilket innebär att underlag och bedömning kan skilja sig över tid och också från en kommun till en annan.

### 6.3.3. Cykelfrämjandets cyklistvelometer

Cyklistvelometern<sup>29</sup> är en undersökning av kundnöjdhet bland cyklister. Det huvudsakliga syftet är att ta reda på hur cyklisterna själva upplever cykling i sin kommun. Frågorna handlar om generell nöjdhet, trygghet, upplevd säkerhet, tillgång till cykelinfrastruktur, framkomlighet i cykelvägnätet, cykelklimat samt cykelns prioritet i kommunen. Rekryteringen av cyklister sker via Cykelfrämjandets webbpanel och dessa är i sin tur självrekryterade. Insamlingssättet är en webbenkät. En självrekryterad panel är ofta ett billigt och enkelt sätt att samla in svar på, men en problematisk metod att tillämpa eftersom målpopulationen är okänd. Det blir därmed svårare att använda traditionell statistisk teori (Eriksson et al., 2018). Kortfattat kan man säga att det kan förekomma över- eller underrepresentation av olika grupper med avseende på exempelvis kön, ålder, inkomst och socioekonomi, vilket kan påverka resultatet av undersökningen. För att öka tillförlitligheten redovisas i Cyklistvelometern endast svar från de kommuner där Cykelfrämjandet bedömt att de fått in tillräckligt många svar. För de minsta kommunerna innebär det minst 50 svar och för de största minst 100–200 svar.

## 6.4. Sammanfattande punktlista

- Det finns inget specifikt nationellt mål om att cyklingen ska öka i Sverige. Däremot ingår cykling som en del i det så kallade GCK-målet (gång, cykel och kollektivtrafik).
- Enligt GCK-målet ska andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige utgöra minst 25 procent 2025 uttryckt i personkilometer.
- Det finns också flera befintliga svenska nationella mål med koppling till cykling. Det gäller främst de transportpolitiska målen, folkhälsomålen samt miljö och klimatmålen.
- Åtta av Sveriges 21 regioner har mål om ökad cykling uttryckt som andel av det totala resandet.
- Av det 57 kommuner som deltog i Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2021 hade 49 kommuner någon form av målsättning för ökat cyklande. Cirka hälften av dem hade mål om ökad andel cyklande av det totala resandet.
- Av de tre svarande regionerna hade alla andelsmål om cykling. För de 13 svarande kommunerna hade nio ett utpekat andelsmål.
- Inom ramen för europeiska samarbetet för hållbara transporter för hälsa och miljö har en plan för främjande av cykling tagits fram av 28 länder i Europa samt UNECE och WHO Europa.
- Många länder i Europa har mål för ökad cykling, men målen formuleras på flera olika sätt. Enligt ECF har sex länder mål om ökad cykelandel i hela landet.
- Nationella cykelrådet ger återkommande ut rapporter (cykelbokslut) i vilka man beskriver sex faktorer av betydelse för cyklingen på nationell nivå. Dessa faktorer följs och upp med hjälp av ett antal indikatorer
- Cykelfrämjandet presenterar varje år sin Kommunvelometer som jämför kommuners verksamhet inom cykelrådet under ett kalenderår. Uppföljningen sker med fokus på 1)

<sup>29</sup> <https://cykelframjandet.se/cyklistvelometern-2020/>

infrastruktur, 2) information och marknadsföring och 3) organisation. Kommunerna väljer själva om de önskar delta i undersökningen.

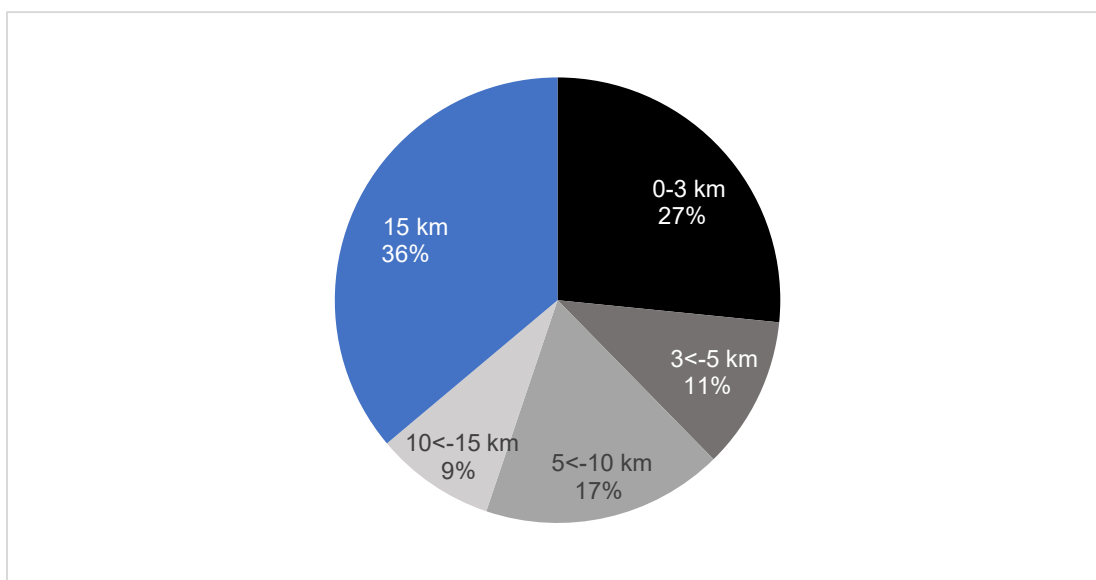
- Cykelfrämjandet undersöker också hur nöjda cyklister är med bland annat förutsättningarna för cyklandet i den egna kommunen. De som svarar är självrekryterade.

## 7. Förutsättningar och potential för ökat cyklande

I kapitel 4 gav vi en bakgrundsbeskrivning av de övergripande motiven för att öka cyklandet, särskilt om det kan ske på bekostnad av det privata bilåkandet. Motiven liksom förutsättningarna, och därmed potentialen, att öka cyklandet kan skilja sig åt mellan olika geografiska områden och olika grupper av personer. I det här kapitlet ger vi en beskrivning av tänkbara skillnader i förutsättningar för ökad cykling. Vi beskriver också potentialen för ökad cykling och hur den kan påverkas av skillnaderna i förutsättningar.

### 7.1. I relation till avstånd och resans längd

Ofta betraktas bilen som det självklara alternativet för många resor, även de korta. Drygt en tredjedel av alla bilresor i Sverige är kortare än fem kilometer (egen sammanställning från ”Resvanor i Sverige 2019”, Trafikanalys). Det är framför allt dessa korta resor som skulle kunna genomföras med cykel istället (Nilsson, 1995). Knappt en tredjedel av alla resor, oavsett färdstätt, är kortare än 3 km och nästan två tredjedelar är kortare än 15 km, se Figur 4<sup>30</sup>. Korta sträckor upp till 3 km görs i huvudsak till fots, men till stor del även med cykel. Ju längre reslängd, desto fler använder bilen som färdstätt, från 11 procent vid tre kilometer eller kortare till 57 procent för sträckor som är 15 kilometer eller längre. För cyklister är det inte helt oväntat tvärtom, med högst andel vid tre kilometer eller kortare (27 %) och bara 1 procent vid resor som är 15 kilometer eller längre.

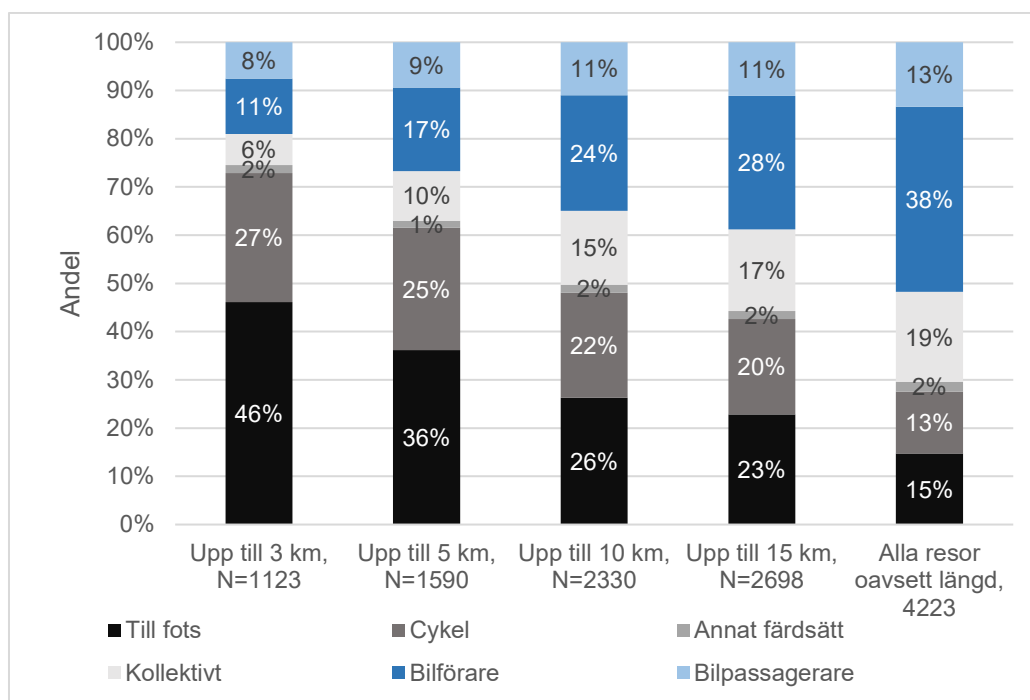


Figur 4. Fördelning av huvudresor efter huvudresans längd år 2019. Källa: Egen bearbetning av data från ”Resvanor i Sverige 2019” (Trafikanalys, 2020).

Det kan finnas olika sträckor som kan anses vara rimliga att genomföra med cykel respektive elcykel (Bamberg, 2006; Panter et al., 2011). Av alla huvudresor, är två av fem resor fem kilometer eller kortare och drygt hälften tio kilometer eller kortare. För resor upp till fem kilometer är var fjärde resa en cykelresa, medan drygt var femte resa upp till en mil är en cykelresa (Figur 5). Upp till tre kilometer domineras av färdstätt till fots. För resor upp till 15 kilometer börjar bilresorna dominera, två av fem, och av det totala resandet utgör bilresorna mer än hälften.

<sup>30</sup> I Figur 9 i bilaga 4 presenteras andelen huvudresor per färdstätt, uppdelat på reslängd.





Figur 5. Fördelning av huvudresor efter huvudsakligt färdstätt och huvudresans längd på upp till 3, 5, 10 och 15 kilometer eller kortare samt alla resor oavsett längd för år 2019. I Figur 9, i bilaga 4, presenteras fördelningen per längdklass. Källa: Egen bearbetning av data från "Resvanor i Sverige 2019" (Trafikanalys, 2020).

Från den nationella resvaneundersökningen (Trafikanalys, 2020) finns även uppgift om färdlängd per huvudresa. Cyklisternas genomsnittliga färdlängd var  $4,6 \pm 0,1$  kilometer per dag för alla ärendetyper, där vissa ärenden har längre och andra har kortare färdlängd i genomsnitt. Fritidsresorna är i genomsnitt längst ( $7,9 \pm 0,3$  kilometer), medan cykelresor till/från arbete/tjänsteresa/skola och för service och inköp i genomsnitt är ungefär hälften så långa ( $3,9 \pm 0,1$  kilometer). Cykelresor för annat ärende är  $6,1 \pm 0,1$  kilometer i genomsnitt.

Enligt Trafikanalys (2020) lade män och kvinnor under 2019 i genomsnitt ungefär lika mycket tid på sina resor – totalt knappt en timme per person och dag. Knappt hälften av restiden görs för arbete och skola (30 min.) och ungefär 20 minuter i genomsnitt per dag görs för fritidsändamål, oavsett färdstätt. Om vi jämför dagens restid med för omkring 100 år sedan kan vi se att dagens resor tar i genomsnitt lika lång tid som då, trots effektivare transportmedel (Lindelöw, 2018).

Trafikanalys (2021b) har gjort beräkningar av andel av befolkningen som bor inom 1 km fågelvägen från en livsmedelsbutik, grundskola och vårdcentral. Beräkningarna visar att 72 procent av befolkningen har tillgång till dagligvaruhandel, 70 procent till livsmedelsbutik, 76 procent har tillgång till grundskola och 52 procent har tillgång till vårdcentral inom 1 km. Enligt Trafikanalys (2011) har 93 procent av befolkningen i Sverige mindre än 20 minuters väg med cykeln till livsmedelsbutik, 96 procent har mindre än 20 minuter till grundskolan med cykel och 85 procent har mindre än 20 minuter till vårdcentral med cykel.

Att en stor del av befolkningen bor nära viktiga målpunkter tyder på att många ärenden kan uträttas med cykel och att potentialen att öka cyklandet (ersätta bilresor med cykel) torde vara stor. En resa står emellertid inte alltid för sig själv utan kan utgöra en del i en resekedja, och därmed inte vara lika lätt att flytta över till cykel. Dessutom beaktar fågelvägen inte heller tillgången till cykelinfrastruktur och därmed möjligheten att faktiskt kunna cykla med god framkomlighet och säkerhet. Ett flertal regioner, som representerar 70 procent av Sveriges befolkning, har studerat potentialen för cyklingen inom deras geografiska område. I potentialstudierna analyseras vilken färdväg som är den snabbaste för respektive individ och hur lång tid det tar att cykla bland annat med avseende på reshastighet och

vilket vägnät som ingått i analysen. I bilaga 2 finns mer information om detta. I de flesta fall har hela vägnätet inkluderats det vill säga även motorvägar, trots att det inte är tillåtet att cykla där. Samtliga regioner räknar på en reshastighet omkring 15–16 km/h förutom Region Stockholms analys som bygger på antagandet att reshastigheten är 20 km/h för traditionell cykel. Två av regionerna som redovisar cykelpotentialen har även beaktat elcykling där reshastigheten antas vara något högre, och i Region Halland är det då fem procent fler som beräknas kunna cykla

Många av dessa studier innefattar främst resor mellan hem och till och från arbete (eller skola, se avsnitt 7.4.1) och de visar att den maximala potentialen att kunna cykla till arbetet är stor i många regioner, se Tabell 3. Resultaten pekar på att mellan 22 och 55 procent av befolkningen kan ta sig till arbetet på, som mest, 15 minuter med cykel. Gäller det istället en cykeltur på maximalt 30 minuter är potentialen mellan 37 och 70 procent. Detta kan jämföras med de nuvarande cykelandelarna på mellan 6 och 16 procent för alla ärenden i regionerna (se Tabell 1, i avsnitt 6.1.3) samt de som har så kort väg att de väljer att gå till fots. De antaganden som regionernas potentialstudier baseras på varierar, men det enda regionerna har tagit hänsyn till är reshastighet och vägnät, och inget om exempelvis bekvämlighet, eventuell medpassagerare, trygghet och säkerhet. Dock har Region Uppsala haft med andra kriterier, vilket enbart redovisas i Bilaga 2.

*Tabell 3. Potential (%) för arbetspendling med cykel för 15 respektive 30 minuter per region. Regionens storlek är beskriven som andel av Sveriges befolkning.*

Region	Andel av Sveriges befolkning	15 min.	30 min.
Stockholm	23 %	46 %	70 %
Västra Götaland	17 %	22 %	37 %
Skåne	13 %	30 %	50 %
Uppsala	4 %	40 %	60 %
Halland	3 %	27 %	38 %
Halland-elcykel	3 %	32 %	43 %
Örebro	3 %	40 %	62 %
Sörmland	3 %	45 %	62 %
Gävleborg	3 %	48 %	67 % (elcykel)
Västmanland	3 %	55 %	68 %

Utöver de regionala potentialstudierna, har Johansson et al. (2017) i en vetenskaplig studie visat på potentialen för cykling i Region Stockholm. Denna studie är baserad på individuella startpunkter vid hemadressen och målpunkter vid arbetsplatsen, samt antaganden om att män och kvinnor har olika förutsättningar till en viss reshastighet med cykel. Utifrån detta har en modell tagits fram för att se potentialen för överflyttning från bil till cykel med avseende på pendlingsresor i Stockholmsregionen. Med antagandet att den totala cykeltiden per dag inte överskred 30 minuter så visade studien att omkring 111 000 personer som tidigare körde bil skulle kunna cykla till och från arbetet. Antagandet bygger på att cykelresan i enkel riktning i genomsnitt var 3,7 kilometer lång för män och tog 14 minuter. Cykelresan för kvinnor var i modellen i snitt 3,1 kilometer och tog 15 minuter.

Utifrån Regions Skånes potentialstudie har även en vetenskaplig artikel publicerats (Raustorp & Koglin, 2019). Studien visar att nästan 20 procent av befolkningen i Skåne skulle nå WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet (avsnitt 4.3) om alla som kunde cykla till arbetet inom 30 minuter gjorde det.

## 7.2. Med hänsyn till andra geografiska faktorer än avstånd

Utöver avstånd mellan olika målpunkter och resans längd finns andra geografiska faktorer som påverkar exempelvis vädret, klimatet och vilken typ av kommun man bor i. Cyklingen ska öka i alla

delar av Sverige. Dock finns det olika förutsättningar utifrån klimat(zoner) och möjlighet till bra vintercykling. Cyklandet är säsongsbetonat och fler cyklar under sommarhalvåret än vinterhalvåret. Sett över hela landet, görs 35 procent av cyklade kilometer under oktober till mars jämfört med 65 procent under april till september (egen sammanställning från RVU Sverige 2011–2016). Det finns dock stora geografiska skillnader i cykling över året. Enligt Trafikanalys (2018d) sammanställning, finns en signifikant skillnad i cykelfrekvens (delresor per invånare) för månaderna november, januari och mars, där södra Sverige hade högre frekvens än både östra och norra Sverige. I helårsgenomsnitt gör invånarna i södra Sverige 0,23 delresor med cykel per dag, medan invånarna i östra och norra Sverige gör 0,18–0,19 delresor med cykel per dag. Persontransportarbetet med cykel skiljer sig däremot inte åt mellan de tre regionerna.

Enligt Trafikanalys (2018d) cyklar invånare i Sverige i genomsnitt 610 meter per dag (inräknat alla som inte cyklar alls). Under april till september har 14 procent av svenskarna cyklat under en genomsnittlig dag jämfört med 9 procent oktober till mars (ibid.). Enligt Kröyer et al. (2017) är cykelfrekvensen under vintermånaderna december till februari inte lika känslig för olika väderförhållanden som sett över hela året, det vill säga, de personer som cyklar under vintern gör det oavsett väder. De väderförhållanden som i studien visade på ett starkt samband med ökad cykelfrekvens var högre lufttemperatur, ingen nederbörd, ökad solskenstid och låg vindhastighet.

Förutsättningarna skiljer sig åt i olika delar av landet. För att underlätta territoriella jämförelser kan man gruppera kommuner efter kommuntyper enligt vissa geografiska egenskaper (Tillväxtanalys, 2014). Enligt indelningen<sup>31</sup> av kommuntyper var det 32 procent av befolkningen som bodde i storstadsområde, 47 procent i blandade kommuner och 21 procent i landsbygdskommuner. Ett sätt att jämföra andelen cykling mellan dessa grupper är att studera förutsättningarna för arbetsresor. För storstadskommuner var andelen cykling 15 procent, för blandade kommuner var den 18 procent och för landsbygdskommuner var den 10 procent. Andelen cykling skiljer sig alltså åt i de olika kommuntyperna och det kan bero på flera anledningar som exempelvis avstånd, säker infrastruktur och inställning till cykling.

### 7.3. I relation till andra bestämningsfaktorer för val av färdstätt

Potentialstudierna som beskrivs ovan (avsnitt 7.1) kan ses som en maximal potential som enbart tar hänsyn till restid och avstånd. Däremot finns det ett flertal andra upplevda barriärer mot att cykla. Personliga hinder som ofta tas upp i forskningen är bland annat: dåligt väder (kallt och/eller regnigt), tidsbrist, dålig cykelinfrastruktur, obekvämt, bristande trafiksäkerhet, rädsla för att cykeln ska stjälas, avsaknad av faciliteter på arbetet (t.ex. möjligheter att duscha/byta om), behov att ta med packning och att ha andra ärenden på vägen (Forward, 2014; Pooley & Turnbull, 2000; Rose & Marfurt, 2007; Ryley, 2006; Stinson & Bhat, 2004). Föga förvånande anger bilisterna fler barriärer än cyklisterna (Forward, 2014). Med avseende på vilka barriärer som upplevs vara viktigast visar emellertid studierna på olika resultat. Det är rimligt att tänka sig att barriärerna mot att cykla i hög grad är relaterade till den specifika kontexten.

Något som påverkar val av färdstätt är den miljö som cyklisten färdas i och om den upplevs som stimulerande eller hämmande att cykla i enligt Trafikverket (2018). Dessa kan delas in i fem kategorier: (1) Trafikmiljön (rörliga objekt), (2) den fysiska miljön (fasta objekt), (3) sociala miljön (interaktion mellan människor), (4) väder och (5) ljusförhållanden (naturliga och konstruerade). De tre förstnämnda har inverkan på hur stimulerande eller hämmande en färdvägsmiljö upplevs samt hur

---

<sup>31</sup> Med storstadskommuner menas att (A) Minst 80 procent i tätbefolkade områden och (B) Ingår dessutom i ett sammanhängande område med kommuner på sammanlagd minst 500 000 invånare. Med blandade kommuner menas att mindre än 20 procent och fler än 50 procent av befolkning i kommunen bor i tätbefolkade områden. Med landsbygdskommuner menas att minst 50 procent av befolkningen i kommunen bor i glesbefolkade områden.

trygg eller otrygg den upplevs vara att cykla i. Gymnastik- och Idrottshögskolan (GIH) har utvecklat ett verktyg för att bedöma färdvägsmiljöer för fotgängare och cyklister, The Active Commuting Route Environment Scale (ACRES) och detta presenteras i en Trafikverksrapport (Trafikverket, 2018). Enligt denna är färdvägsmiljön särskilt viktig att beakta när målsättningen är att rekrytera nya cyklister, eftersom den kan utgöra ett större hinder för dem jämfört med personer som är mer erfarna cyklister. Följande variabler ingår i ACRES-skalan:

- Trafikmiljön: Flöden av motoriserade fordon, hastighet hos motoriserade fordon, avgaser, buller, hastigheter hos andra cyklister, trängsel av alla sorters fordon i icke separerade trafikmiljöer och trängsel av cyklister på cykelbanan.
- Fysiska miljön: Cykelbanor/cykelfält/cykelvägar separerade från biltrafik, grönska (natur, parker, träd, planteringar), fulhet-skönhet längs stråket, antal rödljus, backighet och färdvägensträckning.
- Sociala miljön: Konflikter mellan individen och andra nyttjare av färdvägen, inklusive fotgängare.

Enskilda variabler påverkar om den upplevda färdvägsmiljön stimulerar till cykling eller motverkar den. Det gör även den samtagna effekten, där en rad olika faktorer ingår, och de kan antingen stimulera eller motverka cykling. Det innebär att det exempelvis inte räcker med att en färdvägsmiljö upplevs som trygg för att vara stimulerande att cykla i, om andra faktorer upplevs hämma cykling.

Cykling på landsväg är något som inte alltid upplevs som attraktivt. Enligt (Kircher et al., 2022) kan detta kopplas till den motordrivna trafikens höga hastighet och farliga omkörningar samt samspelet mellan olika trafikanter som delar vägen. Utöver detta har även vägens utformning betydelse för den upplevda tryggheten för cyklister, exempelvis upplevs 2+1 vägar som särskilt otrygga.

Utgångspunkten i ovanstående resonemang är att effektiva åtgärder som har till syfte att öka cyklingen behöver identifiera resenärers behov och intressen, men också förstå vad som upplevs som hinder. I detta avseende kan ett hinder vara antingen faktiskt eller förväntat. I det sistnämnda fallet finns en koppling till attityd som visar att en negativ attityd till cykel minskar viljan att börja cykla. Det är också värt att komma ihåg att våra resvanor inte alltid styrs av så kallade "rationella" faktorer, utan emotionella eller "irrationella" faktorer är lika viktiga, om inte mer så. Viljan att använda cykeln beror inte bara på om detta är möjligt utan också på om det upplevs som attraktivt (Eriksson & Forward, 2011).

## 7.4. I olika åldrar

Enligt uppdraget ska målformuleringarna om ökad cykling omfatta "alla åldrar". Det finns emellertid en naturlig begränsning då de allra yngsta och de allra äldsta inte har fysiska förutsättningar att cykla. Enligt uppgifter från slutet av 1980-talet var 5 år en ålder då de flesta barn lär sig att cykla (Dellensten et al., 1986), men det finns även yngre barn som kan cykla själva, särskilt med hjälp av springcykel, stödhjul eller liknande. Under senare år har vi sett en ökad användning av cykelkärror och lådcyklar och inkluderas skjutsning skulle alltså barn i alla åldrar kunna beaktas i målet om ökad cykling. Med initiativ som "cykling utan ålder"<sup>32</sup> kan ökad cykling även innefatta de äldsta åldrarna. Dock finns det idag mycket lite kunskap om cykling bland barn under 6 år (Niska et al., 2017) och äldre över 84 år vilka inte omfattas av den nationella resvaneundersökningen. Det kan därför vara svårt att följa upp cyklingen i de yngsta och äldsta åldersgrupperna. Av den anledningen tenderar initiativ och åtgärder för ökad cykling att fokusera på cykelpendling och personer i arbetsför ålder. Men eftersom det kan

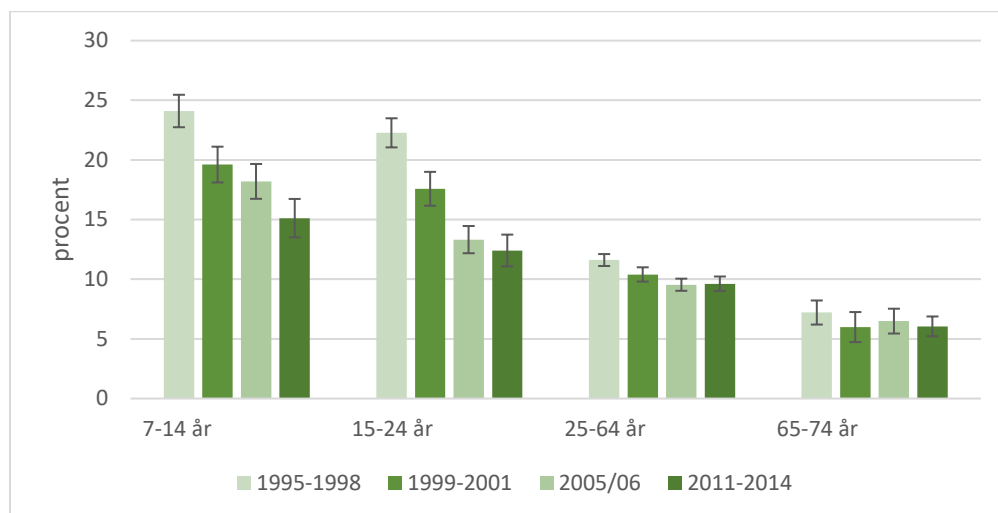
---

<sup>32</sup> <https://cyklingutanalder.se/>

finnas särskilda utmaningar och också synnerliga skäl till att öka cyklingen bland barn och äldre, har vi här valt att specifikt lyfta fram dessa grupper.

### 7.4.1. Cykling bland barn

I en sammanställning av Trafikanalys (2015) över cyklandet i Sverige under åren 1995–2014, konstateras att cyklandet bland barn och unga minskat märkbart. Samtidigt är cykelandelen högst i åldersgruppen 7 till 14 år (Figur 6), medan vuxna och äldre står för en större del av persontransportarbetet med cykel eftersom de cyklar längre sträckor (Trafikanalys, 2015).



Figur 6. Andel personer som cyklat under mät dagen, i olika åldersgrupper, enligt i de nationella resvaneundersökningarna Riks-RVU 1995–1998, RES 1999–2001, RES 0506 och RVU Sverige 2011–2014. Källa: Egna analyser av data från de nationella resvaneundersökningarna (Niska et al., 2017).

Andelen barn i åldern 7–14 år som cyklar en genomsnittlig dag har minskat från 24 procent i mitten av 1990-talet till 15 procent 2014 och den totala sträckan cyklad av barn har minskat med över 40 procent under åren 1995–2014 (Niska et al., 2017). Under 2019<sup>33</sup> var det 19 procent av barn i ålder 6–15 år som cyklade (Trafikanalys, 2020 egen sammanställning). Att cyklingen bland barn minskar får negativa effekter på hälsa och barns självständiga mobilitet. Idag når endast en liten del av barnen i Sverige upp till WHO:s rekommendation om minst 60 minuters fysisk aktivitet om dagen (Folkhälsomyndigheten, 2021a), se även avsnitt 4.3. Förhållandena under barn- och ungdomsåren har också stor betydelse för den psykiska och fysiska hälsan under hela livet<sup>34</sup>. Eftersom det är viktigt att redan i tidiga åldrar befästa en fysiskt aktiv livsstil (Rauner et al., 2015; Telama et al., 2014; Yang et al., 2014) och miljövänliga transportval, är barnen en särskilt viktig målgrupp när det gäller målformuleringar kring en ökad cykling. Många barn vill också cykla i större utsträckning än vad de faktiskt gör och får. I en studie av (Björklid & Gummesson, 2013) menade vart femte barn att de föredrog att cykla till skolan framför andra färdssätt, men endast 5 procent av barnen svarade att de faktiskt hade cyklat den aktuella dagen.

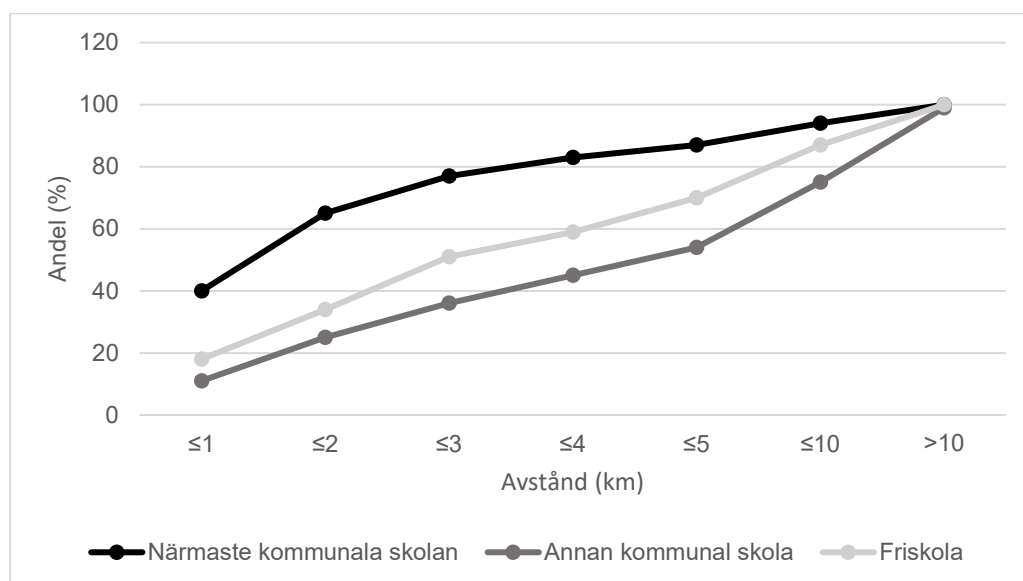
Avståndet till skolan har förstås betydelse för möjligheten och frekvensen av barns cyklande. Enligt en resvaneundersökning bland barn i åldern 6–15 år minskar cykelandelen redan vid 1 km avstånd (Schmidt & Neergard, 2007). Bland de barn som hade mellan 0,5–1,0 km till/från skolan, cyklade ungefär hälften medan andelen var ca 30 procent för de som hade längre än 1 km. Enligt Trafikverkets

<sup>33</sup> Andelarna för 2019 är inte fullt ut jämförbara med tidigare år eftersom metoden i den nationella resvaneundersökningen inte är densamma.

<sup>34</sup> Utveckling av barns och ungas hälsa - <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/halsa-i-olika-grupper/barn-och-unga/utveckling-av-barns-och-ungas-halsa/>

nationella undersökning ”Barns skolvägar” (Trafikverket, 2021b) har andelen barn med högst två kilometer till skolan minskat från 71 till 58 procent mellan åren 2003 och 2021. Andelen som har högst en kilometer till skolan har under samma period minskat från 51 till 35 procent (Trafikverket, 2021b).

En förklaring till ökade avstånd mellan skola och hemmet och därav ett minskat cyklande till skolan kan vara det fria skolvalet (Niska et al., 2017). Av de barn som går i den förskola eller skola som barnet genom bostadens läge hör till, är det 65 procent som har 2 km eller kortare avstånd till skolan (Figur 7). Motsvarande andel för de som valt eller blivit placerade på annan förskola eller skola är 25–34 procent. Av de barn som går i den kommunala skola/6-årsverksamheten som de hör till, cyklar 34 procent ”större delen av vägen” till skolan under sommarhalvåret (april-oktober) jämfört med 20 procent bland de som valt annan kommunal skola respektive 26 procent bland de som valt en friskola (Trafikverket, 2021). Motsvarande andel som går till skolan är 33 jämfört med 11 respektive 21 procent.



Figur 7. Avstånd till skolan beroende på skolval. Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets undersökning ”Barns skolvägar” (2021b).

I en internationell jämförelse gällande barns aktiva transporter fick Sverige betyget ”C” vilket innebär att ungefär hälften av barnen (47–53 %) väljer att gå eller cykla till skolan (González et al., 2020). Våra grannländer Finland och Danmark däremot, fick bland de högsta betygen (B+) med 77 respektive 78 procent av barnen som väljer aktiva transporter. Studien baseras på ett utdrag ur enkätundersökning ”The Global Matrix 3.0” som omfattar barn i åldrarna 5 till 17 år i 49 länder från världens alla kontinenter. Andelen aktiva transporter bland barn varierade från 15 procent i Chile till 86 procent i Japan och Nepal. González et al. (2020) påpekar att länderna med de högsta andelarna återfinns i grupper med stora skillnader med avseende på socioekonomi (Japan, Zimbabwe, Nepal, Danmark and Finland). Tänkbara förklaringar som lyftes fram i studien var bland annat policys kring skolors placering, satsningar på gång- och cykelinfrastruktur och kampanjer och aktiviteter för att främja aktiva transporter bland barn.

I den internationella jämförelsen ovan, baseras siffran för Sverige på ”Barns skolvägar” (Trafikverket, 2015) med en cykelandel på 12 procent under vinterhalvåret (november-mars) och 31 procent under sommarhalvåret (gång 36 respektive 26 %). Enligt den nationella resvaneundersökningen för 2019, utgjorde cykling 21 procent av resandet till skolan för åldersgruppen 6–15 år sett över hela året (Trafikanalys, 2020). En större andel (28 %) gick till fots, medan 25 procent blev skjutsade med bil och 23 procent åkte kollektivt. I tre procent av huvudresorna angavs ”annat huvudsakligt färdstätt” – exempelvis taxi eller färdtjänst.

Flera av de regioner som analyserat potentialen för cykling (se avsnitt 7.1) har också specifikt studerat hur stor andel av barnen som kan tänkas cykla till skolan (Tabell 4). Studierna har varit upplagda på lite olika sätt, med exempelvis skillnader i tänkbart cykelavstånd eller restid med cykel. Halland och Västra Götaland har tillämpat olika avstånd beroende på årskurs, med 2 kilometer för förskoleåldern upp till tredje klass, 3 km för barn i fjärde till sjätte klass och 4 km för barn i sjunde till nionde. För gymnasieelever redovisas istället – på samma sätt som för den vuxna befolkningen – andel som har mindre än 15 respektive 30 minuters cykelresa till skolan. Anledningen till att de för grundskoleelever valt att beräkna potentialen baserat på avstånd istället för tid beror på kommunens skyldighet att erbjuda skolskjuts beroende av bland annat färdvägens längd. Skåne lyfter fram att andelen barn med mindre än en kilometer till skolan avtar med ålder – från 50 procent i förskoleåldern till strax under 30 procent i årskurs 8 och 9. Sörmland har inte haft dataunderlag för att kunna beräkna potentialen baserat på faktisk skola för respektive barn utan har istället antagit att barnen går i närmaste skola. Uppsala har i sin analys beräknat potentialen för ”det säkra vägnätet”. I bilaga 2 återges vilka antaganden som ligger bakom beräkningarna i respektive region.

Tabell 4. Potentialen för barn att cykla till skolan under en viss tid eller ett visst avstånd, uppdelat per region. För Uppsala anges andelen som kan cykla på ”det säkra vägnätet” inom parentes.

Region	10 min.	15 min	20 min.	<1km	<2km (förskola till 3:e klass)	<3km (4:e till 6:e klass)
Gävleborg	-	66 %*	-	-	-	-
Halland	-	-	-	-	70%	70%
Skåne	-	-	-	30–50 %	-	-
Sörmland	42%	-	62%	-	-	-
Uppsala	45 % (40 %)	-	65 % (55 %)	-	-	-
Västra Götaland	-	-	-	-	68%	70%

\*) alla skolelever

Såväl Trafikverkets återkommande studie ”Barns skolvägar” (t.ex. Trafikverket, 2015, 2021b) som de regionala analyserna pekar på att det finns en potential för att ungefär två tredjedelar av barnen i Sverige skulle kunna cykla till skolan – om man bara ser till avståndet. Naturligtvis är det inte bara det som avgör om man väljer att gå eller cykla till skolan, utan en förutsättning är också att vägen upplevs som trygg och säker. Därtill kommer föräldrarnas resvanor och attityder. En dansk studie bland familjer med barn i åldrarna 10–14 år har visat att den sociala normen har en avgörande betydelse för i vilken omfattning barnen cyklar<sup>35</sup>. En positiv norm understödjer barns cyklande till och från skolan i en tidig ålder. Om den sociala normen däremot är att barnen blir skjutsade i bil till skolan minskar det cyklingen samt skapar en trafikmiljö med otrygga omgivningar i anslutning till skolan, vilket blir till hinder för barnens cyklande. De danska forskarna menar att de olika faktorerna kan både samverka och motverka varandra med avseende på att skapa en cykelvänlig miljö för barn, där föräldrarna tryggt kan låta sina barn cykla. Med en trafikmiljö som främjar cykling och en positiv norm som understödjer cykling, har föräldrarnas resvanor och inställning inte en lika stor betydelse för om barnen cyklar eller inte. Annars är det ofta föräldrarnas attityder och vanor som avspeglar sig på barnens resande. I forskningsprogrammet SICTA<sup>36</sup> som leds av Luleå Tekniska Universitet är

<sup>35</sup> <https://www.cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/undersogelser-og-udgivelser/bikeability/hvordan-ser-cykelegnede-omgivelser-for-born-ud/>

<sup>36</sup> [Aktiva skoltransporter](#)

målsättningen att genom medskapande och spelifiering (empowerment<sup>37</sup> och gamification<sup>38</sup>) motivera föräldrar och barn så att fler cyklar eller går till skolan. Inspirerade av andra länder och hur de tidigare såg ut i Sverige har de formulerat målsättningen att 80 procent av alla barn ska gå eller cykla till skola. Forskningen i programmet bekräftar resultaten från Danmark – att föräldraperspektivet är avgörande för att få fler barn att gå eller cykla (Lindqvist et al., 2015) och att de sociala normerna är en viktig hörnsten (Forsberg et al., 2021). Baserat på forskning kring barns förutsättningar för trafiksäkert beteende som gjordes under 1960-talet (Sandels, 1968, 1995), har NTF rekommenderat en 12-årsgräns för barns självständiga cykling. I Sverige utgår många kommuner från NTF:s riktlinjer, ofta genom att rekommendera att barnen får cykla själva först i årskurs 4 (Stigell et al., 2018), vilket troligtvis haft stor betydelse för den gällande normen i Sverige idag.

Att formulera ett rimligt cykelmål för gruppen barn och unga är utmanande, med tanke på att förutsättningarna skiljer så mycket mellan olika grupper – beroende av socioekonomi, avstånd (boende), trafikmiljö och så vidare. Enligt ”Barns skolvägar” (Trafikverket, 2021b), är det barn boende i en tätort med 25–200 tusen invånare som står för den största andelen (38 %) av cyklandet till skolan medan barn boende på landsbygden eller i orter med mindre än 200 invånare står för den lägsta andelen (3%). En resvaneundersökning bland barn i Sverige i åldern 6–15 år (Schmidt & Neergard, 2007) har visat att barn som bor i lägenhet i stadskärnan/centrum eller i bostadsområden utanför centrum går i större utsträckning och cyklar i mindre utsträckning än de som bor i villa. Även den studien visade att barn på landsbygden cyklade och gick i mindre utsträckning och istället åkte mer buss/skolbuss och bil än de som bodde i tätort. Boendet i sig är antagligen inte den främsta förklaringen till dessa skillnader, utan det har också att göra med förutsättningar kopplat till socioekonomiska faktorer (se avsnitt 7.6).

Det finns många initiativ för att få barn att cykla eller gå till skolan i större utsträckning. Det innebär också att trafiksäkerhetsarbetet främst har varit fokuserat på att säkra barnens väg till skolan. Samtidigt visade vårt tidigare regeringsuppdrag om barns och ungas cyklande (Niska et al., 2017) att det framför allt är fritidscyklade som minskat bland barn och unga, såväl cyklandet till fritidsaktiviteter som cykling för lek och utforskande. Ökade avstånd till barnens fritidsaktiviteter, att barns vardag idag är mer institutionaliserad samt att många föräldrar heltidsarbetar, vilket gör att vardagen, inklusive barnens restid, behöver tidsoptimeras, var tänkbara förklaringar som då lyftes fram.

#### 7.4.2. Cykling bland äldre och personer med funktionsnedsättning

Andelen äldre i samhället ökar och vi lever också längre än tidigare generationer. Medellivslängden har stadigt ökat sedan 1970-talet, med en tillfällig nedgång år 2020 (pga många dödsfall med covid-19 bland äldre). Det finns tydliga sociala skillnader i livslängd och livskvalitet i de äldre åldrarna enligt SCB (2022) som har kartlagt hälsa, aktiviteter, motion med mera, i åldrarna över 60 år. När ålderspyramiden i samhället förändras genom att många äldre når en allt högre ålder, går det också att se en trend med ökad cykling bland äldre enligt den nationella cykelstrategin (Näringsdepartementet, 2017). Det framgår också av SCB:s kartläggning (2022) att ”äldre” har aktivare fritid och cyklande för motion blir alltmer populärt framför allt inom gruppen yngre pensionärer.

Äldre vuxnas antal cykelturer per totalt antal resor varierar kraftigt mellan olika länder: 0,5 procent i USA, 1 procent i Storbritannien, 9 procent i Tyskland, 12 procent i Flandern (Belgien), 15 procent i Danmark och 23 procent i Nederländerna (Buehler & Pucher, 2021; Declercq et al., 2016). Många av de äldres bilresor är inom avstånd (1–5 km) som är genomförbara med cykel (Janssens et al., 2013).

---

<sup>37</sup> Empowerment/medskapande: att stärka elevers initiativförmåga och självförtroende att vilja vara med och påverka.

<sup>38</sup> Gamification/spelifiering: att utgå från dataspelstänk med uppdrag att lösa och poängsamlande för att skapa motivation



I Sverige står gruppen 65–84 år för cirka en tiondel av alla cykelresor (Trafikverket, 2019). Enligt Trafikanalys resvaneundersökning 2011–2016 utförs 15 procent av alla cykelresor av personer åldrarna 55–64 år, sju procent av personer i åldrarna 65–74 år och två procent av personer i åldrarna 75–84 år. Det sker således en markant minskning av cyklingen i takt med ökad ålder hos den vuxna befolkningen. Det dagliga resandet med andra transportslag avtar också efter pensionsåldern och därmed är andelen cykelresor lägre hos dem med hög medelålder (Trafikanalys, 2019). Äldre och personer med rörelsenedsättning gör minst cykelresor, 0,4 per person och vecka. För äldre motsvarar det sex procent av resorna (Trafikanalys, 2018b).

Cykling som motion ökar hos den äldre befolkningen. Det är fler kvinnor än män som motionerar utomhus eller inomhus varje vecka i åldern 70–79 år. I de andra åldersgrupperna 60–69 och 80+ är det ingen skillnad mellan kvinnor och män. Man ser också att andelen som motionerar ökar med ökad utbildningsnivå. Av dem med förgymnasial utbildning motionerar sex av tio, och bland dem med eftergymnasial utbildning är det åtta av tio som motionerar regelbundet. Gifta eller samboende har högre aktivitetsförmåga och en högre andel motionerande än ensamstående. Av gruppen kvinnor och män i åldern 65–84 år cyklar 4,6 procent en genomsnittlig dag, och de cyklar cirka åtta kilometer. I åldrarna 65–84 år går det att se en positiv trend i motions- och friluftscyklandet. Denna grupp gör 57 procent fler fritidsresor med cykel nu än vid millennieskiftet 2000.

Aktivitetsförmågan sjunker med åldern inom alla grupper (kvinnor/män och utrikes/inrikes födda. Men i gruppen utrikes födda i åldrarna 60–69 och 70–79 år har en högre andel nedsatt aktivitetsförmåga än personer födda i Sverige. Skillnaden är 9–10 procentenheter. Det finns också skillnad mellan utbildningsnivåer. I den yngsta gruppen (60–69 år) har var fjärde nedsatt aktivitetsförmåga bland dem med förgymnasial utbildning, var sjätte bland dem med gymnasieutbildning och var tionde bland dem med eftergymnasial utbildning. I de äldre åldrarna (80+) uppger 44 procent av de tillfrågade att de har dragit ner på antalet aktiviteter på grund av sin förmåga.

I en studie bland 1 402 kanadensiska vuxna (Winters et al., 2011) rapporterades trafiksäkerhet vara den viktigaste faktorn och lätthet att cykla (t.ex. platta rutter, färdhastighet, avstånd) den näst viktigaste påverkan på cyklingen (jfr. Heinen et al., 2010). Även brist på fysisk styrka och förmåga har rapporterats vara ett stort hinder för äldre vuxna att delta i fysiska aktiviteter såsom cykling. Forskning visar också att personer med övervikt (hög BMI) som rör sig lite, kan komma igång med motion genom att använda elcykel och för äldre personer med svårigheter att röra sig på grund av muskelsvaghet eller försämrad kondition kan elcyklar vara en möjlighet att främja cykling, särskilt bland undergrupper som löper risk för fysisk inaktivitet (van Cauwenberg et al., 2018). Baert et al. (2011) pekar på att tekniska innovationer som gör cyklingen "enklare" kan gynna äldre och andra grupper med nedsatt fysisk förmåga. Ett sätt att öka cyklingen bland dessa grupper är elcykel (jfr. Leger et al., 2019). I Danmark har man arbetat med cykling för äldre och personer med funktionsnedsättning och även utvecklat olika cykelmodeller för skjutsning och sk. tri-cyklar anpassade för två personer där en eller båda personerna kan trampa. Projektet "Cykling utan ålder" startade i Köpenhamn 2012 och har sedan spridits till 50-tal länder, även Sverige (Lassen & Moreira, 2020).

Äldre personer är mer sårbara i händelse av en olycka. Äldre cyklister, åldern 75–84 år, har tre gånger så hög skaderisk jämfört med övriga cyklister (Näringsdepartementet, 2017). Risken för mer permanenta skador är också högre i åldrarna 55 år och uppåt. (Eriksson et al., 2022) kunde påvisa att bland de cyklister som uppsökt ett akutsjukhus i Sverige hade de som var 65 år och äldre sex gånger högre risk att få en svår skada jämfört med åldersgruppen 25–44 år. Studier bland äldre cyklister (från 65 års ålder) i Nederländerna (Engbers et al., 2018) visar att flera faktorer är förknippade med att falla av eller åka omkull och risken ökar hos den äldre befolkningen successivt i takt med ökande ålder.

## 7.5. Cykling och funktionshinder

I många sammanhang kopplas äldre och personer med funktionsnedsättning samman och förutsätts ha liknande förutsättningar och behov. Men i jämförelse med åldersrelaterad funktionsnedsättning har de personer som lever med funktionsnedsättning större delen av sina liv andra förutsättningar och behov som behöver tas i beaktande – att exempelvis kunna skaffa en utbildning och vara delaktiga i arbetsliv och familjeförsörjning. Studier visar att personer med funktionsnedsättning har sämre tillgång till transporter och har svårare att vara delaktiga i samhället (Nyberg & Levin u.a.). I en studie av (Wheels for wellbeing, 2017), där 221 cyklister med funktionsnedsättning deltog, beskrev 76 procent av deltagarna att de cyklade för motionens skull. Relaterat till detta har studier visat att cykling kan förhindra fetma hos personer med funktionsnedsättning (Cox & Bartle, 2020; Ells et al., 2006), liksom även hjärtsjukdomar och diabetes (Cox & Bartle, 2020). I en studie av Inckle (2020) uppgav till exempel deltagarna att cykling innebar att de kunde kontrollera sin vikt, men också att de hade fått starkare muskulatur och överlag fått en ökad rörlighet (se också avsnitt 4.3). Förutom positiva fysiska hälsoeffekter beskrivs känslor av frihet, självförtroende, oberoende, möjlighet till social delaktighet och att det är roligt att cykla (Clayton & Parkin, 2016a, 2016b; Cox & Bartle, 2020; Ells et al., 2006; Wheels for wellbeing, 2017) Att vara cyklist kan även ha betydelse för den egna identiteten och upplevelse av självständighet. Idag finns många olika typer av cyklar och utvecklingen av möjligheterna för cykling bland personer med funktionsnedsättning blir fler. Trots många positiva effekter av cykling för personer med funktionsnedsättning saknas de ofta i policydokument och cykelplaner. En genomgång av litteratur på området indikerar också att det finns en brist på kunskap om cyklister med funktionsnedsättning (Andrews et al., 2018). Många personer med funktionsnedsättning har aldrig fått lära sig att cykla, eftersom man inte trott att de kan. Barn med funktionsnedsättning (t.ex. Downs syndrom och Autism spectrum disorders, ASD) har oftast svårt att cykla på en vanlig tvåhjulig cykel, och kan behöva extra träning för att lära sig det eller använda en anpassad cykel (MacDonald et al., 2012).

För barn ingår cykel som ett fritidshjälp-medel. För vuxna personer med funktionsnedsättning är det inte lika självklart. Vissa regioner har börjat ge stöd för cykel, men det rör sig om mindre summor och ser olika ut i landet. Statligt bilstöd finns sedan länge och kan sökas av personer som har en varaktig funktionsnedsättning. Det går även att få stöd till motorcykel, moped, permobil eller elscooter. Enligt Försäkringskassans regelverk går det att få merkostnadsersättning för en del av de kostnader som orsakats av en funktionsnedsättning<sup>39</sup>. Det krävs att kostnaden uppstår på grund av funktionsnedsättning, att den är utöver vad som är normalt för personer i samma ålder utan funktionsnedsättning, att den är skälig och att användaren betalar själv för kostnaden. Det gäller att ha medicinskt eller annat underlag som styrker samtliga merkostnader, så detaljerat som möjligt. Underlaget ska också visa kostnadernas direkta koppling till funktionsnedsättningen. Försäkringskassan bedömer kostnadernas storlek med hänsyn till den individuella livssituationen. Vad som är skäligt kan variera från fall till fall<sup>40</sup>.

I Sverige har Müller (2021) undersökt kommuners styrdokument och planhandlingar när det gäller tillgänglighet och universell utformning i stadsrummet. Studierna visade att dessa dokument inte tog sin utgångspunkt i mänskliga rättigheter och en mångfald av tänkta användare. Framträdande egenskaper hos förväntade användare var ungdom, utbildning, hälsa och god funktionsförmåga. Särskilt påtagligt var hur äldre personer och personer med funktionsnedsättning var frånvarande i dokumenten. Den bild av användaren som dominerade var en ung, mobil och högt utbildad cyklist.

I den nationella cykelstrategin (Näringsdepartementet, 2017) nämns funktionsnedsättning i tre sammanhang. För det första handlar det om att personer med funktionsnedsättning kan ha särskilda

---

<sup>39</sup> [Försäkringskassan/Vägledningar och rättsliga ställningstaganden/Vägledningar](#)

<sup>40</sup> [Allt om merkostnadsersättning 2022 för barn och vuxna \(hejaolika.se\)](#)

behov som behöver beaktas, till exempel i form av separerad cykeltrafik från landsväg med höga hastigheter. I det andra sammanhanget beskrivs att det idag finns en större variation av cyklar än tidigare för personer med funktionsnedsättning (t.ex. elcyklar, lastcyklar, lådcyklar, liggcyklar och armcyklar), och att förekomsten av dessa påverkar transportsystemet, säkerheten, cyklingens omfattning och attraktiviteter. För det tredje lyfts behovet av ökad kunskap om vad större variation av cyklar kan innebära, till exempel relaterat till cykelparkeringar och bredare cykelbanor. Funktionshindrade själva är också oroliga att få sina cyklar stulna eller vandaliserade när de ställer dem ifrån sig. Cyklar som är specialanpassade är dyra i inköp och svåra att ersätta. I den mån man kan få ekonomiskt stöd (bidrag) handlar det om en bråkdel av vad det kostar att köpa en anpassad cykeln (Nyberg & Levin, u.a.). Personer med funktionsnedsättning kan behöva individuella stöd och insatser, bland annat i form av olika hjälpmedel, men enligt Socialstyrelsen (2021) saknas en juridisk definition av vad hjälpmedel är. I Socialstyrelsens definition (2022) ges som exempel på hjälpmedel för det dagliga livet: rollatorer, griptänger och hörapparater. Trampcykel ges inte som exempel.

## 7.6. Utifrån socioekonomiskt perspektiv

Enligt uppdraget ska målformuleringarna om ökad cykling omfatta ”alla socioekonomiska grupper”. När man redovisar statistik efter socioekonomiska faktorer handlar det ofta om grupper baserade på utbildningsnivå, inkomst eller yrke. Socioekonomiska indelningen (SEI) i svensk statistik baseras i huvudsak på uppgifter om individers yrken, med de övergripande SEI-grupperna arbetare, tjänstemän och företagare (SCB, 2021). Det som i politiska sammanhang ofta avses med begreppet “socioekonomiska grupper”, är mätbara skillnader i tillgången till välfärd mellan grupper av individer. Social utsatthet är ofta kopplat till låg disponibel inkomst, trångboddhet och ohälsa. Socioekonomiskt utsatta grupper uttrycks också ofta i form av otrygghet, låg tillit till myndigheter och andra samhällsinstitutioner och lägre demokratisk delaktighet, samt begränsat socialt deltagande. Men låg inkomst eller låg utbildning behöver inte betyda färre sociala kontakter eller mindre delaktighet. Definitioner av det här slaget är i hög grad också präglade av normer och värderingar – som kan relateras till hur man ser på vissa grupper – men även på geografiska områden.

Göteborgs kommun har arbetat med begreppet ”socioekonomisk status” som man definierar på följande vis:

*Grupper med hög status har tillgång till mer inflytande och pengar, bättre boenden, mer statusfyllda arbeten och så vidare. Motsatsen, det vill säga tillgång till färre resurser, finns i grupper med låg socioekonomisk status. Den socioekonomiska statusen ärvs, upprätthålls och uppnås genom en kombination av tillgång på till exempel utbildning, inkomst, förmögenhet, bostad och typen av arbete. Forskningen pekar tydligt och starkt på att den ställning en person har i samhällsstrukturen – den sociala statusen – har betydelse för bland annat hälsa och förväntad livslängd (Göteborgs Stad, 2017, s. 36).*

Socioekonomisk status varierar också beroende på kön, ålder och etnisk bakgrund. Vissa grupper i samhället räknas som *särskilt utsatta*. Det är grupper som statistiskt kännetecknas av att befinna sig i en sårbar, marginaliserad eller diskriminerad situation eller position, exempelvis långtidssjukskrivna, födda utomlands eller med utländsk bakgrund, ensamstående kvinnor med barn, barn som kommit till Sverige efter skolstart (Göteborgs Stad, 2017).

En person kan också tillhöra flera av grupperna samtidigt. Det kan i sin tur ge en flerfaldig exponering och därigenom också högre grad av utsatthet och svårigheter att omvandla sina resurser till nya möjligheter. Detta kan i många fall skapa en dubbel eller mångdubbel utsatthet som i forskningen brukar uttryckas via begreppet intersektionalitet. Med intersektionalitet avses att flera olika sociala aspekter överlappar. De kan samverka till sämre status (t.ex. äldre kvinna med låg utbildning, låg inkomst och utländsk härkomst) eller bättre status (t.ex. medelålders, högutbildad, högavlönad, vit man). Ett exempel när det gäller cykling, är kombinationen kön och etnicitet, där stora grupper kvinnor som kommer från vissa områden i världen aldrig fått lära sig cykla och därför inte har tillgång

till de fördelar som cykling innebär. Trygghetsmätningar visar också att kvinnor (generellt) känner större oro för att vistas i vissa miljöer och att detta påverkar viljan att förflytta sig med gång, cykel och vistas vid kollektivtrafiknoder i dessa områden. Studier som genomförts av Brottsförebyggande rådet (BRÅ) visar att varannan kvinna (48 %) i socialt utsatta områden (Polisen, 2017) uppger att de känner sig otrygga vid utevistelse sent på kvällen. Motsvarande siffra i övriga urbana områden är 30 procent. Även bland män var det en större andel som uppger att de kände sig otrygga vid utevistelse sent på kvällen i socialt utsatta områden (22 %) jämfört med övriga urbana områden (9 %) (BRÅ, 2018).

Olika socioekonomiska faktorer inverkar på resebeteende och därför bör dessa beaktas vid mätning, urval och beräkningar. Det finns stora geografiska socioekonomiska skillnader inom län och också inom kommuner. Dessvärre är det ofta svårt att hitta bra socioekonomiska geografiska indelningar som fångar variationer inom kommuner (Trafikanalys, 2018a). En socioekonomisk geografisk indelning har utvecklats av Trafikanalys (2018c) i *Så reser vi baserat på socioekonomi* med resmönster för 37 grupper av resenärer baserade på sex indelningar. Data är hämtat från den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige 2011–2016. Tre av indelningarna bygger på individdata:

1. Ålder och kön – 6 grupper
2. Funktionsnedsättning – 4 grupper
3. Inkomstkvartiler – 4 grupper

Tre av indelningarna bygger på i vilken kommun eller SAMS-område respondenterna bor:

1. Kommuntyp – 5 grupper
2. Socialt utsatta områden<sup>41</sup> – 4 grupper
3. Mosaic-områden<sup>42</sup> – 14 grupper.

De som cyklar längst per resa är fjärdedelen med högst inkomster och boende i områden som domineras av familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden (Trafikanalys, 2018b). Även urbana studenter som kan kategoriseras till personer med låg disponibel inkomst, cyklar mer. De grupper som cyklar minst är boende i områden som domineras av äldre och pensionerade på mindre ort och glesbygd, samt yngre lågutbildade i multikulturella förortsområden – de gör 0,5 respektive 0,6 cykelresor per person och vecka. Det motsvarar 5 respektive 7 procent av cykelresorna. Det är ingen signifikant skillnad i antal cykelresor mellan socialt utsatta områden jämfört med övriga urbana områden. Däremot gör fjärdedelen med lägst disponibel inkomst signifikant färre cykelresor än den fjärdedel som har näst högst inkomster. Personer med låg disponibel inkomst och boende i så kallade socialt utsatta områden gör också färre resor, framför allt färre fritidstotalt (alla transportslag) än dem med högre inkomst och som bor i mer välbärgade områden.

### 7.6.1. Förutsättningar för ökad cykling kopplat till socioekonomi

Grupperna är inte homogena, och eftersom forskning visat att olika sociala aspekter samverkar är det inte så enkelt som att dela in befolkningen efter antingen ålder, kön eller ekonomiska förutsättningar. Det är snarare en kombination av kategorier som är intressanta när vi analyserar olika grupper

---

<sup>41</sup> Ett utsatt område är enligt Polisens definition ett geografiskt avgränsat område som karaktäriseras av en låg socioekonomisk status där kriminella har en inverkan på lokalsamhället. I dessa områden finns en mängd riskfaktorer som kan leda till en bristande framtidstro såsom arbetslöshet, ohälsa och misslyckad skolgång.

<sup>42</sup> Mosaic är en indelning främst framtagen för marknadsföring, där alla folkbokförda över 18 år delas in i 14 Mosaic-grupper. Grupperna är konstruerade utifrån fyra dimensioner; storstad vs. landsbygd; låg vs. hög köpkraft; låg vs. hög inkomst; samt utmaning och adaption vs. trygghet och tradition. Klassificeringen bygger på över 100 statistiska variabler om demografi, ekonomi, fordon, befolkningstäthet, intressen och konsumtion. (Trafikanalys 2018b, s. 15).

vardagsmobilitet och vilka förflyttningar som görs med olika transportslag. När det gäller cykling handlar det också om olika gruppers förmåga och vilja att förflytta sig i relation till bebyggelse och topografi. Befolkningens sammansättning och hur spridd befolkningen är inom kommunen påverkar möjligheterna att lösa transportbehoven. En befolkning som i stor utsträckning finns samlad i en tätort, kan också på ett enklare sätt ges förutsättningar att gå eller cykla.

Förutsättningarna att cykla är också kopplade till om trafikmiljön upplevs som säker, och där reagerar olika grupper olika. Till exempel brukar kvinnor oftare än män skatta säkerhet och trygghet som viktiga faktorer för gång och cykling (Akar et al., 2013). I Nationella vägdatabasen (NVDB) finns det uppgifter om vägar och cykelvägar, men det finns ingen information om cykelvägens utformning eller kvalitet (Trafikverket, 2019). När cyklingen ska öka behöver alla grupper oavsett socioekonomi ha tillgång till bra cykelinfrastruktur i sitt närområde, och förbindelserna mellan lokala cykelbanor och centrala cykelstråk måste ses över så att cykelvägnäten hänger ihop. Grupper av utrikes födda kan ha behov av att både lära sig att cykla och att få ökade kunskaper om trafikregler och träning i trafiksituationer. En grundläggande förutsättning är att personer som vill cykla också kan cykla och har tillgång till en cykel. Cykelvägar kan också ses som en förutsättning, även om det i många fall går att cykla på det vanliga vägnätet som också används av bilar (Trafikanalys, 2019). Förutsättningarna att cykla är också kopplade till om trafikmiljön upplevs som säker, och där reagerar olika grupper olika. Till exempel brukar kvinnor oftare än män skatta säkerhet och trygghet som viktiga faktorer för gång och cykling (Akar et al., 2013). I Nationella vägdatabasen (NVDB) finns det uppgifter om vägar och cykelvägar, men det finns ingen information om cykelvägens utformning eller kvalitet (Trafikverket, 2019). När cyklingen ska öka behöver alla grupper oavsett socioekonomi ha tillgång till bra cykelinfrastruktur i sitt närområde, och förbindelserna mellan lokala cykelbanor och centrala cykelstråk måste ses över så att cykelvägnäten hänger ihop. Grupper av utrikes födda kan ha behov av att både lära sig att cykla och att få ökade kunskaper om trafikregler och träning i trafiksituationer.

Studier visar att socioekonomiskt svagare grupper, såsom lågutbildade immigranter, har lägre tillgång till cykelinfrastruktur i sin närmiljö och således sämre möjlighet att använda cykel som transportmedel. En studie i Hallunda och Norsborg (Saad et al., 2017) visar även att 83 procent av dem som bor i området kan cykla men att 40 procent saknar tillgång till cykel. Cirka 30 procent av de tillfrågade kvinnorna kan inte cykla men 50 procent av dem uppgav att de skulle vilja cykla. Endast en procent av respondenterna uppgav att de saknar bra och smidiga cykelparkeringar där de bor, men 54 procent upplever att cykelstöldriskan är hög och de vill därför inte ställa ifrån sig cykeln i cykelparkeringen. De tillfrågade saknade också kännedom om områdets cykelvägar samt platserna man kan ta sig till med cykeln. Osäkerhet om hur man ska hitta till olika målpunkter gör att man avstår från att välja cykeln.

Flera studier visar också att de vanligaste cykeldelningssystemen tenderar att rikta sig till privilegierade grupper, såsom yngre, män, vita, välutbildade och välbeställda individer, som redan drar nytta av lättillgängliga transporttjänster (Shaheen et al., 2014). De tar inte heller hänsyn till det faktum att kvinnor och män har olika resmönster (Priya Uteng et al., 2020; Singh, 2020). De dominerande systemen har också visat sig inte vara så praktiska för personer med funktionsvariationer, barn eller för dem som reser med stort bagage (Clark & Curl, 2016). Dessutom tenderar de att gynna personer med stabil ekonomi, tillgång till smarta telefoner och applikationer för att registrera sig och betala i hysystemen (McNeil et al., 2017). Cyklarna distribueras i första hand i välbärgade områden (Nixon & Schwanen, 2019) och erbjuds sällan i låginkomstområden (Fishman et al., 2013; Koglin & Mukhtar-Landgren, 2021). Detta innebär att de dominerande cykeldelningssystemen är konstruerade för att passa en användare som har relativt hög socioekonomisk status och mindre social utsatthet.

I Hallunda och Norsborg var andelen som aldrig eller sällan cyklar störst i åldersgruppen 35–44 år och 20 procent av männen uppgav att det skulle kännas pinsamt att cykla i området (Saad et al., 2017). Motsvarande andel bland kvinnorna var 15 procent. Ett tydligt hinder är att det anses "ensamt" att cykla. Andra transportmedel och aktiviteter, såsom kollektivtrafiken och promenader föredras då de

upplevs som mer sociala. Bland många av de boende i Hallunda och Norsborg uppfattades cykling som en fritidsaktivitet. Våldigt få använder cykeln som transportmedel. Cykling anses innebära en särskild livsstil som associeras med innerstaden. Att cykla i kostym eller finkläder ansåg de otänkbart. Cykling avtar avsevärt i tonåren, eftersom det anses barnsligt eller pinsamt. Många tonårstjejer ser inte cykling som något som tjejer i deras ålder ska göra. Det anses vara töntigt om en tjej cyklar, hon ska hellre gå om andra transportmedel saknas. Bland en del äldre, utrikesfödda, anses det vara något oanständigt att cykla på grund av föreställningen att man tappar anseende om man ”som 60-åring börjar cykla igen”.

I Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan, som nyligen varit på remiss när föreliggande rapport sammanställdes, uttrycks att åtgärder inom ökad och säker cykling kan bidra till att stärka de socioekonomiskt svaga områdenas möjlighet till en ökad vardagsmobilitet. För att främja ökad och säker cykling i hela landet föreslår Trafikverket att det under perioden 2022–2027 avsätts 600 miljoner kronor till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Braun et al. (2019) pekar på vikten av att närmare beakta social rättvisa i cykelplanering och i samband med aktiviteter för ökad cykling. Saad et al (2017) visar också att cykling har att göra med normer och värderingar – det räcker med andra ord inte att tillhandahålla cykelinfrastruktur. Insatser för ökad cykling kräver uthållighet och förståelse för de hinder som finns hos olika delar av befolkningen (jfr. Henriksson et al., 2022).

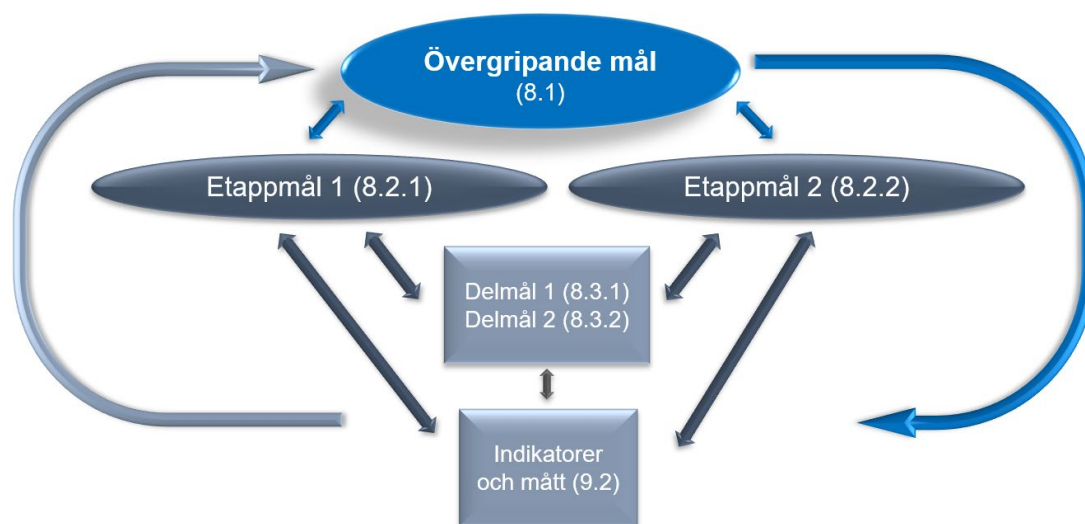
## 7.7. Sammanfattande punktlista

- Knappt en tredjedel av alla resor oavsett färdstätt är kortare än 3 km och nästan två tredjedelar är kortare än 15 km.
- Två av fem huvudresor är kortare än 5 km och drygt hälften är kortare än 10 km.
- Drygt en tredjedel av alla bilresor är kortare än fem kilometer. Det är främst dessa korta bilresor som skulle kunna ersättas med cykel.
- En stor del av befolkningen i Sverige bor nära viktiga målpunkter för resande. Över 70 procent har kortare avstånd än 1 km fågelvägen till livsmedelsbutik och grundskola. Medan cirka hälften av befolkningen har en vårdcentral inom 1 km.
- För 96 procent av befolkningen i Sverige är det mindre än 20 minuter med cykel till närmaste grundskola. Om man bara ser till avståndet bedöms cirka två tredjedelar av barnen kunna cykla till skolan. Andra faktorer som påverkar är till exempel cykelvänlig infrastruktur, lokala normer och föräldrarnas attityder och resvanor.
- Beroende på region har mellan 37 och 70 procent av befolkningen i tio studerade regioner mindre än 30 minuter med cykel till arbetet.
- I genomsnitt cyklar invånare i Sverige i genomsnitt 610 meter per dag (inräknat även de som inte cyklar alls).
- Förutsättningarna för cyklande varierar över landet beroende på skillnader i klimat. Cyklandet är mer omfattande på sommaren än vintern och påverkas dessutom av temperatur, nederbörd, solsken och vindhastighet.
- Cyklandet bland barn har minskat påtagligt från mitten av 1990-talet till mitten av 2010-talet vilket påverkar barns hälsa och självständiga mobilitet negativt. Trots nedgången är andelen cyklande den dag de tillfrågades störst i åldersgruppen 7–14 år och näst störst i gruppen 15–24 år.

- För barn mellan 6 och 15 år utgör cyklandet till skolan 21 procent av skolresorna under hela året. Vidare utgjordes 28 procent av gång, 25 procent av bilresor och 23 procent av kollektivtrafikresor.
- 15 procent av alla cykelresor utförs av åldersgruppen 55–64 år, sju procent av personer i åldern 64–74 år och två procent av personer i åldern 75–84 år.
- Den fjärdedelen av befolkningen med lägst disponibel inkomst cyklar signifikant mindre än fjärdedelen med högst disponibel inkomst.
- Socioekonomiskt svagare grupper har sämre förutsättningar att cykla.

## 8. Förslag och motiv till mål och målstruktur

Baserat på det underlag vi sammanställt ger vi här förslag till ett nationellt mål för ökad cykling, se översikt i Figur 8. Vi har valt en struktur med ett övergripande mål som beskriver ambitionen och syftet med ökad cykling samt delat upp målet i två etappmål som är möjliga att följa upp. För att lyfta fram särskilt viktiga cykelresor – resor under 10 km och barns resor – föreslår vi också två delmål. Hur målet ska följas samt förslag på ett antal indikatorer återkommer vi till i kapitel 9.



Figur 8. Illustration över målstrukturen samt i vilka avsnitt dessa finns beskrivna.

### 8.1. Övergripande mål

Det övergripande målet har sin utgångspunkt i förslaget från Trafikanalys (2018d). Förslaget har dock bearbetats vidare för att överensstämma med önskemålen uttryckta i uppdraget.

**Övergripande mål:** Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.

Motivering: Enligt teorier kring målstyrning, är det bra att ha ett övergripande mål som är brett formulerat för större acceptans och bättre förankring. Under vår workshop med berörda aktörer var det också en målformulering som ansågs lämplig även om några uttryckte att ett mer specifikt mål skulle ge större tyngd. Det föreslagna målet förtydligar att ökad cykling är ett instrumentellt mål – ett verktyg för att uppnå andra överordnade mål. Formuleringen omfattar dessutom cykling i alla åldrar, socioekonomiska grupper och geografiska områden med hänsyn till samhällsekonomiska effekter. Det gör att många organisationer kan inkludera det i sin verksamhet när de arbetar mot målet.

### 8.2. Etappmål

För att göra det övergripande målet mätbart och tidsatt har vi valt att formulera två etappmål - ett som handlar om resor och ett om färdlängd. Även dessa har sin utgångspunkt i förslaget från Trafikanalys (2018c). I enlighet med SMART-kriterierna (se avsnitt 5.1) är etappmålen specifikt formulerade, tidsatta och mätbara. Två årtal föreslås där 2030 knyter an till internationella överenskommelser i relation till Agenda 2030 och är också målar för ökad cykling i många regioner och kommuner. Vi har också valt att peka ut ett mål i ett något längre perspektiv, till 2035. Vid uppföljning av målet 2030, kan det vara lämpligt att formulera nästa etappmål, förslagsvis till 2045 för att relatera till netto-nollutsläppsmålet. De målnivåer vi valt är utmanande men fullt möjliga att uppnå, med tanke på att potentialen för ökad cykling bedöms vara stor i många av de analyser vi sammanställt. Målet kan därmed anses vara både realistiskt och möjligt att få acceptans för. De specifika formuleringarna i



etappmålen kan kanske upplevas för detaljerade att kommunicera, men enkelt uttryckt innebär de att **cyklandet ska fördubblas till 2035** vilket kan vara ett mer slagkraftigt alternativ i kommunikationen kring målet. Notera att dessa två etappmål fokuserar på att andelen cykling ska öka. Det betyder inte per automatik att antalet cykelresor eller cyklade kilometer ökar eller att fler personer väljer cykeln, eftersom andelen är beroende av det totala resandet.

### 8.2.1. Resor

Med resor menar vi här huvudresor, se definition i begreppslistan.

Etappmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent år 2030 och till 26 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.

Motivering: I utgångsläget år 2019 var cykelandelen 13±4 procent av det totala antalet resor i Sverige. En fördubbling av andelen cykling skulle innebära 26 procent. Det är en högre andel än vad regionerna (17–23 %) och de allra flesta kommuner (14–26 %) har som mål till 2030. Dock avser förslaget om en fördubbling måläret 2035, medan målet till 2030 på 20 procent ligger inom spannet för både regionernas och kommunernas målsättningar. Inte alla kommuner och regioner i Sverige har idag ett eget formulerat andelsmål för cyklingen, men de som har det omfattar tillsammans omkring hälften av Sveriges befolkning. Målformuleringen torde därmed kunna få en bred acceptans. Det är också rimligt att ha en målsättning som ligger i paritet med cykelandelarna i framgångsrika ”cykelländer”, trots att de kan skilja sig från Sverige med avseende på förutsättningar som topografi, befolkningstäthet och tillgången till kollektivtrafik. I exempelvis Nederländerna var cykelandelen 28 procent 2019.

### 8.2.2. Färdlängd

Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent år 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.

Motivering: Under 2019 utgjorde färdlängden med cykel 1,6±0,3 procent av den totala längden av persontransporterna med alla färdlätt. En fördubbling skulle innebära drygt tre procent. Ingen av regionerna hade mål om ökad färdlängd för cyklingen. I Nederländerna är motsvarande andel åtta procent. Sett till GCK-målet som avser att på sikt fördubblas, finns det redan en ambition att öka reslängden. Ett rimligt mål borde vara en fördubbling till 2035, det vill säga till 3,2 procent, avrundat till 3 procent i etappmålet. Med en ökad andel cykelresor följer troligen en ökad andel även sett till färdlängden, men det är inte säkert att så blir fallet. Därför är det viktigt att även ha med detta förslag på etappmål. Om det dessutom cyklas längre per resa behöver detta lyftas fram i uppföljningen.

## 8.3. Delmål

Etappmålen om resor och färdlängd omfattar cykling i alla åldrar, socioekonomiska grupper och geografiska områden. Vi anser att det finns särskilda anledningar att lyfta fram barns aktiva mobilitet och resor under 10 km. Därför har vi valt att föreslå två delmål som fokuserar på dessa kategorier av resor där cykelpotentialen är stor och nyttorna många. Syftet är att delmålen ska bidra till att underlätta prioriteringen i arbetet med att uppnå målen – i enlighet med teorierna kring målstyrning.

### 8.3.1. Delmål 1 – resor kortare än 10 kilometer

Delmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km, ska öka till 30 procent år 2030 och till 45 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.

Motivering: Drygt hälften av alla resor i Sverige under 2019, oavsett färdlätt, var 10 kilometer eller kortare. Det är en betydande del av alla resor och på avstånd kortare än 10 km, är cykeln ofta tidsmässigt konkurrenskraftig gentemot bilen. Därmed finns i denna kategori av resor en stor potential att öka cyklandet. Under 2019 var det 22 procent som använde cykeln som färdlätt (26 % till fots och

15 % kollektivtrafik). Bilresor (förare + passagerare) utgjordes av 35 procent. Dessa andelar avser alla resor kortare än 10 km, oavsett ärende och ålder. Trots att vi instämmer med Trafikanalys (2018c) resonemang om att den dagliga cyklingen i tätorter har störst potential att bidra till de övergripande målen kopplade till miljö, klimat, hälsa och tillgänglighet, har vi valt att formulera ett delmål som bygger på reslängd snarare än geografiskt område. Detta eftersom vi tror att det kan vara en nackdel att ytterligare lyfta fram cyklingen i tätorter, som till stor del ändå omfattas av målet genom att 10 km i regel täcker in mycket av cyklingen där. Även på landsbygden finns en potential att öka cyklandet och här är många gånger behovet av ny infrastruktur större än i tätorterna. Genom att fokusera på avstånd snarare än geografi ges kommuner, Regioner och Trafikverket större möjlighet att själva prioritera åtgärder utifrån deras lokala behov, förutsättningar och potential - utan att det är något som är detaljstyrt från nationell nivå. I vissa områden betyder det satsningar på regionala cykelstråk mellan städer och på andra platser större satsningar i städerna. Med en målformulering som alltför ensidigt fokuserar på cykling i tätorterna är risken stor att satsningar på landsbygden uteblir, vilket inte är önskvärt i ett transportsystem som är jämlikt och erbjuder tillgänglighet för alla i hela landet.

Just avståndet 10 km kan diskuteras. Tidigare studier kring tänkbara cykelavstånd har visat att de flesta kan tänka sig att cykla 5 km medan 10 km inte är ett lika vanligt cykelavstånd. Dock hänger de ihop med storlek och utformning av våra städer och även på längre avstånd finns en potential för ökad cykling, särskilt med beaktande av den pågående utvecklingen där elcykeln vinner i popularitet. Ett cykelavstånd på 10 km ger goda möjligheter att kunna cykla mellan tätorter och därmed öka cykling på landsbygden, om förutsättningarna är de rätta. Det ger goda möjligheter att bidra till målsättningen om att cyklandet ska öka i hela Sverige. Även längre sträckor än 10 km är förstås möjliga att cykla, men återigen har vi valt en målformulering som kan tyckas vara utmanande men ändå rimlig. I kommande utvärderingar och vid uppgraderingar av målformuleringarna kan det emellertid vara värt att omvärdera den nu föreslagna avstånds begränsningen.

### 8.3.2. Delmål 2 – barns resor

**Delmål 2:** Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent år 2030 och till 50 procent år 2035, utan att andelen gångresor minskar.

Motivering: Enligt den nationella resvaneundersökningen för 2019, utgör cykling 19 procent av antalet resor för åldersgruppen 6–15 år. En större andel (23 %) gick till fots, medan 35 procent blev skjutsade med bil och 18 procent åkte kollektivt.

Det finns många anledningar till att särskilt lyfta fram barn i nationella målformuleringar om ökad cykling. Många vanor grundläggs i tidig ålder och en aktiv mobilitet är viktigt för barns utveckling och hälsa och kan påverka samhällsekonomin i ett långsiktigt perspektiv. Våra sammanställningar av tidigare studier visar att det finns stor potential att öka cyklandet bland barn samtidigt som trenden går i motsatt riktning. Med en målformulering som särskilt lyfter fram barnen vill vi bidra till att på flera nivåer och i olika sammanhang understryka nödvändigheten i att få en samhällsutveckling i rätt riktning. Det kan gälla placering av skolor och fritidsanläggningar, principer för tilldelning av plats i skola, planering av barns vistelsemiljöer, trafikplanering kring skolor och fritidsanläggningar och så vidare. Förändringar i sådana policys och strategier har sannolikt större möjlighet att påverka cyklandet bland barn i grundskoleåldern, från förskoleklass till årskurs 9. Förutsättningarna är inte detsamma i äldre åldrar med bland annat generellt längre resvägar till gymnasieskolor. Även om en aktiv mobilitet är viktigt också bland äldre barn och ungdomar har vi därför valt att särskilt lyfta fram grundskoleelevers resor.

Jämförelser både med andra länder och hur det tidigare såg ut i Sverige när det gäller barns resor pekar på att det inte är orimligt att uppnå en andel aktiva transporter, det vill säga gång och cykel sammantaget, på omkring 75 procent. De aktiva resorna skulle kunna vara ett värdefullt bidrag till att uppfylla barns dagliga behov av fysisk aktivitet i en annars alltmer stillasittande vardag. Barns aktiva

mobilitet har även visat sig ha positiva effekter på föräldrarnas sätt att transportera sig. För att ytterligare understryka att det är det aktiva resandet, gång + cykel, som är i fokus har vi här valt att inte inkludera kollektivtrafiken i målformuleringen. Vi anser emellertid att den främsta målsättningen är att minska skjutsandet i bil, av flera anledningar.

#### 8.4. Sammanfattande punktlista

- I kapitlet ges förslag på ett övergripande mål, två etappmål och två delmål för ökat cyklande i Sverige.
- Det övergripande målet lyder: Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.
- Etappmål 1 lyder: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent år 2030 och till 26 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar. Det innebär en fördubbling från 2019 till 2035.
- Etappmål 2 lyder: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent år 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar. Det innebär en fördubbling från 2019 till 2035.
- Delmål 1 lyder: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km, ska öka till 30 procent år 2030 och till 45 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- Delmål 2 lyder: Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent år 2030 och till 50 procent år 2035, utan att andelen gångresor minskar.

---

## 9. Förslag på uppföljning av föreslagna mål

---

Här beskriver vi tänkbara sätt att följa upp de föreslagna målen. Då det övergripande målet, etappmålen och delmålen kan vara svåra att följa upp på kort sikt och på lokal nivå, föreslår vi även ett antal indikatorer och mått som kan kopplas till de föreslagna målen. Dessa indikatorer bör följas upp för att säkerställa att utvecklingen går i rätt riktning. Indikatorerna kan också fungera som inspiration genom att de ger exempel på faktorer som är viktiga att prioritera för att uppnå målet om en ökad andel cykling.

Nationella cykelrådets sammanställning ”Nationellt cykelbokslut” kan med fördel användas för denna uppföljning. Uppföljning görs för närvarande endast vartannat år, den senaste utkom 2020 och avsåg år 2019 (Trafikverket, 2020e). De flesta av våra föreslagna mål, indikatorer och mått ingår redan i denna uppföljning. Några av våra förslag är dock kompletterade och till viss del modifierade i förhållande till de som ingår i bokslutet.

### 9.1. Uppföljning av målen

Det övergripande målet syftar till att lyfta fram de positiva effekter som vi vill uppnå med ökat cyklande. För att förtydliga och göra målet mätbart har det brutits ner i två etappmål och två delmål. Etappmålen och delmålen kan följas upp via den nationella resvaneundersökningen. Dock kan vi för närvarande inte inkludera elcyklisterna i den uppföljningen, eftersom Trafikanalys valt att slå ihop dem med elsparkcyklister i en gemensam grupp i enkäten<sup>43</sup> som ligger till grund för undersökningen. I dagsläget har det kanske marginell betydelse men på sikt kan det vara avgörande för resultatet, särskilt vad gäller uppföljningen i relation till mängden fysisk aktivitet (se nedan). På lokal och regional nivå går det att följa upp målen genom kommuners och regioners resvaneundersökningar, förutsatt att de följer Trafikanalys (2018d) rekommendation på upplägg och genomförande. I korthet innebär Trafikanalys rekommendation att utvidga åldersintervallet till att gälla 6–84 år mot de flesta kommuners och regioners nuvarande intervall på 16–75 år. Undersökningsperioden bör omfatta hela året och inte bara en månad som många kommuner och regioner begränsar sig till (oftast då cyklandet är som störst). Det är även möjligt att följa upp cyklad färdlängd genom att genomföra mätningar på det cykelbara vägnätet och utifrån det beräkna cykeltrafikarbetet, se upplägg och genomförande i Eriksson, et al. (2022). De två uppföljningssätten skiljer sig åt. Resvaneundersökningar inkluderar de boende inom ett visst område och i en viss ålder och undersöker deras resvanor oavsett vart man färdas, och färdlängden som anges är självuppskattad. Färdlängd baserat på cykeltrafikarbete enligt Eriksson, et al. (2022) fångar alla som cyklar oavsett ålder och var de bor inom det undersökta territoriella område som valts. Den skattade längden är bestämd, men med vissa begränsningar. Bland annat är det praktiskt svårt att mäta på det enskilda vägnätet – det behövs tillstånd hos varje enskild väghållare. Informationen om det vägnät som urvalsdragningen utgår ifrån, kan vara inaktuell och innehålla fel. Båda metoderna är behäftade med osäkerheter som beror på slumpvalsprocessen.

### 9.2. Indikatorer och mått

Indikatorer kan visa om utvecklingen går i rätt riktning innan själva resandet förändrats och täcka in flera aspekter som anses vara av betydelse. Att använda indikatorer handlar också om att synliggöra tillstånd, utvecklingstrender och utvecklingstakt. Flera indikatorer, där varje indikator är uppbyggd kring ett antal mått, ger sammantaget en mer heltäckande bild av en förändring. Måtten kan vara av olika karaktär och även anges med olika enheter och ska enskilt beskriva någon aspekt av hur den relaterade indikatorn utvecklas. Nyckelindikatorer och nyckelmått anses vara av särskild betydelse för måluppföljningen.

---

<sup>43</sup> <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2019/kvalitetsdeklaration-resvanor-i-sverige-2019.pdf>, bilaga 1

Nedan ger vi förslag på sju indikatorer för uppföljning av cyklingen i Sverige. De omfattar de indikatorer som föreslås i PEP-planen, se avsnitt 6.2, och ger därmed att möjlighet att samtidigt följa upp dessa. Indikator 1 innehåller mått som är kopplade till framför allt etappmålen och delmålen och föreslås vara en nyckelindikator. Indikator 2–7 innehåller mått som är kopplade till det övergripande målet. För att indikatorerna ska ha ett positivt utfall föreslås att nyckelmåtten måste ha en positiv utveckling. Indikator 3–7 är hämtade från Nationellt cykelbokslut. Dock används där begreppet ”faktor” för det vi här benämner ”indikatorer”. Vi har utöver de mått som redan finns föreslagna i cykelbokslutet även lagt till några nya förslag som vi bedömer har betydelse för indikatorerna.

### 9.2.1. Indikator 1: Välja cykeln oavsett ärende

Att välja cykeln som färd sätt oavsett ärende är eftersträvansvärt. Att ställa bilen till förmån för cykeln är också något att sträva efter (”inga onödiga bilresor”). Överflyttningen bör främst ske från färd sättet bil för att få störst positiva effekter på hälsa miljö, klimat och tillgänglighet. Cykeln kan och bör användas vid sträckor när det är möjligt. Elcykeln gör det även möjligt att öka avståndet att cykla till en målpunkt. Därför bör man följa utvecklingen av andelen cykling upp till 15 kilometer, men uppdelat efter olika längdintervall samt följa utvecklingen över tid. Längre sträckor på mellan 10 och 15 kilometer kan även ses som att tätort och landsbygd kan kopplas ihop och att sådana resor också inkluderas i detta längdmått.

Resor kan ha olika typer av ärende, men planeringen för infrastruktur och transporter samt uppföljningen av resor fokuserar ofta på arbetsresor. Med detta missar man de andra typerna av ärenden och förutsättningarna för dessa. Möjligheten att cykla till skolan missas samt även resor till andra fritidsaktiviteter och annat ärende eller inköp. Det är viktigt att en indikator kan kopplas till flera olika mått, eller inkludera de flesta typer av resor. Exempelvis att barn även ska kunna cykla till sina fritidsaktiviteter och vuxna ska kunna cykla till affären. Det ska inte heller spela någon roll var i landet man bor.

Två mått som föreslås vara nyckelmått då de är kopplade till etappmålen är:

- andel cykelresor av det totala antalet resor
- andel cyklade kilometer av det totala persontransportarbetet.

Mått som föreslås för att följa andelen cykling av huvudresor i form av redovisningsgrupper:

- sträckor upp till 3, 5, 10 och 15 kilometer (se Figur 5 för utgångsläget) oavsett ärende
- ärende fördelat på: arbetsresor, skolresor och övriga ärenden
- kommuntyp: storstadskommuner, blandade kommuner och landsbygdskommuner.

Vi har valt andelen cykelresor av alla resor som är kortare än 10 km som nyckelmått då det direkt kopplar till delmålet. Arbetsresor och skolresor är de mest frekventa resorna och borde därför också vara nyckelmått.

Uppföljning föreslås ske via den nationella resvaneundersökningen och redovisas i Nationellt cykelbokslut. Eftersom det, i dagsläget, inte ingår att följa upp motionsresor (som inte har ett ärende annat än resan i sig) i den nationella resvaneundersökningen, behöver en annan tillförlitlig insamlingsmetod utvecklas för denna typ av resor. Det enklaste vore dock att motionsresor utan ärende lyfts tillbaka in i enkäten som i tidigare nationella resvaneundersökningar. Det är viktigt för att kunna följa upp bland annat fysisk aktivitet som resandet bidrar till samt exponering i trafikmiljön för att kunna beräkna skade- och olycksrisker för cyklister och andra oskyddade. Som vi nämnt tidigare borde även elcyklisterna vara en egen kategori och inte slås ihop med elsparkcyklisterna, för att möjliggöra att följa trenden för de som är fysiskt aktiva genom cyklingen.

### 9.2.2. Indikator 2: En inbjudande miljö för cyklister

Det finns en rad variabler som påverkar om en miljö upplevs som stimulerande eller hämmande att cykla i. Det kan handla om områden som saknar separat cykelinfrastruktur och där cykling på separat infrastruktur påverkas av den upplevda miljön vid cykelbanan. Detta är en indikator som för närvarande inte ingår i det nationella cykelbokslutet. Dock anser vi att det är en relevant indikator eftersom många potentiella cyklister kan ha högre krav på bra färdvägsmiljö jämfört med mer vana cyklister (se avsnitt 7.3).

Det finns ingen relevant uppföljning inom detta område och vi föreslår att det skulle behöva utvecklas mått för denna indikator. Ett sätt att fånga upp viktiga aspekter av de som redan cyklar är att vidareutveckla enkätundersökningen Cyklistvelometern. Det kan handla om att komplettera med frågor och att se över rekryteringssättet. Ett annat sätt är att använda ett befintligt verktyg som utvärderar cyklisters upplevelser av färdvägen, ACRES (se avsnitt 7.3). ACRES kan användas till att mäta uppfattningen av färdvägsmiljön för exempelvis arbetspendling, rekreation och motion. Den kan även användas för att studera delar av eller hela färdvägsmiljöer. För att detta verktyg ska kunna användas på nationell nivå för att följa färdvägsmiljöns utveckling behöver upplägg, urvalet och liknande ses över. Vidare behöver uppföljningar göras av potentiella cyklisters uppfattning av färdvägsmiljön genomföras och följas över tid. Båda nya och befintliga cyklisters samt barns upplevelser av sin färdvägsmiljö till skolan behöver därefter preciseras i mått som kan följas över tid.

Utöver upplevelsen av färdvägen skulle även mätdata av luftföroreningar och buller kunna användas för att bedöma halter respektive buller längs cykelvägar. Hur olika halter av luftföroreningar och buller påverkar benägenheten att cykla har vi inte kvantifierat i denna rapport. Därför har vi inte föreslagit ett mått för detta utan det är något som behöver utvecklas.

### 9.2.3. Indikator 3: En funktionell cykelinfrastruktur

Infrastrukturen för cyklister består bland annat av separerade cykelbanor där gång- och mopedtrafik kan vara tillåtet, cykelfält, trafiksignaler och cykelparkeringar. Även en stor del av gatu- och vägnätet är tillåtet att cykla på. Det är viktigt att ha en funktionell cykelinfrastruktur oavsett förutsättningar (t.ex. för barn och äldre), ärende eller typen av infrastruktur så väl i tätort som på landsbygd (se avsnitt 7.3).

Mått som föreslås för att följa utvecklingen av indikator 3 ”En funktionell cykelinfrastruktur”:

- Antal kilometer cykelnät fördelat på gång- och cykelbana, cykelbana, cykelfält och cykelgata i NVBD. Följs upp i Nationellt cykelbokslut. I uppföljningen behöver hänsyn tas till rapporteringsgraden så att det är en reell skillnad i längd som följs upp.
- Andel cykelnät av det totala vägnätet. (Kan följas upp via NVDB.)
- Antal säkra cykelpassager fördelat på planskilda, cykelöverfart, signalreglerad eller annan ordnad passage i plan. (Kan följas upp via NVDB.)
- Andelen 30-sträckor av den totala gatulängden i tätorter (Kan följas upp via NVDB.)
- Antal kilometer cykelgata (Kan följas upp via NVDB.)

Det förekommer en eftersläpning i inrapporteringen vilket kan medföra att en eventuell ökning beror på bättre inrapportering snarare än den reella ökningen till ett visst år. Dock kan det över tid ge skillnader som faktiskt beror på mer infrastruktur för cyklister. Ett förslag är att skapa två alternativ vid inrapportering. Ett första som redovisar ny infrastruktur som rapporteras in i databasen och ett andra som redovisar gammal infrastruktur som rapporteras in.

Utöver de mått som listas ovan för indikator 3 skulle ett mått behöva utvecklas för andel sammanhängande cykelnät. Huruvida ett cykelnät ska räknas som sammanhängande eller ej är något

som behöver definieras. Ett cykelnät kan upplevas som sammanhängande av en mer erfaren eller orädd cyklist, medan en oerfaren cyklist eller en cyklist som upplever en sektion längs ett cykelstråk som otryggt inte betraktar cykelnätet som sammanhängande. Därför behöver det genomföras studier kring vad som är tillräckligt bra infrastruktur utifrån individers olika förutsättningar. Det samma gäller för olika cykeltyper. Cyklar med grövre däck och inbyggda dämpare behöver inte nödvändigtvis ha samma standard på infrastrukturen för att kunna framföras på vad som upplevs som ett sammanhängande stråk. Medan cyklar med smala däck utan dämpare behöver jämnare beläggningar, färre kanter med mera för att cykelnätet ska uppfattas som sammanhängande. Skillnader kan även finnas mellan barns och vuxnas typ av cyklar eller mellan cyklar som är mer utrymmeskrävande än andra, som exempelvis lastcyklar eller cyklar som framförs i ett ekipage med cykelkärra. Ytterligare ett område att undersöka är hur olika typer av cyklister upplever infrastrukturen i kombination med olika typer av cyklar. Ett annat viktigt området är tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning. Uppföljning skulle kunna vara: antal kilometer sammanhängande cykelstråk utan nivåskillnader (kantstenar, trappsteg, etc) och möjligheten att framföra anpassade cyklar.

Säker och lättillgänglig cykelparkering vid hem och målpunkt är en viktig del i cykelinfrastrukturen och har stor betydelse när och om cykeln väljs som färdmedel. I dagsläget finns inget mått för säker och lättillgänglig cykelparkering, men det vore önskvärt att utveckla.

Vidare skulle det vara önskvärt att utveckla ett mått för antal stopp och tid per stopp vid signalreglerade korsningar som barn och vuxna gör vid sina cykelresor i tätort. Detta för att antalet stopp och tid per stopp påverkar restiden negativt vilket i sin tur påverkar hur attraktivt det är att välja cykel som färdmedel (se avsnitt 7.3). Något sådant mått finns i dagsläget inte tillgängligt.

#### 9.2.4. Indikator 4: God kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastruktur

En cykelinfrastruktur av god kvalitet har stor betydelse för ett ökat cyklande, då det till exempel påverkar cyklisternas komfort, säkerhet och framkomlighet (Niska, 2011). För att kunna bedöma dessa effekter kopplat till drift- och underhållsåtgärder, behövs mått och mätmetoder som objektivt och långsiktigt beskriver cykelinfrastrukturens funktionella tillstånd. Det funktionella tillståndet beskriver hur bra ytan på en cykelväg är att cykla på och kan delas upp i parametrarna jämnhet, friktion, rullmotstånd och ljus tekniska egenskaper. En förutsättning för att kunna definiera och följa upp funktionskrav som utgår ifrån cyklisters behov, är att det finns objektiva mått som beskriver dessa tillståndsp parametrar. Forskning pågår inom detta område, men det finns i dagsläget inte några sådana mått definierade och någon regelbunden och strukturerad uppföljning av tillståndet på landets cykelvägar görs inte heller.

Mått som föreslås för att följa utvecklingen av indikator 4 ”Kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastruktur”:

- Andel kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar. Detta mått följs upp via Nollvisionen och redovisas även i Nationellt cykelbokslut. Bedömningen är dock subjektiv och skulle behöva kompletteras med objektiva mått och mätningar, men system för det är ännu inte tillgängligt.
- Andel cyklister nöjda med drift och underhåll av cykelinfrastrukturen i sin kommun, enligt Cykelfrämjandets cyklistvelometer.

#### 9.2.5. Indikator 5: Individuella förutsättningar för att välja cykeln

Människors individuella förutsättningar för att cykla varierar bland annat beroende på livssituation, socioekonomisk tillhörighet, kunskap och färdigheter i att cykla och tillgång till cykel. Valet av transportsätt påverkas även av våra egna och våra näras attityder till cykling. Vidare har vår upplevelse av väder, trygghet, säkerhet och vår hälsa betydelse för om vi cyklar och hur mycket.

Mått som föreslås för att följa utvecklingen av indikator 5 ”Individuella förutsättningar för att välja cykeln”:

- Cyklisters upplevelse av den kommun de cyklar mest i utifrån de individuella förutsättningarna. Följs för närvarande upp via Cykelfrämjandets cyklistvelometer. Dock kan insamlings- och rekryteringsmetoderna behöva ses över för att representera målpopulationen bättre. Redovisas i Nationellt cykelbokslut.
- Nyförsäljning av cyklar och elcyklar (antal). Följs upp via branschföreningen Cykelbranschen och redovisas i Nationellt cykelbokslut.
- Antal anmälda och uppklarade cykelstölder. Följs upp via Brottsförebyggande rådet (BRÅ) och redovisas i Nationellt cykelbokslut.
- Genomsnittligt antal cyklar per invånare och per hushåll. Kan följas upp via den nationella RVU:n.

Vår sammanställning av tidigare forskning pekar på vikten av att beakta sociala faktorer i transport- och samhällsplanering. Forskningen visar att cyklandet påverkas av normer och värderingar som ser olika ut hos olika delar av befolkningen och att normer kan utgöra förutsättningar för individers cykling. Mått för att följa upp detta utvecklas i relation till mål om ökad cykling i form av exempelvis en enkätundersökning om attityder. Socioekonomiska faktorer har att göra med utbildning, således kan bristande kunskaper om cykling vara ett hinder för den som vill börja cykla, och även ekonomiska förutsättningar som inverkar på vilket utrymme olika hushåll har för transporter. Här kan mått utvecklas som handlar om att öka kunskaperna om cykling, såsom exempelvis antal cykelkurser för vuxna som aldrig lärt sig cykla eller som vill utveckla sina färdigheter, samt cykelundervisning i skolorna. Ett annat mått kan handla om att tillgången till ändamålsenliga cyklar till exempel genom uthyrning, andrahands- och återbruk av cyklar, lån av cykel för cykelpendling till grundskolan (delmål 2), tillgång till så kallade cykelkök (reparationsverkstäder) och kunskaper om hur cykeln repareras och underhålls. Vi har i tidigare regeringsuppdrag om barns och ungas cykling konstaterat att uppföljningen av barns resande behöver förbättras och slog då fast att nya metoder för att mäta och undersöka barns cykling behöver tas fram. Det gäller fortfarande.

#### 9.2.6. Indikator 6: Institutionella förutsättningar för ökad cykling

Institutionella förutsättningar spelar en avgörande roll i arbetet med ökad cykling. Enligt PEP-planen (se avsnitt 6.2) lyfts det fram förslag på möjliga åtgärder och förändringar inom nuvarande institutionella ramar för att främja denna utveckling. Det nämns även att investeringar som rör cykling är viktiga samt att kostnads-nyttoanalyser bör utvecklas. Detta kan enligt PEP-planen föranleda en ökad medvetenhet och en förändrad attityd om cyklingens fördelar samt viljan till att avsätta mer ekonomiska medel.

Mått som föreslås för att följa utvecklingen av indikator 6 ”Institutionella förutsättningar för ökad cykling”:

- Antal nationella, regionala och kommunala cykelstrategier eller cykelplaner som är beslutade de senaste fem åren. Följs redan upp i det nationella cykelbokslutet.
- Finansiell uppföljning – medel i miljoner kronor avsatta till cykling. Följs delvis redan upp i det nationella cykelbokslutet.
- Avsatta forskningsmedel inom olika områden (trafiksäkerhet, ökad cykling, trafikplanering, mm) i miljoner kronor. Följs delvis redan upp i det nationella cykelbokslutet.

Finansiell uppföljning och avsatta forskningsmedel är två mått som vi föreslår skulle kunna utvecklas och utvidgas. Den finansiella uppföljningen som redovisas i det nationella cykelbokslutet har vissa brister och mycket är schablonvärden samt att det saknas en del information från regioners och



kommuners finansiering. Vad gäller avsatta forskningsmedel finns bara redovisning från myndigheten Vinnova. Vi föreslår att fler finansiärer redovisar hur mycket av forskningsmedlen som går till cykelområdet. Ett mått som vi också föreslår, men som behöver utredas är andelen forskningsmedel som går till cykel i förhållande till de övriga färdssätten. Det skulle även behöva utvecklas mått som ser till ekonomiska incitament för att välja cykeln som exempelvis:

- Ekonomiska styrmedel, till exempel cykel som förmån.
- Hänsyn till nyttan med cykling i kostnads-nyttoanalyser.
- Cykelstöd, för inköp eller anpassning av cykeln som hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning (jämför med bilstöd).

### 9.2.7. Indikator 7: Hela resan-perspektivet

Hela resan-perspektivet framhålls i nationella cykelbokslutet 2019 (Trafikverket, 2020e) som en faktor som påverkar om och hur mycket vi cyklar. Som nämnts i avsnitt 3.1.1 var andelen kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor cirka sex procent av kollektivtrafikresorna och cirka sju procent av cykelresorna. Det bör finnas möjlighet att kombinera cykelresan med andra färdssätt, och då framför allt med kollektivtrafik, om en längre resa ska göras. Kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor är ett sätt att resa som kombinerar cykelns flexibilitet med kollektivtrafikens hastighet och räckvidd. Framför allt mellan cykel och tåg. Kombinationen skapar ett effektivt transportsätt som kan bidra till att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks, och klimat- och miljöpåverkan minskar.

Mått som föreslås för att följa utvecklingen av indikator 7 ”Hela resan-perspektivet”:

- Möjlighet att ta med cykeln på kollektivtrafikresan. Följs redan upp i det nationella cykelbokslutet.

Utöver möjlighet till att ta med cykeln i kollektivtrafiken föreslår vi två nya mått som skulle kunna inkluderas i uppföljningen. Det första måttet vi föreslår är att de regioner som i sitt biljettsystem har en specifik cykelbiljett, årligen redovisar antalet sålda cykelbiljetter i kollektivtrafiken. Inkluderandet av måttet kan vara ett incitament för de regioner som för närvarande inte har denna tjänst, att införa den. Det andra måttet som vi föreslår, ska redovisa antalet platser som är specifikt avsedda för cykel. I nationella cykelbokslutet (Trafikverket, 2020e) framgår att det kan vara utmanade att få med cykeln ombord på tåg med få avsedda platser. Cykeln konkurrerar dessutom ofta om samma platser med barnvagnar, rullstolar och bagage. Detta kan innebära att resenären kan bli nekad att få ta med cykeln. En ökad möjlighet att ta med cykel ombord kan bidra till att fler använder sig av kombinationen cykel och kollektivtrafik. Särskilt i ljuset av att Europaparlamentet i april 2021<sup>44</sup> godkände en överenskommelse som innebär att det ska finnas plats för minst fyra cyklar per tåg och att det måste finnas särskilda platser för cyklar och cykelställ.

## 9.3. Sammanfattande punktlista

- Sju indikatorer förslås användas för att följa upp målen. Till varje indikator föreslås att ett antal mått knyts för att följa utvecklingen.
- Indikator 1: ”Välja cykeln oavsett ärende”, innehåller mått som framför allt är kopplade till etappmålen och delmålen.
- Indikator 2–7 innehåller mått som är kopplade till det övergripande målet. Indikator 2) ”En inbjudande miljö för cyklister”, 3) ”En funktionell infrastruktur”, 4) ”God kvalitet på drift och

<sup>44</sup> <https://www.europaortalen.se/2021/04/nya-cu-regler-tagresenarer-pa-inrullande>, hämtat 2022-04-27

underhåll av cykelinfrastruktur”, 5) ”Individuella förutsättningar för att välja cykeln”, 6) ”Institutionella förutsättningar för ökad cykling” och 7) ”Hela resan-perspektivet”.

- Indikator 1 och 2 är förslag på nya indikatorer medan indikator 3–7 är sådana som redan följs upp i det återkommande nationella cykelbokslutet. Indikator 1 kan följas upp via resvaneundersökningen medan det för närvarande inte finns något relevant sätt att följa upp indikator 2. Ett sätt att följa upp indikator 2 behöver därför utvecklas.

---

## 10. Fortsatt arbete

---

Sedan år 2017 finns det en nationell strategi för ökad och säker cykling. I den betonas bland annat de positiva effekterna ökat cyklande kan ha för ökad tillgänglighet och folkhälsa samt minskad miljö- och klimatpåverkan.

I denna rapport redovisar VTI förslag till nationella mål för ökad andel cykling. Mål och förslag till indikatorer och mått för uppföljning av cyklandet redovisas också. Målen syftar till att främja cykling i alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet med beaktande av samhällsekonomiska effekter. Det är de positiva effekterna av ökad cykling i form av förbättrad tillgänglighet och folkhälsa samt minskad miljö- och klimatpåverkan som är syftet med att öka cyklingen.

Beträffande indikatorer och mått behöver de i vissa fall utvecklas vidare då vissa i rapporten är identifierade, men önskvärda mått inte finns tillgängliga. Utvecklandet av indikatorer och mått föreslås genomföras inom ramen för Nationella cykelrådets arbete. Det är också rimligt att både indikatorer och mått ses över i samband med utarbetandet av en nationell handlingsplan för ökad cykling.

Framtagandet av en nationell handlingsplan som innehåller styrmedel och åtgärder för ökade cykling är ett naturligt nästa steg. Utan en sådan handlingsplan kommer det inte vara möjligt att nå föreslagna mål. Som tidigare nämnts blir resultatet av ökad cykling olika beroende på hur cyklande ökar. Det är uppenbart att effekterna på tillgänglighet, hälsa, miljö, klimat mm. blir olika beroende på om det ökade cyklandet är en följd av att bilresor ersätts av cykelresor eller om cyklandet ökar till följd av att kollektivtrafikresenärer och gångtrafikanter väljer att cykla i ökad utsträckning. Vid utarbetandet av en handlingsplan med förslag till styrmedel och åtgärder behöver fokus ligga på hur cyklandet ska öka på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och så att de positiva effekterna i form av ökad tillgänglighet och folkhälsa samt minskad miljö- och klimatpåverkan blir så stora som möjligt.

---

## Referenser

---

- Akar, G., Fischer, N., & Namgung, M. (2013). Bicycling Choice and Gender Case Study: The Ohio State University. *International Journal of Sustainable Transportation*, 7(5).  
<https://doi.org/10.1080/15568318.2012.673694>
- Alexius, S. (2017). *Att styra komplexa uppdrag mot mål och resultat - en forskningsöversikt*.  
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2017/susanna-alexius-pm-forskningsoversikt-mal--och-resultatstyrning.pdf>
- Andrews, N., Clement, I., & Aldred, R. (2018). Invisible cyclists? Disabled people and cycle planning – A case study of London. *Journal of Transport and Health*, 8.  
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.11.145>
- Arvidsson, N. (2020). *En förstudie av godscykeln och dess användningsområde En historisk hybrid och framtida möjlighet för ett hållbart distributionssystem i våra städer, VTI rapport 1032*.
- Baert, V., Gorus, E., Mets, T., Geerts, C., & Bautmans, I. (2011). Motivators and barriers for physical activity in the oldest old: A systematic review. In *Ageing Research Reviews* (Vol. 10, Number 4).  
<https://doi.org/10.1016/j.arr.2011.04.001>
- Bamberg, S. (2006). Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior?: Results from a theory-driven intervention study. *Environment and Behavior*, 38(6).  
<https://doi.org/10.1177/0013916505285091>
- Berntsen, S., Malnes, L., Langåker, A., & Bere, E. (2017). Physical activity when riding an electric assisted bicycle. In *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* (Vol. 14, Number 1). <https://doi.org/10.1186/s12966-017-0513-z>
- Björklid, P., & Gummesson, M. (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden. Trafikverket Publication 2013:113*. [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11521/RelatedFiles/2013\\_113\\_childrens\\_independent\\_mobility\\_in\\_sweden.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11521/RelatedFiles/2013_113_childrens_independent_mobility_in_sweden.pdf)
- Björklund, G., & Carlén, B. (2012). *Värdering av restidsbesparingar vid cykelresor VTI notat 26-2012*. [www.vti.se/publikationer](http://www.vti.se/publikationer)
- Bohni Nielsen, S., Nyholm Jacobsen, M., & Pedersen, M. (2005). Øje for effekterne - resultatbaseret styring kan styrke offentlige indsatser. *Nordisk Administrativ Tidsskrift*, 4.
- Börjesson, M. (2018). *Samhällsekonomiska kalkyler för cykelåtgärder*.  
[https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer\\_003601\\_003700/Publikation\\_003692/Samh%C3%A4llsekonomiska%20kalkyler%20f%C3%B6r%20cykel%C3%A5tg%C3%A4rder%20VTI%20181123.pdf](https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_003601_003700/Publikation_003692/Samh%C3%A4llsekonomiska%20kalkyler%20f%C3%B6r%20cykel%C3%A5tg%C3%A4rder%20VTI%20181123.pdf)
- Börjesson, M. (2020). *Samhällsekonomiska kalkyler för cykelåtgärder*.  
[https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer\\_003601\\_003700/Publikation\\_003692/Samh%C3%A4llsekonomiska%20kalkyler%20f%C3%B6r%20cykel%C3%A5tg%C3%A4rder%20VTI%20181123.pdf](https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_003601_003700/Publikation_003692/Samh%C3%A4llsekonomiska%20kalkyler%20f%C3%B6r%20cykel%C3%A5tg%C3%A4rder%20VTI%20181123.pdf)
- Börjesson, M., & Eliasson, J. (2012). The value of time and external benefits in bicycle appraisal. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(4).  
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.01.006>
- BRÅ. (2018). *Utvecklingen i socialt utsatta områden i urban miljö 2006–2017. En rapport om utsatthet, otrygghet och förtroende utifrån Nationella trygghetsundersökningen. BRÅ rapport 2018:9*.  
[https://bra.se/download/18.7f57ba351641b9cdc3d3859/1530102465497/2018\\_9\\_Utvecklingen\\_i\\_socialt\\_utsatta\\_omraden\\_i\\_urban\\_miljo\\_2006%E2%80%932017.pdf](https://bra.se/download/18.7f57ba351641b9cdc3d3859/1530102465497/2018_9_Utvecklingen_i_socialt_utsatta_omraden_i_urban_miljo_2006%E2%80%932017.pdf)

- Brand, C., Götschi, T., Dons, E., Gerike, R., Anaya-Boig, E., Avila-Palencia, I., de Nazelle, A., Gascon, M., Gaupp-Berghausen, M., Iacorossi, F., Kahlmeier, S., Int Panis, L., Racioppi, F., Rojas-Rueda, D., Standaert, A., Stigell, E., Sulikova, S., Wegener, S., & Nieuwenhuijsen, M. J. (2021). The climate change mitigation impacts of active travel: Evidence from a longitudinal panel study in seven European cities. *Global Environmental Change*, 67. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2021.102224>
- Braun, L. M., Rodriguez, D. A., & Gordon-Larsen, P. (2019). Social (in)equity in access to cycling infrastructure: Cross-sectional associations between bike lanes and area-level sociodemographic characteristics in 22 large U.S. cities. *Journal of Transport Geography*, 80. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102544>
- Broach, J., Dill, J., & Gliebe, J. (2012). Where do cyclists ride? A route choice model developed with revealed preference GPS data. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(10). <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.07.005>
- Brunsson, K., & Brunsson, N. (2014). *Beslut*. Liber.
- Buehler, R., & Pucher, J. (2021). COVID-19 Impacts on Cycling, 2019–2020. *Transport Reviews*, 41(4), 393–400. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1914900>
- Castro, A., Gaupp-Berghausen, M., Dons, E., Standaert, A., Laeremans, M., Clark, A., Anaya-Boig, E., Cole-Hunter, T., Avila-Palencia, I., Rojas-Rueda, D., Nieuwenhuijsen, M., Gerike, R., Panis, L. I., de Nazelle, A., Brand, C., Raser, E., Kahlmeier, S., & Götschi, T. (2019). Physical activity of electric bicycle users compared to conventional bicycle users and non-cyclists: Insights based on health and transport data from an online survey in seven European cities. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 1. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100017>
- Chapman, R., Keall, M., Howden-Chapman, P., Grams, M., Witten, K., Randal, E., & Woodward, A. (2018). A cost benefit analysis of an active travel intervention with health and carbon emission reduction benefits. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(5). <https://doi.org/10.3390/ijerph15050962>
- Cheng, Y. H., & Liu, K. C. (2012). Evaluating bicycle-transit users' perceptions of intermodal inconvenience. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(10). <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.10.013>
- Clark, J., & Curl, A. (2016). Bicycle and car share schemes as inclusive modes of travel? A socio-spatial Analysis in Glasgow, UK. *Social Inclusion*, 4(3). <https://doi.org/10.17645/si.v4i3.510>
- Clayton, W., & Parkin, J. (2016a). *Addressing the needs of disabled cyclists, presented at Cycle City, Active City, Leicester, Conference, 19–20*. <https://uwe-repository.worktribe.com/output/911919>
- Clayton, W., & Parkin, J. (2016b). *Cycling and disability: A review. paper presented at Universities' Transport Study Group 48th Annual Conference*. [https://uwe-repository.worktribe.com/output/915468/cycling-and-disability-areview?fbclid=IwAR0a5QNC8d\\_RgeR\\_0Vx02GSfSj7wAYNicNgrT\\_vbnc56A9V7Tf%20\\_ljEy\\_u\\_zE](https://uwe-repository.worktribe.com/output/915468/cycling-and-disability-areview?fbclid=IwAR0a5QNC8d_RgeR_0Vx02GSfSj7wAYNicNgrT_vbnc56A9V7Tf%20_ljEy_u_zE)
- COWI. (2009). *Economic Analyses of Bicycle Projects - Methodology and Cases. COWI for the City of Copenhagen*.
- Cox, B., & Bartle, C. (2020). A qualitative study of the accessibility of a typical UK town cycle network to disabled cyclists. *Journal of Transport and Health*, 19. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100954>
- Cykelfrämjandet. (2021). *Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2021*. <https://cykelframjandet.se/kommunvelometern-2021/>

- de Geus, B., de Smet, S., Nijs, J., & Meeusen, R. (2007). Determining the intensity and energy expenditure during commuter cycling. *British Journal of Sports Medicine*, 41(1). <https://doi.org/10.1136/bjism.2006.027615>
- de Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? *Environmental Health Perspectives*, 118(8), 1109–1116. <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>
- Declercq, K., Reumers, S., Polders, E., Janssens, D., & Wets, G. (2016). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.1 (2015–2016): Tabellenrapport*. Universiteit Hasselt, in opdracht van de Vlaamse Overheid.
- Dellensten, B., Konsumentverket, & Trafiksäkerhetsverket. (1986). *Cykel- och trafikboken*. Trafiksäkerhetsverket.
- Ells, L. J., Lang, R., Shield, J. P. H., Wilkinson, J. R., Lidstone, J. S. M., Coulton, S., & Summerbell, C. D. (2006). Obesity and disability - A short review. In *Obesity Reviews* (Vol. 7, Number 4). <https://doi.org/10.1111/j.1467-789X.2006.00233.x>
- Emery, T., & Thrift, J. (2021). *20-Minute Neighbourhoods - Creating Healthier, Active, Prosperous Communities An Introduction for Council Planners in England*. [https://tcpa.org.uk/wp-content/uploads/2021/11/final\\_20mnguide-compressed.pdf](https://tcpa.org.uk/wp-content/uploads/2021/11/final_20mnguide-compressed.pdf)
- Engbers, C., Dubbeldam, R., Brusse-Keizer, M. G. J., Buurke, J. H., de Waard, D., & Rietman, J. S. (2018). Characteristics of older cyclists (65+) and factors associated with self-reported cycling accidents in the Netherlands. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.05.020>
- Eriksson, J, Eriksson, O., Silvano, P. A., & Karlström, J. (2022). *Skattning av cykeltrafikarbetet - en pilotstudie i tre kommuner VTI-Rapport [under arbete]*.
- Eriksson, J, Karlström, J., Niska, A., Henriksson, P., Forsman, Å., Sörensen, G., & Rizzi, M. (2022). *Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall - en jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister*.
- Eriksson, Jenny, Lindborg, E., Adell, E., Holmström, A., Silvano, A. P., Nilsson, A., Henriksson, P., Wiklund, M., & Dahlberg, L. (2018). *Nya sätt att samla in individuell resvaneinformation Utvärdering av insamlings-och rekryteringsmetoder*. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1257516/FULLTEXT01.pdf>
- Eriksson, Jenny, Niska, A., & Forsman, Å. (2022). Injured cyclists with focus on single-bicycle crashes and differences in injury severity in Sweden. *Accident Analysis and Prevention*, 165. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106510>
- Eriksson, L., & Forward, S. E. (2011). Is the intention to travel in a pro-environmental manner and the intention to use the car determined by different factors? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(5). <https://doi.org/10.1016/j.trd.2011.02.003>
- Europeiska cyklistförbundet, Colli, E., Küster, F., Žganec, M., Delaney, C. (ed. ), Delrive, T. (ed. ), & Louma, B. (ed. ). (2022). *The state of national cycling strategies in Europe (2021)*. [https://ecf.com/system/files/The\\_State\\_of\\_National\\_Cycling\\_Strategies\\_2021\\_final\\_0.pdf](https://ecf.com/system/files/The_State_of_National_Cycling_Strategies_2021_final_0.pdf)
- Fishman, E., Washington, S., & Haworth, N. (2013). Bike Share: A Synthesis of the Literature. In *Transport Reviews* (Vol. 33, Number 2). <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.775612>
- Foley, L., Dumuid, D., Atkin, A. J., Olds, T., & Ogilvie, D. (2018). Patterns of health behaviour associated with active travel: A compositional data analysis. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 15(1). <https://doi.org/10.1186/s12966-018-0662-8>

- Foley, L., Dumuid, D., Atkin, A. J., Wijndaele, K., Ogilvie, D., & Olds, T. (2019). Cross-sectional and longitudinal associations between active commuting and patterns of movement behaviour during discretionary time: A compositional data analysis. *PLoS ONE*, *14*(8).  
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0216650>
- Folkhälsomyndigheten. (2015). *Teknisk Rapport - En beskrivning av genomförande och metoder. Hälsa på lika villkor - Nationellt urval*.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/9b1b216c596a487ca6c6aa6dc413efb4/teknisk-rapport-nationellt-urval-inklusive-bilagor-2015.pdf>
- Folkhälsomyndigheten. (2017). *Miljöhälsorapport 2017*.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/c44fcc5df7454b64bf2565454bbdf0e3/miljohalsorapport-2017-02096-2016-webb.pdf>
- Folkhälsomyndigheten. (2019a). *Barns och ungas rörelsemönster*.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/b/barns-och-ungas-rorelsemonster/?pub=60058>
- Folkhälsomyndigheten. (2019b). *Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer*.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/h/halsoeffekter-av-buller-och-hoga-ljudnivaer/?pub=60532>
- Folkhälsomyndigheten. (2020). *På väg mot en god och jämlik hälsa Stödstruktur för det statliga folkhälsoarbetet*.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/bd19f6bb308043ed9da8dfffcb3a5e67/stodstruktur-god-jamlik-halsa.pdf>
- Folkhälsomyndigheten. (2021a). *Riktlinjer för fysisk aktivitet och stillasittande Kunskapsstöd för främjande av fysisk aktivitet och minskat stillasittande*.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/106a679e1f6047eca88262bfdcbeb145/riktlinjer-fysisk-aktivitet-stillasittande.pdf>
- Folkhälsomyndigheten. (2021b). *Skolbarn som är fysiskt aktiva rapporterar bättre psykisk hälsa*.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/s/skolbarn-som-ar-fysiskt-aktiva-rapporterar-battre-psykisk-halsa-/?pub=91743>
- Folkhälsomyndigheten, & Livsmedelsverket. (2017). *Förslag till åtgärder för ett stärkt, långsiktigt arbete för att främja hälsa relaterad till matvanor och fysisk aktivitet*.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/5514b381077f4175b13fca5fe1089abe/forslag-till-atgarder-matvanor-fysiskaktivitet.pdf>
- Forsberg, H., Lindqvist, A. K., Forward, S., Nyberg, L., & Rutberg, S. (2021). Development and initial validation of the PILCAST questionnaire: Understanding parents' intentions to let their child cycle or walk to school. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *18*(21). <https://doi.org/10.3390/ijerph182111651>
- Forward, S. (2014). *Hållbart resande – möjligheter och hinder*. VTI Rapport 797. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:706243/FULLTEXT01.pdf>
- Gil Solá, A., Larsson, A., & Vilhelmson, B. (2019). *Att förstå och undersöka hållbar tillgänglighet*.  
[https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/60206/gupea\\_2077\\_60206\\_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://gupea.ub.gu.se/bitstream/handle/2077/60206/gupea_2077_60206_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- González, S. A., Aubert, S., Barnes, J. D., Larouche, R., & Tremblay, M. S. (2020). Profiles of active transportation among children and adolescents in the global matrix 3.0 initiative: A 49-country comparison. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *17*(16).  
<https://doi.org/10.3390/ijerph17165997>

- Gössling, S., & Choi, A. S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*, 113. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>
- Göteborgs Stad. (2017). *Jämlikhetsrapporten 2017 Skillnader i livsvillkor i Göteborg*. [https://goteborg.se/wps/wcm/connect/3fe012fe-9367-4bd9-a0e9-52999da2ee7d/J%C3%A4mlikhetsrapporten2017\\_171219.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/3fe012fe-9367-4bd9-a0e9-52999da2ee7d/J%C3%A4mlikhetsrapporten2017_171219.pdf?MOD=AJPERES)
- Greater Copenhagen. (2021). *Strategisk cykelplan - Från en cykelstorstadsregion i framkant till världens bästa*. <https://supercykelstier.dk/strategic-cycling-plan-for-greater-copenhagen/>
- Gudmundsson, H., & Hedegaard Sørensen, C. (2013). Some use - Little influence? on the roles of indicators in European sustainable transport policy. *Ecological Indicators*, 35, 43–51. <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2012.08.015>
- Guilfoyle, S. (2012). On Target?--Public Sector Performance Management: Recurrent Themes, Consequences and Questions. *Policing*, 6(3), 250–260. <https://doi.org/10.1093/polic/pas001>
- Gustafsson, M., Lindén, J., Tang, L., Forsberg, B., Orru, H., Åström, S., & Sjöberg, K. (2018). *Quantification of population exposure to NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub> and PM<sub>10</sub> and estimated health impacts: Vol. Report number C 317*. IVL Swedish Environmental Research Institute. <https://www.ivl.se/download/18.34244ba71728fcb3f3fa6f/1591705761943/C317.pdf>
- Hall, P. (2012). *Managementbyråkrati : organisationspolitisk makt i svensk offentlig förvaltning*. Liber.
- Havarikommissionen for Vejtrafikulykker. (2019). *Elcykelulykker Temarapport nr. 16*. <http://www.hvu.dk/SiteCollectionDocuments/Havarikommission%20Rapport16%20Elcykelulykker.pdf>
- Hedegaard Sørensen, C., & Gudmundsson, H. (2010). Målstyret transportpolitik - hvad kan Danmark lære af Sverige og Norge? *Oekonomi Og Politik*, 83(2), 3–19.
- Heinen, E., & Bohte, W. (2014). Multimodal Commuting to Work by Public Transport and Bicycle. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2468(1), 111–122. <https://doi.org/10.3141/2468-13>
- Heinen, E., van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: An overview of the literature. *Transport Reviews*, 30(1). <https://doi.org/10.1080/01441640903187001>
- Heinrich, C. J. (2002). Outcomes-Based Performance Management in the Public Sector: Implications for Government Accountability and Effectiveness. *Public Administration Review*, 62(6), 712–725. <https://doi.org/10.1111/1540-6210.00253>
- Henriksson, M., & Lindkvist, C. (red. ). (2020). Kollektiva resor: Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet. In *Kollektiva resor: Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Arkiv förlag. <https://doi.org/10.13068/9789179243517>
- Henriksson, M., Wallsten, A., & Ihlström, J. (2022). Can bike-sharing contribute to transport justice? Exploring a municipal bike-sharing system. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 103, 103185. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103185>
- Höchsmann, C., Meister, S., Gehrig, D., Gordon, E., Li, Y., Nussbaumer, M., Rossmeyssl, A., Schäfer, J., Hanssen, H., & Schmidt-Trucksäss, A. (2018). Effect of E-Bike Versus Bike Commuting on Cardiorespiratory Fitness in Overweight Adults: A 4-Week Randomized Pilot Study. *Clinical Journal of Sport Medicine*, 28(3), 255–265. <https://doi.org/10.1097/JSM.0000000000000438>
- Holmgren Ciacedo, Mikael., Mårtensson, Maria., & Tamm Hallström, Kristina. (2015). *Controllerrollen i Försäkringskassans nya styrning Rapport 2015:2*. Inspektionen för socialförsäkringen.



- Hooper, P., Foster, S., Bull, F., Knuiman, M., Christian, H., Timperio, A., Wood, L., Trapp, G., Boruff, B., Francis, J., Strange, C., Badland, H., Gunn, L., Falconer, R., Learnihan, V., McCormack, G., Sugiyama, T., & Giles-Corti, B. (2020). Living liveable? RESIDE's evaluation of the "Liveable Neighborhoods" planning policy on the health supportive behaviors and wellbeing of residents in Perth, Western Australia. *SSM - Population Health, 10*.  
<https://doi.org/10.1016/j.ssmph.2020.100538>
- Inchley, J., Currie, D., Budisavljevic, S., Torsheim, T., Jåstad, A., Cosma, A., Kelly, C., Már Arnarsson, Á., & Samdal, O. (2020). Spotlight on adolescent health and well-being survey in Europe and Canada International report VOLUME 2. KEY DATA. In *Health Behaviour in School-aged Children*. WHO Regional office for Europe.  
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/332104/9789289055017-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Inckle, K. (2020). Disability, cycling and health: Impacts and (missed) opportunities in public health. *Scandinavian Journal of Disability Research, 22*(1). <https://doi.org/10.16993/SJDR.695>
- Janssens, D., Declercq, K., & Wets, G. (2013). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011–2012)*. Instituut voor Mobiliteit (Universiteit Hasselt) in opdracht van de Vlaamse Overheid. Research Travel Behaviour Flanders. Hasselt (Belgium): Institute for Mobility (University of Hasselt) commissioned by the Flemish Government. .
- Johansson, C., Lövenheim, B., Schantz, P., Wahlgren, L., Almström, P., Markstedt, A., Strömgren, M., Forsberg, B., & Sommar, J. N. (2017). Impacts on air pollution and health by changing commuting from car to bicycle. *Science of the Total Environment, 584–585*.  
<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2017.01.145>
- Jones, P., & Lucas, K. (2012). The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography, 21*. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.012>
- Jung, C. S. (2014). Why are goals important in the public sector? Exploring the benefits of goal clarity for reducing turnover intention. *Journal of Public Administration Research and Theory, 24*(1), 209–234. <https://doi.org/10.1093/jopart/mus058>
- Jung, C. S., & Ritz, A. (2014). Goal Management, Management Reform, and Affective Organizational Commitment in the Public Sector. *International Public Management Journal, 17*(4), 463–492. <https://doi.org/10.1080/10967494.2014.958801>
- Kager, R., Bertolini, L., & te Brömmelstroet, M. (2016). Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 85*. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.015>
- Kahlmeier, S., Götschi, T., Cavill, N., Fernandez, A. C., Brand, C., Rueda, D. R., Woodcock, J., Kelly, P., Lieb, C., Oja, P., Foster, C., Rutter, H., & Racioppi, F. (2017). Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling: Methods and user guide on physical activity, air pollution, injuries and carbon impact assessments. In *Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling: Methods and user guide on physical activity, air pollution, injuries and carbon impact assessments*.
- Karlström, J., & Niska, A. (2022). *Cyklingens koppling till Agenda 2030 - Systemtänkande i transportsektorn. VTI-rapport [Under arbete]*.
- Kircher, K., Forward, S., & Wallén Warner, H. (2022). *Cycling in rural areas - An overview of national and international literature. VTI Report 1124A [under arbete]*.

- Koglin, T., & Mukhtar-Landgren, D. (2021). Contested values in bike-sharing mobilities – A case study from Sweden. *Journal of Transport Geography*, 92. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103026>
- Kravchuk, R. S., & Schack, R. W. (1996). Designing Effective Performance-Measurement Systems under the Government Performance and Results Act of 1993. *Public Administration Review*, 56(4), 348. <https://doi.org/10.2307/976376>
- Krizek, K. J., & Stonebraker, E. W. (2010). Bicycling and transit: A marriage unrealized. *Transportation Research Record*, 2144. <https://doi.org/10.3141/2144-18>
- Kröyer, H., Eriksson, J., & Forsman, Å. (2017). *Cykling under vintermånaderna-Förstudie om exponering*.
- Lassen, A. J., & Moreira, T. (2020). New Bikes for the Old: Materialisations of Active Ageing. *Science and Technology Studies*, 33(3). <https://doi.org/10.23987/sts.77239>
- Latham, G. P., Borgogni, L., & Petitta, L. (2008). Goal setting and performance management in the public sector. *International Public Management Journal*, 11(4). <https://doi.org/10.1080/10967490802491087>
- Leger, S. J., Dean, J. L., Edge, S., & Casello, J. M. (2019). “If I had a regular bicycle, I wouldn’t be out riding anymore”: Perspectives on the potential of e-bikes to support active living and independent mobility among older adults in Waterloo, Canada. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 123. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.10.009>
- Lelieveld, J., Pozzer, A., Pöschl, U., Fnais, M., Haines, A., & Münzel, T. (2020). Loss of life expectancy from air pollution compared to other risk factors: A worldwide perspective. *Cardiovascular Research*, 116(11). <https://doi.org/10.1093/cvr/cvaa025>
- Levin, L., & Gil Solá, A. (red. ). (2021). *Socialt hållbar transportplanering : inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/handbok\\_socialt\\_hallbar\\_transportplanering\\_0.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/handbok_socialt_hallbar_transportplanering_0.pdf)
- Lindelöw, D. (2018). *Running to stand still - the role of travel time in transport planning. 2018 Urban move report*.
- Lindqvist, A. K., Kostenius, C., Gard, G., & Rutberg, S. (2015). Parent participation plays an important part in promoting physical activity. *International Journal of Qualitative Studies on Health and Well-Being*, 10. <https://doi.org/10.3402/qhw.v10.27397>
- Lindsay, G., Macmillan, A., & Woodward, A. (2011). Moving urban trips from cars to bicycles: Impact on health and emissions. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 35(1). <https://doi.org/10.1111/j.1753-6405.2010.00621.x>
- Lucas, K. (2004). *Running on emptyTransport, social exclusion and environmental justice*. Policy Press. <https://doi.org/10.1332/policypress/9781861345707.001.0001>
- Lucas, K., Phillips, I., Mulley, C., & Ma, L. (2018). Is transport poverty socially or environmentally driven? Comparing the travel behaviours of two low-income populations living in central and peripheral locations in the same city. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 116. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.07.007>
- MacDonald, M., Esposito, P., Hauck, J., Jeong, I., Hornyak, J., Argento, A., & Ulrich, D. A. (2012). Bicycle training for youth with Down syndrome and autism spectrum disorders. *Focus on Autism and Other Developmental Disabilities*, 27(1). <https://doi.org/10.1177/1088357611428333>

- Malmö Stad. (2013). *Malmös väg mot en hållbar framtid. Hälsa, välfärd och rättvisa*.  
<https://mau.diva-portal.org/smash/get/diva2:1405328/FULLTEXT01.pdf>
- Marsden, G., & Bonsall, P. (2006). Performance targets in transport policy. *Transport Policy*, 13(3).  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2005.09.001>
- Marsden, G., Kelly, C., & Nellthorp, J. (2009). The likely impacts of target setting and performance rewards in local transport. *Transport Policy*, 16(2). <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.03.003>
- Martinsen, E. W., Hovland, An., Kjellman, B., Taube, J., & Andersson Eva. (2016). Fysisk aktivitet vid depression. In *FYSS 2017. Fysisk aktivitet i sjukdomsprevention och sjukdomsbehandling*. Läkartidningen förlag AB. <https://www.fyss.se/wp-content/uploads/2018/01/Depression.pdf>
- McNeil, N., Dill, J., MacArthur, J., Broach, J., & Howland, S. (2017). *Breaking Barriers to Bike Share: Insights from Residents of Traditionally Underserved Neighborhoods*.  
<https://doi.org/10.15760/trec.176>
- Montin, S., & Granberg, M. (2013). *Moderna kommuner*. Liber.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-minute city”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1).  
<https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Cole-Hunter, T., de Nazelle, A., Dons, E., Gerike, R., Götschi, T., Int Panis, L., Kahlmeier, S., & Nieuwenhuijsen, M. (2015). Health impact assessment of active transportation: A systematic review. In *Preventive Medicine* (Vol. 76).  
<https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2015.04.010>
- Müller, Lilian. (2021). *Vem bygger vi för? Om tillgänglighet och universell utformning i stadens rum* [Lund University].  
[https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/99178212/Lilian\\_M\\_ller\\_licentiatuppsats.pdf](https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/99178212/Lilian_M_ller_licentiatuppsats.pdf)
- Näringsdepartementet. (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet*.  
[https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426\\_cykelstrategi\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf)
- Naturvårdsverket. (2019). *Fördjupad utvärdering av miljömålen 2019. Med förslag till regeringen från myndigheter i samverkan*. <https://www.naturvardsverket.se/978-91-620-6865-3>
- Naturvårdsverket. (2022). *Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt klimatlagen Redovisning av regeringsuppdrag*.  
<https://www.naturvardsverket.se/contentassets/caf14fb0008a41d29b9d51228f874fcb/underlag-klimatredovisning-2022.pdf>
- Nilsson, A. (1995). *Potential att överföra korta bilresor till cykel, Thesis 84*.
- Nilsson, P., Stigson, H., Ohlin, M., & Strandroth, J. (2017). Modelling the effect on injuries and fatalities when changing mode of transport from car to bicycle. *Accident Analysis and Prevention*, 100. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.12.020>
- Nilsson Sommar, J., Johansson, C., Lövenheim, B., Markstedt, A., Strömgren, M., & Forsberg, B. (2020). Potential effects on travelers’ air pollution exposure and associated mortality estimated for a mode shift from car to bicycle commuting. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(20), 1–16. <https://doi.org/10.3390/ijerph17207635>

- Nilsson Sommar, J., Johansson, C., Lövenheim, B., Schantz, P., Markstedt, A., Strömgren, M., Stigson, H., & Forsberg, B. (2021). Overall health impacts of a potential increase in cycle commuting in Stockholm, Sweden. *Scandinavian Journal of Public Health*.  
<https://doi.org/10.1177/14034948211010024>
- Niska, A. (2006). *Cykelvägars drift-och underhållsstandard Intervjuer med 13 cykelkommuner VTI rapport 558* (Vol. 558). <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:675295/FULLTEXT01.pdf>
- Niska, A. (2011). *Cykelvägars standard - En kunskapssammanställning med fokus på drift och underhåll. VTI rapport 726*. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:670594/FULLTEXT01.pdf>
- Niska, A., & Eriksson, J. (2013). *Statistik över cyklisters olyckor Faktaunderlag till gemensam strategi för säker cykling. VTI rapport 558*. [www.vti.se/publikationer](http://www.vti.se/publikationer)
- Niska, A., Henriksson, M., Anund, A., Eriksson, J., Ihlström, J., Svedberg, W., Wallén Warner, H., & Wehtje, P. (2017). *Cykling bland barn och unga - En kunskapssammanställning. VTI rapport 958*. [www.vti.se/publikationer](http://www.vti.se/publikationer)
- Nixon, D. v., & Schwanen, T. (2019). Bike sharing beyond the norm. *Journal of Transport Geography*, 80. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102492>
- Nyberg, J., & Levin, L. (n.d.). *Funktionsnedsättning och cykling. En kunskapsöversikt. [Under arbete]*.
- Panter, J., Griffin, S., Jones, A., Mackett, R., & Ogilvie, D. (2011). Correlates of time spent walking and cycling to and from work: Baseline results from the commuting and health in Cambridge study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 8.  
<https://doi.org/10.1186/1479-5868-8-124>
- Polisen. (2017). *Utsatta områden - sociala risker, kollektiv förmåga och oönskade händelser*.  
[https://polisen.se/siteassets/dokument/ovriga\\_rapporter/utsatta-omraden-social-ordning-kriminell-struktur-och-utmaningar-for-polisen-2017.pdf](https://polisen.se/siteassets/dokument/ovriga_rapporter/utsatta-omraden-social-ordning-kriminell-struktur-och-utmaningar-for-polisen-2017.pdf)
- Pooley, C. G., & Turnbull, J. (2000). Modal choice and modal change: the journey to work in Britain since 1890. *Journal of Transport Geography*, 8(1), 11–24. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(99\)00031-9](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(99)00031-9)
- Pouzoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning Eutopia. *Sustainability (Switzerland)*, 13(2). <https://doi.org/10.3390/su13020928>
- Pritchard, J. P., Stępnik, M., & Geurs, K. T. (2019). Equity analysis of dynamic bike-and-ride accessibility in the Netherlands. In *Measuring Transport Equity*. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814818-1.00005-6>
- Priya Uteng, T., Espegren, H. M., Throndsen, T. S., & Böcker, L. (2020). The gendered dimension of multimodality. In *Gendering Smart Mobilities*. <https://doi.org/10.4324/9780429466601-10>
- Prop. 2020/21:151. (n.d.). *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige*. Retrieved April 11, 2022, from  
<https://www.regeringen.se/497a21/contentassets/27603de2e2d245739ddf0310ba47885d/framtids-infrastruktur-hallbara-investeringar-i-hela-sverige-prop.-202021151>
- Rabl, A., & de Nazelle, A. (2012). Benefits of shift from car to active transport. *Transport Policy*, 19(1). <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.09.008>
- Rantanen, H., Kulmala, H. I., Lönnqvist, A., & Kujansivu, P. (2007). Performance measurement systems in the Finnish public sector. *International Journal of Public Sector Management*, 20(5).  
<https://doi.org/10.1108/09513550710772521>

- Rauner, A., Jekauc, D., Mess, F., Schmidt, S., & Woll, A. (2015). Tracking physical activity in different settings from late childhood to early adulthood in Germany: The MoMo longitudinal study Health behavior, health promotion and society. *BMC Public Health*, 15(1).  
<https://doi.org/10.1186/s12889-015-1731-4>
- Raustorp, J., & Koglin, T. (2019). The potential for active commuting by bicycle and its possible effects on public health. *Journal of Transport & Health*, 13, 72–77.  
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.012>
- Regeringen. (2020). *Främjande av ökad fysisk aktivitet Dir. 2020:40*.  
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2020/04/dir.-202040/>
- Rich, J., Fjendbo, A., Pilegaard, N., & Hallberg, M. (2021). Case Studies on Transport Policy Cost-benefit of bicycle infrastructure with e-bikes and cycle superhighways. *Case Studies on Transport Policy*, 9(2).
- Rombach, B. (1991). *Det går inte att styra med mål! : en bok om varför den offentliga sektorns organisationer inte kan målstyras*. Studentlitteratur.
- Rose, G., & Marfurt, H. (2007). Travel behaviour change impacts of a major ride to work day event. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(4), 351–364.  
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.10.001>
- Rothstein, B. (2014). Välfärdsstat, förvaltning och legitimitet. In B. Rothstein (Ed.), *Politik som organisation: förvaltningspolitikens grundproblem*. Studentlitteratur.
- Ryan, J., & Pereira, R. H. M. (2021). What are we missing when we measure accessibility? Comparing calculated and self-reported accounts among older people. *Journal of Transport Geography*, 93. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103086>
- Ryley, T. (2006). Estimating Cycling Demand for the Journey to Work or Study in West Edinburgh, Scotland. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1982(1), 187–193. <https://doi.org/10.1177/0361198106198200123>
- Saad, H., Jarnhammar, M., Longdewa Boularbah, Z., Brickman, N., & Brickman, G. (2017). *Cykelrevolutionen: så når vi nya grupper i Hallunda-Norsborg*.
- Sælensminde, K. (2004). Cost-benefit analyses of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external costs of motorized traffic. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(8). <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.04.003>
- Sahlqvist, S., Goodman, A., Cooper, A. R., & Ogilvie, D. (2013). Change in active travel and changes in recreational and total physical activity in adults: Longitudinal findings from the iConnect study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 10.  
<https://doi.org/10.1186/1479-5868-10-28>
- Sandels, S. (1968). *Små barn i trafiken: Undersökningar av små barns trafikförnåga*. Scandinavian University Books.
- Sandels, S. (1995). Young children in traffic. 1970. *Injury Prevention*, 1(2), 112–115.  
<https://doi.org/10.1136/ip.1.2.112>
- SCB. (2021). *Socioekonomisk indelning (SEI)*. <https://www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standarder/socioekonomisk-indelning-sei/>
- SCB. (2022). *Efter 60 En beskrivning av äldre i Sverige*.  
[https://www.scb.se/contentassets/c4ac9fb5ad10451aab0885b7160de9b0/be0701\\_2022a01\\_br\\_be51br2202.pdf](https://www.scb.se/contentassets/c4ac9fb5ad10451aab0885b7160de9b0/be0701_2022a01_br_be51br2202.pdf)

- Schantz, Peter. (2015). *Om gång och cykling, hälsa och hållbar utveckling*. Trafikverket.  
<http://gih.diva-portal.org/smash/get/diva2:849879/FULLTEXT03.pdf>
- Schmidt, L., & Neergard, K. (2007). *Barns och ungdomars resvanor - en resvaneundersökning bland 6-15 åringar i olika stora orter*.
- Sener, I. N., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2009). An analysis of bicycle route choice preferences in Texas, US. *Transportation*, 36(5). <https://doi.org/10.1007/s11116-009-9201-4>
- Shaheen, & Chan. (2016). *Mobility and the Sharing Economy: Potential to Overcome First-and Last-Mile Public Transit Connections*. <https://doi.org/10.7922/G2862DN3>
- Shaheen, S., Martin, E. W., Cohen, A. P., Chan, N. D., Pogodzinsk, M., Martin, E. W., & Chan, N. D. (2014). Public Bikesharing in North America During a Period of Rapid Expansion: Understanding Business Models, Industry Trends & User Impacts. *Mineta Transportation Institute Report 12-29*.
- Singh, Y. J. (2020). Is smart mobility also gender-smart? *Journal of Gender Studies*, 29(7), 832–846. <https://doi.org/10.1080/09589236.2019.1650728>
- Skandia. (2020). *Samhällskostnaden för längre sjukskrivningar: 65 miljarder kronor*. <https://www.skandia.se/globalassets/pdf/press-och-media/rapporter-och-debatt/samhallskostnaden-for-langre-sjukskrivningar-2020.pdf>
- Socialstyrelsen. (2021). *Förskrivning av hjälpmedel - Stöd vid förskrivning av hjälpmedel till personer med funktionsnedsättning*. <https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/sharepoint-dokument/artikelkatalog/ovrigt/2021-12-7673.pdf>
- Socialstyrelsen. (2022). *Socialstyrelsens termbank*. <https://termbank.socialstyrelsen.se/?TermId=768&SrcLang=sv>
- Stave, C., & Andersson, J. (2019). *Cykelturism – en litteratursammanställning och omvärldsanalys. VTI rapport 1014*. [www.vti.se/publikationer/Cykelturism-enlitteratursammanstallningochomvarldsanalys](http://www.vti.se/publikationer/Cykelturism-enlitteratursammanstallningochomvarldsanalys)
- Stigell, E., Nilsson, A., & Åström, J. (2018). *Säkrare cykling för barn i tätort – vägledning för barns cykling till skolan. Ärendenummer: TRV2016/19946*. [https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2020/08/2017\\_87-sakrare-cykling-for-barn-i-tatort\\_v\\_1-0\\_180119.pdf](https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2020/08/2017_87-sakrare-cykling-for-barn-i-tatort_v_1-0_180119.pdf)
- Stinson, M. A., & Bhat, C. R. (2004). Frequency of Bicycle Commuting: Internet-Based Survey Analysis. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1878(1), 122–130. <https://doi.org/10.3141/1878-15>
- Telama, R., Yang, X., Leskinen, E., Kankaanpää, A., Hirvensalo, M., Tammelin, T., Viikari, J. S. A., & Raitakari, O. T. (2014). Tracking of physical activity from early childhood through youth into adulthood. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 46(5). <https://doi.org/10.1249/MSS.0000000000000181>
- Tillväxtanalys. (2014). *Bättre statistik för bättre regional-och landsbygdspolitik*. [https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1f3a9/1586366195534/rapport\\_2014\\_04\\_rev1.pdf](https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1f3a9/1586366195534/rapport_2014_04_rev1.pdf)
- Tillväxtverket. (2017). *Nationell kartläggning och sammanställning av det pågående arbetet inom turism- och rekreationscykling. Regeringsuppdrag N2017/04848/TS*. <https://tillvaxtverket.se/download/18.542122d1160e45921943aaf3/1516006987978/Slutrapport:%20Nationell%20kartl%C3%A4ggning%20turism%20och%20rekreationscykel%20dnr%20%C3%842017-1484.pdf>

- Torfig, J., Peters, B. G., Pierre, J., & Sørensen, E. (2012). Interactive Governance: Advancing the Paradigm. In *Interactive Governance: Advancing the Paradigm*.  
<https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199596751.001.0001>
- Trafikanalys. (2015). *Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna. Rapport 2015:14*. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2015/rapport-2015\\_14-cyklandets-utveckling-i-sverige-1995-2014.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2015/rapport-2015_14-cyklandets-utveckling-i-sverige-1995-2014.pdf)
- Trafikanalys. (2017). *Preciseringsöversyn - indikatorer och uppföljning, PM 2017:1*.  
[https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017\\_1-preciseringsoversyn--indikatorer-och-uppfoljning.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017_1-preciseringsoversyn--indikatorer-och-uppfoljning.pdf)
- Trafikanalys. (2018a). *Metodval inför kommande resvaneundersökningar. PM 2018:10*.  
[https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm2018\\_10-metodval-for-komande-resvaneundersokningar.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm2018_10-metodval-for-komande-resvaneundersokningar.pdf)
- Trafikanalys. (2018b). *Så reser vi baserat på - resmönster för 37 grupper, PM 2018:9*.  
[https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm-2018\\_9-sa-reser-vi-baserat-pa-socioekonomi.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2018/pm-2018_9-sa-reser-vi-baserat-pa-socioekonomi.pdf)
- Trafikanalys. (2018c). *Cykeltrafik - mätmetoder och nationella mål Rapport 2018:1*.  
[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018\\_1-cykeltrafik---matmetoder-och-nationella-mal.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_1-cykeltrafik---matmetoder-och-nationella-mal.pdf)
- Trafikanalys. (2019). *Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål. Rapport 2019:7*. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019\\_7-gang--cykel--och-kollektivtrafik---uppfoljning-och-indikativa-kommunala-mal.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_7-gang--cykel--och-kollektivtrafik---uppfoljning-och-indikativa-kommunala-mal.pdf)
- Trafikanalys. (2020). *Resvanor i Sverige 2019. Statistik 2020:17*.  
<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fresvanor%2F2019%2Fresvanor-i-sverige-2019.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>
- Trafikanalys. (2021a). *Fördjupad måluppföljning - utveckling av tillgänglighetsmått till årlig måluppföljning. PM 2021:6*. [https://www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021\\_6-fordjupad-maluppfoljning--utveckling-av-tillganglighetsmatt-till-arlig-maluppfoljning.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021_6-fordjupad-maluppfoljning--utveckling-av-tillganglighetsmatt-till-arlig-maluppfoljning.pdf)
- Trafikanalys. (2021b). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. Rapport 2021:6*.  
[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021\\_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2021.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2021.pdf)
- Trafikanalys. (2022). *Resmönster under coronapandemin 2020–2021. Rapport 2022:5*.  
[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_5-resmonster-under-coronapandemin-2020-2021.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_5-resmonster-under-coronapandemin-2020-2021.pdf)
- Trafikverket. (2015). *Barns skolvägar 2015*.
- Trafikverket. (2018). *De upplevda landskapen för cykling. Påverkan på hälsan. Trafikverkets publikationsnummer: 2018:206*. Trafikverket. <http://gih.diva-portal.org/smash/get/diva2:1259781/FULLTEXT01.pdf>
- Trafikverket. (2019). *Nationellt cykelbokslut 2018 Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg?*
- Trafikverket. (2020a). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Publikation 2020:120*.  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/SV-SE/75691/Ineko.Product.RelatedFiles/2020\\_120\\_analys\\_av\\_trafiksakerhetsutvecklingen\\_2019\\_malstyrning.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/SV-SE/75691/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_120_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2019_malstyrning.pdf)

- Trafikverket. (2020b). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0. Kapitel 7: Värdering av kortare restid och transporttid.*  
[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/asek-2021/07\\_restid\\_o\\_transporttid\\_a7.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/asek-2021/07_restid_o_transporttid_a7.pdf)
- Trafikverket. (2020c). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0. Kapitel 9: Trafiksäkerhet och olyckskostnader.*  
[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/asek-2021/09\\_trafiksakerhet\\_a7.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/asek-2021/09_trafiksakerhet_a7.pdf)
- Trafikverket. (2020d). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0. Kapitel 13: Operativa trafikeringskostnader för persontrafik.*  
[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/asek-2021/13\\_trafikeringskostnad\\_person\\_a70.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/asek-2021/13_trafikeringskostnad_person_a70.pdf)
- Trafikverket. (2020e). *Nationellt cykelbokslut 2019 - Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg? Dokumentnummer 2020:137.* <https://trafikverket.ineko.se/se/nationellt-cykelbokslut-2019-hur-utvecklas-cyklandet-i-sverige-och-vart-%C3%A4r-det-p%C3%A5-v%C3%A4g>
- Trafikverket. (2020f). *Nationellt cykelbokslut 2019: Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg?* In Trafikverket (Ed.), *Trafikverket. Publikation.* Trafikverket,. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1452283/FULLTEXT01.pdf>
- Trafikverket. (2021a). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.* <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1555494/FULLTEXT01.pdf>
- Trafikverket. (2021b). *Barns skolvägar 2021.*
- Trafikverket. (2021c). *Trafikverkets Miljörapport 2020.* <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1548629/FULLTEXT01.pdf>
- Transportstyrelsen. (2021). *Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon, Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar. Dnr/Beteckning TSV 2019-5394.*  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/vag/utredning-behov-av-forenklade-regler-for-eldrivna-enpersonsfordon---slutrapport/>
- UNECE, & WHO Europe. (2021). *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion. 5 th High-level Meeting on Transport, Health and Environment.* <https://thepep.unece.org/node/825>
- Vagnby, B. H. (2000). *Logical framework approach: a participatory planning tool manual.* Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet.  
<https://vbn.aau.dk/en/publications/logical-framework-approach-a-participatory-planning-tool-manual>
- van Cauwenberg, J., de Bourdeaudhuij, I., Clarys, P., de Geus, B., & Deforche, B. (2018). Older E-bike Users: Demographic, Health, Mobility Characteristics, and Cycling Levels. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 50(9). <https://doi.org/10.1249/MSS.0000000000001638>
- van Cauwenberg, J., de Bourdeaudhuij, I., Clarys, P., de Geus, B., & Deforche, B. (2019). E-bikes among older adults: benefits, disadvantages, usage and crash characteristics. *Transportation*, 46(6). <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9919-y>
- Vedung, E. (1998). *Utvärdering i politik och förvaltning.* Studentlitteratur AB.
- Wheels for wellbeing. (2017). *Experiences of disabled cyclists-2017 survey.*  
<https://wheelsforwellbeing.org.uk/wp-content/uploads/2017/06/Report.pdf>



- WHO. (2017). *Towards More Physical Activity in Cities Transforming public spaces to promote physical activity - a key contributor to achieving the Sustainable Development Goals in Europe*. [https://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0018/353043/2017\\_WHO\\_Report\\_FINAL\\_WEB.pdf](https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0018/353043/2017_WHO_Report_FINAL_WEB.pdf)
- WHO. (2018). Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IG. In *Who*. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf>
- Winters, M., Davidson, G., Kao, D., & Teschke, K. (2011). Motivators and deterrents of bicycling: Comparing influences on decisions to ride. *Transportation*, 38(1). <https://doi.org/10.1007/s11116-010-9284-y>
- Yang, X., Telama, R., Hirvensalo, M., Tammelin, T., Viikari, J. S. A., & Raitakari, O. T. (2014). Active commuting from youth to adulthood and as a predictor of physical activity in early midlife: The Young Finns Study. *Preventive Medicine*, 59(1). <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2013.10.019>

2021-10-07  
I2021/02603

Infrastrukturdepartementet

Statens väg- och  
transportforskningsinstitut

581 95 Linköping

## Uppdrag att ta fram mål för ökad andel cykling

### Regeringens beslut

Regeringen ger Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), där nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling (Cykelcentrum) ingår, i uppdrag att ta fram förslag på mål för ökad andel cykling, som ska syfta till att främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper i hela landet och ta hänsyn till cyklingens samhälls-ekonomiska effekter. I uppdraget ingår även att föreslå indikatorer och system för uppföljning av föreslagna mål. VTI ska vid genomförandet av uppdraget inhämta kunskaper från Trafikanalys. För att kunna bedöma de olika geografiska förutsättningar som finns för cykling ska VTI genomföra uppdraget i dialog med andra berörda aktörer inklusive kommuner och företrädare för civilsamhället.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022.

### Skälen för regeringens beslut

Regeringen vill främja hållbara transporter och att andelen resor som genomförs med cykel ska öka. Genom att underlätta för fler att välja att använda cykeln i stället för andra transportmedel med större miljöpåverkan kan cykel bli ett transportalternativ för ännu fler. Regeringen fattade i april 2018 ett beslut om ett nytt etappmål i miljömålssystemet som bl.a. omfattar cykel (M2018/01093). Målet är följande.

*”Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.”*

En överflyttning av resor till cykel kan leda till ett minskat transportarbete med andra transportsätt och bidrar därmed till nationella mål om bl.a. klimat, miljö, folkhälsa och tillgänglighet. Den dagliga cyklingen i och kring tätorter har störst potential att öka. Ökad cykling bidrar också positivt till folkhälsan.

Efter förslag i budgetpropositionen för 2021 anslogs över 650 miljoner kronor till insatser för ökad cykling (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22, bet. 2020/21:TU1, rskr. 2020/21:131). Satsningen innefattar både en förstärkning av statens cykelinfrastruktur och möjligheter för kommuner att öka cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen. Vidare har det getts extra stöd till de delar av civilsamhället som arbetar med cykelfrågor. I takt med att regeringens satsningar för ökad cykling genomförs, cykelinfrastrukturen förbättras och cykelnätet utvecklas skapas förutsättningar för att öka cykelns attraktivitet vilket bidrar till ökad cykling.

Regeringen anger i propositionen, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) att den avser att ta fram mål för ökad cykling. Mål för ökad cykling kan bidra till att styra utvecklingen i en positiv riktning, samtidigt som det möjliggör att mäta och utvärdera de insatser som görs. En utmaning med att utforma mål för ökad cykling är att geografiska och demografiska förutsättningar varierar över landet. Regeringen anser därför att Cykelcentrum vid VTI bör utarbeta förslag till mål som komplement till det befintliga målet som, utöver cykel, också omfattar kollektivtrafik och gång. Arbetet med att ta fram förslag på mål behöver ske utåtriktat och i nära dialog med kommuner och andra berörda aktörer.

På regeringens vägnar

Anders Ygeman

Ola Nordlander

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Finansdepartementet/BA, OFA och SPN

Miljödepartementet/KL och ME

Socialdepartementet/FS

Trafikanalys

Trafikverket

---

## Bilaga 2 Regionala potentialstudier

---

I denna bilaga redovisas regioners potentialstudier för cykling. Värt att beakta är att resekedjor kan vara mer komplexa och innehålla fler ärenden längs vägen än exempelvis enbart resan till och från arbetsplatsen. Det gör att en resa kan vara svårare att ersätta med cykel än vad som redovisas i redogörelsen nedan.

**Region Stockholm<sup>45</sup>:** Denna studie visar att omkring 46 procent av alla pendlingsresor från bostad till arbete kan göras på cykel med ett avstånd på 15 minuter. Vidare visas att 70 procent av alla pendlingsresor kan genomföras på 30 minuter med cykel. Potentialstudien bygger på en kartläggning av samtliga förvärvsarbetande i länet med avseende på deras resväg från bostaden till arbetet. Studien analyserar vilken färdväg som är den snabbaste för respektive individ och hur lång tid det tar att cykla mellan bostaden och arbetet. Ruttvalsberäkningen har gjorts med hjälp av trafiksimuleringsprogrammet VISUM. Vägnätet som har använts i studien är hämtat från den nationella vägdatabasen, NVDB. Det innebär att studien utgår från att det är möjligt att cykla på samtliga länkar i vägnätet, både i blandtrafik och på separerade cykelvägar. Det är alltså den teoretiska potentialen som redovisas i studien. Totalt har fyra scenarier prövats – från att det endast är tillåtet att cykla på cykelvägar och i blandtrafik med skyltad hastighet upp till 40 km/tim, till cykling på samtliga länkar i vägnätet, inklusive motorvägar. Genom att pröva de olika scenarierna mot varandra är det möjligt att se hur potentialen för cykelpendling ökar med fler kopplingar i vägnätet. De resultat som redovisas bygger på antagandet att hela vägnätet får användas till cykling, även motorväg, och att reshastigheten är 20 km/h, undantaget färjelänkar där reshastigheten är 10 km/h.

**Region Gävleborg<sup>46</sup>:** 48 procent av invånarna i Gävleborg kan cykla mellan hem och arbete eller skola på 15 minuter eller mindre. Vid 30 minuters cykling eller mindre når 61 procent av befolkningen arbete eller skola. Vidare visar studien att 66 procent av alla skolelever når skolan på 15 minuter med cykel och att 67 procent av alla Gävleborgare når sin arbetsplats på 30 minuter med elcykel. Studien bygger på underlag från SCB om plats för bostad, arbete, skola och utbildning. Avgränsning av vägnätet är gjord till befintligt cykelvägnät och övrigt vägnät där cykling är tillåten. Utifrån de premisserna har den snabbaste resvägen beräknats utan hänsyn till färdvägsmiljön. Vägdata är hämtat från NVDB. Antaganden som gjorts i avseende på reshastighet är 16km/h för cykel och 22km/h för elcykel. I nuläget utgör 10 procent av resorna i länet med cykel.

**Region Skåne<sup>47</sup>:** Denna studie visar att omkring 30 procent av Skånes befolkning kan cykla till arbetet på 15 minuter eller mindre. På 30 minuter eller mindre skulle omkring 50 procent av befolkningen i Skåne kunna cykla till arbetet. Detta motsvarar 8 km cykling enkel väg. Vad gäller barns väg till skolan visar potentialstudien att drygt hälften av barnen i förskoleåldern har mindre än en kilometer till förskolan. Andelen barn med mindre än en kilometer till skolan avtar med ålder, men är fortsatt relativt hög upp till gymnasieåldern. Exempelvis har 42 procent av alla barn i årskurs 7 en kilometer eller kortare väg till skolan och för barn i årskurs 8 och 9 minskar andelen till strax under 30 procent. För gymnasieelever är det endast 5 procent som har en kilometer eller kortare till skolan. Resultatet från studien visar även att kombinationen av cykel och kollektivtrafik är ett av de mer effektiva sätten att öka reshastigheten. Genom kombinationsresor av cykel, kollektivtrafik och gång skulle omkring 80 procent av skåningarna nå sin arbetsplats på en timme enligt studien.

Studien bygger plats för bostad, arbete och skola som är hämtat från SCB och hela vägnätet där det är tillåtet att cykla. Underlag för vägnätet är hämtat från NVDB. Antagandet för reshastighet med cykel

---

<sup>45</sup> <https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=6d0733c7ed6b431a921ff792f4c772fe>

<sup>46</sup> <https://svenskaicykelstader.se/enorm-cykelpotential-i-gavleborg-behover-fa-hogre-status-i-transportsystemet/>

<sup>47</sup> <https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=f4d2fad795874f95a3349c0b3dc06d32>

är 16 km/h i studien. Utöver potentialen för cykling så har även potentialen för gång, kollektivtrafik och bil genomförts samt kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

**Region Halland<sup>48</sup>:** Denna studie visar att potentialen för arbetspendling med cykel som är 15 minuter eller kortare är 27 procent av befolkningen i regionen. För arbetspendling med cykel som är 30 minuter eller kortare är potentialen 38 procent, och 45 procent på 45 minuter eller mindre.

Motsvarande potential med elcykel är något större; 32 procent når arbetsplatsen på 15 minuter eller mindre och 43 procent på 30 minuter eller mindre och 50 procent på 45 minuter eller mindre. Studien visar även att kvinnor i större utsträckning kan nå arbete än män på 30 minuter med vanlig cykel eller elcykel. Bland barn i förskoleåldern upp till tredje klass har knappt 70 procent 2 kilometer eller kortare till skolan. Bland barn i fjärde till sjätte klass har 70 procent 3 km eller kortare väg till skolan. Det var 63 procent av barn i sjunde till nionde klass som beräknades ha 4 kilometer eller kortare väg till skolan. Bland gymnasieelever har 37 procent kortare än 15 minuters cykelresa och 54 procent har 30 minuter eller kortare resväg till skolan med cykel. Bland folkhögskole- och högskolestudenter så har omkring 50 procent 15 minuter eller kortare väg till utbildningen och 62 procent 30 minuter eller mindre.

Studien bygger geografiska närhetsberäkningar mellan hem och arbetsplats för den arbetande befolkningen över 16 år samt högskole- och yrkeshögskolestudenter bosatta i regionen. Individernas hemadress och arbetsplats/skola har använts för att beräkna den snabbaste rutten. Den antagna reshastigheten för vanlig cykel är 16 km/h och för elcyklar 22 km/h. Den delen av vägnätet som antas vara tillgängligt för cykling i studien är samtliga vägar med reglerad hastighet upp till och med 101 km/h.

För grundskoleelever har potentialen tagits fram utifrån avstånd istället för tid. Detta beror på att kommunen är skyldig att erbjuda skolskjuts till elever på grund- eller grundsärskola utifrån bestämda kriterier; färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller annan särskild omständighet. För elever på gymnasiet finns ingen rätt till skolskjuts, men elevens hemkommun ska dock stå för kostnaderna för elevens resor till och från skolan, om resan är längre än 6 km. I studien har alla elever i årskurs F6–3 som bor närmare än 2 km från skolan inkluderats, elever i årskurs 4–6 har inkluderats som bor inom 3 km från skolan och för elever i årskurs 7–9 inkluderas alla elever som bor inom 4 km från skolan.

**Västra Götaland<sup>49</sup>:** I Västra Götalandsregionen har 22 procent möjlighet att cykla till arbetet på 15 minuter eller mindre, 37 procent på 30 minuter eller mindre och 48 procent på 45 minuter eller mindre. Det var 28 procent som hade möjlighet att elcykla till arbetet på 15 minuter eller mindre, 46 procent på 30 minuter eller mindre och 56 procent på 45 minuter eller mindre. Bland gymnasieelever i regionen beräknades 26 procent kunna cykla till skolan på 15 minuter eller mindre och 42 procent på 30 minuter eller mindre. Bland barn från förskoleålder till tredje klass hade 68 procent 2 km eller kortare till skolan. 70 procent av eleverna i årskurs fyra till sex hade 3 kilometer eller kortare resväg till skolan och bland högstadiel eleverna i årskurs 7–9 hade 61 procent 4 km eller kortare resväg.

Studien bygger på närhetsberäkningar av distansen mellan hem och arbetsplats för den arbetande befolkningen över 16 år samt högskole- och universitetsstudenter bosatta i regionen. Vidare bygger studien på antagandet att reshastigheten med cykel är 16 km/h och att reshastigheten med elcykel är 22 km/h. Studien bygger på antagandet att cykling sker på cykelvägar och vägar med högsta tillåtna hastighet upp till 100 km/h. Regionen har även uppdaterat potentialstudien med två scenarier som inte finns publicerade. I det första scenariet används hela vägnätet för att beräkna potentialen och det andra

---

<sup>48</sup> <https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=a51fe1735f284e92b0ba8636a2dce17a>

<sup>49</sup> <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYmMzOGQyOTQtNDZlOS00YTEyLTgzYjItN2ExYWI4OWQwYmY5IiwidCI6ImZjNjJhMjU1LTQyMjAtNDdINC05YjVhLTQxOGVlZTMxZGE1ZiIsImMiOiJh9>

används cykelväg och väg med högsta tillåtna hastighet upp till 70 km/h, exklusive motorväg, motortrafikled, 4-fältväg och mötesfri väg, för att beräkna potentialen. För grundskole- och gymnasieelever används samma antaganden som i Region Halland.

**Region Uppsala<sup>50</sup>:** Studien är baserad på SCB:s registerdata över sysselsatta och skolelever i Uppsala län, var de är bosatta och var de arbetar eller går i skola eller studerar på universitet. Beräkningar har sedan genomförts för att studera hur lång tid det tar att cykla sträckan, antingen på befintliga cykelbara vägar som anses säkra eller på hela det tillgängliga vägnätet, inklusive motorväg. Data om vägnätet har hämtats från NVDB. Reshastigheten för arbetspendling på cykel antas vara 16 km/h och med elcykel 22/km/h. För skolpendling görs beräkningarna utifrån antagandet att reshastigheten är 10 km/h för barn och 14 km/h för elcykling. Personer som arbetar utanför regionen har uteslutits ur studien.

Studien visar att strax över 35 procent av befolkningen kan cykla till arbetet på 15 minuter eller mindre på vägnätet som klassas som säkert att cykla på, strax över 50 procent kan cykla på 30 minuter till arbetet och strax över 55 procent kan cykla till arbetet på 45 minuter eller mindre. Om potentialen utgick från hela vägnätet beräknas 40 procent kunna cykla till arbetet inom 15 minuter, nästan 60 procent inom 30 minuter och omkring 65 procent inom 45 minuter. Studien visar också att kvinnor i större utsträckning än män kan cykla till arbetet på det vägnätet som klassas som säkert att cykla på. Studien visar även att det finns en viss skillnad på cykelpotential beroende på inkomst. Personer med lägre inkomst har generellt sett något större potential att cykla till arbetet inom 45 minuter (ca 60 procent) än medelinkomsttagare (ca 50 procent) och höginkomsttagare (ca 55 procent). Skillnaden mellan inkomstgrupperna skiljer sig mellan kommunerna inom regionen, men i samtliga kommuner har de med låg inkomst störst potential att cykla till arbetet på 45 minuter, bortsett från Håbo kommun där de med medelinkomst har störst potential. Data om kapital och förvärvsinkomst har hämtats på individnivå från SCB.

Med elcykel är potentialen för att cykla till arbetet på 45 minuter något högre på det säkra cykelnätet, 59 procent, jämfört med vanlig cykel, 57 procent. På hela vägnätet är potentialen hela 74 procent.

Andelen elever som kan cykla till skolan inom 10 minuter på det säkra vägnätet är strax under 40 procent, strax över 55 procent kan cykla till skolan inom 20 minuter och strax under 65 procent inom 30 minuter. Potentialen är högre på hela vägnätet. Strax under 45 procent kan cykla till skolan inom 10 minuter, strax under 65 procent under 20 minuter och omkring 70 procent inom 30 minuter.

**Region Sörmland<sup>51</sup>:** För Region Sörmland, Örebro och Västmanland genomfördes tre separata potentialstudier av VTI (Liu, 2019 opublicerat) för att testa nya metoder för att mer realistiskt bedöma potentialen för cykling jämfört med metoder som tidigare använts. I Sörmland visade resultatet visar att 45 procent av invånarna når sin arbetsplats inom 15 minuter och 62 procent når sin arbetsplats inom 30 minuter.

Studien tar inte hänsyn till individer som bor i regionen men arbetar i en annan region. Det kan innebära en viss underskattning av potentialen. Studien bygger antagandet att det är möjligt att cykla på samtliga länkar i vägnätet och data från SCB om faktiska avstånd mellan hem och arbetsplats. I studien var det inte möjligt att göra en analys av potentialen för barns cykling till skolan då data för att knyta en individ till en specifik skola inte var tillgänglig i projektet. Men med antagandet att barnen går i närmaste skola visade resultaten att:

- 42 procent av skolbarnen skulle kunna cykla till skolan på 10 minuter eller mindre.
- 62 procent av skolbarnen skulle kunna cykla på 20 minuter eller mindre.

---

<sup>50</sup> [Potentialstudie för cykling i Uppsala län \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

<sup>51</sup> <https://regionsormland.se/tillvaxt-utveckling/miljo-klimat/cykelstrategi-for-sormland/>

Studien tar hänsyn till att cyklisters hastighet varierar beroende på exempelvis vägtyp och lutning, men att bashastigheten är omkring 15 km/h. Hastigheten är exempelvis högre i nedförsbackar och lägre i uppförsbackar.

En generell trend bland potentialstudierna som genomförts av regionerna är att kvinnor har något större potential att nå sina arbetsplatser inom 15 minuter respektive 30 minuter.

Utöver ren cykelpotential studerades även potentialen för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Studien visar att 79 procent att länets invånare kan ta sig till sin arbetsplats på 45 minuter och 88 procent kan ta sig till sin arbetsplats på 60 minuter.

**Region Örebro:** Region Örebros potentialstudie (Liu, 2019 opublicerat) bygger på samma antaganden som Region Sörmland för pendlingsresor mellan hem och arbete, faktiska arbetsrelationer baserat på data från SCB (Liu, 2019 opublicerat). Men studien för Region Örebro presenteras även faktiska hem-skola relationer för barn, vilket skiljer sig från studien ifrån Region Sörmland som bygger på antagandet om att barnen går i närmaste skola. Övriga antaganden är likvärdiga med Sörmlands studien.

- 40 procent av länets invånare kan cykla till sin arbetsplats inom 15 minuter.
- 62 procent av länets invånare kan cykla till sin arbetsplats på 30 minuter.
- 37 procent av länets skolbarn kan cykla till sin skola inom 10 minuter.
- 60 procent av länets skolbarn kan cykla till sin skola inom 20 minuter.

Beräkningar har även genomförts utifrån antagandet att skolbarn cyklar till närmaste skola. Dessa beräkningar visar:

- 82 procent av länets skolbarn skulle kunna cykla till skolan inom 10 minuter.
- 90 procent av skolbarn skulle kunna cykla till skolan inom 20 minuter.

Liu (2019 opublicerat) har även beräknat hur många av länets invånare som kan kombinationsresa till och från arbete/skola inom två tidsintervaller vilka är baserade på modellerade hem och arbetsrelationer.

- 77 procent av länets invånare kan göra en kombinerad cykel och kollektivtrafikresa till arbetet inom 45 minuter.
- 87 procent av länets invånare kan göra en kombinerad cykel och kollektivtrafikresande till arbetet på 60 minuter.
- 87 procent av länets skolbarn kan göra en kombinerad cykel och kollektivtrafikresa till arbetet inom 30 minuter.
- 95 procent av länets skolbarn kan göra en kombinerad cykel och kollektivtrafikresa till arbetet inom 60 minuter.

**Regionförbund Västmanland:** Regionförbund Västmanlands potentialstudie bygger på samma antaganden som Region Sörmland för pendlingsresor mellan hem och arbete, faktiska arbetsrelationer baserat på data från SCB (Liu, 2019 opublicerat). Men studien för Västmanlands län presenteras även faktiska hem-skola relationer för barn, vilket skiljer sig från studien ifrån Region Sörmland som



bygger på antagandet om att barnen går i närmaste skola. Övriga antaganden är likvärdiga med Sörmlands studien.

- 55 procent av länets invånare kan cykla till arbetet inom 15 minuter.
- 68 procent av länets invånare kan cykla till arbetet inom 30 minuter.
- 43 procent av skolbarnen kan cykla till sin skola inom 10 minuter.
- 65 procent av skolbarnen kan cykla till sin skola inom 20 minuter.

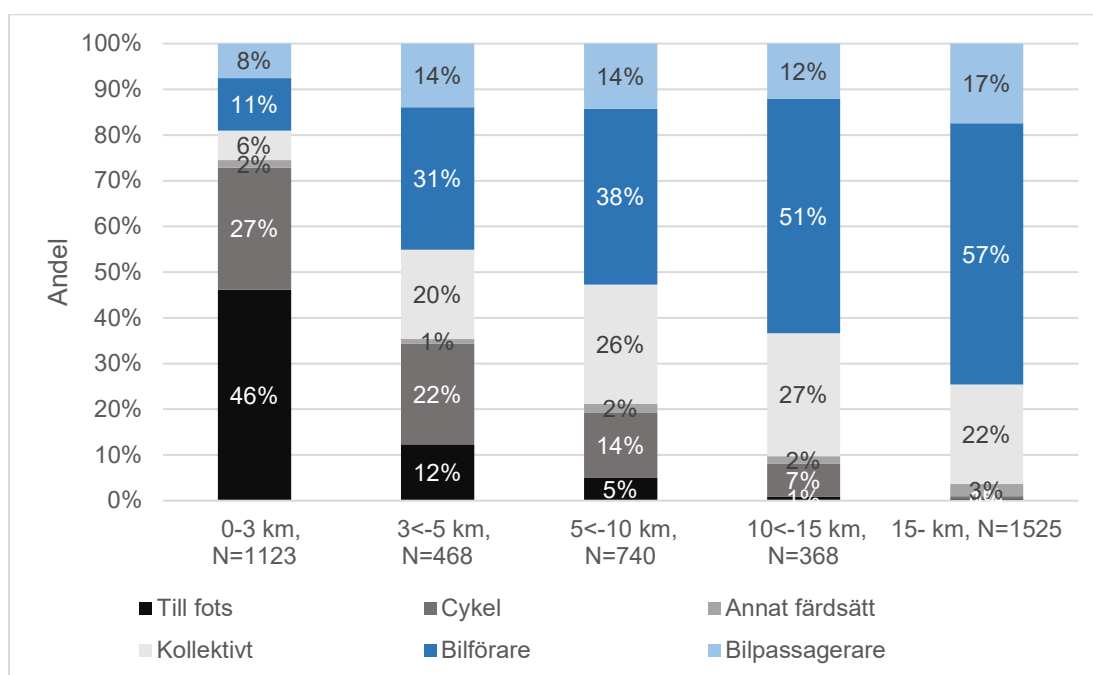
Beräkningar har även genomförts utifrån antagandet att skolbarn cyklar till närmaste skola. Dessa beräkningar visar:

- 85 procent av skolbarnen skulle kunna cykla till skolan inom 10 minuter.
- 91 procent av skolbarnen skulle kunna cykla till skolan inom 20 minuter.

Liu (2019 opublicerat) har även beräknat hur många av länets invånare som kan kombinationsresa till och från arbete/skola inom två tidsintervaller vilka är baserade på modellerade hem och arbetsrelationer.

- 79 procent av länets invånare kan göra en kombinerad cykel och kollektivtrafikresa till arbetet inom 45 minuter.
- 89 procent av länets invånare kan göra en kombinerad cykel och kollektivtrafikresande till arbetet på 60 minuter.
- 84 procent av länets skolbarn kan göra en kombinerad cykel och kollektivtrafikresa till arbetet inom 30 minuter.
- 92 procent av länets skolbarn kan göra en kombinerad cykel och kollektivtrafikresa till arbetet inom 60 minuter.

## Bilaga 3 Extramaterial



Figur 9. Fördelning av huvudresor efter huvudsakligt färdstätt och huvudresans längd år 2019. *N* betecknar antal miljoner huvudresor för hela 2019. Egen bearbetning av data från "Resvanor i Sverige 2019" (Trafikanalys, 2020).

**1. Mål för ökad cykling i kommuner och regioner**

**1. Har ni mål för ökad cykling i din kommun/region?**

- Ja
- Nej

**Kommun**

- Borås
- Danderyd
- Eskilstuna
- Falkenberg
- Falun
- Gävle
- Göteborg
- Halmstad
- Helsingborg
- Jönköping
- Karlskrona
- Karlstad
- Kungsbacka
- Linköping
- Luleå
- Lund
- Malmö
- Mora
- Motala
- Nacka
- Region Gävleborg
- Region Skåne
- Region Stockholm
- Region Sörmland
- Region Uppsala
- Skövde
- Sollentuna
- Stockholm
- Sundbyberg
- Sundsvall
- Tranås
- Trollhättan
- Umeå
- Uppsala
- Varberg
- Västerås
- Västra Götalandsregionen
- Växjö
- Örebro
- Östersund
- Österåker

**2.**

**1 a. Hur lyder målets/målens exakta formulering?**

---

---

---

---

**1 b. Vilket år antogs målet/målen?**

---

---

---

---

1 c. Varför har ni formulerat målet/målen på det sättet?

---

---

---

---

1 d. Vilka typer av cyklar ingår i er målformulering? Ingår t.ex. elsparkcyklar?

---

---

---

---

3.

2. I vilket dokument anges cykelmålet?

Ange dokumentets namn och klistra in en länk till dokumentet.

---

---

---

---

3. Är ett eller flera mål tidsatta?

- Ja  
 Nej

4.

3 a. Ange vilket/vilka mål som är tidsatt och till vilket år.

---

---

---

---

5.

4. Har din kommun eller region genomfört en potentialstudie för ökad cykling eller liknande?

- Ja  
 Nej

6.

4 a. I vilket dokument finns resultatet från den studien?

Ange dokumentets namn och klistra in länk till dokumentet

---

---

---

---

7. Vilken är din åsikt om behovet av ett eller flera nationella mål för ökad cykling?

5. Anser du att ett nationellt mål för ökad andel cykling skulle bidra positivt till arbetet med cykelfrågor i din organisation?

Ange på skalan där 1 = Instämmer inte alls - - - 10 = Instämmer helt

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Vet ej/vill ej uppgge
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5 a. Motivera gärna ditt svar**

---

---

---

---

**6. Hur anser du att ett eller flera nationella mål för ökad cykling bör formuleras?  
Motivera gärna.**

---

---

---

---

---

## OM VTI

---

**V**TI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vår huvuduppgift är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Vi arbetar för att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt ska förbättras och är på så sätt med och bidrar till att uppnå Sveriges transportpolitiska mål.

Verksamheten omfattar samtliga transportslag och områdena väg- och banteknik, drift och underhåll, fordonsteknik, trafiksäkerhet, trafikanalys, människan i transportsystemet, miljö, planerings- och beslutsprocesser, transportekonomi samt transportsystem. Kunskapen från institutet ger beslutsunderlag till aktörer inom transportsektorn och får i många fall direkta tillämpningar i såväl nationell som internationell transportpolitik.

VTI utför forskning på uppdrag i en tvärvetenskaplig organisation. Medarbetarna arbetar också med utredning, rådgivning och utför olika typer av tjänster inom mätning och provning. På institutet finns tekniskt avancerad forskningsutrustning av olika slag och körsimulatorer i världsklass. Dessutom finns ett laboratorium för vägmateriell och ett krocksäkerhetslaboratorium.

I Sverige samverkar VTI med universitet och högskolor som bedriver närliggande forskning och utbildning. Vi medverkar även kontinuerligt i internationella forskningsprojekt, framförallt i Europa, och deltar aktivt i internationella nätverk och allianser.

VTI är en uppdragsmyndighet som lyder under regeringen och hör till Infrastrukturdepartementets verksamhets-/ansvarsområde. Vårt kvalitetsledningssystem är certifierat enligt ISO 9001 och vårt miljöledningssystem är certifierat enligt ISO 14001. Vissa provningsmetoder vid våra laboratorier för krocksäkerhetsprovning och vägmateriellprovning är dessutom ackrediterade av Swedac.

**vti**

Statens väg- och transportforskningsinstitut • [www.vti.se](http://www.vti.se) • [vti@vti.se](mailto:vti@vti.se) • +46 (0)13-20 40 00

---

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer HJALM.2022.565

## **§ 161 Programutbud Hjalmar Strömerskolan 2023-2024**

Under hösten 2022 genomför Hjalmar Strömerskolan informationsträffar i olika grundskolor avseende läsåret 23/24. Vid dessa tillfällen lämnas information om programutbudet inför nästkommande läsår och elevernas val ligger sen till grund för vilka program som ges möjlighet att starta.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

Bilaga - Programutbud

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag med tillägget att beslut om programutbud för Hjalmar Strömerskolan inför läsår 2024-2025 hanteras på kommunstyrelsens sammanträde i juni 2023.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

1. Kommunstyrelsen fastställer programutbudet för Hjalmar Strömerskolan läsåret 2023-2024 enligt upprättat förslag.
2. Beslut om programutbud för Hjalmar Strömerskolan inför läsår 2024-2025 hanteras på kommunstyrelsens sammanträde i juni 2023.

Diarienummer HJALM.2022.565

## **Programutbud gymnasieskolan läsåret 23/24**

### **Beskrivning av ärendet**

Under hösten 2022 genomför Hjalmar Strömerskolan informationsträffar i olika grundskolor avseende läsåret 23/24. Vid dessa tillfällen lämnas information om programutbudet inför nästkommande läsår och elevernas val ligger sen till grund för vilka program som ges möjlighet att starta.

Framtid- och utvecklingsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen att fastställa programutbudet för gymnasieskolan inför läsåret 23/24 enligt bilaga.

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen fastställer programutbudet för Hjalmar Strömerskolan läsåret 23/24 enligt upprättat förslag, se bilaga.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Framtids- och utvecklingsförvaltningen Anna Backman Wikström, sakkunnig i skolfrågor

### **Bilaga**

Bilaga - Programutbud

### **Beslut skickas till**

Björn Amcoff  
Heidi Sundelin  
Ralf Sjödin



Diarienummer HJALM.2022.565

### Programutbud Hjalmar Strömerskolan läsåret 23/24

<b>Program</b>	<b>Inriktning</b>
Barn- och fritidsprogrammet (BF) arbete	Pedagogiskt och socialt
Bygg- och anläggningsprogrammet (BA)	Husbyggnad Anläggningsfordon
Ekonomiprogrammet (EK)	Ekonomi (diplomerad gymnasieekonom) Juridik
El- och energiprogrammet (EE)	Elteknik
Fordons- och transportprogrammet (FT)	Personbil Transport
Försäljnings- och serviceprogrammet (FS)	(inga inriktningar finns)
Industri tekniska programmet (IN)	Produkt- och maskinteknik Svetsteknik
Introduktionsprogrammet (IM)	Individuellt alternativ (IMA) Programinriktat val (IMV) Språkintröduktion (IMS) Yrkesintröduktion (IMY)
Naturvetenskapsprogrammet (NA)	Naturvetenskap
Samhällsvetenskapsprogrammet (SA)	Samhällsvetenskap Beteendevetenskap

**Program**

Teknikprogrammet (TE)

Vård- och omsorgsprogrammet (VO)

**Inriktning**

Teknikvetenskap

(inga inriktningar finns)

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer HJALM.2022.566

## **§ 162 Kvalitetsarbete läsåret 2021/2022 – gymnasieskolan inom Framtids- och utvecklingsförvaltningen**

Kvalitetsredovisningarna för gymnasieskolan och förvaltningsnivån visar verksamhetens kvalitetsarbete. Arbetet utgår från skollag, läroplan och kommunstyrelsens mål med utgångspunkt i kommunfullmäktiges prioriterade mål.

Skollagens krav på systematiskt kvalitetsarbete innebär att huvudmän och skolenheter systematiskt och kontinuerligt ska följa upp verksamheten, analysera resultaten i förhållande till de nationella målen och utifrån det planera och utveckla utbildningen.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

Kvalitetsredovisning Framtids- och utvecklingsförvaltningen 2022

Kvalitetsredovisning läsåret 2021/2022 Gymnasieutbildning

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

1. Kommunstyrelsen har tagit del av kvalitetsredovisningarna.
2. Kommunstyrelsen uppdrar till skolchefen att i nästa års kvalitetsredovisning beskriva vilka resultat de redovisade åtgärderna gett.

Diarienummer HJALM.2022.566

## **Kvalitetsarbete läsåret 2021/2022 – gymnasieskolan inom Framtids- och utvecklingsförvaltningen**

Kvalitetsredovisningarna för gymnasieskolan och förvaltningsnivån visar verksamhetens kvalitetsarbete. Arbetet utgår från skollag, läroplan och kommunstyrelsens mål med utgångspunkt i kommunfullmäktiges prioriterade mål. Skollagens krav på systematiskt kvalitetsarbete innebär att huvudmän och skolenheter systematiskt och kontinuerligt ska följa upp verksamheten, analysera resultaten i förhållande till de nationella målen och utifrån det planera och utveckla utbildningen.

### **Förslag till beslut**

1. Kommunstyrelsen har tagit del av kvalitetsredovisningarna.
2. Kommunstyrelsen uppdrar till skolchefen att i nästa års kvalitetsredovisning beskriva vilka resultat de redovisade åtgärderna gett.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Björn Amcoff, Förvaltningschef

### **Beslut skickas till**

Björn Amcoff  
Heidi Sundelin  
Ralf Sjödin  
Anna Åström

### **Bilagor**

Kvalitetsredovisning Framtids- och utvecklingsförvaltningen 2022  
Kvalitetsredovisning läsåret 2021/2022 Gymnasieutbildning

# **Kvalitetsarbete**

## **Gymnasieskolan**

### **Framtids- och utvecklingsförvaltningen**

**Strömsunds kommun läsåret 21/22**

**Björn Amcoff**

Chef Framtids- och utvecklingsförvaltningen

September 2022

# Innehållsförteckning

1. Beskrivning av det löpande kvalitetsarbetet.....	1
2. Gymnasieskola.....	1
2.1 Hjalmar Strömerskolan.....	1
2.1.1 Elevhälsan.....	3
2.1.2 Studie- och yrkesvägledningen.....	4
2.2 Gymnasiesärskolan.....	4
2.3 Personal.....	4
2.4 Arbetslagsarbete.....	5
3. Uppföljning av nationella mål.....	6
3.1 Kunskaper, bedömning och betyg.....	6
3.2 Normer och värden.....	8
3.3 Trygghet och studiero.....	10
3.4 Elevernas ansvar och inflytande.....	11
3.5 Utbildningsval – arbete och samhällsliv.....	12
4. Verksamheten som helhet och förbättringsåtgärder i verksamheten som helhet.....	14

## **1. Beskrivning av det löpande kvalitetsarbetet**

Verksamheternas arbete med kvalitet är en del i kommunens systematiska kvalitetsarbete. Arbetet utgår från de nationella målen och följer Skolverkets riktlinjer när det gäller systematiskt kvalitetsarbete. Redovisningen utgår från skollag, läroplan för gymnasieskola 2011 samt kommunstyrelsens målformuleringar utifrån kommunfullmäktiges prioriterade mål. En viktig utgångspunkt är föregående kvalitetsredovisningar samt de åtgärder som är genomförda med anledning av tidigare analyser. Arbetet sker genom att verksamheten sätter upp långsiktiga mål och delmål samt tar fram handlingsplaner med dessa mål som utgångspunkt.

Som ytterligare stöd för det systematiska kvalitetsarbetet arbetar förvaltningen efter den internkontrollplan som fastställs årligen samt med ett årshjul för att på så vis få en god överblick över de händelser som sker under läsåret.

En viktig grund i kvalitetsarbetet är det arbetslagsarbete som pågår i gymnasieskolan. Detta beskrivs i gymnasieskolans kvalitetsredovisning och framgår i sammandrag i förvaltningens kvalitetsredovisning under punkten 2.4 Arbetslagsarbete.

Denna redovisning från Framtids- och utvecklingsförvaltningen avslutas med förvaltningens bedömning av vilka förbättringsåtgärder som behöver vidtas i verksamheten som helhet. I vissa fall överensstämmer åtgärderna på skolnivå med de åtgärder som rektor angivit i sin kvalitetsredovisning för respektive verksamhet.

## **2. Gymnasieskola**

Kommunens gymnasieskola bedrivs vid Hjalmar Strömerskolan. Rektor har det övergripande ansvaret för hela verksamheten och rektorsgruppen ansvarar tillsammans för gymnasieskolans program, vuxenutbildningen, Nationell idrottsutbildning (NIU) i sportskytte, Yrkeshögskolan (YH) för vindkraftstekniker samt elevhemmet Sörgård. Skolledningen har bestått av en rektor samt två biträdande rektorer. En av de biträdande rektorerna lämnade sin tjänst för annat arbete i början av läsåret och en ny biträdande rektor var på plats i slutet av november.

### **2.1 Hjalmar Strömerskolan**

Huvuduppgiften för gymnasieskolan är att förmedla kunskaper och skapa förutsättningar för att eleverna ska tillägna sig och utveckla kunskaper. Utbildningen ska främja elevernas utveckling till ansvarsställande människor som aktivt deltar i och utvecklar yrkes- och samhällslivet. Skolans vision säger att Hjalmar Strömerskolan ska vara en skola som fokuserar på kunskap och internationellt samarbete, som håller toppnivå på alla program och ska vara det självklara valet av gymnasieskola.

Vid läsårets slut hade Hjalmar Strömerskolan 326 elever, 136 flickor och 190 pojkar, fördelade på elva nationella program och fyra introduktionsprogram. De nationella programmen är Barn och Fritidsprogrammet, Bygg- och anläggningsprogrammet, Ekonomiprogrammet, El- och energiprogrammet, Fordons- och transportprogrammet, Handels- och administrationsprogrammet, Industritekniska programmet, Naturvetenskapsprogrammet, Samhällsvetenskapsprogrammet, Teknikprogrammet och Vård- och omsorgsprogrammet. Introduktionsprogrammen består av:

Individuellt alternativ (IMA) Programriktat val (IMV), Språkintröduktion(IMS) och Yrkesintröduktion (IMY).

Inför läsåret valde 72 % av kommunens grundskoleelever att genomföra sin gymnasieutbildning på Hjalmar Strömerskolan. För läsåret 20/21 var motsvarande siffra 73 %. Gymnasieutbildning är en konkurrensutsatt verksamhet som kräver informationsinsatser och marknadsföring. Skolan arbetar aktivt med att informera om skolans utbud och presentera sig som det naturliga valet av gymnasieskola för kommunens elever. En kommunikations- och aktivitetsplan som årligen revideras ligger till grund för marknadsföringsaktiviteter riktade mot kommunens, och de närliggande kommunernas, elever.

Den utökade marknadsföringsgrupp som startade höstterminen -20 har fortsatt sitt arbete under läsåret. Ur gruppen har även en mindre grupp bildats för att leda jubileet Hjalmar 50 år. Jubileumsåret påbörjades i april och pågår under ett år. Under året presenteras bland annat tidigare elever som berättar vad Hjalmar Strömerskolan betytt för dem. Detta blandas med olika artiklar om skolan och ger även dagens elever en möjlighet att uttrycka tankar om sin framtid.

Efter två år av besöksförbud på grund av pandemin kunde gymnasieskolan detta läsår återigen bjuda in kommunens elever, först årskurs 9 i december och sedan årskurs 8 i maj, till besök på skolan. Övriga marknadsföringsaktiviteter löpte på i vanlig ordning. Som exempel kan nämnas skriftlig information samt ett julkort till vårdnadshavare och elever i årskurs 9 samt information via sociala medier. Tidigare har skolan använt sig av Facebook men under våren, i samband med att jubileumsåret påbörjades, startades även ett Instagramkonto. Inslag med olika positiva händelser har publicerats betydligt mer frekvent än tidigare och antalet inlägg på Hjalmar Strömerskolans hemsida har mer än fördubblats jämfört med föregående läsår.

Läsåret 21/22 började endast en ny elev på Nationell idrottsutbildning, NIU, inom skyttesport. Totalt fanns sju elever från olika delar av landet på Skyttegymnasiet. Skyttesporten i riket har, som många andra sporter, drabbats hårt av pandemin. Förhoppningen är nu att intresset för sporten ska öka och att skyttegymnasiet återigen får många sökande.

I läroplanen för gymnasieskolan och i skolans vision lyfts internationellt arbete fram. Kommunfullmäktige beslutade under 2014 att alla elever på alla program ska delta i ett internationellt samarbete under sin studietid på Hjalmar Strömerskolan. Dessvärre har Coronapandemin ställt till det och färre än vanligt har kunnat delta i internationella samarbeten, dock genomfördes visst utbyte under senare delen av vårterminen inom de internationella projekt skolan deltar i. Följden blev att endast cirka 16 % av avgångseleverna någon gång under sin studietid deltagit i ett internationellt samarbete.

Gruppen för internationaliseringsfrågor har haft svårt att hitta gemensam tid för att träffas men delar av gruppen färdigställde, under höstterminen, skolans nya internationaliseringsplan, Erasmusplanen, och ackrediteringsansökan hos Universitets- och högskolerådet (UHR). Ackrediteringsansökan för både högskoleförberedande och yrkesförberedande program godkändes i början av vårterminen. Detta innebär att Hjalmar Strömerskolan nu är ackrediterade fram till 2027 och kan under den tiden erhålla regelbunden finansiering för det internationella arbetet. Tanken



med ackrediteringen är att skolor ska gå från att driva enskilda projekt till ett mer systematiskt, strategiskt och långsiktigt deltagande i Erasmus+-programmet, något som också framgår i den nya internationaliseringsplanen.

Hjalmar Strömerskolan är sedan januari 2017 en certifierad ambassadörsskola för Europaparlamentet. Deltagande sker på frivillig basis och elever från skolans samtliga program är välkomna att medverka. Eleverna arbetar aktivt med olika EU-frågor med syftet är att göra unga människor medvetna om hur viktig den parlamentariska demokratin är för Europa. Under läsåret deltog till exempel juniorambassadörerna i ett direktsänt evenemang från Europahuset i Stockholm tillsammans med juniorambassadörer från andra ambassadörsskolor i Sverige. De deltog även i Euroscola online tillsammans med cirka 1200 elever från cirka 80 skolor runtom i Europa. Europadagen uppmärksammades med en utställning i skolan samt en debatt i aulan med inbjudna politiska ungdomsförbund.

### 2.1.1 Elevhälsan

Sambandet mellan lärande och hälsa står ständigt i fokus för elevhälsans arbete. Det råder ett ömsesidigt samband mellan skolprestationer och psykisk hälsa och god hälsa leder till ett ökat välbefinnande och därmed bättre förutsättningar för lärande. Lärande i sig och att gå ut skolan med godkända betyg, leder till minskad ohälsa, kriminalitet och utanförskap.

Skollagen säger att elevhälsans arbete främst ska vara förebyggande och hälsofrämjande. Det är elevernas utveckling mot utbildningens mål som ska stödjas.

Under läsåret har elevhälsan bestått av:

- Skolsköterska ht 80 %
- Skolsköterska vt 100 %
- Skolläkare vid behov
- Kurator 100 %
- Skolpsykolog vid behov
- Specialpedagog 100 %

Under läsåret har ny skolsköterska och kurator anställts.

Den psykiska ohälsan bland eleverna befinner sig fortsatt på en hög nivå. Det åtgärdande arbetet tar en stor del av elevhälsoteamets tid och resurser vilket innebär att det främjande och förebyggande arbetet inte riktigt får den plats det behöver. Skolan samverkar i sitt uppdrag bland annat med habiliteringen, barn- och ungdomspsykiatri, socialtjänsten och kommunens ANDT-samordnare.

I skolans kvalitetsredovisning ges exempel på förebyggande insatser som påbörjats och genomförts. Utgångspunkten för elevhälsoteamet har under läsåret varit att stödja undervisande lärare att skapa en tillgänglig lärandemiljö för eleverna till exempel genom Specialpedagogiska skolmyndighetens (SPSM) kvalitetsverktyg. Elevhälsan har fortsatt att utveckla arbetet för att tidigt fånga upp eleverna och deras behov och därigenom kunna ge relevant stöd. Ett viktigt verktyg för ett effektivt elevhälsoarbete är elevdokumentationsprogrammet Prorenata som nu används fullt ut. Dokumentation och uppföljning av ärenden underlättas och elevhälsoarbetet kan följas upp

mer effektivt utifrån de planer, policys och riktlinjer skolan har. Elevhälsoteamet har också tillsammans med skolledarna och kvalitetsutvecklaren startat ett utvecklingsarbete för att utveckla skolans processer för stöd. Den nya planen skall leda till att rätta stödinsatser sätts in snabbare och att elevernas upplevelse om att få stöd och hjälp förbättras.

### 2.1.2 Studie- och yrkesvägledningen

Under läsåret har studie- och yrkesvägledningen för gymnasieskolan bestått av:

- Studie- och yrkesvägledare, (SYV) 100 %

Inför höstterminen -21 anställdes en behörig studie- och yrkesvägledare. Den vikarierande studie- och yrkesvägledaren har succesivt under läsåret kunnat återgå till ordinarie tjänst som utbildningsledare inom IM-programmet. Båda tjänsterna samverkar i frågor som berör studie- och yrkesvägledning samt samverkar med universitet och högskolor, arbetsförmedling, näringsliv samt arbetsmarknadens parter och branschorganisationer. Övrigt arbete inom studie- och yrkesvägledningen har bland annat bestått av traditionellt arbete med vägledning och information inför val under gymnasietiden och inför kommande yrkesliv och/eller fortsatta studier. Studie- och yrkesvägledarna är också ansvariga för besöksdagarna för årskurs 8 och 9.

### 2.2 Gymnasiesärskolan

Under läsåret var en elev inskriven i gymnasiesärskolan. Eleven genomförde sin utbildning vid gymnasiesärskolan i Östersund. Utbildning på annan ort följs upp kontinuerligt av förvaltningen.

### 2.3 Personal

Under läsåret hade skolan 33 legitimerade lärare (föregående läsår 32 stycken) vilket motsvarar 54 % av alla undervisande lärare på skolan. Ytterligare 6 lärare utbildade sig under läsåret. Ett högt antal legitimerade lärare är av yttersta vikt för att bibehålla en hög kvalitet i utbildningen. Under läsåret har skolan beviljats statsbidrag vilket har möjliggjort att flera yrkeslärare har fortsatt att utbilda sig.

Hjalmar Strömerskolan har sex förstelärare, fem kvinnor och en man. Förstelärarna har lett kollegiets fortbildning genom pedagogiska mötesgrupper. Rektor skriver i sin kvalitetsredovisning att förstelärarna har en viktig roll i skolans kompetensutveckling både på gemensam nivå och på gruppnivå. De har följt upp och analyserat resultat, omsatt forskning i praktik samt inspirerat och motiverat kollegor. Rektor konstaterar att förstelärarnas arbete i stor utsträckning bidrar till skolans utveckling.

Under läsåret har kompetensutvecklingsområden med stöd av förstelärare inom följande områden genomförts :

- bokcirkel med boken "Vad lärare och andra vuxna behöver veta för att fler pojkar ska lyckas i skolan" av Fredrik Zimmerman.
- skolans digitalisering och digitala verktyg i undervisningen
- aktionsforskning för yrkeslärare tillsammans med Mittuniversitetet (MIUN)
- undervisning tillgänglig för alla
- hållbar utveckling och arbete med Globala målen

- elevdemokrati och elevinflytande
- värderings- och analysverktyg genom Specialpedagogiska skolmyndigheten (SPSM)
- kollegaskuggning
- utveckling av yrkesspråk bland elever med annat än svenska som modersmål.
- internationaliseringsarbete

#### **2.4 Arbetslagsarbete**

Personalen på Hjalmar Strömerskolan ingår i program- och ämneslag med uppdraget att följa upp, analysera, identifiera förbättringsbehov och vidta förbättringsåtgärder för programmen och inom de olika ämnena. Detta görs med utgångspunkt i elevernas resultat, elevenkäter och egna utvärderingar. Målet är att arbetet ska leda till förbättrade resultat och öka andelen elever som uppnår gymnasieexamen. Arbetslagens dokumentation ingår som en del i skolans systematiska kvalitetsarbete.

Några exempel på förbättringsarbeten som genomförts under läsåret:

- samarbetsprojekt mellan samtliga högskoleförberedande program inom "Future Minds", ett nationellt kunskapsprogram som skall underlätta inkludering av hållbar utveckling
- samtliga yrkesprogram har startat kvalitetsarbete inom det arbetsplatsförlagda lärandet (APL)
- planering av APL utomlands för yrkeselever inför läsåret 22/23
- utveckling av undervisningen för att få med alla inom idrotten
- motivationshöjande arbete för elevernas strävan efter högre betyg
- arbete med skolans demokratiuppdrag genom bland annat besök av rikspolitiker och politikerdebatt
- programrådsarbetet i ytterligare ett yrkesprogram (nu i alla yrkesprogram utom ett)
- utveckling av miljömässigt och hållbart byggande samt uppstart av en kurs inom timring inom Bygg- och anläggningsprogrammet
- förbättrad arbetsmiljö på EI- och energiprogrammet programmet och påbörjat arbete för ett fungerande egenkontrollprogram
- fortsatt arbete med 5S inom Industriprogrammet (sortera, systematisera, städa, standardisera samt skapa vana)
- stor variation av undervisningsformer så att samtliga elever i årskurs 3 på Vård- och omsorgsprogrammet nått examen och erbjudits tillsvidareanställning

### 3. Uppföljning av nationella mål

#### 3.1 Kunskaper, bedömning och betyg

Det är skolans ansvar att varje elev

på ett nationellt yrkesprogram inom gymnasieskolan ges möjlighet att uppnå kraven för en yrkesexamen som innebär att eleven har uppnått en av branschen godtagbar nivå av yrkeskunnande för att vara väl förberedd för yrkeslivet,

på ett nationellt högskoleförberedande program inom gymnasieskolan ges möjlighet att uppnå kraven för en högskoleförberedande examen som innebär att eleven har tillräckliga kunskaper för att vara väl förberedd för högskolestudier, eller

som avslutat ett introduktionsprogram har en plan för och tillräckliga kunskaper för fortsatt utbildning eller uppnår en förberedelse för etablering på arbetsmarknaden

Läroplan för gymnasieskola 2011

Avgångseleverna 20/21 och 21/22 har följande resultat, när det gäller andelen som uppnått gymnasieexamen. Den nationella statistiken för 21/22 blir inte officiell förrän i december 2022 därför görs jämförelsen med rikets statistik för 20/21, se tabell 1.

*Tabell 1. Andel elever som uppnått gymnasieexamen. Utgångspunkten är Skolverkets statistik för Hjalmar Strömerskolan och riket. Till avgångselever räknas elever med gymnasieexamen och elever med studiebevis där eleven fått betyg (A-F) i programmets samtliga kurser.*

Resultat för avgångselever	HJS Läsåret 20/21		HJS Läsåret 21/22		Riket 20/21
	Totalt antal	Därav andel med examen	Totalt antal	Därav andel med examen	Därav andel med examen
Högskoleförberedande examen	14	100 %	19	100 %	82 %
Yrkesexamen	51	94 %	59	95 %	75 %
Totalt antal avgångselever	65	95 %	78	96 %	80 %

För avgångseleverna läsåret 21/22 betygssattes totalt 1636 kurser. 98 % av de satta betygen är minst betyget E, samma andel i procent som för föregående läsår.

Meritvärdet är det genomsnittliga betygsvärdet där betyget A ger 20 poäng, B ger 17,5 poäng, C ger 15 poäng, D ger 12,5 poäng, E ger 10 poäng och F ger 0 poäng. Betygen A–E är godkända betyg till skillnad från F som står för ett icke godkänt resultat.

Meritvärdet för avgångseleverna på Hjalmar Strömerskolan har enligt Skolverkets statistik varierat över tid enligt tabell 2.

Tabell 2. Meritvärdet för avgångselever.

Läsår	17/18	18/19	19/20	20/21	21/22
HjS	13,2	13,5	13,6	13,9	13,7
Riket	14,3	14,4	14,4	14,5	-

Meritvärdet för avgångseleverna 21/22 var 13,7 (14,3 för flickorna och 13,3 för pojkarna). Meritvärdet för samtliga avgångselever i riket 20/21 var 14,5 (15,2 för flickorna och 13,4 för pojkarna).

Skolans statistik för eleverna på Introduktionsprogrammen visar att andelen elever som blir behöriga till nationellt program ökar enligt tabell 3.

Tabell 3. Andel elever på alla introduktionsprogram som uppnår behörighet till nationellt program.

Andel elever på alla introduktionsprogram som uppnår behörighet till nationellt program					
Läsår	17/18	18/19	19/20	20/21	21/22
Behörighet till nationellt program	9 %	19 %	20 %	24 %	29%

Planeringen för eleverna på Introduktionsprogrammet har tidigare förändrats väsentligt. Samtliga elever har en samlad skoldag och så kallade NåMål-pass läggs ut i schemat. Där kan de tillsammans med en handledare arbeta med sina uppgifter på tider då de inte har vanliga ämneslektioner.

### Analys

När det gäller andelen elever som når gymnasieexamen är det totala resultatet för avgångsklasserna på Hjalmar Strömerskolan 21/22 högre än rikets. 96 % av avgångseleverna har nått gymnasieexamen vilket är något högre än föregående läsår (95 %). Meritvärdet (13,7) har minskat något från föregående år, en eventuell påverkan av Corona- pandemin. Nivån är fortfarande lägre än rikets (14,5) men värt att notera är att meritvärdet stadigt befinner sig på en högre nivå sedan skolan började fokusera på det systematiska kvalitetsarbetet. Noterbart är också att pojkarnas meritvärde kommit närmare den genomsnittliga betygspoängen för pojkar i hela riket.

Skolan har en god förmåga att fånga upp elever som är i behov av anpassningar och särskilt stöd vilket leder till goda resultat. Arbetslagen har under läsåret har bland annat arbetat med motivationshöjande arbete för elevernas strävan efter högre betyg samt att ge eleverna ökade kunskaper om kunskapsmålen och vad som krävs för att få ett betyg. Vidare har arbetet med utveckling av uppgifter till eleverna som ger stöd för läraren i den formativa bedömningen, tillgänglig undervisning för alla och planering av stödinsatser fortsatt och utvecklats ytterligare. Skolans demokratiuppdrag och hållbar utveckling är också områden som skolan arbetar mycket med.

Andelen elever på Introduktionsprogrammen som blir behöriga till nationellt program, innan de enligt skollagen blir för gamla för att kunna börja på ett nationellt program, har ökat något jämfört med föregående läsår. Tidigare förändringar i struktur och arbetssätt har medfört goda resultat.

**Förvaltningen gör bedömningen** att verksamheten alltid behöver fokusera på kunskapsuppdraget så att

- den genomsnittliga betygspoängen totalt och för flickor och pojkar som avslutar sin utbildning på gymnasieskolan överstiger riksnivån
- andelen flickor och pojkar som uppnår gymnasieexamen överstiger riksnivån
- andelen flickor och pojkar som uppnår behörighet till nationella program senast det år de fyller 19 år kontinuerligt ökar.

**Förvaltningen gör bedömningen** att utvecklingsarbetet som skett i arbetslagen i kombination med kompetensutvecklingsinsatser med stöd av förstelärarna medfört en ökad förståelse för lärandemålen och ett stort fokus på måluppfyllelsen.

**Förvaltningen gör bedömningen** att det är angeläget att skolledarna kan prioritera ledning, styrning och återkoppling av arbetslagens arbete.

**Förvaltningen gör bedömningen** att ett synligt pedagogiskt ledarskap och fortsatta kompetensutvecklingsinsatser med fokus på det pedagogiska arbetet i klassrummet är viktiga delar för att kunna behålla den höga måluppfyllelsen.

### 3.2 Normer och värden

Enligt skollagen ska utbildningen utformas i överensstämmelse med grundläggande demokratiska värderingar och de mänskliga rättigheterna som människolivets okränkbarhet, individens frihet och integritet, alla människors lika värde, jämställdhet samt solidaritet mellan människor.

Skolan ska aktivt och medvetet påverka och stimulera eleverna att omfatta vårt samhälles gemensamma värderingar och låta dessa komma till uttryck i praktisk vardaglig handling.

Läroplan för gymnasieskola 2011

Under läsåret har ett synpunkts- och klagomålsärende utretts och återkopplats till den som lämnat klagomålet. Ärendet är avslutat. Två kränkingsärenden har rapporterats och båda är utredda och avslutade. Totalt har fyra avstängningsärenden inom gymnasieskolan handlagts under läsåret. Samtliga avstängningsärenden har behandlats i kommunstyrelsen.

Skolans har arbetat förebyggande för att öka närvaron och minska antalet elever som mister sitt studiebidrag. I Centrala studiestödsnämndens (CSN) statistik kan utläsas att för läsåret 21/22 var andelen elever som mist sitt studiebidrag 4,2 %. Länets siffror var 5,9 % och rikets 7,9 %. Åtgärder sätts in snabbt när skolan upptäcker olovlig frånvaro och arbetet sker i nära samarbete mellan elev, vårdnadshavare, mentor och kurator.

Rektor skriver i sin kvalitetsredovisning att resultaten från enkäterna angående normer och värden ligger relativt lågt och att det finns stor anledning till att fortsätta arbeta med frågor som berör de grundläggande värdena i skolan.

Skolans värden när det gäller att förhindra och reagera på kränkande behandling ligger något lägre än de nationella. Skolans arbete inom detta område fortsätter och målet är att Hjalmar Strömerskolan ska vara en trygg och säker arbetsplats där alla, både elever och personal, känner sig trygga och respekterade.

Hjalmar Strömerskolan genomför varje år elevenkäten "Tala om vad du tycker om Hjalmar". Enkäten har under senare år omarbetats för att följa Skolinspektionens elevenkät men inför årets undersökning hade Skolinspektionen återigen ändrat sina frågor. Följden blev därför att Hjalmar Strömerskolan endast kan redovisa delar av resultatet för läsåret 21/22.

För att se Skolenkätens resultat i sin helhet, se <https://www.skolinspektionen.se/beslut-rapporter-statistik/statistik/statistik-fran-skolenkaten/resultat-skolenkaten-2022/>

Svarsalternativen utgår från skalan 0-10, där 0 innebär "inte alls" och 10 "i hög grad". Nedan visas ett urval av enkätresultaten, se tabell 4.

Tabell 4. Ett urval av enkätresultat gällande grundläggande värden, trygghet och kränkande.

<b>GRUNDLÄGGANDE VÄRDEN I UNDERVISNINGEN/LÄRANDET</b>	<b>HjS vt 2020 Egen enkät</b>	<b>HjS vt 2021 Egen enkät</b>	<b>HjS vt 2022 Egen enkät</b>	<b>HjS vt 2022 Skolenkät</b>	<b>Nationellt vt 2022 Skolenkät</b>
I min skola pratar vi om mänskliga rättigheter	7,3	6,9	6,7	-	-
I min skola pratar vi om jämställdhet mellan könen	6,9	6,9	6,4	-	-
I min skola får jag öva på att göra etiska ställningstaganden	6	5,6	5,7	-	-
<b>GRUNDLÄGGANDE VÄRDEN PÅ SKOLAN</b>					
Mina lärare ger killar och tjejer samma förutsättningar	8,3	8	7,3	6,6	7,4
I min skola respekterar vi varandras olikheter	7,9	7,6	7	-	-
I min skola respekterar elever och lärare varandra	7,8	7,5	7,2	-	-
<b>FÖRHINDRA KRÄNKNINGAR</b>					
Min skola arbetar aktivt med att förhindra kränkande behandling	6,8	6,4	6,2	-	-

De vuxna på skolan reagerar om de får reda på att en elev blivit kränkt	6,8	6,6	6,5	6,1	6,1
Jag vet vem på skolan jag kan prata med om någon har varit elak mot en elev	7,4	7,2	7,1	-	-

### Analys

Svarsfrekvensen i skolans enkät som genomfördes under våren 2022 var 36 % (föregående läsår 37 %). För att möjliggöra jämförelser över tid och kunna dra slutsatser av resultatet är en hög svarsfrekvens av yttersta vikt. Skolan måste arbeta aktivt med att öka svarsfrekvensen.

Resultatet för de två enkätsvaren vid den senaste undersökningen ligger på en något lägre nivå än tidigare år. En av dem tillhör området "Förhindra kränkningar" där värdet också har sjunkit något och ligger nu i nivå med resultatet i Skolinspektionens enkätundersökning för hela riket. Det är fortsatt angeläget att arbeta vidare med förbyggande och främjande åtgärder för att minimera antalet kränkningar inom skolan.

Gymnasieskolan hade fyra avstängningsärenden läsåret 21/22 vilket är fler jämfört med läsåret dessförinnan. Skolan har ett snabbt och tydligt agerande vid situationer som leder till avstängningar. Rektors uppdrag är att försäkra trygghet för alla inom skolans verksamhet.

Enligt Centrala studiestödsnämndens (CSN) årliga redovisning om elever som har mist sitt studiebidrag har frånvaron på Hjalmar Strömerskolan ökat något men ligger lägre än i både länet och riket. Snabb uppföljning och flexibla och individanpassade insatser när elever har hög frånvaro ger fortsatt goda resultat. Hög frånvaro i skolan kan medföra en risk för utanförskap i samhället och det gör arbetet för att öka närvaro i skolan särskilt viktigt.

**Förvaltningen gör bedömningen** att det arbete som skolan genomfört för ökad trygghet och trivsel där grundläggande demokratiska värderingar och mänskliga rättigheter kommer till uttryck i praktisk handling har gett goda resultat.

**Förvaltningen gör bedömningen** att det förebyggande arbetet behöver utökas ytterligare och att alla känner ett gemensamt ansvar för detta. Elevhälsans systematiska arbete med främjande och förebyggande insatser är en viktig del av detta.

**Förvaltningen gör bedömningen** att det förebyggande och åtgärdande arbetet för att minska frånvaron i skolan är framgångsrikt och viktigt i arbetet för att öka måluppfyllelsen.

### 3.3 Trygghet och studiero

Enligt skollagen ska alla elever tillförsäkras en trygg och stödjande skolmiljö. Det är skolan och ytterst rektorns ansvar att skapa trygghet och studiero.

Läroplan för gymnasieskola 2011

Enligt den utvärdering på nationell nivå som Skolinspektionen gjort av skolenkäten mellan åren 2010-2020 är det endast ett undersökt område som sticker ut på ett negativt sätt och det är



tryggheten i skolan. Resultaten för hela landet visar att upplevelsen av trygghet under dessa år har utvecklats i en svag negativ riktning och Skolinspektionen ser det därför som mycket viktigt att fortsatt granska elevers upplevda trygghet och studiero. I jämförelse med trygga elever har de otrygga eleverna också en mer negativ bild av skolan och det gäller både skolmiljön och skolarbetet. Vidare upplever en stor del av de trygga eleverna att skolarbetet är intressant. En mycket viktig förutsättning för elevers lärande och utveckling är därför att omges av trygghet och studiero i skolan.

Elevers upplevelse av trygghet och studiero i skolan påverkas av flera faktorer. Undervisningens innehåll och lärarens ledarskap har stor betydelse, men även processer som exempelvis berör elevers inflytande liksom arbetet med skolans värdegrund spelar roll. Det är av stor vikt att arbeta systematiskt både med trygghet och med studiero.

De elevenkäter som genomförts som beskrivs under punkten 3.1.2 omfattar även området trygghet och studiero. Dessvärre ger årets undersökning endast resultat för området studiero, se tabell 5.

Tabell 5. Ett urval av enkätresultat gällande studiero och trygghet.

STUDIERO	HjS vt 2020 Egen enkät	HjS vt 2021 Egen enkät	HjS vt 2022 Egen enkät	HjS vt 2022 Skolenkät	Nationellt vt 2022 Skolenkät
Jag har studiero på lektionerna	6,7	6,7	6,3	6,3	6,5
TRYGGHET					
Jag känner mig trygg i skolan.	7,8	8	7,5	-	-

### Analys

Årets resultat visar att eleverna på Hjalmar Strömerskolan upplever att de har relativt god studiero. Trots det goda resultatet inom detta område finns det fortfarande elever som upplever att de inte har studiero vilket tyder på att detta är viktigt att arbeta vidare med. Samtliga elever på Hjalmar Strömerskolan ska kunna känna att de har studiero.

**Förvaltningen gör bedömningen** att arbetet i skolan för ökad studiero ska fortsätta att vara ett prioriterat område. Då trygghet är nära kopplat till studiero bör även detta område prioriteras.

**Förvaltningen gör bedömningen** att det förebyggande arbetet behöver förstärkas och att alla känner ett gemensamt ansvar för detta. Elevhälsans systematiska arbete med främjande och förebyggande insatser är en mycket viktig del av detta.

### 3.4 Elevernas ansvar och inflytande

Enligt skollagen ska eleverna ges inflytande över utbildningen. De ska fortlöpande stimuleras att ta aktiv del i arbetet med att vidareutveckla utbildningen och hållas informerade i frågor som rör dem. Eleverna ska alltid ha möjlighet att ta initiativ till frågor som ska behandlas inom ramen för deras inflytande över utbildningen.

Läroplan för gymnasieskola 2011

De elevenkäter som genomfördes under läsåret omfattar även området delaktighet och inflytande, se tabell 6.

Tabell 6. Enkätresultat gällande delaktighet och inflytande.

DELAKTIGHET OCH INFLYTANDE	HjS vt 2020 Egen enkät	HjS vt 2021 Egen enkät	HjS vt 2022 Egen enkät	HjS vt 2022 Skolenkät	Nationellt vt 2022 Skolenkät
Vi elever har inflytande över undervisningens innehåll	6,3	6,2	5,9	-	-
På lektionerna är vi elever med och påverkar på vilket sätt vi ska arbeta med olika skoluppgifter	6,3	6	6	5,2	5,4
I min skola är vi elever med och påverkar vår skolmiljö	6,9	6,4	6	5	5,9

### Analys

Resultatet visar ett något lägre resultat för Hjalmar Strömerskolan än för samtliga deltagande skolor i landet och vi ser också att resultatet sjunkit något de senaste åren. Då trygga eleverna i betydligt högre grad än de otrygga upplever att de har inflytande över undervisningens innehåll är det viktigt att eleverna ges inflytande över utbildningen så att deras ansvar och delaktighet stärks.

**Förvaltningen gör bedömningen** att skolan även fortsättningsvis måste säkerställa att elever och lärare tillsammans diskuterar hur undervisningen ska utformas.

### 3.5 Utbildningsval – arbete och samhällsliv

Gymnasieskolan ska nära samverka med de obligatoriska skolformerna, arbetslivet, universiteten och högskolorna samt med samhället i övrigt. Detta krävs för att eleverna ska få en utbildning av hög kvalitet och få underlag för val av kurser inom utbildningen och för vidare studier eller yrkesverksamhet. Det är särskilt viktigt att skolan samarbetar med arbetslivet om yrkesutbildningen.

Genom att arbetslivet fortlöpande förändras när det gäller behovet av kompetens och rekrytering av arbetskraft inom olika områden har studie- och yrkesvägledningen i vid mening stor betydelse. Universitet och högskolor, arbetsförmedlingar, näringsliv samt arbetsmarknadens parter och branschorganisationer har därför viktiga roller i informationen till skolan och eleverna.

Läroplan för gymnasieskola 2011

Hjalmar Strömerskolan samverkar på flera olika sätt med andra skolformer och med samhället i övrigt. Det sker bland annat i form av:

- programråd för yrkesutbildningarna där elever, lärare, branschorganisationer och fackliga företrädare deltar
- medverkan i styrgrupper för projekt som bedrivs i och utanför kommunen och med andra länder

- engagemang och stöd från politiker, näringsliv och arbetsförmedling i olika informationsinsatser om skolan
- programlagens samverkan och utbyte med näringslivet, universitet och andra samhällsinstitutioner
- det internationella arbetet
- arbete inom Teknik- och Vård- och omsorgscollege
- samverkan med näringslivet på orten för att stödja utbildningar inom skolan till exempel vid uppstart och drift av utbildningar
- utbildning av Diplomerade gymnasieekonomer, en långsiktig satsning på kvalitativ undervisning med förankring i näringsliv och högskola
- samverkan med Lärcentrum för information om högre utbildningar
- studie- och yrkesvägledningens, lärarnas och skollädares samverkan med grundskolan
- arbetet med Hållbar utveckling och De globala målen
- arbetet med Europaparlamentets ambassadörsskola (EPAS)

Det övergripande syftet med studie- och yrkesvägledning är att ge eleverna förutsättningar att hantera frågor som rör val av studier och yrken. Den mångfald av utbildningar och yrken som finns kan göra det komplicerat för eleven att få en överblick över olika möjligheter. Det är också svårt att förutse villkoren i arbetslivet när förändringstakten är hög. Studievägledning i **vid** bemärkelse är all den verksamhet som bidrar till att ge elever kunskaper och färdigheter som underlag för att fatta beslut om framtida studie- och yrkesval. Det kan till exempel handla om praktiska arbetslivserfarenheter, undervisning om arbetsmarknaden och arbetslivet, studiebesök, information om utbildningar och aktiviteter för att utveckla elevens självkännet. I **snäv** bemärkelse är studie- och yrkesvägledning den personliga vägledningen som studie- och yrkesvägledaren genomför individuellt eller i grupp.

I maj 2020 togs beslut i kommunstyrelsen att anta det förslag till ny SYV-plan som tagits fram på huvudmannanivå. Förslaget har tagits fram i samarbete med grundskolan med syftet att alla elever, oavsett skolform och skola, ska få en likvärdig studie- och yrkesvägledning. Planen ska utgöra en grund för kommunens samtliga skolenheter och de årliga handlingsplanerna för studie- och yrkesvägledning.

### **Analys**

Hjalmar Strömerskolans samverkan med andra skolformer och med samhället i övrigt sker på många olika sätt och bedöms ge goda förutsättningar för att eleverna ska få en utbildning av hög kvalitet samt underlag för vidare studier eller yrkesverksamhet.

**Förvaltningen gör bedömningen** att SYV-planen på huvudmannanivå är en viktig grund för en likvärdig studie- och yrkesvägledning i alla skolformer.

**Förvaltningen gör bedömningen** att det arbete som bedrivs för att stärka studie- och yrkesvägledningen för eleverna på Introduktionsprogrammen även fortsättningsvis ska prioriteras för att öka övergången till nationellt program eller till annan verksamhet som ger ökade förutsättningar för ett inträde på arbetsmarknaden.

#### 4. Verksamheten som helhet och förbättringsåtgärder i verksamheten som helhet

Framtids- och utvecklingsförvaltningen bedömer att det i många delar bedrivs en bra verksamhet i kommunens gymnasieskola. Det är dock viktigt att säkerställa att kommunen erbjuder en verksamhet som i alla delar skapar goda kunskaper, demokratiska värderingar och en lust att lära.

Verksamheterna har under läsåret förbättrat sin analysförmåga och tydligare kopplat åtgärder till genomförda analyser. Kvalitetsarbetet har utvecklats till exempel genom att strukturen fått en ordentlig genomlysning och förbättring men också genom att program- och ämneslag i skolan fått ett tydligare uppdrag och en ökad delaktighet i skolans systematiska kvalitetsarbete.

Verksamheterna har också förstärkt sitt arbete med att fokusera på långsiktiga mål och delmål för kommande läsår vilket också kan ses i årets kvalitetsredovisning. Det är dock av största vikt att verksamheterna tar fram och genomför handlingsplaner med målen som utgångspunkt och att styrkedjan löper genom hela skolans organisation. Verksamheten bör alltså i större utsträckning arbeta med befintliga metoder, underlag och arbetssätt, det vill säga de framtagna kvalitetsverktyg som finns i organisationen, för att på så sätt bli än mer systematiska i sitt kvalitetsarbete. Genom att arbeta med de långsiktiga mål verksamheten sätter upp genomförs ett ständigt förbättringsarbete.

Kvalitetsarbetet utgår på alla plan från de nationella målen, de lokala politiska prioriteringarna och följer Skolverkets riktlinjer för systematiskt kvalitetsarbete. Tabell 7 visar en sammanfattning av resultaten utifrån de lokala politiska prioriteringarna.

Tabell 7. En sammanfattning av resultaten med utgångspunkt i de lokala politiska prioriteringarna.

Inriktningsmål	Effektmål	Resultat	
Alla flickor och pojkar inom gymnasieskolan ska klara kunskapskraven	Den genomsnittliga betygspoängen totalt och för flickor och pojkar som avslutar sin utbildning på gymnasieskolan ska överstiga riksnivån.  <b>Slutsats: Målet har inte nåtts.</b> Dock har pojkarna kommit närmare den genomsnittliga betygspoängen i riket.	<b>Hjalmar Strömerskolan</b> <b>21/22</b>	<b>Riket</b> <b>20/21</b>
		Betygspoäng totalt: 13,7  Betygspoäng flickor: 14,3 Betygspoäng pojkar: 13,4	Betygspoäng totalt: 14,5  Betygspoäng flickor:: 15,2 Betygspoäng pojkar: 13,8
	Andelen flickor och pojkar som uppnår gymnasieexamen ska överstiga riksnivån.  <b>Slutsats: Målet har nåtts.</b>	96 %	92%
	Andelen flickor och pojkar på Introduktionsprogrammen som uppnår behörighet till nationella program senast det år de fyller 19 år ska kontinuerligt öka.  <b>Slutsats: Målet har nåtts.</b>	Föregående läsårs andel behöriga vid HJS: 24 % Årets andel behöriga: 29 %  De senaste fem läsåren har andelen elever som uppnått behörighet till nationellt program kontinuerligt ökat från 9 % till 29 %.	

På förvaltningsnivå har ett antal gemensamma insatser genomförts under läsåret bland annat med syfte att underlätta kvalitetsarbetet och öka måluppfyllelsen. Som exempel kan nämnas:

- Samverkan mellan politiker, skola och näringsliv för att öka gymnasieskolans attraktionskraft.
- Förvaltningens kvalitetsutvecklare har, som framgår i andra delar av redovisningen, bland annat arbetat för att förbättra metoder och arbetsätt inom skolområdet med syfte att öka måluppfyllelsen. Inriktningen är att kartlägga, förbättra och underlätta arbetet så att skolans personal i större utsträckning ska kunna fokusera på huvuduppdraget.
- Fortsatt arbete med vidareutveckling och effektivisering av skolläroorganisationen på Hjalmar Strömerskolan.
- Resurscentrum (RC) erbjuder bland annat stöd i integrationsfrågor och riktar sig både till kommunens invånare och enskilda verksamheter. RC är ett tvärprofessionellt team som arbetar med och för barn, ungdomar och deras familjer, oavsett ursprung. RC arbetar för att skapa en röd tråd av olika insatser för att ge barnen och ungdomarna bättre förutsättningar. Under de senaste åren har RC breddat sitt område och arbetar nu inte endast med integrationsfrågor utan även med frågor som rör samtliga ungdomar.
- Kommunens samverkansgrupp för demokrati mot våldsbejakande extremism arbetar bland annat med att stödja det förebyggande arbetet för att motverka att unga människor dras till våldsbejakande miljöer. En viktig yrkesgrupp i detta arbete är personal inom skolan. Under läsåret har gruppen utformat olika insatser med syfte att bidra till integration och förebygga motsättningar i samhället, radikaliserings- och våldsbejakande extremism. Målet är att öka medvetenheten kring extremismens push- och pullfaktorer, sprida fakta och information samt bygga nätverk mellan verksamheter. RC ansvarar för genomförandet. Center mot våldsbejakande extremism (CVE) och Myndigheten för stöd till trossamfund (SST) stödjer arbetet. Skolan har deltagit i insatserna som kommer att fortsätta även under kommande läsår. Som ett led i detta arbete driver RC även projektet "Strategiskt arbete för demokrati" (STAD) för att ta fram en långsiktigt hållbar förvaltningsövergripande strategi för det förebyggande arbetet mot radikaliserings- och våldsbejakande extremism,
- Förvaltningen har deltagit i det länsgemensamma arbetet med stöd för digitalisering i skolan samt i det kommunövergripande arbetet för digitalisering.
- Medverkan i stabsarbetet med anledning av Coronabrottet för att belysa skolans roll och uppdrag i stabsgruppen och för att bidra i skolans arbete kring pandemin.
- Förvaltningen deltar i gruppen för marknadsföring av Hjalmar Strömerskolan som bedriver olika marknadsföringsinsatser löpande.
- Förvaltningens deltagande i Framtidsvalet Jämtland/Härjedalen, ett projekt i arbetsmarknadskunskap via Handelskammaren Mitt, har gett gymnasieelever och till viss mån även grundskolans elever möjlighet att delta i lektioner i arbetsmarknadskunskap. Elevernas respons har varit god och de har varit väldigt positiva i sina utvärderingar. Under läsåret har även grundskolan getts möjlighet att delta i vissa aktiviteter.
- Gruppen för internationaliseringsarbete på Hjalmar Strömerskolan har fortsatt sitt arbete och fler lärare än tidigare deltar i detta arbete. Gruppen har till exempel arbetat med den nya internationaliseringsplanen och ackrediteringsansökan till Universitets- och

högskolerådet (UHR) som beviljades i januari. Detta innebär att Hjalmar Strömerskolan nu är ackrediterade fram till 2027 och kan erhålla finansiering för det internationella arbetet under den tiden.

- Förvaltningen arbetar för att hela gymnasieskolan ska genomsyras av arbetet för Hållbar utveckling och De globala målen.
- Samverkan med Barn-, kultur- och utbildningsnämnden för att få en röd tråd genom samtliga stadier av kommunens utbildningar.
- Facklig samverkan inom ramen för HÖK 21 för att fastställa skolans kompetensförsörjningsplan. Planen färdigställdes i mars 2022 och en tidsplan för det framtida arbetet finns.

### **Förvaltningen gör bedömningen att kommunnivån behöver fortsätta att utveckla följande områden:**

1. Implementering och förstärkning av kvalitetsarbete på alla nivåer inom skolområdet.
2. Rekrytering av legitimerad personal med stöd av personalförsörjningsplanen och den strategiska kompetensförsörjningsplan som utarbetats i samband med avtalet HÖK21.
3. Samverkan mellan politik, skola och näringsliv för att stärka gymnasieskolans attraktionskraft.
4. Samverkan med arbetslivet för att matcha och möta behov och utbildningsinsatser.
5. Samordning av kompetensutvecklingsinsatser för att stärka kvalitén i utbildningen.
6. Samverkan med Arbetsförmedlingen.
7. Fortsatt arbete med digitalisering i skolan.
8. Fortsatt arbete med internationalisering.
9. Fortsatt arbete med hållbar utveckling och De globala målen.
10. Fortsatt deltagande i Framtidsvalet Jämtland/Härjedalen.
11. Fortsatt utveckling av marknadsföringen av Hjalmar Strömerskolan.

### **Förvaltningen gör bedömningen att gymnasieskolan**

1. även fortsättningsvis behöver fokusera på kunskapsuppdraget så att
  - den genomsnittliga betygspoängen totalt och för flickor och pojkar som avslutar sin utbildning på gymnasieskolan överstiger riksnivån
  - andelen flickor och pojkar som uppnår gymnasieexamen överstiger riksnivån
  - andelen flickor och pojkar uppnår behörighet till nationella program senast det år de fyller 19 år kontinuerligt ökar
2. genomför ett framgångsrikt utvecklingsarbete i arbetslagen som i kombination med kompetensutvecklingsinsatser med stöd av förstelärarna medfört en ökad förståelse för lärandemålen och ett stort fokus på måluppfyllelsen
3. genom skolledarna ska prioritera ledning, styrning och återkoppling av arbetslagens arbete
4. ska prioritera ett synligt pedagogiskt ledarskap och fortsätta kompetensutvecklingsinsatser med fokus på det pedagogiska arbetet i klassrummet för att behålla den höga måluppfyllelsen
5. genomför ett gott arbete för ökad trygghet och trivsel där grundläggande demokratiska värderingar och mänskliga rättigheter kommit till uttryck i praktisk handling

6. ska utöka det förebyggande arbetet kring normer och värden ytterligare så att alla känner ett gemensamt ansvar för detta. Elevhälsans systematiska arbete med främjande och förebyggande insatser är en mycket viktig del av detta.
7. ska fortsätta det framgångsrika förebyggande och åtgärdande arbetet för att minska frånvaron i skola för att ytterligare öka måluppfyllelsen
8. ska fortsätta med arbetet med att skapa trygghet och studiero i skolan.
9. även fortsättningsvis måste säkerställa att elever och lärare tillsammans diskuterar hur undervisningen ska utformas
10. ska använda SYV-planen från huvudmannanivån som en viktig grund för likvärdig studie- och yrkesvägledning
11. även fortsättningsvis ska prioritera det arbete som pågår för att stärka studie- och yrkesvägledningen för eleverna på Introduktionsprogrammen så att övergången till nationellt program eller till annan verksamhet ökar



## **Kvalitetsredovisning för läsåret 2021–2022**

Gymnasieutbildning

**Heidi Sundelin**

Rektor

September 2022



# Innehållsförteckning

<b>ÖVERGRIPANDE FÖR GYMNASIESKOLAN.....</b>	<b>1</b>
Politiska prioriteringar för gymnasieskolan.....	2
Policy, planer och riktlinjer inom verksamheten.....	2
Klagomålshantering.....	3
Kränkande behandling och avstängningar.....	4
<b>STYRNING OCH LEDNING.....</b>	<b>5</b>
Rektor och skolledning.....	5
Förstelärare.....	6
Utvecklingsledare.....	7
Arbetslag.....	8
<i>Uppdrag för program- och ämneslag läsåret 20/21.....</i>	<i>8</i>
<b>PERSONAL.....</b>	<b>9</b>
Kompetensutveckling.....	10
<i>Gemensam kompetensutveckling.....</i>	<i>10</i>
<i>Individuell kompetensutveckling.....</i>	<i>12</i>
Marknadsföring och rekrytering av elever till gymnasieskolan .....	13
<b>GYMNASIEUTBILDNING.....</b>	<b>15</b>
<b>GENOMFÖRD UTBILDNING VID GYMNASIESKOLAN.....</b>	<b>15</b>
NIU-skyttesport.....	17
<b>KUNSKAPER, BEDÖMNING OCH BETYG.....</b>	<b>18</b>
Nationella program.....	18
Uppföljning av och insyn i elevernas utveckling och resultat.....	20
Introduktionsprogrammet.....	20
Betyg och bedömning.....	23
Frånvaro.....	25
Elevernas ansvar och inflytande.....	27
Trygghet och studiero.....	28
<b>ELEVHÄLSA.....</b>	<b>30</b>
<b>UTBILDNINGSVÄL - ARBETE OCH SAMHÄLLSLIV.....</b>	<b>31</b>
Studie- och yrkesvägledning.....	31
Samverkan med aktörer utanför skolan.....	31
Internationellt arbete.....	33
<b>RESULTAT FÖR LÄSÅRETS MÅL OCH KOMMANDE LÄSÅRS MÅL.....</b>	<b>35</b>

## Övergripande för gymnasieskolan

Hjalmar Strömerskolan ligger i centralorten Strömsund och organiserar ungdomsgymnasium och vuxenutbildning. Den föreliggande kvalitetsredovisningen presenterar verksamhetens kvalitetsarbete för gymnasieskolan och är en del i kommunens övergripande kvalitetsarbete. Arbetet utgår från skollag, läroplan för gymnasieskolan, samt kommunstyrelsens formuleringar med utgångspunkt i kommunfullmäktiges prioriterade mål. Skolan arbetar även utifrån nedanstående ledord; mission, vision, verksamhetsidé och värderingsgrund. Kvalitetsarbetet som bedrivs på skolan följer Skolverkets riktlinjer när det gäller ett systematiskt kvalitetsarbete för skolväsendet och delas upp i delmål för läsåret och långsiktiga mål. Utbildningen ska kontinuerligt planeras, analyseras och förbättras genom medverkan av lärare, övrig personal och elever. Kvalitetsarbetet dokumenteras och ska vara systematiskt. Hjalmar Strömerskolans arbete med kvalitetsredovisningen möjliggör och ligger till grund för uppföljning, utvärdering, reflektion och fortsatt kvalitetsutveckling för gymnasieskolans uppdrag, mål och riktlinjer.

### **Mission**

Hjalmar Strömerskolan ska förmedla kunskap och lärande samt skola elever till goda individer och samhällsmedborgare som respekterar demokratiska principer.

### **Vision**

Hjalmar Strömerskolan är en skola som fokuserar på kunskap och internationellt samarbete, som håller toppnivå på alla program och skall vara det självklara valet av gymnasieskola.

### **Verksamhetsidé**

Hjalmar Strömerskolan är skolan som ger elever en mycket högklassig utbildning som ger goda förutsättningar för individens fortsatta studier och liv. Detta genom att i en attraktiv skolmiljö kontinuerligt arbeta för att utveckla lärarnas kompetens och med lyhördhet för elevernas behov och intensiv dialog skapa en av Sveriges bästa skolor.

### **Värdegrund**

Alla elever på Hjalmar Strömerskolan är individer som måste få utvecklas till sin fulla potential. Skolan ska skapa och upprätthålla en miljö där alla vågar och respekterar allas lika värde.

## Politiska prioriteringar för gymnasieskolan

De lokala politiska prioriteringarna för gymnasieskolan i Strömsunds kommun, och som skolan har arbetat med under läsåret, redovisas nedan i tabell 1.

Tabell 1. Lokala politiska prioriteringar för verksamheten inom Strömsunds kommun.

Inriktningsmål	Effektmål	Resultat	
Alla flickor och pojkar inom gymnasieskolan ska klara kunskapskraven	Den genomsnittliga betygspoängen totalt och för flickor och pojkar som avslutar sin utbildning på gymnasieskolan ska överstiga riksnivån.  <b>Slutsats: Målet har inte nåtts.</b> Dock har pojkarna kommit närmare den genomsnittliga betygspoängen i riket.	<b>Hjalmar Strömerskolan 21/22</b>	<b>Riket 20/21</b>
		Betygspoäng totalt: 13,7 Betygspoäng för flickor: 14,3 Betygspoäng för pojkar: 13,4	Betygspoäng totalt: 14,5 Betygspoäng för flickor: 15,2 Betygspoäng för pojkar: 13,8
	Andelen flickor och pojkar som uppnår gymnasieexamen ska överstiga riksnivån  <b>Slutsats: Målet har nåtts.</b>	96 %	92 %
Andelen flickor och pojkar på Introduktionsprogrammen som uppnår behörighet till nationella program senast det år de fyller 19 år ska kontinuerligt öka.  <b>Slutsats: Målet har nåtts.</b>	Föregående läsårs andel behöriga vid HJS: 24 % Årets andel behöriga: 29 %  De senaste fem läsåren har andelen elever som uppnått behörighet till nationellt program kontinuerligt ökat från 9 % till 29 %.		

## Policy, planer och riktlinjer inom verksamheten

Ett viktigt verktyg för verksamheten är att det finns policy, planer och riktlinjer. Dessa säkerställer att skolan uppfyller de åtaganden som finns inom ramarna för skolans styrdokument. Det är viktigt att skolans policy, planer och riktlinjer är väl förankrade hos skolans personal.

### Resultat

Tabell 2 visar en översikt över skolans policy, planer och riktlinjer som ska finnas inom ramarna för Hjalmar Strömerskolan, samt när de senast har uppdaterats och när nästa uppdatering ska genomföras.

Tabell 2. Policy, planer och riktlinjer inom Hjalmar Strömerskolan.

Policy/plan/riktlinje	Senast uppdaterat	Kommande uppdatering
Drogpolicy	2021-09-01	2022-09-01
Fusk och plagiat	2021-09-01	2022-09-01
Handlingsplan gällande hot och våld	2021-09-01	2022-09-01
Kris- och stödplan	2021-09-01	2022-09-01
Mentorsupdrag	2021-09-01	2022-09-01
Ordningsregler	Ht 2021	Ht 2022
Policy föreningar och organisationer	Ht 2021	Ht 2022
Frånvarorutin	2021-09-01	2022-09-01
Plan mot kränkande behandling	2021-09-01	2022-09-01
Tobakspolicy	2021-09-01	2022-09-01
Elevhälsoplan	2022-08-20	2022-08-20
Plan för medbedömning	2021-12-01	2022-09-01

## Analys

Skolan har framtaga planer som delvis är välkända hos medarbetarna och arbetet skall ske i enlighet med dessa. Arbetet med att göra policy, planer och riktlinjer väl kända fortsätter. Frånvarorutinen har reviderats och en bättre rutin för uppföljning har tagits fram.

Dokumenterna är viktiga verktyg för att ge vägledning inom de olika specifika och viktiga områden som skolan arbetar med utifrån. Dokumenterna grundar sig i de olika styrdokument som styr skolans arbete. Hälsöfrämjande och förebyggande arbete är en del av detta. Policy, planer och riktlinjer inom verksamheten är nödvändiga för att kunna arbeta strukturerat med dessa frågor. Det är därför viktigt att personalen informeras om dessa regelbundet och att vi tolkar dem gemensamt. Arbetet har påbörjats och det är viktigt att hitta arbetssätt som säkerställer implementering samt uppföljning. Skolan behöver fortsätta att arbeta med föregående läsårs mål för att göra policy, planer och riktlinjer väl kända för samtliga medarbetare.

## Klagomålshantering

Skolan har skriftliga rutiner för att ta emot och utreda klagomål angående utbildningen. Information om detta finns på hemsidan.

## Resultat

Under läsåret har ett synpunkts- och klagomålsärendet tagits emot. Ärendet har utretts och åtgärdats samt avslutats.

## **Analys**

Skolan har skriftliga rutiner för att ta emot och utreda klagomål och dessa presenteras för personalen och implementeras delvis i verksamheten.

### Kränkande behandling och avstängningar

Skolan ska bedriva ett målinriktat arbete för att motverka kränkande behandling av elever och åtgärder ska vidtas för att förebygga och förhindra kränkningar. Varje år ska planen med översikten över de åtgärder som behövs för att förebygga och förhindra kränkande behandling ses över och förbättras. Planen skall innehålla redogörelse för de åtgärder som ska påbörjas eller genomföras under kommande år.

## **Resultat**

Under läsåret har två kränkingsärenden kommit in och fyra fall av avstängningar har hanterats. Ärendena är utredda och avslutade.

Hjalmar Strömerskolans egna enkät "Tala om vad tycker om Hjalmar" har genomförts under vårterminen 2022. 104 elever, 36% , har svarat. Kolumnen längst till höger i tabell 3 visar det senaste nationella skolenkätresultatet från vårterminen 2022. Kolumnen näst längst till höger visar skolenkätresultatet från Hjalmar Strömerskolan.

Från och med 2021 genomför Skolinspektionen skolenkäten årligen bland alla gymnasieelever i landet. Årets resultat omfattar hälften av landets skolor då skolorna deltar i under en rullande tvåårsperiod. Båda enkäterna, Skolinspektionens och Hjalmar Strömerskolans, utgår från en skala 0-10 där noll är "inte alls" och 10 i "högre grad" enligt nedan:

Helt och hållet = 10

Till stor del = 6,67

Till viss del = 3,33

Inte alls = 0

Skolinspektionen har ändrat frågorna i årets formulär något och Hjalmar Strömerskolans egna enkät "Tala om vad du tycker om Hjalmar" har format frågorna enligt den tidigare undersökningen. Detta är anledningen till att vi endast kan redovisa delar av resultatet i år. Kommande läsår ska frågorna i "Tala om vad du tycker om Hjalmar" anpassas till den senaste Skolenkäten.

För att se Skolenkätens resultat i sin helhet, se <https://www.skolinspektionen.se/beslut-rapporter-statistik/statistik/statistik-fran-skolenkaten/resultat-skolenkaten-2022/>

Tabell 3. Enkätresultat gällande kränkande behandlingar.

<b>FÖRHINDRA KRÄNKNINGAR</b>	<b>HJS vt 2020 Egen enkät</b>	<b>HJS vt 2021 Egen enkät</b>	<b>HJS vt 2022 Egen enkät</b>	<b>HJS vt 2022 Skolenkät</b>	<b>Nationellt vt 2022 Skolenkät</b>
Min skola arbetar aktivt med att förhindra kränkande behandling	6,8	6,4	6,2	-	-
De vuxna på skolan reagerar om de får reda på att en elev blivit kränkt.	6,8	6,6	6,5	6,1	6,1
Jag vet vem på skolan jag kan prata med om någon har varit elak mot en elev.	7,4	7,2	7,1	-	-

### Analys

Resultatet är likvärdigt med föregående års undersökningar. Att förhindra kränkningar i skolan är allas ansvar och värdegrundsarbetet måste genomsyra allt det arbete som genomförs i skolan. Det är också mycket viktigt att eleverna är trygga och har en god hälsa samt att skolan erbjuder en arbetsmiljö som kännetecknas av studiero, likabehandling och frihet från kränkningar.

Det förebyggande och främjande arbetet utifrån ”Planen mot kränkande behandling” har inte utförts enligt plan på grund av personalförändringar i elevhälsoteamet.

Implementeringen av det elevadministrativa programmet, Prorenata, har också tagit mycket tid i anspråk samt fortbildningen för elevhälsan, ”Att utveckla elevhälsoarbetet i skolan” via ”Specialpedagogiska skolmyndigheten” (SPSM), se sidan 10 under rubriken ”Gemensam kompetensutveckling”. Utbildningen via SPSM har bidragit till fördjupad kunskap om det förebyggande och främjande arbete som skall genomsyra elevhälsoarbetet i skolan.

### Styrning och ledning

Enligt skollagen ska det pedagogiska arbetet vid en skolenhet ledas och samordnas av en rektor. Rektorn ansvarar för att planera, följa upp, utvärdera och utveckla utbildningen i förhållande till de nationella och kommunala målen.

#### Rektor och skolledning

Som pedagogisk ledare för skolan och som chef för lärarna och övrig personal i skolan har rektorn ansvar för skolans resultat. Rektorn skall också se till att utvärderingar av elevernas kunskapsutveckling ligger till grund för utveckling av utbildningen och att arbetsätt förändras om eleverna inte når kunskapskraven.

Skolledningen vid Hjalmar Strömerskolan har under läsåret bestått av en rektor och två biträdande rektorer. Rektorn och de biträdande rektorernas ansvarsområden på Hjalmar Strömerskolan innefattar gymnasieskolan, vuxenutbildningen, Nationell idrottsutbildning

(NIU), Yrkeshögskolan (YH) för vindkraftstekniker och elevhemmet Sörgård med dess elever och personal.

### **Resultat**

Läsåret 21/22 började med att en av de biträdande rektorerna lämnade sin tjänst för annat arbete. Under rekryteringstiden fick de två återstående skolledarna ett stort stöd och avlastning av förvaltningens kvalitetsutvecklare och sakkunnig. En ny biträdande rektor var på plats i slutet av november.

Genom framtagandet av en plan för hur det pedagogiska ledarskapet ska vara synligt och närvarande har respektive skolledares arbetsuppgifter och ansvar tydliggjorts. Planen färdigställdes under höstterminen och implementering av den har pågått under läsåret. Arbetet med detta behöver fortsätta under det kommande läsåret så att det pedagogiska ledarskapet synliggörs ytterligare och så att de biträdande rektorerna blir mer närvarande i det dagliga arbetet.

Expeditionspersonalens roll som stöd för skolledarna har även det tydliggjorts under läsåret. Kompetensen har breddats så att flera ur expeditionen kan utföra olika arbetsuppgifter så att eleverna till exempel inte drabbas av förseningar av betyg eller schemaförändringar. Under läsåret har den ekonomiansvarige tilldelats arbetsledaransvaret för expeditionspersonalen för att på så vis få en bättre samordning och planering av frågorna som berör expeditionens arbetsuppgifter och arbetsmiljö. Under läsåret har kvalitetsutvecklaren tillsammans med expeditionspersonalen påbörjat arbetet med att se över vilka arbetsområden som kan förbättras och effektiviseras genom digitalisering.

### **Analys**

Starten av läsåret, innan den nya biträdande rektor var på plats, innebar extra arbete för de befintliga skolledarna. Den reviderade planen för skolledarnas arbetsuppgifter samt expeditionspersonalens roll som stöd för skolledarna innebär en minskad sårbarhet vid framtida förändringar i skolledarorganisationen.

### **Förstelärare**

Förstelärarna har i sitt uppdrag en viktig roll i skolans kompetensutveckling både på gemensam nivå och på gruppnivå. Deras uppdrag är att stötta skolledningen i att planera, genomföra, följa upp och analysera resultaten, omsätta forskning i praktiken, inspirera och motivera kollegor samt initiera och driva utvecklingsarbete utifrån identifierade behov.

### **Resultat**

Förstelärarna har under läsåret lett det kollegiala lärandet. De har handlett undervisande lärare i kollegaskuggning där lektionsobservationer beträffande den pedagogiska och sociala lärmiljön har genomförts. Arbetet har genomförts i samstämmighet med SPSM:s riktlinjer.

Skolans specialpedagog/förstelärare har tillsammans med kvalitetsutvecklaren och med forskare från Mittuniversitetet (MIUN) påbörjat ett aktionsforskningsprojekt där yrkeslärarna

har kunnat lyfta pedagogiska dilemman gällande undervisning och bedömning, se "Gemensam kompetensutveckling" sidan 10.

Ett av effektmålen för gymnasieskolan är att den genomsnittliga betygspoängen totalt och för flickor och pojkar som avslutar sin utbildning på gymnasieskolan ska överstiga riksnivån. Fredrik Zimmerman, Filosofie doktor i barn- och ungdomsvetenskap, har under en längre tid forskat angående orsaker till pojkars sämre skolresultat för att hitta svar på varför pojkar under flera decennier presterat sämre i skolan än flickor. Under vecka 44 fick kollegiet möjlighet att lyssna på Fredrik Zimmermans föreläsning i ämnet. Under resten av läsåret ledde förstelärarna bokcirklar med det arbetsmaterial som Zimmerman arbetat fram, se "Gemensam kompetensutveckling" sidan 10.

Under läsåret har förstelärarnas roll har också varit betydelsefull inom utveckling av elevdemokrati och hållbar utveckling samt utveckling av yrkesspråk bland elever med annat än svenska som modersmål.

### **Analys**

I den svenska skolan är kollegialt lärande ett vanligt förekommande arbetssätt för att tillägna sig kunskaper, färdigheter och för att bättre förstå sin undervisning med hjälp av sina kollegor. Kollegialt lärande ses som en självklarhet för framgångsrik skolutveckling och det har blivit allt vanligare att lärare gör lektionsobservationer hos varandra som en del i det kollegiala lärandet. Hjalmar Strömerskolan behöver därför organiseras så att det kollegiala lärandet gagnas. Genom öppna klassrum kan kollegiet lära och utmanas av varandra i syfte att ge eleverna bästa tänkbara utbildning. I detta arbete har förstelärarna med sin erfarenhet en viktig roll.

Bland pojkar är så kallat "skojretande" är ett vanligt problem som hämmar många elever. Begreppet innebär att man nedvärderas genom skämt. Skojretande är kränkande och hämmar lärandet och skolan ska ha nolltolerans detta. Att synliggöra "skojretande" bidrar till att förhindra kränkningar och det är viktigt att eleverna uppmärksammas angående detta och är medvetna om dess konsekvenser. Vid enskilda samtal med elever har det framkommit att just "skojretande" är något som man önskar att få bukt med. Det är viktigt att eleverna kan ställa frågor och svara utan att det kommenteras av de övriga.

### **Utvecklingsledare**

Utvecklingsledarnas roll är att leda kvalitetsarbetet med att främja elevernas kunskapsutveckling och utveckla det pedagogiska arbetet inom ramarna för program- respektive ämneslag. Utvecklingsledaren är också en länk mellan arbetslaget och skolledningen när det gäller hur arbetet i arbetslagen planeras, följs upp och utvärderas.

### **Resultat**

Utvecklingsledarna har lett kvalitetsarbetet utifrån arbetslagens uppdrag att höja elevernas meritvärden och öka andelen elever som får examen. Arbetet har planerats med utgångspunkt i föregående års resultat i respektive ämnes- och programlag.



## Analys

Det har även under detta läsår bedrivits viktigt utvecklingsarbete i samtliga arbetslag. Det är av yttersta vikt att skolledarna är delaktiga i kvalitetsarbetet för att bekräfta och stödja det löpande arbetet men också för att stödja processen att planera, genomföra, följa upp samt analysera arbetet. Detta ger förståelse för både skolledningen och arbetslagsdeltagare när det gäller vad som behöver förbättras, hur arbetet ska genomföras och vilka nya mål som behöver sättas upp utifrån tidigare års resultat. Skolledarnas delaktighet har ökat under läsåret dels genom träffar med utvecklingsledarna och genom besök i de olika grupperna under tiden för arbetslagsarbete.

## Arbetslag

Personalen på Hjalmar Strömerskolan ingår i program- och ämneslag. I arbetslagen samverkar lärare för att nå utbildningsmålen och främja elevernas kunskapsutveckling. Det sker utifrån ett systematiskt kvalitetsarbete genom att följa upp, analysera, identifiera förbättringsbehov och vidta förbättringsåtgärder på program och inom ämnen så att elevernas kunskapsutveckling främjas och utbildningsmålen nås. Arbetet utgår bland annat från elevernas resultat och kunskapsutveckling, elevenkäter samt program- och ämneslagens egna analyser. Arbetet i program- och ämneslag genomförs för att kontinuerligt utvärdera och förbättra arbetssätt så att eleverna kan uppnå så höga kunskapsnivåer som möjligt inom ramarna för program och ämne och därigenom ges förutsättningar att nå utbildningsmålen. Arbetet genomförs utifrån framtaget underlag för ett systematiskt kvalitetsarbete.

## Uppdrag för program- och ämneslag läsåret 20/21

Ämneslagens uppdrag har under läsåret syftat till att ge eleverna ökade kunskaper om kunskapsmålen och vad som krävs för att få ett betyg, att öka återkopplingen till eleverna angående elevernas kunskapsutveckling och hur man kontinuerligt kan diskutera lärandemålen. Ämneslagen har även, genom det systematiska kvalitetsarbetet, arbetat utifrån ämneslagens tidigare utvecklingsarbeten och aktuell situation inom ämnet.

Programlagens arbete på de nationella programmen har fortsatt att utveckla och pröva former för att förbättra elevernas resultat och andelen elever med gymnasieexamen inom programmet. Arbetet i programlaget för introduktionsprogrammen har syftat till att öka andelen pojkar och flickor med uppnådd behörighet till de nationella programmen.

## Resultat

Nedan redovisas ett urval av ämneslagens kvalitetsarbete under läsåret:

- utveckling av uppgifter till eleverna som ger stöd för läraren i den formativa bedömningen
- samarbetsprojekt mellan samtliga högskoleförberedande program inom "Future Minds", ett nationellt kunskapsprogram för gymnasieskolor som skall underlätta inkludering av hållbar utveckling
- studieresor till universitet och arbetsplatser
- utveckling av undervisningen för att få med alla inom idrotten
- motivationshöjande arbete för elevernas strävan efter högre betyg

- arbete med skolans demokratiuppdrag genom bland annat besök av rikspolitiker och politikerdebatt.

Nedan redovisas ett urval av programlagens kvalitetsarbete under läsåret:

- utveckling av miljömässigt och hållbart byggande samt uppstart av en kurs inom timring inom Bygg- och anläggningsprogrammet
- fortsatt samarbete med förskolorna i Strömsund inom Barn- och fritidsprogrammet
- EI- och energiprogrammet har fokuserat på att förbättra arbetsmiljön på programmet och startat arbetet för ett fungerande egenkontrollprogram
- samtliga yrkesprogram har startat kvalitetsarbete inom det arbetsplatsförlagda lärandet (APL)
- planering av APL utomlands inför läsåret 22/23
- programrådsarbetet har kommit igång ytterligare i ett yrkesprogram (nu i samtliga yrkesprogram förutom ett)
- fortsatt arbete med 5S inom Industriprogrammet (sortera, systematisera, städa, standardisera samt skapa vana). Eleverna har involverats i arbetet.
- Vård- och omsorgsprogrammet har genom olika lektionsupplägg, variation av undervisningsformer och väl genomförda APL fått alla elever i mål och samtliga har erbjudits tillsvidareanställning.
- Handels- och administrationsprogrammet har involverat eleverna i marknadsföringsarbetet av programmet.

### **Analys**

Det är viktigt att skolledarens roll i kvalitetsarbetet i arbetslagen fortsätter att utvecklas. Under läsåret har den plan som tagits fram för arbetslagens arbete med bokade regelbundna möten, varit ett viktigt stöd.

### **Personal**

Den pedagogiska personalen vid Hjalmar Strömerskolan delas mellan gymnasieskolan och den kommunala vuxenutbildningen, förutom den personal som undervisar vid SFI och Yrkehögskolan (YH). Studie- och yrkesvägledning samt elevhälsans insatser erbjuds elever inom gymnasieskolan.

### **Resultat**

Tabell 4 presenterar statistik gällande pedagogisk personal vid Hjalmar Strömerskolan de senaste läsåren.

Tabell 4. Pedagogisk personal.

Pedagogisk personal*	Läsåret 20/21				Läsåret 21/22			
	Kvinnor	Män	Totalt antal	Andel	Kvinnor	Män	Totalt antal	Andel
Legitimerade lärare	17	15	32	56 %	19	14	33	54 %
Lärare med examen som väntar på sin legitimation								
Lärare i utbildning till legitimerad lärare	5	5	10		4	2	6	
Förstelärare	5	1	6		5	1	6	

\*Lärarna har i vissa fall haft undervisning både vid gymnasieskolan och vid vuxenutbildningen.

Elevhälsa och studie- och yrkesvägledning har bestått av:

- Skolsköterska ht-21 80 %
- Skolsköterska vt -22 100 %
- Skolläkare - vid behov
- Kurator 100 %
- Skolpsykolog - vid behov (tjänsten är 100 % för samtliga skolor i Strömsunds kommun)
- Specialpedagog 100 %
- Studie- och yrkesvägledare 100 %

### Analys

Antalet legitimerade lärare har ökat med en, andelen är något lägre eftersom antalet undervisande lärare har ökat något. Två yrkeslärare som påbörjade den pedagogiska yrkeslärarutbildningen har tagit paus. Arbetet med att fler lärare ska vara legitimerade eller erhålla examen fortsätter under kommande läsår.

### Kompetensutveckling

Lärare och övrig personal ska ges möjlighet till kompetensutveckling för att de ska kunna utföra sina uppgifter professionellt. De ska också kontinuerligt ges möjlighet att dela med sig av sin kunskap samt att lära av varandra för att utveckla undervisningen. Med kompetensutveckling avses insatser som syftar till att utveckla lärares förmåga att skapa goda förutsättningar för elevernas lärande och för verksamhetsutveckling. Kompetensutvecklingen vid Hjalmar Strömerskolan kan delas in i två nivåer; gemensam och individuell.

### Gemensam kompetensutveckling

Den gemensamma kompetensutvecklingen kan i vissa fall även delas in i grupper med olika kompetensutvecklingsområden. Dessa två nivåer kompletterar varandra och bildar en helhet.

## Resultat

Under läsåret har flera gemensamma kompetensutvecklingsinsatser genomförts inom områden som förstärker och utvecklar den pedagogiska personalens förmågor och ger dem förutsättningar för elevernas lärande och för verksamhetsutveckling. Nedan redovisas ett urval av de insatser som genomförts.

Lärare inom gymnasieskolans yrkesprogram har under läsåret deltagit i ett aktionsforskningsprojekt tillsammans med MIUN. Det centrala momentet i aktionsforskning är att ställa frågor utifrån den egna praktiken, diskutera tillsammans med kollegor samt prova på saker i den egna praktiken. En forskningsfråga man enades om var - "Hur kan vi arbeta på bästa sätt, för att var och en av våra elever, trots olika förutsättningar, för att nå bästa möjliga kunskapsutveckling och kunskapsnivå?" Försteläraren/specialpedagogen och kvalitetsutvecklaren ledde och samordnade projektet tillsammans med Agneta Persson och Anna Östlin-Brismark från MIUN. Projektet och avslutas under höstterminen -22.

Under läsåret har samtliga lärare arbetat med boken "Vad lärare och andra vuxna behöver veta för att fler pojkar ska lyckas i skolan" av Fredrik Zimmerman. Boken handlar om varför pojkar presterar sämre än flickor och hur man kan bryta den negativa trenden i skolan. Zimmerman presenterar olika medvetna pedagogiska grepp som hjälper pojkar att ta större ansvar för sina studier. Begrepp som socialt pris och skojbråk är några av dessa, vilket påvisar områden som är nödvändiga att arbeta vidare med. Skolor med nolltolerans mot skojbråk har visat förbättrade studieresultat bland sina elever. Arbetet inleddes med en direktsänd föreläsning med Fredrik Zimmerman under vecka 44. Det vidare arbetet har sedan letts av förstelärarna.

SPSM har under läsåret lett en fortbildningsinsats för alla lärare om det relationella perspektivet i praktiken med syftet att utveckla skolans verksamhet vidare i riktning mot det relationella perspektivet. Fortbildningen har gett stöd för att utveckla lärmiljöer och för hur undervisning skall göras tillgänglig för alla elever. Fortbildningen har genomförts genom föreläsningar och genom kollegaskuggning där SPSM har tagit fram ett observationsschema för lärarna där de har besökt kollegornas lektioner och studerat den pedagogiska och sociala lärmiljön.

Elevhälsoteamet har tillsammans med rektorn deltagit i utbildning via SPSM under läsåret. Utbildningen har varit webbaserad och har resulterat i en elevhälsoplan som färdigställs under höstterminen -22. Hjalmar Strömerskolans elevhälsoplan skall ange ramarna för det elevhälsoarbete som bedrivs i skolan. Alla som arbetar i skolan är ansvariga för och delaktiga i elevhälsoarbetet, vilket syftar till att skapa goda lärmiljöer för elevernas kunskapsutveckling och personliga utveckling. Elevhälsoarbetet ska främst bedrivas hälsofrämjande och förebyggande och förutsätter god samverkan mellan all personal. Arbetet bedrivs i skolans alla miljöer.

Som ett led i insatsen av SPSM påbörjades också under vårterminen -22 ett arbete inom elevhälsoteamet och skolledningen tillsammans med kvalitetsutvecklaren för att ta fram en

struktur för hur stödet organiseras på Hjalmar Strömerskolan. Kvalitetsutvecklaren och specialpedagogen har sammanställt utvecklingsarbetet och det presenterades för kollegiet vid starten av höstterminen - 22. I detta arbete har ett kartläggningsarbete gjorts för att studera skolans processer och hur de ska samverka så att eleverna snabbt kan få det stöd som de behöver, både inom det pedagogiska och sociala området.

### **Analys**

Under läsåret har den gemensamma fortbildningen varit mer omfattande än under tidigare läsår. Under pandemin kunde inte större fortbildningsinsatser genomföras och det fanns nu behov av att intensifiera fortbildningen för att förstärka och säkerställa att undervisningen fortsätter att utvecklas mot det relationella perspektivet och att kompetensen upprätthålls och utvecklas vidare inom det området. Elevhälsoteamets och kvalitetsutvecklarens roll i denna planering och genomförande har varit stor. Lärarnas efterfrågan och behov av specialpedagogiska verktyg har ökat.

De fortbildningsinsatser som har genomförts under de senaste åren har gett mycket god effekt. Vid ett utvärderingsmöte med SPSM diskuterades detta och det konstaterades det att denna utveckling är skör och att arbetet behöver fortgå så att denna positiva utveckling fortsätter.

### Individuell kompetensutveckling

Den individuella kompetensutvecklingen syftar till att utveckla lärarnas kompetens på ämnes-, grupp- och/eller individnivå. Den individuella kompetensutvecklingen utformas tillsammans med respektive skolledare utifrån de behov som den anställda och organisationen har.

### **Resultat**

Från och med vårterminen -22 har Hjalmar Strömerskolan ett avtal med Kommunutbildningar (Diploma utbildning) som ger all personal tillgång till webbaserade utbildningar inom skolans alla områden. Under våren togs utbildningspaketet inom vissa prioriterade områden fram och presenterades för kollegiet. Utbildningspaketet kan användas bland annat inom den individuella fortbildningen som planeras tillsammans med ansvarig skolledare. De aktuella utbildningspaketet är:

- Betyg och bedömning
- IT-utbildning för dig som lärare
- Klassrumsmetodik
- Kollegialt lärande
- Mentorskap
- Pedagogiska och digitala verktyg
- SFI
- Utbildning för dig som nyanställd lärare

## **Analys**

Den individuella fortbildningen består av cirka sex dagar per läsår och genomförs utanför den reglerade- och förtroendearbetstiden. Fortbildningen genomförs oftast inom det egna yrkes- och ämnesområdet. Ett flertal av skolans lärare studerar inom behörighetsgivande utbildningar och de individuella fortbildningsdagarna används helt eller delvis till dessa utbildningar enligt överenskommelse med den ansvarige skolledaren.

Det har tidigare ibland varit svårt att hitta lämplig individuell fortbildning och därför erbjuder de webbaserade utbildningspaketen och andra kurser inom Kommunutbildningar flexibla möjligheter för många. Arbetet med detta är nu påbörjat och kommer att erbjuda goda möjligheter för individuell fortbildning i framtiden.

## **Marknadsföring och rekrytering av elever till gymnasieskolan**

Då gymnasieskolorna är en konkurrensutsatt verksamhet är marknadsföring av stor vikt. Gymnasieskolan arbetar aktivt för att öka andelen ungdomar som söker till kommunens gymnasium genom att vända sig till kommunens och närliggande kommuners elever, men också till potentiella elever till NIU inom skyttesport.

## **Resultat**

Hjalmar Strömerskolans marknadsföringsgrupp leds av sakkunnige i utbildningsfrågor och har sammanträtt åtta gånger under läsåret. I gruppen ingår bland annat kommunens kommunikatör, skolledare, lärare samt skolans informationsansvarige och IT-personal. Ett flertal marknadsföringsinsatser har genomförts och aktuella händelser går att följa via Hjalmar Strömerskolans hemsida men också via Facebook och det nya Instagramkonto som startades i mars. På hemsidan har totalt 34 inslag publicerats under läsåret att jämföra med 13 läsåret innan (läsåret 19/20: 6 inslag, läsåret 18/19: 7 inslag).

“Hjalmar 50 år” är det jubileum som på grund av pandemin fick flyttas fram två år och nu i stället startade den 9 april. Arbetet med detta sköts av en mindre grupp ur marknadsföringsgruppen bestående av en lärare, kommunens kommunikatör samt sakkunnige i utbildningsfrågor. Gruppen har träffats nio gånger under läsåret och har även tagit hjälp av en reklambyrå i Östersund. Jubileumsåret pågår ett helt år och är tänkt att bland annat lyfta tidigare elever på Hjalmar Strömerskolan som kan berätta vad skolan har betytt för dem samtidigt som dagens elever ges en möjlighet att uttrycka tankar om sin framtid. Jubileumsåret avslutas i april -23.

I december kunde Hjalmar Strömerskolan återigen bjuda in alla årskurs 9 från Strömsund, Dorotea och Föllinge kommun till skolan. Eleverna fick välja att besöka tre program och få information från elever och lärare. Vårens besök av elever i årskurs 8 kunde också bjudas in på sitt första besök på Hjalmar Strömerskolan. De gavs då möjlighet att besöka samtliga program som skolan erbjuder.

Det har gjorts även besök på ett antal högstadieskolor för att träffa och informera elever i årskurs 9 inför gymnasievalet. Både skolledare och elever från Hjalmar Strömerskolan har deltagit i dessa besök. Information har skickats till berörda elever och vårdnadshavare samt

diverse broschyrer och affischer har producerats. Inför julen skickades det julkort till samtliga elever och vårdnadshavare i kommunen samt i Dorotea och Föllinge.

### **Analys**

Att informera och marknadsföra gymnasieskolan är av största vikt. Under läsåret har marknadsföringsarbetet intensifierats. Det finns en årsplan för marknadsföring som fortsätter att utvecklas och en marknadsföringsgrupp som sammanträder regelbundet. Gruppen har också anlitat ett marknadsföringsföretag för idéer inför Hjalmar Strömerskolans jubileumsår. Det har också varit glädjande att se hur kunniga personer till de olika aktiviteterna har hittats bland annan personal inom kommunen. Samverkan med IT-avdelningen är också viktig för den digitala marknadsföringen så att skolan kan marknadsföra sig på ett tydligt sätt.

## GYMNASIEUTBILDNING

Hjalmar Strömerskolan är den enda gymnasieskolan i Strömsunds kommun. Huvuduppgiften för gymnasieskolan är att förmedla kunskaper och skapa förutsättningar för att eleverna ska tillägna sig och utveckla kunskaper. Utbildningen ska främja elevernas utveckling till ansvarskännande människor, som aktivt deltar i och utvecklar yrkes- och samhällslivet. Gymnasieskolan ska bidra till elevernas allsidiga utveckling.

### Genomförd utbildning vid gymnasieskolan

#### Resultat

Under läsåret har utbildning bedrivits inom 11 nationella program och 4 introduktionsprogram. Vid läsårets slut hade skolan totalt 326 stycken elever (136 flickor och 190 pojkar). Nedan redovisas antal flickor och pojkar fördelade på årskurser inom de nationella programmen, antal flickor och pojkar vid introduktionsprogrammen under tre år och andel elever som avslutade åk 9 i Strömsunds kommun och antogs till Hjalmar Strömerskolan, se tabell 5-7.

Tabell 5. Antal elever fördelat på flickor, pojkar och årskurser (Åk) inom de nationella programmen samt totalt antal.

Program	Antal elever								
	Åk 1		Åk 2		Åk 3		Åk 4		
	Flickor	Pojkar	Flickor	Pojkar	Flickor	Pojkar	Flickor	Pojkar	
Barn- och fritidsprogrammet	3	2	3	4	6	0	2	0	
Bygg- och anläggningsprogrammet	3	11	2	11	0	12	0	0	
Ekonomiprogrammet	3	2	1	4	4	6	0	0	
El- och energiprogrammet	3	8	0	3	0	10	0	0	
Fordons- och transportprogrammet	8	12	4	9	3	13	0	0	
Handels- och administrationsprogrammet	8	2	7	3	6	2	0	1	
Industri tekniska programmet	0	1	0	4	0	7	0	0	
Naturvetenskapsprogrammet	5	5	1	1	3	1	0	0	
Samhällsvetenskapsprogrammet	2	1	13	6	4	0	0	0	
Teknikprogrammet	0	3	1	7	2	3	0	1	
Vård- och omsorgsprogrammet	4	0	7	0	6	0	0	0	
<b>Totalt antal fördelat på läsår och flickor respektive pojkar</b>	39	47	39	52	34	54	2	2	
<b>Totalt antal elever vid Hjalmar Strömerskolans nationella program</b>								Flickor: 114 Pojkar: 155 <b>Totalt: 269</b>	



Tabell 6. Antal flickor och pojkar samt totalt antal vid introduktionsprogrammen under tre läsår.

Introduktionsprogram	Antal elever, avläses per den 1/9 och den 1/2. Ett genomsnitt anges i tabellen.							
	Lå 18/19		Lå 19/20		Lå 20/21		Lå 21/22	
	F	P	F	P	F	P	F	P
Preparandutbildning (IMPRES)	1	2	0	0	0	0	0	0
Programinriktat individuellt val (IMPRO/IMR/IMV)	4	8	6	10	6	10	9	8
Yrkesintroduktion (IMY)	0	1	3	14	4	16	8	18
Individuellt alternativ (IMA)	8	10	3	1	4	0	2	2
Språkintröduktion (IMS)	14	33	5	7	3	7	3	7
<b>Totalt antal fördelat på flickor och pojkar</b>	<b>27</b>	<b>54</b>	<b>17</b>	<b>32</b>	<b>17</b>	<b>33</b>	<b>22</b>	<b>35</b>
<b>Totalt antal elever vid introduktionsprogrammen</b>	<b>81</b>		<b>49</b>		<b>50</b>		<b>57</b>	

Tabell 7. Andel elever som avslutade åk 9 i Strömsunds kommun som antogs till Hjalmar Strömerskolan.

Sökande till Hjalmar Strömerskolan	Lå 17/18	Lå 18/19	Lå 19/20	Lå 20/21	Lå 21/22
Andel elever	64%	65%	70%	73%	72%

## Resultat

Inför läsåret 21/22 var det 72 % av eleverna från kommunens grundskolor som sökte till Hjalmar Strömerskolan. Målet är att minst 75 % av kommunens elever i årskurs 9 ska söka till Hjalmar Strömerskolan. Målet nås inte riktigt men glädjande är att andelen ligger på en högre nivå än vad den gjorde några år tillbaka i tiden.

## Analys

Totalt var det cirka 115 elever som påbörjade sina studier i årskurs 1 höstterminen -21. Utöver eleverna från kommunens grundskolor så är det även många elever på IM-programmen på Hjalmar Strömerskolan som har blivit behöriga att söka till de nationella programmen. Det skedde även en del programbyten inför det nya läsåret som innebär att eleverna börjar om på ett nytt program. Inför läsåret 22/23 kommer Hjalmar Strömerskolan tillsammans med grundskolans studie- och yrkesvägledare än mer noggrant att följa upp varför vissa elever byter program. Resultatet ger både grundskolan och gymnasiet viktigt underlag för att utveckla studie- och yrkesvägledningen.

Ytterligare ett skäl till vissa programbyten har varit att man tidigare inte sökt direkt till sitt inriktningsval på Fordons- och transportprogrammet i årskurs 1 och vissa elever har valt att byta program om de inte kommit in efter första året. Hjalmar Strömerskolan har från och

med höstterminen - 22 ändrat ansökningsförfarandet till sportinriktningen och eleverna söker nu direkt till sitt inriktningsval vid valet i årskurs 9.

## NIU-skyttesport

Elevantalet inom NIU enligt tabell 8.

Tabell 8. Antal elever vid NIU-skyttesport under läsåret.

Elever vid NIU-skyttesport	Åk 1	Åk 2	Åk 3	Åk 4
Flickor	1	1	0	0
Pojkar	0	5	2	0
Totalt	1	4	2	0

## Resultat

Eleverna har deltagit på tävlingar framförallt inom distriktet men även på två SM. Dessutom har tävlingar arrangerats i Strömsund. En inspirationsdag för pistolföreningar i länet genomfördes under höstterminen. På vårterminen hölls ett träningsläger en helg för ungdomar mellan 13-20 år. Deltagarna var från regionen.

Inköp av nytt markeringsystem för skyttebanan på 25/50 meter har genomförts under vårterminen. Dessutom har teorisalens ytskiktsrenoverats och fikarummet återställt efter den brand som tidigare drabbade byggnaden. Inköp av inredning till dessa rum som gardiner, husgeråd och vissa möbler har genomförts. Även en ny minibuss har införskaffats.

Även under detta läsår har det skrivits en verksamhetsplan enligt Riksidrottsförbundets mall för riksidrottsgymnasium (RIG) och nationellt godkänd idrottsutbildning (NIU) tillsammans med Svenska Skyttesportförbundet. Denna kommer att utvärderas och revideras under hösten 2022.

En förnyad ansökan hos Skolverket för godkännande att fortsatt bedriva Hjalmar Strömerskolans skyttesportsgymnasium skickades in i januari -22. Besked om beviljad ansökan lämnades i början av september.

Liksom tidigare läsår har det skickats ut broschyrer till de skyttar som är i sökbar ålder (cirka 130 stycken), och publicerats information i Svenska Skyttesportförbundets kanaler. Svenska Skyttesportförbundet har också producerat informationsfilmer om sina idrottsgymnasier där elever och personal från Hjalmar Strömerskolan har medverkat. Dessa ska användas för fortsatt rekryteringsarbete och finns även att se på Hjalmar Strömerskolans hemsida.

## Analys

Nyrekrytering till Hjalmar Strömerskolans skyttesportgymnasium är ett stort utvecklingsområde då vi behöver fler elever som söker till utbildningen. Elevantalet i NIU-verksamheten har varit lägre läsåret 21/22 än läsåret 20/21. Dock är det endast en NIU-elev som tog studenten vårterminen -22 men intresset för utbildningen är fortsatt mycket låg

jämfört med tidigare år. Pandemin har bidragit till att det har varit begränsningar för tävlingar och i viss mån även för träningar på föreningsnivå och sporten har, som många andra sporter, svårt att rekrytera nya ungdomar.

## Kunskaper, bedömning och betyg

Betyget uttrycker i vilken utsträckning den enskilda elevens visade kunskapsnivå uppfyller de nationella kunskapskrav som finns för varje kurs och mål för utbildningen. De elever som går ett nationellt yrkesprogram ska ges möjlighet att nå kraven för en yrkesexamen, elever vid nationellt högskoleförberedande program ska ges möjlighet att nå kraven för en högskoleförberedande examen. De elever som avslutar ett introduktionsprogram ska ha en plan och tillräcklig kunskap för fortsatt utbildning eller ha uppnått en förberedelse för etablering på arbetsmarknaden.

### Nationella program

Hjalmar Strömerskolan erbjuder elva stycken nationella program, sju stycken yrkesförberedande och fyra stycken högskoleförberedande program.

### Resultat

Nedan redovisas resultat för avgångseleverna vid de nationella programmen, andelen betygsatta kurser för avgångselever från nationella program under läsåret samt meritvärden för läsårets avgångselever, se tabell 9-11.

*Tabell 9. Resultat för avgångseleverna. Utgångspunkten är Skolverkets statistik för Hjalmar Strömerskolan och riket. Till avgångselever räknas elever med gymnasieexamen och elever med studiebevis där eleven fått betyg (A-F) i programmets samtliga kurser.*

Resultat för avgångselever	HJS Läsåret 19/20		HJS Läsåret 20/21		HJS Läsåret 21/22		Riket 20/21
	Totalt antal	Därav andel med examen	Totalt antal	Därav andel med examen	Totalt antal	Därav andel med examen	Därav andel med examen
Högskoleförberedande examen	17	94%	14	100%	<b>19</b>	<b>100%</b>	81,7 %
Yrkesexamen	47	100%	51	94%	<b>59</b>	<b>95%</b>	74,9 %
Totalt antal avgångselever	64	98%	65	95%	<b>78</b>	<b>96%</b>	79,6%

Tabell 10. Andelen betygsatta kurser för avgångselever från nationella program under läsåret.

Resultat för avgångselever under läsåret	Flickor		Pojkar		Totalt		Totalt 20/21
	Antal betyg per kategori	Andel av satta betyg	Antal betyg per kategori	Andel av satta betyg	Antal betyg per kategori	Andel av satta betyg	
F	7	1,20%	20	1,90%	<b>27</b>	1,70%	1,91%
E	143	23,80%	313	30,30%	<b>456</b>	27,90%	29,55%
D	97	16,10%	219	21,20%	<b>316</b>	19,30%	18,19%
C	170	28,20%	257	24,90%	<b>427</b>	26,10%	20,65%
B	114	18,90%	154	14,90%	<b>268</b>	16,40%	13,89%
A	71	11,80%	71	6,90%	<b>142</b>	8,70%	15,80%
Totalt	602		1034		<b>1636</b>		

Tabell 11. Meritvärden för läsårets avgångselever.

Meritvärde för avgångselever	Hjalmar Strömerskolan			Samtliga skolor i riket		
	Totalt	Flickor	Pojkar	Totalt	Flickor	Pojkar
21/22	13,7	14,3	13,4	-	-	-
20/21	13,9	14,8	13,3	14,5	15,2	13,8
19/20	13,6	14,2	12,6	14,4	15,1	13,8
18/19	13,5	15	12,6	14,4	15,0	13,8
17/18	13,2	14,5	12,2	14,3	14,9	13,7

### Analys

Andelen avgångselever med gymnasieexamen efter tre år på nationella program ligger på 96 % vilket överstiger resultatet för riket. Resultatet när det gäller meritvärdet ligger lägre än riksnivån. Resultatet för pojkarna har ökat något men för flickorna har det gått ner. Däremot kan man se att de betygsatta kurserna visar färre F och andelen högre betyg har ökat förutom det högsta betyget, A, som har minskat.

Ämnes- och programlagens kvalitetsarbete är en viktig del i att förbättra elevernas resultat. Deras insatser behöver därför fortsätta att utvecklas med koppling till de politiska prioriteringarna och elevernas resultat. Det pedagogiska arbetet som görs i klassrummet av den enskilde läraren är också av avgörande betydelse för elevresultatet. Det är även viktigt

att här ta upp det övergripande kvalitetsarbetet inom samtliga områden som nämns i kvalitetsredovisningen då det bidrar och stöttar utvecklingen av den pedagogiska verksamheten och elevernas resultat.

Undervisande lärare fyller i omdömen i en omdömesdatabas två gånger per läsår, en gång på höstterminen och en gång på vårterminen. Resultaten sammanställs så att elevhälsoteamet, skolledningen och mentorerna får en samlad bild av elevernas studier vid just det tillfället. Under läsåret har rapporteringen tidigarelagts för att kunna sätta in åtgärder tidigare och stöd för elever som är i behov av det tidigare.

Ytterligare ett resultathöjande arbete som genomförts under läsåret är det kollegiala arbetet med Fredrik Zimmermans bok " Vad lärare och andra vuxna behöver veta för att fler pojkar ska lyckas i skolan", se sidan 10 under rubriken "Gemensam kompetensutveckling".

### Uppföljning av och insyn i elevernas utveckling och resultat

Elever och vårdnadshavare ska ha insyn i elevernas skolgång och resultat.

#### **Resultat**

Studieresultaten, som redovisas av lärarna två gånger per läsår i omdömesdatabasen, ger värdefull information. Både elever och vårdnadshavare har tillgång till omdömena och de används även som underlag till de utvecklingssamtal som mentor genomför tillsammans med elev och vårdnadshavaren två gånger per läsår. Vårdnadshavare bjuds alltid in till utvecklingssamtal för elever under 18 år och om eleven så vill, även när de är över 18 år. Utdrag ur betygs katalogen skickas två gånger per läsår till elever och vårdnadshavare. Om det finns risk att en elev inte når målen, kallas eleven och vårdnadshavaren till barn under 18 tillsammans med mentorn till stödkonferens med elevhälsogruppen.

#### **Analys**

Att ha en fungerande kontakt med vårdnadshavare angående elevens utveckling i skolan är av stor vikt och utvecklingssamtalet är ett utmärkt forum för detta. Utvecklingssamtalen genomförs på skolan eller via länk. Möjligheten för digitala möten har utvecklats under pandemin och har underlättat deltagandet för familjer som bor utanför Strömsund.

Under vårterminen -22 har ett utvecklingsarbete påbörjats för att ta fram en strukturerad plan hur stödet ska organiseras på Hjalmar Strömerskolan. I det arbetet har även mentors roll förtydligats. Mentorn har en viktig roll för att ge god insyn i elevens utveckling och för att förmedla resultat till både eleverna och deras vårdnadshavare. Planen för mentorsuppdraget har reviderats för att kunna ge mer stöd till mentorn i detta uppdrag.

### Introduktionsprogrammet

Enligt Skolverket skall Introduktionsprogrammen ge obehöriga elever möjlighet att komma in på de nationella programmen eller leda till arbete. Huvudregeln är att inga behöriga elever ska gå ett introduktionsprogram. Samtliga elever följer en individuell studieplan och på introduktionsprogrammen är den individuella studieplanen mycket viktig eftersom det inte finns något examensmål eller någon programstruktur. Det är studieplanen som visar vad utbildningen ska innehålla. Utbildningen är på heltid och de fyra introduktionsprogrammen

har olika syften och skall formos utifrån elevens behov. Huvudmannen har beslutat om planen för introduktionsprogrammen.

## Resultat

Nedan redovisas antal elever vid introduktionsprogrammen och antal och andel elever som uppnått behörighet till nationellt program samt det totala antalet elever och total andel elever som blivit behöriga till nationellt program på introduktionsprogrammen de tre senaste läsåren, se tabell 12-13.

Tabell 12. Antal elever vid introduktionsprogrammen samt antal och andel elever som uppnått behörighet till nationellt program.

Introduktionsprogram	Läsåret 2021/2022			Antal behöriga till nationellt program		Andel behöriga till nationellt program	
	Totalt antal elever	Flickor	Pojkar	Flickor	Pojkar	Flickor	Pojkar
Programinriktad val (IMV)	17	9	8	6	2	35 %	12 %
Yrkesintroduktion (IMY)	26	8	18	3	6	11,5 %	23 %
Individuellt alternativ (IMA)	4	2	2	-	-	-	-
Språk-introduktion (IMS)	10	3	7	-	-	-	-
SUMMA	57	22	35	9	8	-	-

Tabell 13. Totalt antal elever och total andel elever som blivit behöriga till nationella program på introduktionsprogrammen de fem senaste läsåren.

Läsår	Totalt antal elever	Total andel som blivit behöriga till Nationellt program
2017/2018	107	9 %
2018/2019	74	19 %
2019/2020	46	20 %
2020/2021	50	24%
2021/2022	57	29%

### **Programinriktat val (IMV)**

Programinriktat val syftar till att elever ska få en utbildning som är inriktad mot ett visst nationellt program och att eleven så snart som möjligt ska kunna antas till det nationella programmet. Det nationella program som utbildningen är inriktad mot kan vara både ett yrkesprogram och ett högskoleförberedande program.

Under läsåret 21/22 blev 8 av 17 elever på IMV behöriga till nationella program under sitt första år på programmet.

### ***Yrkesintroduktion (IMY)***

Yrkesintroduktion vänder sig till elever som saknar godkända betyg för behörighet till ett yrkesprogram. Eleven får en yrkesinriktad utbildning för att kunna söka till ett yrkesprogram eller få ett arbete. Eleven ska både kunna läsa ämnen från grundskolan som den inte är behörig i och ämnen från nationella program i gymnasieskolan. På yrkesintroduktion kan även kurser från yrkespaketen ingå.

Vissa elever har heltidspraktik då de inte vill studera för behörighet till nationellt program. Det betyder att de inte kommer med i statistiken för det antal elever som blir behöriga till NP men kan bli anställningsbara vilket även det är ett av programmets mål.

9 av 26 elever på IMY blev behöriga till nationellt program under läsåret. 4 av 26 elever har blivit behöriga till programinriktad val, IMV med målet att få gymnasieexamen inom ett yrkesprogram. De övriga fortsätter samt att 3 elever har fått gymnasieintyg och kan fortsätta till arbete eller söka till vuxenutbildning när de fyllt 20 år vilket gäller alla vuxna som saknar gymnasieexamen.

### ***Individuellt alternativ (IMA)***

Individuellt alternativ utformas för enskild elev och vänder sig i första hand till ungdomar som inte är behöriga till ett yrkesprogram och som har stora kunskapsbrister och svag motivation, eller till ungdomar som vill ha en mer allmänt inriktad utbildning som förbereder dem för annan utbildning. Utbildningen får innehålla de grundskoleämnena som eleven saknar godkända betyg i och hela eller delar av gymnasieskolans kurser. Det kan också ingå andra insatser, exempelvis motivationsinsatser eller praktik.

Inga av eleverna på IMA (4 stycken) blev behöriga till ett nationellt program. Utbildningen riktar sig till elever som inte är behöriga till de nationella yrkesprogrammen och har relativt stora kunskapsluckor. Utbildningen anpassas efter elevens individuella behov och kan kombineras med hel- eller delvis praktik. En av eleverna från IMA har avslutat studierna för det arbete som har erbjudits på den arbetsplats där eleven var placerad för praktik.

### ***Språkintröduktion (IMS)***

Språkintröduktion är för ungdomar som nyss har kommit till Sverige. Utbildningen har fokus på det svenska språket för att eleven sen ska kunna gå vidare till något annat program i gymnasieskolan, eller till annan utbildning. 4 av eleverna inom IMS bytte till yrkesintroduktion. Inga IMY-elever nådde behörighet till ett nationellt program.

### **Analys**

På Introduktionsprogrammet är den individuella studieplanen viktig eftersom det inte finns en programstruktur som inom de nationella programmen. Utbildningen utformas med utgångspunkt i varje elevs behov och förutsättningar och med en garanterad undervisningstid på 23 timmar per vecka. Under läsåret har utvecklingsarbetet inom IM-

programmet fokuserat bland annat på uppföljning av elevernas individuella studieplaner. Väl formulerade mål i elevens studieplan har visat sig underlätta för vidare planering, uppföljning och utvärdering av elevens utbildning. Elevens delaktighet i det arbetet är viktig och motivationshöjande och studie- och yrkesvägledaren har här en betydelsefull roll. Under läsåret har också samverkan med praktikplatserna utvecklats för att kunna få en bättre helhetsbild av elevens utveckling mot målen. Denna samverkan behövs också för dokumentering av elevernas lärande som har förvärvats på arbetsplatsen.

### Betyg och bedömning

Enligt Skolverket ska betyget uttrycka i vilken utsträckning den enskilda elevens visade kunskapsnivå uppfyller de nationella kunskapskrav som finns för varje kurs, respektive mål för utbildningen. Betyget ska spegla den kvalitet som eleven har på sitt kunnande vid kursens slut. Lärare dokumenterar kontinuerligt elevernas kunskaper. När det är dags för betygssättning analyseras och värderas hur relevant och rättvisande bild olika underlag ger av elevernas kunskaper i förhållande till kunskapskraven.

### Resultat

Nedan visas hur eleverna, i jämförelse med elever i riket, har svarat på Skolinspektionens och Hjalmar Strömerskolans frågor, se tabell 14.

Tabell 14. Veta vad som krävs samt delaktighet och inflytande.

VETA VAD SOM KRÄVS	HJS vt 2020 Egen enkät	HJS vt 2021 Egen enkät	HJS vt 2022 Egen enkät	HJS vt 2022 Skolenkät	Nationellt vt 2022 Skolenkät
Mina lärare förklarar vad vi ska göra i skolarbetet så att jag förstår.	7,4	7,3	7,1	5,4	5,9
Jag tycker att det är svårt att veta vad jag ska klara av i skolan.*	5	5,6	4,8	-	-
Jag vet vad jag behöver kunna för att nå kunskapskraven i skolan.	7	6,7	6,8	6,4	6,4
<b>DELAKTIGHET OCH INFLYTANDE</b>					
Vi elever har inflytande över undervisningens innehåll	6,3	6,2	5,9	-	-
På lektionerna är vi elever med och påverkar på vilket sätt vi ska arbeta med olika skoluppgifter	6,3	6	6	5,2	5,4
I min skola är vi elever med och påverkar vår skolmiljö	6,9	6,4	6	5	5,9

\* Ett antal av frågorna är negativt formulerade. Vid beräkning av medelvärde för en negativt formulerad fråga ges svarsalternativen istället följande värden: Stämmer helt och hållet = 0, Stämmer ganska bra = 3,33, Stämmer ganska dåligt = 6,67, Stämmer inte alls = 10



## Analys

Resultatet från skolans egen enkät "Tala om vad du tycker om Hjalmar", ligger lägre jämfört med föregående läsår i nästan alla svar, se tabell 14. Resultatet visar att eleverna håller med i sina svar till en viss del men det finns anledning att fortsätta arbeta med frågor som berör betyg och bedömning. Kunskapen om möjligheten till inflytande behöver tydliggöras och att eleverna medvetandegörs när detta sker. Den framtagna "Hjalmarmodell" som skall genomsyra all undervisning skall följas. Denna innebär att lärarna följer en tydlig lektionsstruktur med en agenda för lektionen och att detta skrivs på tavlan i början av lektionen. En tillbakablick från förra lektionen, syftet med aktuell lektion och lektionens olika delar samt en sammanfattning i slutet ska också finnas med. Detta medför ökad tillgänglighet för alla. För att öka elevernas kunskap om lärandemålen behöver också dessa förtydligas.

## Stöd och extra anpassningar

Eleverna ska ges den ledning och stimulans, de extra anpassningar, särskilt stöd samt andra stödåtgärder som de behöver.

## Resultat

I tabell 15 framgår hur eleverna uppfattar sina möjligheter att erhålla anpassningar efter behov samt i vilken mån de får utmaningar.

Tabell 15. Anpassning efter elevens behov och utmaningar.

ANPASSA EFTER ELEVENS BEHOV	HJS vt 2020 Egen enkät	HJS vt 2021 Egen enkät	HJS vt 2022 Egen enkät	HJS vt 2021 Skolenkät	Nationellt vt 2022 Skolenkät
Jag kan få extraundervisning om jag skulle behöva det.	7,3	7,1	6,6	5,8	6,3
Mina lärare hjälper mig i skolarbetet när jag behöver det.	7,8	7,7	7,2	7,3	7,3
Skolarbetet är för svårt för mig. *	5,6	5,8	4,4	4,9	4,5
<b>UTMANINGAR</b>					
I min skola finns det extrauppgifter för dem som hinner och vill ha det.	7,3	7,2	6,6	-	-
Jag kan få svårare uppgifter om jag vill.	7,3	6,7	6,3	-	-
Jag får för lite utmanande arbetsuppgifter i skolan.*	6,0	6,2	3,9	-	-

\* Ett antal av frågorna är negativt formulerade. Vid beräkning av medelvärde för en negativt formulerad fråga ges svarsalternativen istället följande värden: Stämmer helt och hållet = 0, Stämmer ganska bra = 3,33, Stämmer ganska dåligt = 6,67, Stämmer inte alls = 10

## Analys

Även om enkätresultatet, se tabell 15, visar ett lägre resultat än föregående läsår så har stödinsatserna ökat. Behovet av stöd och anpassningar ökar för varje läsår. Skolmiljarden har gett Hjalmar Strömerskolan möjlighet att erbjuda extra undervisning i svenska, engelska och matematik under vårterminen. Även extra praktiska moment inom yrkesprogrammen har lagts in. Detta har varit möjligt då undervisande lärare har arbetat övertid.

För att kunna ha förståelse för och undersöka varför elever hamnar i svårigheter är det viktigt att förstå hur lärarens handlingar och lärandemiljö samspelar. Att ha det relationella perspektivet är nödvändigt för att fokusera på relationer, kommunikation och samspel.

Elevhälsan har tillsammans med skollära och kvalitetsutvecklaren startat ett utvecklingsarbete för att utveckla skolans processer för stöd. Den nya planen skall leda till att rätta stödinsatser sätts in snabbare och att elevernas upplevelse om att få stöd och hjälp förbättras. Se sidan 10 under rubriken "Gemensam kompetensutveckling".

### **Modersmålsundervisning och studiehandledning**

En elev ska få studiehandledning på sitt modersmål om eleven behöver det. Om eleven innan sin ankomst till Sverige har undervisats på ett annat språk kan studiehandledning ges på det språket istället, om det finns särskilda skäl. Modersmålsundervisning ska erbjudas till elev som har en vårdnadshavare med ett annat språk än svenska om språket är elevens dagliga umgängesspråk i hemmet och eleven har goda kunskaper i språket. Modersmålsundervisning ska även erbjudas elever som tillhör någon av de nationella minoriteterna i elevens nationella minoritetsspråk om eleven har goda kunskaper i språket.

### **Resultat**

Under läsåret har studiehandledning funnits i somaliska. Modersmålsundervisning har genomförts i sydsamiska.

### **Analys**

Arbetet med att medvetandegöra eleverna när det gäller vikten av modersmålsundervisning och utreda behovet av modersmålsundervisning behöver fortsätta.

### **Frånvaro**

Att eleverna är frånvaro är av stor vikt för att de ska lyckas med sina studier.

### **Resultat**

Centrala studiestödsnämnden (CSN) publicerar årligen redovisning om elever som har mist sitt studiebidrag. Frånvaro är en stor riskfaktor för att elever ska hamna i utanförskap och det gör arbetet för att öka närvaro i skolan särskilt viktigt, se tabell 16.

Tabell 16. Andel elever som mist sitt studiebidrag

	Lå 17/18	Lå 8/19	Lå 19/20	Lå 20/21	Lå 21/22
Strömsund	5,5 %	2,6 %	4 %	1,7 %	4,2 %
Länet	5,3 %	4,8 %	5,3 %	4,5 %	5,9 %
Riket	8,5 %	8,7 %	8 %	5,8 %	7,9 %

### Analys

Varje elev med hög frånvaro är unik. Det finns inga lösningar som kan tillämpas på samtliga fall men det finns vissa faktorer som har visat sig ge mycket gott resultat i arbetet med att främja närvaro och en av dem är tydliga rutiner för uppföljning av frånvaron. Samarbeta med vårdnadshavare är också av stor vikt. Målsättningen är att tidigt ingripa när en elev har oroväckande hög skolfrånvaro och att flexibla och individanpassade åtgärder snabbt sätts in så att elevens närvaro ökar.

Det är viktigt att fortsätta att bedriva arbetet med att minska frånvaron oberoende av om studiebidraget dragits in eller ej. Planen för utredning av skolfrånvaro är utvärderad och revidering av den påbörjades under vårterminen -22. Arbetet med att implementera planen fortsätter under kommande läsår.

Under vårterminen -22 har en rutin tagits fram för att snabbt reagera och agera vid frånvaro. Implementering av rutinen börjades successivt under vårterminen och är igång i samtliga program inför läsåret 22/23.

### Normer och värden

Utbildningen ska utformas i överensstämmelse med grundläggande demokratiska värderingar och de mänskliga rättigheterna som människolivets okränkbarhet, individens frihet och integritet, alla människors lika värde, jämställdhet samt solidaritet mellan människor. Skolan ska aktivt och medvetet påverka och stimulera eleverna att omfatta vårt samhälles gemensamma värderingar och låta dessa komma till uttryck i praktisk vardaglig handling.

### Resultat

I tabell 17 framgår hur eleverna uppfattar grundläggande värden i undervisningen/lärandet och grundläggande värden på skolan.

Tabell 17. Grundläggande värden i undervisningen/lärandet och grundläggande värden på skolan.

GRUNDLÄGGANDE VÄRDEN I UNDERVISNINGEN/LÄRANDET	HJS vt 2020 Egen enkät	HJS vt 2021 Egen enkät	HJS vt 2022 Egen enkät	HJS vt 2022 Skolenkät	Nationellt vt 2022 Skolenkät
I min skola pratar vi om mänskliga rättigheter	7,3	6,9	6,7	-	-
I min skola pratar vi om jämställdhet mellan könen.	6,9	6,9	6,4	-	-
I min skola får jag öva på att göra etiska ställningstaganden.	6	5,6	5,7	-	-
<b>GRUNDLÄGGANDE VÄRDEN PÅ SKOLAN</b>					
Mina lärare ger killar och tjejer samma förutsättningar.	8,3	8	7,3	6,6	7,4
I min skola respekterar vi varandras olikheter.	7,9	7,6	7	-	-
-I min skola respekterar elever och lärare varandra.	7,8	7,5	7,2	-	-

## Analys

Resultatet från frågan om grundläggande värden i undervisningen och lärandet ligger lägre i skolans egen enkät "Tala om vad du tycker om Hjalmar" än föregående läsår i det svar som undersökningen visar. Det finns alltså en stor anledning till att fortsätta arbeta med frågor som berör de grundläggande värdena i skolan. Det är också ett av läroplanens mål som skolan är ålagd att arbeta med vilket är en av anledningarna till varför planen för mentorsuppdraget har reviderats och de aktiviteter som genomförs på mentorstiden har förtydligats. Värdegrundsfrågor till exempel planen mot kränkande särbehandling, skolans plan mot hot- och våld och innehållet i "Tala om vad du tycker om Hjalmar" är områden som skall tas upp vid mentorstiden och elevhälsoteamet bjuds in för att stötta mentorn i detta arbete. Elevhälsoteamet kommer också att arbeta med teman tagna ur planen mot kränkande särbehandling under kommande läsår.

## Elevernas ansvar och inflytande

Enligt Skolverket ska elever ges inflytande över utbildningen och stimuleras att aktivt ta del i arbetet med att vidareutveckla utbildningen, exempelvis när undervisningen planeras, genomförs och utvärderas. Eleverna ska dessutom hållas informerade i frågor som rör dem och ges möjlighet att ta initiativ till frågor som ska behandlas inom ramen för deras inflytande över utbildningen. Elevernas arbete med inflytandefrågor ska även i övrigt stödjas och underlättas på mentorstid, klassråd och via elevrådet.

## Resultat

Tabell 18 visar hur eleverna uppfattar delaktighet och inflytande.

Tabell 18. Delaktighet och inflytande.

DELAKTIGHET OCH INFLYTANDE	HjS vt 2020 Egen enkät	HjS vt 2021 Egen enkät	HjS vt 2022 Egen enkät	HjS vt 2022 Skolenkät	Nationellt vt 2022 Skolenkät
Vi elever har inflytande över undervisningens innehåll	6,3	6,2	5,9	-	-
På lektionerna är vi elever med och påverkar på vilket sätt vi ska arbeta med olika skoluppgifter	6,3	6	6	5,2	5,4
I min skola är vi elever med och påverkar vår skolmiljö	6,9	6,4	6	5	5,9

### Analys

Resultatet är lägre än tidigare år trots att skolans elevråd har kommit i gång under läsåret och att även en elevkårsförening bildats på skolan under höstterminen -21. Det är viktigt att frågorna i enkäten diskuteras på mentorstiden men även under annan lektionstid. Eleverna behöver medvetandegöras om att de erbjuds delaktighet och möjlighet till inflytande i sin undervisning och skolmiljö. Det kan finnas oklarheter vad det innebär med att man får påverka arbetssätten och vara delaktig. Kopplingarna mellan frågorna och skolans verksamhet kan vara oklara och därför är det viktigt att de diskuteras och medvetandegöras för alla elever. Den förstelärare som har elevdemokrati som sitt uppdrag har en viktig roll i detta arbete.

### Trygghet och studiero

Elevernas arbetsmiljö styrs av arbetsmiljö- och skollagen och arbetsmiljön skall präglas av trygghet och studiero, samt vara god. Bestämmelsen om god arbetsmiljö styrs av bestämmelserna i arbetsmiljölagen och kan delas upp i psykosocial och fysisk miljö.

### Resultat

Nedan framgår hur eleverna uppfattar ordningsregler, studiero och trygghet, se tabell 19.

Tabell 19. Ordningsregler, studiero och trygghet.

<b>ORDNINGSREGLER</b>	<b>HJS vt 2020 Egen enkät</b>	<b>HJS vt 2021 Egen enkät</b>	<b>HJS vt 2022 Egen enkät</b>	<b>HJS vt 2022 Skolenkät</b>	<b>Nationellt vt 2022 Skolenkät</b>
I min skola följer eleverna de ordningsregler som finns	7,1	6,7	6,2	-	-
I min skola är vi elever med och bestämmer vilka ordningsregler vi ska ha.	6,1	5,7	5,6	-	-
Mina lärare ser till att ordningsreglerna på skolan följs.	7	6,8	6,6	-	-
<b>STUDIERO</b>					
Jag har studiero på lektionerna	6,7	6,7	6,3	6,3	6,5
På lektionerna stör andra elever ordningen i klassrummet*	5,1	5,4	4,7	6,5	6,3
Mina lärare ser till att det är studiero på lektionerna.	6,8	6,5	6,2	-	-
<b>TRYGGHET</b>					
I min skola finns det elever som jag är rädd för*	7,5	7,4	2,2*	-	-
I min skola finns det personal som jag är rädd för*	7,7	7,9	2,1*	9,2	9
Jag känner mig trygg i skolan.	7,8	8	7,5	-	-

\* Ett antal av frågorna är negativt formulerade. Vid beräkning av medelvärde för en negativt formulerad fråga ges svarsalternativen istället följande värden: Stämmer helt och hållet = 0, Stämmer ganska bra = 3,33, Stämmer ganska dåligt = 6,67, Stämmer inte alls = 10. Dessa värden är markerade med (\*).

I enighet med skollagen beslutades ordningsreglerna av skolans rektor i samverkan med eleverna vid starten av höstterminen -21.

### Analys

Enkätresultatet visar att eleverna känner sig trygga men det är önskvärt att dessa värden blir högre. Skolan har gjort förändringar i den fysiska miljön för att förebygga tryggheten i skolan. Miljön är öppen i skolans rasthall och möbleringen mer inbjudande till studier och samvaro. Cafeterian erbjuder också service och ett brett utbud och är lyhörda för elevernas önskemål.

Det är mycket viktigt att trygghet och studiero garanteras alla elever i skolan, både i klassrummen och på rasterna i övriga utrymmen. En trygg miljö i skolan är en förutsättning för att eleven ska få studiero under lektionerna. Trygghet är direkt kopplad till elevens lärande.

## Elevhälsa

Elevhälsans arbete skall bedrivas för att stödja elevens utveckling mot utbildningens mål. Den ska bidra till en hälsofrämjande skolutveckling och undanröja hinder för enskilda elevers lärande och har en viktig uppgift i arbetet med särskilt stöd till elever. De olika professionerna inom elevhälsan ska bidra med sin specifika kompetens och samverka med övriga professioner inom elevhälsan, med personalen i skolan och utanför skolan. Elevhälsan ska utformas så att elever som behöver särskilt stöd eller andra stödåtgärder får detta.

### Resultat

Nedan framgår hur eleverna uppfattar elevhälsan, se tabell 20.

Tabell 20. Elevhälsa.

ELEVHÄLSA	HJS vt 2020 Egen enkät	HJS vt 2021 Egen enkät	HJS vt 2022 Egen enkät	HJS vt 2022 Skolenkät	Nationellt vt 2022 Skolenkät
Elevhälsogruppen i min skola frågar oss elever om hur vi upplever vår skol- och livssituation (exempelvis genom samtal med oss eller genom enkät/frågeformulär)	6,8	6,1	5,8	7	6,9
Jag kan gå och prata med skolsköterskan eller kuratorn/skolpsykolog om vad jag vill, det måste inte ha hänt något allvarligt	7,4	7,4	7	5,5	6,5
På min skola är det OK att lämna lektionen om man känner ett behov av att träffa skolsköterskan eller kuratorn	7,4	7,6	7,3	-	-

### Analys

Resultatet enligt tabell 20 visar att Hjalmar Strömerskolans elever delvis upplever elevhälsan ungefär på likvärdigt sätt som på nationell nivå. Det är viktigt att eleverna informeras om att de har tillgång till elevhälsoteamets medverkan. Under läsåret har byte av både skolsköterska och kurator skett. Skolan anställde en vikarie för kuratorstjänsten under rekryteringsperioden men var däremot utan skolsköterska i cirka 3 månader. Detta kan ha påverkat på svarsresultatet något.

Under läsåret har elevdokumentationsprogrammet Prorenata, ett viktigt verktyg för ett effektivt elevhälsoarbete, tagits i bruk av elevhälsoteamet. Programmet underlättar dokumentation och uppföljning av olika ärenden och det interna elevhälsoarbetet utvecklas. Elevhälsoarbetet kan nu följas upp effektivare utifrån den policy och de planer och riktlinjer skolan har.

Lärarnas möjlighet att få kontakt med elevhälsoteamet har förbättrats genom den öppna tid för rådgivning som erbjuds varje vecka. Elevhälsoteamet och rektorn har under läsåret deltagit i SPSM utbildning, "Att utveckla skolans elevhälsoarbete", se sidan 10 under rubriken "Gemensam kompetensutveckling" och påbörjat arbetet med en ny elevhälsoplan.

Hjalmar Strömerskolans elevhälsoplan kommer att ange ramarna för det elevhälsoarbete som bedrivs i skolan. Alla som arbetar i skolan är ansvariga för och delaktiga i elevhälsoarbetet, vilket syftar till att skapa goda lärmiljöer för elevernas kunskapsutveckling och personliga utveckling. Elevhälsoarbetet ska främst bedrivas hälsofrämjande och förebyggande och förutsätter god samverkan mellan all personal. Arbetet bedrivs i skolans alla miljöer.

## Utbildningsval - arbete och samhällsliv

Gymnasieskolan ska nära samverka med de obligatoriska skolformerna, arbetslivet, universiteten och högskolorna samt med samhället i övrigt. Detta krävs för att eleverna ska få en utbildning av hög kvalitet och få underlag för val av kurser inom utbildningen och för vidare studier eller yrkesverksamhet. Det är särskilt viktigt att skolan samarbetar med arbetslivet kring yrkesutbildningarna. Nedan redovisas Hjalmar Strömerskolans studie- och yrkesvägledning, samverkan med aktörer utanför skolan och de certifieringar som skolan erhållit.

### Studie- och yrkesvägledning

Genom att arbetslivet fortlöpande förändras när det gäller behovet av kompetens och rekrytering av arbetskraft inom olika områden har studie- och yrkesvägledning i vid mening stor betydelse. Universitet och högskolor, arbetsförmedlingar, näringsliv samt arbetsmarknadens parter och branschorganisationer har därför viktiga roller i informationen till skolan och eleverna.

### Resultat

Inför höstterminen -21 har en behörig studie- och yrkesvägledare anställts. Den vikarierande studie- och yrkesvägledaren har succesivt under läsåret kunnat återgå till frågor inom IM-programmet som utbildningsledare. Båda tjänsterna samverkar i frågor som berör studie- och yrkesvägledning både på individ- och gruppnivå samt samverkar med universitet och högskolor, arbetsförmedlingar, näringsliv samt med arbetsmarknadens parter och branschorganisationer.

### Analys

Antalet elever på IM-programmet ökar och under läsåret har även behovet av praktikplatser som motivationshöjande insats eller som ett alternativ till ett yrke istället för utbildning i skolan, ökat. Praktik kan kombineras med studier men eleverna kan också praktisera på heltid och få utbildning mot ett yrke. En sådan utbildning planeras med skolan och arbetsplatsen tillsammans. Inför höstterminen -22 räknar man att det behövs närmare 20 praktikplatser och behovet av en koordinator för det arbetet har ökat.

### Samverkan med aktörer utanför skolan

Enligt gymnasieförordningen ska det för gymnasieskolans yrkesprogram finnas ett eller flera lokala programråd för samverkan mellan skola och arbetsliv. Hur de lokala programråden ska organiseras och vilka uppgifter de ska ha är inte reglerat i någon ytterligare förordning. Väl fungerande lokala programråd kan vara en avgörande förutsättning för att yrkesutbildningen



inom gymnasieskolan ska kunna fungera och utvecklas. De lokala programråden kan bidra till en organiserad och nära samverkan mellan skola och arbetsliv. I de lokala programrådets arbete kan även elevernas synpunkter hämtas in. För att uppnå detta har Hjalmar Strömerskolan flera certifieringar som bidrar till att stärka samverkan med aktörer utanför skolan. Skolan har också studieförberedande program som är certifierade vilket stärker samverkan med näringslivet. Ett sådant exempel är Ekonomiprogrammet.

## Resultat

På Hjalmar Strömerskolan har det bedrivits programrådsarbete på yrkesprogrammen och på två högskoleförberedande program, se tabell 21. Utifrån certifieringskraven bedriver även Teknikprogrammet och Ekonomiprogrammet programrådsarbete.

Tabell 21. Genomförda programråd och arbetsplatsförlagt lärande vid yrkesprogrammen.

Program	Genomförda programråd under läsåret	Antal genomförda veckor inom ramen för arbetsplatsförlagt lärande (APL) under läsåret
Barn- och fritidsprogrammet	2	17
Bygg och anläggningsprogrammet	2 (husbygg) 0 (anlägg)	16
El- och energiprogrammet	0	15
Fordons och transportprogrammet – personbil	0	16
Fordons och transportprogrammet – transport	3	16
Handels- och administrationsprogrammet	1	15
Industri tekniska programmet	4	16
Teknikprogrammet	4	0
Vård- och omsorgsprogrammet	3	14
Ekonomiprogrammet	3	3

## Analys

Det finns fortfarande yrkesprogram som har haft svårigheter med att genomföra programråd såsom El- och energiprogrammet och Fordons- och transportprogrammet med inriktning personbil.

Arbetet med detta fortsätter och målet är att det framgent skall finnas programråd inom samtliga yrkesprogram.

Hjalmar Strömerskolan har under en lång tid haft samverkan med arbetslivet. Det har varit ovärderligt i skolans arbete med att utveckla olika program. Under pandemin har man kunnat genomföra denna samverkan digitalt och detta har även fortsatt vilket underlättar deltagandet. Programråden är ett forum för samverkan, ett arbete som är nödvändigt för att

skolan ska kunna erbjuda eleverna arbetsplatsförlagt lärande (APL) med kvalitet. Under vårterminen -22 har utvecklingsarbetet med att utveckla APL på Hjalmar Strömerskolan påbörjats. Målet är att höja kvaliteten i det arbetsförlagda lärandet för skolans elever genom att se över strukturer och rutiner för att planera, genomföra och följa upp elevernas lärande på arbetsplatserna. Att utveckla APL kommer att vara ett av utvecklingsområdena för programlagsarbetet för läsåret 22/23.

Under läsåret har en ny koordinator för Teknikcollege Strömsund anställts med fokus på rekrytering av elever till det Industritekniska programmet och Teknikprogrammet.

I tabell 22 finns sammanställning av de certifieringar som stödjer skolans arbete inklusive tider för när ny ansökan för certifiering ska genomföras.

Tabell 22. Certifieringar vid Hjalmar Strömerskolan.

Certifieringar vid Hjalmar Strömerskolan	Ny ansökan skall påbörjas
Teknikcollege (tom 2024)	Vårterminen 2023
Vård- och Omsorgscollege (tom 2023)	Höstterminen 2022
Skola för hållbar utveckling (tom 2022)	Höstterminen 2022
Diplomerad gymnasieekonom	Vårterminen 2023
Branschrekommenderad skola av Byggbranschens yrkesnämnd (BYN) för inriktningen husbyggnad	Vårterminen 2024
Branschrekommenderad skola av BYN för anläggningsinriktningen	Vårterminen 2024
Europaparlamentets ambassadörskoleprogram (EPAS)	Utvärdering en gång per termin

## Analys

Hjalmar Strömerskolan ska hålla hög kvalitet på sina utbildningar. Certifieringar av olika program innebär att utbildningarna har en kvalitetsstämpel som förutsätter ett aktivt arbete i skolan samt samverkan med branscherna.

## Internationellt arbete

I läroplanen och i skolans vision lyfts internationellt arbete fram. Kommunfullmäktige i Strömsunds kommun tog 2014 beslutet att målsättningen är att alla flickor och pojkar inom samtliga program på gymnasiet ska delta i ett internationellt samarbete under sin studietid.

## Resultat

En internationaliseringsgrupp med representanter från flera program har startats. Under höstterminen färdigställdes ansökan för Erasmusackreditering och ansökan godkändes i början av vårterminen. Detta innebär att Hjalmar Strömerskolan nu är ackrediterade fram till 2027 och kan under den tiden erhålla regelbunden finansiering för det internationella arbetet.

Pandemin har även under detta läsår påverkat möjligheterna till fysiska möten. Dock genomfördes flera elevutbyten under senare delen av vårterminen inom skolans två aktuella projekt inom Erasmus+. Ett av dessa projekt är nu avslutat men det andra löper på under kommande läsår.

I tabell 23 nedan redovisas, utifrån de olika utbildningarna vid Hjalmar Strömerskolan, antal avgångselever som deltagit i ett internationellt samarbete någon gång under sin studietid på gymnasiet.

Tabell 23. Deltagande i internationellt samarbete under studietiden.

Program åk 3	Antal elever som deltagit
Barn- och fritid	-
Bygg- och anläggning	-
Ekonomi	10
El- och energi	-
Fordon	-
Handels- och administration	-
Industri tekniska	-
Naturvetenskap	-
Samhällsvetenskap	4
Teknik	-
Vård- och omsorg	-
<b>Totalt antal</b>	<b>14</b>
<b>Total andel</b>	<b>16 %</b>

### Analys

Andelen elever som deltagit i internationellt arbete är väldigt låg, något som till viss del kan bero på den pandemi vi drabbats av de senaste åren. Den APL som, inom vissa yrkesprogram, tidigare läsår förlagts utomlands har inte gått att genomföra och de elevutbyten som planerats inom de internationella projekten har skjutits upp. Dock genomfördes några elevutbyten under vårterminen, både genom besök och genom resor ut i Europa.

Den grupp för internationalisering som startats under läsåret kommer förhoppningsvis bidra till att fler engagerar sig i internationaliseringsfrågor och att kunskapen om detta sprids till samtliga program. Ackrediteringen är tänkt att ge skolor möjligheten att gå från att driva enskilda program till ett mer systematiskt, strategiskt och långsiktigt deltagande i Erasmus+-programmet och alla de möjligheter det medför. Detta kommer med all säkerhet att bidra till att Hjalmar Strömerskolan internationaliseringsarbete kommer att öka rejält inom de närmsta åren.

## Resultat för läsårets mål och kommande läsårs mål

Nedan redovisas resultat för innevarande läsårs mål utifrån de områden som redovisas i kvalitetsredovisningen.

- Mål som uppnåtts är markerade med **grönt**
- Mål som till viss del uppnåtts är markerade med **gult**
- Mål som inte uppnåtts är markerade med **rött**

Vidare redovisas kommande läsårs mål. Redovisas inget mål för kommande läsår kvarstår innevarande läsårs långsiktiga mål.

Område i kvalitetsredovisningen	Långsiktigt mål	Ska vara uppnått år	Resultat	Kortsiktigt mål för läsåret	Resultat	Kommande läsårs mål
<b>Policy, planer och riktlinjer inom verksamheten</b>	Samtliga planer är väl kända hos medarbetarna och arbetet sker i enlighet med dessa.	2023		Framtagna arbetssätt för att göra policy, planer och riktlinjer och dess innehåll väl kända för samtliga medarbetare.		Komplettering av planer, och riktlinjer där det saknas ansvariga för revidering samt information om dessa reviderade dokument.
<b>Klagomålshantering</b>	Utredning skall startas inom två arbetsdagar och feedback till den som lämnat synpunkter angående åtgärd skall vara genomförd inom sju arbetsdagar.	2023		Den uppdaterade klagomålsrutiner är implementerad i verksamheten.		Kontinuerlig uppföljning och utvärdering av rutinerna.
<b>Kränkande behandling och avstängningar</b>	Inga kränkningar ska förekomma på Hjalmar Strömerskolan.	2023		Implementerade arbetsformer gällande främjande och förebyggande arbete för att förhindra kränkningar finns.		Revidering av "Planen mot kränkande behandling" och plan för förebyggande och främjande arbete tas fram. Kontinuerlig uppföljning och utvärdering av arbetet.

				<p>Framtagen plan för att arbeta med värdegrundsfrågor.</p> <p>Alla som arbetar och studerar på Hjalmar Strömerskolan är väl förtrogna med "Likabehandlingsplanen" och arbetar i enlighet med den.</p>		<p>Mentorer och Elevhälsoteamet arbetar med de områden som angetts i planen för läsåret.</p>
<b>Rektor och skolledning</b>	Tydliga roller och arbetsuppgifter i hela skolans organisation.	2023		<p>Ett påbörjat arbete med årshjul och regelbundna puls-möten i ledningsgruppen.</p> <p>En framtagen plan för hur det pedagogiska ledarskapet kan bli synligt och närvarande i det dagliga arbetet.</p> <p>Identifierade behov hos skolledarna när det gäller stöd från expeditionspersonalen.</p>		<p>Uppdatering och fortsatt uppbyggnad av årshjulet.</p>
<b>Förstelärare</b>	Förstelärarna har i sitt uppdrag en tydlig och viktig roll i skolans kompetensutveckling, både på gemensam nivå och på gruppnivå samt i skolans utvecklingsarbete.	2023		<p>Planering av förstelärarmöten i årsplaneringen.</p> <p>Identifierade utvecklingsområden och genomförda förbättringsarbete inom dessa områden.</p> <p>Genomförd kompetensutveckling inom området för kollegialt lärande i klassrummet.</p>		<p>Framtagande och uppföljning av utvecklingsområden för läsåret.</p> <p>Genomförande av kollegialt lärandet genom kollegaskuggning.</p>

<b>Utvecklingsledare</b>	<p>Utvecklingsledarna leder kvalitetsarbetet i arbetslagen enligt framtagen modell för det systematiska kvalitetsarbetet genom att följa PDSA-cykeln och planera, genomföra, följa upp och analysera/lära.</p> <p>Innehållet i underlaget för kvalitetsarbete och kvalitetsredovisning i program- och ämneslag är tydligt, utförligt och anpassat utifrån de förbättringsbehov som finns i organisationen för att eleverna ska nå högre kunskapsnivåer.</p>	2023		Skolledningens uppföljning av kvalitetsarbetet samt stöttning av utvecklingsledare och arbetslag under processens gång är tydlig och leder till ökade kunskapsresultat hos eleverna.		Ökad delaktighet av skolledarna både i målformulering och i analysen av resultatet i arbetslagen i enighet med PDSA-nyckeln.
<b>Arbetslag</b>	All personal är väl förtrogen med hur kvalitetsarbetet i arbetslagen genomförs enligt upplägget för ett systematiskt kvalitetsarbete och PDSA-cykeln.	2023		Ett ökat och förbättrat stöd från skolledning till program- och ämneslag i att formulera mål och planer samt i dokumentationen av det arbetet.		
<b>Personal</b>	Andelen legitimerade lärare skall överstiga 70 %.	2023		Genomförd validering bland samtliga yrkeslärare inför pedagogiska studier.		Framtagande av plan för samtliga lärare utan legitimation.

				Anställda lärare utan legitimation planerar för fortsatta studier mot lärarlegitimation		
<b>Kompetensutveckling</b>	En treårsplan för den gemensamma fortbildningen.	2023		Plan och genomförande av kompetensutveckling inom identifierade områden.		Framtagande av plan för kompetensutveckling.
<b>Individuell kompetensutveckling</b>	Samtliga lärare skall ha en individuell fortbildningsplan som sträcker sig minst två läsår framåt.	2023		En individuell fortbildningsplan för samtliga undervisande lärare har upprättas.		Individuellt användande av Kommunutbildningar/Diploma utbildning.
<b>Genomförd utbildning vid gymnasieskolan</b>	Andelen sökande bland kommunens åk 9 ska uppgå till minst 75 %.  Utbildningen inom Skyttesport finns kvar med samma goda kvalitet som i dag.	2023		Följa utvecklingen av utredningen av idrottsutbildningar och göra det som krävs för att kunna fortsätta verksamheten inom skyttegymnasiet  En tydlig profilering och marknadsföring av skyttegymnasiet.		
<b>Rekrytering av elever till gymnasieskolan och marknadsföring</b>	En långsiktig plan för en tydlig marknadsföring av gymnasieskolan. är upprättad.	2023		Förbättrad information via hemsidan om vad gymnasieskolan erbjuder.  Framtagen och genomförd långsiktig plan för digital marknadsföring.  Ökad synlighet på Facebook och Instagram.		
<b>Nationella program</b>	Alla elever på nationella program når examen.	2023		Fortsatt kvalitetsarbete i ämnes- och programlagen för att nå de uppsatta politiska prioriteringarna.		Implementering av planen för elevernas stöd.

	Meritvärdet för avgångseleverna är minst lika höga som i riket.			Intensifierad och tydliggjord uppföljning av elevernas resultat i omdömena för tidiga insatser där stödbehov finns.		Uppföljning och utvärdering av planen.
<b>Uppföljning av och insyn i elevernas utveckling och resultat</b>	Utvecklingssamtalen genomförs två gånger per läsår med elev, och när elev är under 18 även med vårdnadshavare, senast tre veckor efter genomfört omdöme.	2023		Omdöme finns för samtliga kurser.  Uppföljning av genomförda utvecklingssamtal görs som en naturlig del i årshjulet.		
<b>Introduktionsprogrammet</b>	Andelen elever som går vidare till nationella program ska öka till minst 30 %.	2023		Andelen elever som går vidare till nationella program fortsätter att öka.  Alla elever har en individuellt utformad studieplan i linje med den plan som huvudmannen har upprättat.		
<b>Betyg och bedömning</b>	Alla elever är medvetna om vad de behöver kunna för att nå kunskapskraven i skolan.	2023		På Hjalmar Strömerskolan är det tydligt hur bedömningen av elevernas kunskapsresultat går till.		
<b>Stöd och extra anpassningar</b>	Planering av undervisning och stöd för eleverna utgår från det relationella perspektivet.	2023		Kartlägga och tydliggöra innebörden av det relationella perspektivet utifrån de senaste årens gemensamma fortbildning för att göra undervisningen tillgänglig för alla elever.		Planering av fortbildningsinsatser för att förstärka fortbildningens syfte och implementering i undervisningen.
<b>Modersmålsundervisning och studiehandledning</b>	Ett aktivt arbete för att berörda elever ska förstå	2023		Utreda behovet av modersmålsundervisning.		



	vikten av modersmålsundervisning				
<b>Frånvaro</b>	Andelen indraget studiemedel ligger under 3 %.	2023		Planen för skolfrånvaron har implementerats och rutinen följs enligt planen.	
<b>Normer och värden</b>	Skolenkätens indexvärden ska överstiga 8 gällande grundläggande värden.	2023		Intensifierat arbete gällande normer och värden	Förtydligande av det förebyggande och främjande arbetet i "Planen mot kränkande behandling".
<b>Elevernas ansvar och inflytande</b>	Skolenkätens indexvärden inom delaktighet och inflytande ska överstiga 8.	2023		Elevernas inflytande över sin undervisning och skolmiljö skall förtydligas.  En handlingsplan för ett fungerande elevrådsarbete är implementerad.  Regelbundna klassråd ska genomföras och elevinflytande skall uppmuntras.	
<b>Trygghet och studiero</b>	Samtliga, elever och personal, ska uppleva att Hjalmar Strömerskolans arbetsmiljö präglas av trygghet och studiero motsvarande ett indexvärde på minst 9 gällande trygghet och minst 7 för studiero och ordningsregler.	2023		Likabehandlingsplanen diskuteras med eleverna på mentorstiden.  Ordningsreglerna diskuteras med eleverna på mentorstiden samt beslutas i elevrådet.  Ett främjande arbete med en trygg skolmiljö genomförs där elevernas önskemål och delaktighet ska uppmuntras .	
		2023			

<b>Elevhälsa</b>	Ett väl utbyggt främjande- och förebyggande elevhälsoarbete.			<p>Framtagande av plan för samverkansformer mellan elevhälsan och lärare gällande stöd till elever.</p> <p>Framtagande av plan för praktiskt genomförande av alkohol- och drogförebyggande arbete i skolan</p>		<p>Implementering av planen gällande stödinsatser.</p> <p>Implementering av planen för alkohol- och drogförebyggande arbete.</p>
<b>Studie- och yrkesvägledning</b>	Förstärkt studie- och yrkesvägledning på Hjalmar Strömerskolan genom samverkan med universitet och högskolor, arbetsförmedlingar, näringsliv samt arbetsmarknadens parter och branschorganisationer.	2023		Framtagna arbetsmetoder för samverkan med universitet, högskolor, arbetsförmedling, näringsliv samt arbetsmarknadens parter och branschorganisationer.		
<b>Samverkan med aktörer utanför skolan</b>	Hjalmar Strömerskolan är fortsatt certifierad inom nuvarande områden.	2023		<p>Förbättrat samarbete med företagen gällande elevernas utbildning vid APL.</p> <p>Programråd på samtliga yrkesprogram</p>		
<b>Internationellt arbete</b>	Alla elever inom samtliga program på gymnasiet ska delta i ett internationellt samarbete under sin studietid.	2023		<p>Fortsatt arbete inom ackrediteringen.</p> <p>Fler i kollegiet engagerar sig i frågor som rör internationalisering.</p>		

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.293

## **§ 163 Fastställelse av budget 2023 och plan 2024-2025**

Kommunens budget för 2023 och plan 2024–2025 beslutades i fullmäktige § 69 per 8 juni 2022. Den bygger på en oförändrad skattesats på 23:22 för 2023. Under ett valår ska budgeten beslutas av det nya fullmäktige enligt kommunalagens 11 kapitel.

Senaste prognosen för 2022 visade på underskott i våra verksamheter som till stora delar följer med in i 2023. Till detta underskott ska läggas stigande priser, löner och pensioner till följd av den höga inflationen som kommer att kräva ett förändrings- och effektiviseringsarbete 2023.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

Resultat-, balans- och kassaflödesbudget för 2023, och plan för åren 2024-2025

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunfullmäktiges beslut

Nya fullmäktige fastställer resultat- och balansbudgeten för 2023 och plan för 2024-2025 enligt beslut § 69 per den 8 juni 2022.

Diarienummer KS.2022.293

## **Fastställelse av budget 2023 och plan 2024–2025**

Kommunens budget för 2023 och plan 2024–2025 beslutades i fullmäktige § 69 per 8 juni 2022. Den bygger på en oförändrad skattesats på 23:22 för 2023. Under ett valår ska budgeten beslutas av det nya fullmäktige enligt kommunalagens 11 kapitel.

Senaste prognosen för 2022 visade på underskott i våra verksamheter som till stora delar följer med in i 2023. Till detta underskott ska läggas stigande priser, löner och pensioner till följd av den höga inflationen som kommer att kräva ett förändrings- och effektiviseringsarbete 2023.

### **Förslag till beslut i fullmäktige**

Nya fullmäktige fastställer budgeten för 2023 och plan 2024-2025 enligt tidigare beslut § 69 per 8 juni 2022.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Kommunledningsförvaltningen, Niclas Liljefjäll, Ekonomichef och Veronica Hjorter Stenklyft, Ekonomistrateg

### **Beslut skickas till**

Samtliga förvaltningar och kommunala bolag

### **Bilagor**

Resultat-, balans- och kassaflödesbudget för 2023, och plan för åren 2024-2025

## RESULTATRÄKNING

	Utfall	Budget	Budget	Plan	Plan
mnkr	2021	rev.2022	2023	2024	2025
Verksamhetens intäkter	246 821	252 000	260 000	260 000	260 000
Verksamhetens kostnader	-1 081 586	-1 113 550	-1 161 100	-1 168 300	-1 174 700
Avskrivningar	-25 072	-27 000	-28 000	-29 600	-31 000
<b>VERKSAMHETENS NETTOKOSTNADER</b>	<b>-859 837</b>	<b>-888 550</b>	<b>-929 100</b>	<b>-937 900</b>	<b>-945 700</b>
Skatteintäkter	529 048	542 000	557 200	574 000	586 000
Generella statsbidrag och utjämning	360 362	364 000	382 700	378 800	375 000
<b>VERKSAMHETENS RESULTAT</b>	<b>29 573</b>	<b>17 450</b>	<b>10 800</b>	<b>14 900</b>	<b>15 300</b>
Finansiella intäkter	1 101	500	700	500	500
Finansiella kostnader	-1 643	-2 600	-6 500	-5 900	-6 200
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	<b>29 031</b>	<b>15 350</b>	<b>5 000</b>	<b>9 500</b>	<b>9 600</b>

## KASSAFLÖDESANALYS

mnkr	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Budget</b>	<b>Plan</b>	<b>Plan</b>
	<b><u>2021</u></b>	<b><u>rev. 2022</u></b>	<b><u>2023</u></b>	<b><u>2024</u></b>	<b><u>2025</u></b>
<b>LÖPANDE VERKSAMHET</b>					
Årets resultat	29 031	15 350	5 000	9 500	9 600
Justering för ej likviditetspåverkande poster	50 366	29 600	38 600	36 300	33 100
<i>Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital</i>					
	<b>79 397</b>	<b>44 950</b>	<b>43 600</b>	<b>45 800</b>	<b>42 700</b>
Minskn/ökn övriga kortfrist. fordr.	-14 452	0	0	0	0
Ökn/minskn övriga kortfristiga skulder	-23 751	0	0	0	0
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheter</b>	<b>41 194</b>	<b>44 950</b>	<b>43 600</b>	<b>45 800</b>	<b>42 700</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>					
Investering i fastigheter o inventarier	-29 257	-36 858	-35 723	-22 000	-22 000
Investering i bredband		-7 729	-2 000	-2 000	-2 000
Investering i AVA (avfall, vatten/avlopp)		-9 103	-18 220	-9 360	-9 360
Invest.bidrag fastigheter o inventarier		0	0	0	0
Försäljning av fastigheter o inventarier	-176	0	0	0	0
Investering i aktier o andelar	-1	0	-1 770	-1 770	0
Försäljning aktier o andelar	0	0	0	0	0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-29 434</b>	<b>-53 690</b>	<b>-57 713</b>	<b>-35 130</b>	<b>-33 360</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>					
<b>Utlåning</b>					
<b>Upplåning</b>					
Nyupptagna långfristiga lån	0	10 000	30 000	10 000	0
Amortering finansiell leasing	-138				
Minskn p g a utbetalning andra avsättningar		-500	-3 300	-3 100	-300
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheter</b>	<b>-138</b>	<b>9 500</b>	<b>26 700</b>	<b>6 900</b>	<b>-300</b>
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>11 623</b>	<b>760</b>	<b>12 587</b>	<b>17 570</b>	<b>9 040</b>

## BALANSRÄKNING

	Utfall	Budget	Budget	Plan	Plan
mnkr	2021	rev. 2022	2023	2024	2025
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	463 225	482 200	509 200	512 600	516 600
Finansiella tillgångar	32 107	32 250	33 420	34 590	34 590
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>495 332</b>	<b>514 450</b>	<b>542 620</b>	<b>547 190</b>	<b>551 190</b>
Fordringar	87 060	72 600	72 600	79 060	79 360
Likvida medel	94 914	38 700	33 700	43 700	43 700
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>	<b>181 974</b>	<b>111 300</b>	<b>106 300</b>	<b>122 760</b>	<b>123 060</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>677 306</b>	<b>625 750</b>	<b>648 920</b>	<b>669 950</b>	<b>674 250</b>
<b>EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR O SKULDER</b>					
Eget kapital vid årets början	280 118	264 750	280 100	289 100	298 600
Årets förändring av eget kapital	29 031	15 350	5 000	9 500	9 600
<b>EGET KAPITAL</b>	<b>309 149</b>	<b>280 100</b>	<b>285 100</b>	<b>298 600</b>	<b>308 200</b>
Pensionsavsättning	108 086	108 500	128 100	140 400	148 100
Andra avsättningar	17 672	14 900	11 600	8 000	7 700
<b>AVSÄTTNINGAR</b>	<b>125 758</b>	<b>123 400</b>	<b>139 700</b>	<b>148 400</b>	<b>155 800</b>
Långfristiga skulder	50 391	52 100	85 500	92 800	90 100
Kortfristiga skulder	192 008	170 150	138 620	130 150	120 150
<b>SKULDER</b>	<b>242 399</b>	<b>222 250</b>	<b>224 120</b>	<b>222 950</b>	<b>210 250</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER</b>	<b>677 306</b>	<b>625 750</b>	<b>648 920</b>	<b>669 950</b>	<b>674 250</b>
<b>Ställda panter och ansvarsförbindelser</b>					
Ansvarsförbindelse pension, inkl löneska	<b>167 175</b>	<b>175 500</b>	<b>169 300</b>	<b>170 738</b>	<b>170 900</b>
- pensioner intjänade tom 1997	329 770	322 100	313 800	306 238	297 400
- tryggnad i pensionsstiftelse	-162 595	-146 600	-144 500	-135 500	-126 500
Borgensförbindelser	129 295	229 500	197 500	197 500	197 500
Leasing	826	3 600	220	0	0

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.615

## **§ 164 Internbudget och verksamhetsmål för kommunstyrelsens verksamheter 2023**

Förslag till internbudget och verksamhetsmål för 2023 har upprättats för kommunstyrelsen, kommunledningsförvaltningen, teknik- och serviceförvaltningen, framtids- och utvecklingsförvaltningen samt de avgiftsfinansierade verksamheterna avfall och vatten/avlopp, AVA, och bredband.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

Internbudget 2023 Kommunstyrelsen

Internbudget 2023 Kommunledningsförvaltningen

Internbudget 2023 Teknik- och serviceförvaltningen

Internbudget 2023 Framtids- och utvecklingsförvaltningen

Internbudget 2023 Avfall och vatten/avlopp, AVA

Internbudget 2023 Bredband

Kommunstyrelsens verksamhetsmål 2022

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Internbudget och verksamhetsmål för 2023 fastställs för följande verksamheter: kommunstyrelsen, kommunledningsförvaltningen, teknik- och serviceförvaltningen, framtids- och utvecklingsförvaltningen, och de avgiftsfinansierade verksamheterna avfall och vatten/avlopp, AVA, och bredband.



Diarienummer KS.2022.615

## **Internbudget och verksamhetsmål kommunstyrelsens verksamheter 2023**

Förslag till internbudget och verksamhetsmål för 2023 har upprättats för kommunstyrelsen, kommunledningsförvaltningen, teknik- och serviceförvaltningen, framtids- och utvecklingsförvaltningen samt de avgiftsfinansierade verksamheterna avfall och vatten/avlopp, AVA, och bredband.

### **Förslag till beslut i kommunstyrelsen**

Internbudget och verksamhetsmål för 2023 fastställs för följande verksamheter: kommunstyrelsen, kommunledningsförvaltningen, teknik- och serviceförvaltningen, framtids- och utvecklingsförvaltningen, och de avgiftsfinansierade verksamheterna avfall och vatten/avlopp, AVA, och bredband.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Kommunledningsförvaltningen, Veronica Hjort Stenklyft, Ekonomistrateg

### **Bilagor**

Internbudget 2023 Kommunstyrelsen  
Internbudget 2023 Kommunledningsförvaltningen  
Internbudget 2023 Teknik- och serviceförvaltningen  
Internbudget 2023 Framtids- och utvecklingsförvaltningen  
Internbudget 2023 Avfall och vatten/avlopp, AVA  
Internbudget 2023 Bredband  
Kommunstyrelsens verksamhetsmål 2022

# INTERNBUDGET

2023

## Kommunstyrelsen

<i>Utfall 2021 tkr</i>			<i>Budget 2022 tkr</i>			<i>Budget 2023 tkr</i>		
<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
-1 270	42 306	<b>41 036</b>	-275	43 668	<b>43 393</b>	-375	48 825	<b>48 450</b>

Kommunstyrelsen har 2023 fått en utökad budgettram med 3,8 mnkr till KS utvecklingspott. Det finns en osäkerhet kring arvodeskostnader för kommunstyrelsen till följd av en ny mandatperiod och nya ledamöter. Arvode till förtroendevalda räknas upp med 2,25 procent för 2023 vilket ger en total arvodeskostnad på 3,4 mnkr. Kostnaden för Räddningstjänsten ökar med 1,6 mnkr. En diskussion pågår gällande medlemsavgiften för Akademi Norr som behöver höjas. Den tillfälliga ökningen av medlemsavgiften till Akademi Norr för 2022 på 100 tkr har indikerat på behovet av ytterligare resurser för att nå önskat genomslag. Akademi Norrs kraftsamling för att säkra kompetensförsörjningen i hela Norrlands inland kommer förhoppningsvis att leda till bättre rekryteringsförutsättningar framåt.

	<i>Utfall 2021 tkr</i>			<i>Budget 2022 tkr</i>			<i>Budget 2023 tkr</i>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
<b>KS</b>									
Kommunstyrelse	2	5 443	<b>5 445</b>	0	8 093	<b>8 093</b>	0	11 231	<b>11 231</b>
Kommunstyrelse, ej politisk	-459	4 284	<b>3 825</b>	-200	4 327	<b>4 127</b>	-300	4 468	<b>4 168</b>
Lokaler	-111	8 372	<b>8 261</b>	-75	7 258	<b>7 183</b>	-75	7 782	<b>7 707</b>
Lokaler, outhyrda	0	2 619	<b>2 619</b>	0	1 757	<b>1 757</b>	0	1 390	<b>1 390</b>
Marknadsföring o inform.	-52	173	<b>122</b>	0	1 099	<b>1 099</b>	0	1 099	<b>1 099</b>
Projekt, Ks	-800	833	<b>33</b>	0	351	<b>351</b>	0	330	<b>330</b>
Räddningstjänst	0	17 312	<b>17 312</b>	0	17 629	<b>17 629</b>	0	19 252	<b>19 252</b>
	<b>-1 420</b>	<b>39 036</b>	<b>37 616</b>	<b>-275</b>	<b>40 514</b>	<b>40 239</b>	<b>-375</b>	<b>45 552</b>	<b>45 177</b>
<b>Näringsliv</b>									
Näringsliv	150	3 271	<b>3 421</b>	0	3 154	<b>3 154</b>	0	3 273	<b>3 273</b>
	<b>150</b>	<b>3 271</b>	<b>3 421</b>	<b>0</b>	<b>3 154</b>	<b>3 154</b>	<b>0</b>	<b>3 273</b>	<b>3 273</b>

## Kommunledningsförvaltningen

Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
-6 449	41 808	<b>35 359</b>	-6 075	45 315	<b>39 240</b>	-6 276	46 953	<b>40 677</b>

Under 2023 kommer förvaltningen att ha två stora utmaningar, den ena är införandet av e-arkiv och den andra är byte av ekonomisystem. Båda dessa system kommer att påverka hela koncernen. Digitaliseringsarbetet kommer att fortsätta, bland annat genom att börja webbsända kommunfullmäktige, vilket innebär att vi måste texta film och sedan publicera kommunfullmäktige på webben för de som vill se kommunfullmäktige i efterhand. Utöver detta så har vi som mål under 2023 att kunna erbjuda digitala inspelade utbildningstillfällen, inom samtliga områden inom kommunledningsförvaltningen.

### EKONOMI

Både införandet av e-handelssystemet, som påbörjades under hösten, och arbetet med att upphandla och starta arbetet med ett byte av ekonomisystem kommer att fortsätta under 2023. Arbetet med att byta ekonomisystem kommer att ta upp till 12 månader och under tiden så måste vi delvis arbeta parallellt med båda systemen. Arbetet innebär att vi kommer att bygga upp inställningarna i det nya systemet och samtidigt arbeta med konverteringen från nuvarande system samt se till att integrationen fungerar med övriga delsystem.

### HR

Under året kommer HR att ha flera fokusområden, de största utmaningarna kommer troligen att bli kompetenskartläggning och heltid som norm. Arbetet med att erbjuda internutbildning fortsätter, bland annat i kollektivavtal och lagar, i arbetsmiljösystemet för tillbud, skador, skyddsron, riskbedömningar med mera, i rehabiliteringssystemet, i brand-, ergonomi- och HLR-utbildningar. Arbetet med lönekartläggning startades upp under hösten och kommer att påverka löneöversynen.

### KANSLI

Den 1 september 2022 gjorde vi en organisationsförändring och samlade kanslimedarbetare under en enhet, det vill säga överförmyndarkansliet ingår i kansliet. Arbetet med att föra in ärenden som beslutades innan införandet av ärendehanteringssystemet fortsätter. Detta för att underlätta framåt gällande uppdateringar av riktlinjer, policy, reglementen och dylikt. Arkivet kommer under året att vara ett fokusområde. Arbetet med arkivsystemet fortsätter och arbetet med införandet av ett e-arkiv måste påbörjas. Rekrytering av en arkivansvarig påbörjades under 2022 och vår förhoppning är att vi har anställt någon innan årsskiftet. Uppgradering av överförmyndarens handläggarsystem Wärna Go kommer fortsätta under 2023. Att rekrytera ställföreträdare kommer fortsättningsvis vara en utmaning men det är glädjande att vi lyckas hitta lämpliga ställföreträdare inom kommunen och därigenom slipper anlita de företag som finns på marknaden. Det är fortsatt många som behöver hjälp med budget- och skuldrådgivning och det ekonomiska läget med låg konjunktur, högre priser och räntehöjningar gör att behovet av hjälp förväntas öka.

### LÖNER

Under slutet av 2022 eller början av 2023 så ska samarbetet med Sollefteå kommun gällande IT-stöd för lönesystemet och schemalägningsprogrammets databas ses över och eventuellt så blir det en annan lösning. Även systemet som vi använder för att hålla reda på företrädesrätt, konverteringar och kompetens övergår eventuellt till en webb lösning istället för klient. Beslut om eventuell övergång kommer att tas under 2022.

### STRÖMSUND TURISM

Samarbetet med Vilhelmina gällande Vildmarksvägen fortsätter även under 2023. Detta innebär även att trafiken på Vildmarksvägen mäts. Nästa steg i att upprusta Strömsunds camping blir att asfaltera från receptionen mot stugorna. Under året kommer fler konferenslokaler på Folkets Hus att digitaliseras. Renoveringen av köksdelen samt byte av armatur i Oasen kommer att ske under året.

	Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
<b>Ekonomi</b>									
Ekonomi	-308	6 062	<b>5 754</b>	-251	6 385	<b>6 134</b>	-255	7 315	<b>7 060</b>
	<b>-308</b>	<b>6 062</b>	<b>5 754</b>	<b>-251</b>	<b>6 385</b>	<b>6 134</b>	<b>-255</b>	<b>7 315</b>	<b>7 060</b>
<b>HR</b>									
Bemanningsenhet	-5	1 288	<b>1 283</b>	0	1 269	<b>1 269</b>	0	1 340	<b>1 340</b>
Fackl anst m fl	-1	1 484	<b>1 483</b>	0	1 691	<b>1 691</b>	0	1 691	<b>1 691</b>
Friskvård	0	1 516	<b>1 516</b>	0	1 000	<b>1 000</b>	0	1 000	<b>1 000</b>
Företagshälsovård	0	1 466	<b>1 466</b>	0	1 882	<b>1 882</b>	-200	2 118	<b>1 918</b>
HR	-254	3 388	<b>3 134</b>	-49	3 853	<b>3 804</b>	0	3 720	<b>3 720</b>
Medel omställningsfonden	0	85	<b>85</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
	<b>-260</b>	<b>9 227</b>	<b>8 967</b>	<b>-49</b>	<b>9 695</b>	<b>9 646</b>	<b>-200</b>	<b>9 869</b>	<b>9 669</b>
<b>Kansli</b>									
Kansli	-253	4 450	<b>4 197</b>	-152	5 503	<b>5 351</b>	-132	2 331	<b>2 199</b>
Överförmyndaren admin.	-192	2 047	<b>1 855</b>	-150	1 991	<b>1 841</b>	-150	2 124	<b>1 974</b>
Gode män/Förvaltare	0	381	<b>381</b>	0	465	<b>465</b>	0	447	<b>447</b>
	<b>-445</b>	<b>6 878</b>	<b>6 433</b>	<b>-302</b>	<b>7 959</b>	<b>7 657</b>	<b>-282</b>	<b>4 902</b>	<b>4 620</b>
<b>KLF Gemensam</b>									
Digitalisering	0	493	<b>493</b>	0	820	<b>820</b>	0	700	<b>700</b>
Gemensamma kostn. KLF	-589	4 658	<b>4 069</b>	-818	5 339	<b>4 521</b>	-788	9 399	<b>8 611</b>
Lönebidrag	0	632	<b>632</b>	0	1 000	<b>1 000</b>	0	1 000	<b>1 000</b>
Hemsändning	-161	333	<b>173</b>	-180	360	<b>180</b>	-180	360	<b>180</b>
	<b>-750</b>	<b>6 116</b>	<b>5 367</b>	<b>-998</b>	<b>7 519</b>	<b>6 521</b>	<b>-968</b>	<b>11 459</b>	<b>10 491</b>
<b>Löner</b>									
Lönekontor	-310	4 439	<b>4 129</b>	-50	4 221	<b>4 171</b>	-145	4 137	<b>3 992</b>
	<b>-310</b>	<b>4 439</b>	<b>4 129</b>	<b>-50</b>	<b>4 221</b>	<b>4 171</b>	<b>-145</b>	<b>4 137</b>	<b>3 992</b>
<b>Turism</b>									
Administration	-255	2 355	<b>2 099</b>	-260	2 537	<b>2 277</b>	-250	2 679	<b>2 429</b>
Camping	-2 828	2 753	<b>-75</b>	-2 915	3 532	<b>617</b>	-3 066	3 158	<b>93</b>
Folkets Hus	-1 029	2 939	<b>1 910</b>	-1 000	2 263	<b>1 263</b>	-860	2 277	<b>1 417</b>
Turism	-264	1 039	<b>775</b>	-250	1 203	<b>953</b>	-250	1 156	<b>906</b>
	<b>-4 377</b>	<b>9 087</b>	<b>4 709</b>	<b>-4 425</b>	<b>9 536</b>	<b>5 111</b>	<b>-4 426</b>	<b>9 271</b>	<b>4 845</b>

## Teknik- och serviceförvaltningen

Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
-169 450	195 869	<b>26 419</b>	-158 092	193 678	<b>35 586</b>	-167 600	204 585	<b>36 985</b>

### BUDGET 2023

Teknik- och serviceförvaltningens kostnadsbudget, ej AVA-enheten inräknad, på ca 205 000 tkr och en budgettram för 2023 på 36 985tkr. Totala kostnadsbudgeten för förvaltningen, inklusive AVA-enheten, är för 2023 ca 251 000 tkr

En stor utmaning för Teknik- och serviceförvaltningen 2023 är att den interna prissättningen inte följer den höga inflationstakten som råder och som förutspås under 2023. Teknik- och serviceförvaltningen köper in varor och tjänster till marknadspriser men tillåts inte internfakturera varan eller tjänsten enligt självkostnadsprincipen. Det innebär att Teknik- och serviceförvaltningens resultat kommer att påverkas negativt för många av de varor eller tjänster som övriga förvaltningar köper av oss.

### Stab

Stort fokus på IT-säkerhet och då riktat särskilt mot att skydda våra enheter och identiteter i grunden med rätt konfiguration och rätt behörigheter på rätt plats. Vi fortsätter med pågående aktiviteter för behörighetssegmentering, versionsuppdateringar och uppgraderingar av både AD (katalogtjänsten) och certifikathantering. Under 2023 kommer vi att behöva titta på att utöka skyddet för kommunens enheter, såväl datorer som mobila enheter.

Bemanningsläget är ansträngt på enheten och vi ser ett fortsatt högt konsultbehov för att täcka upp daglig verksamhet. Hittills har vi klarat oss från större kostnadsökningar men inflationstrycket och en hög dollarkurs kommer att driva upp kostnaderna på de stora utgiftsposterna på sikt.

Flera leverantörer meddelar kommande prishöjningar på uppemot 10-15% inom både hårdvara och licens/mjukvara/supportavgifter.

De fortsatt ökade kraven när det gäller arbete med bland annat totalförsvar/civilt försvar, brottsförebyggande arbete samt klimatanpassningsarbete med mera, innebär mer arbete både för vår förvaltning men även för hela koncernen och det är väldigt viktigt att vi under 2023 prioriterar detta. SKR och MSB har tecknat avtal om att kommunerna i arbetet med civilt försvar ska prioritera kompetenshöjning gällande totalförsvar, säkerhetsskydd samt krigsorganisation och dess bemanning av personal. För att säkerställa att verksamheterna kan bedrivas även vid störningar i elförsörjningen så kommer reservkraft att installeras för Vattudalsskolan och dess produktionskök 2023.

Uppdraget för tjänsteperson i beredskap är en förvaltningsövergripande uppgift med personer i beredskap från flera förvaltningar. Vi har nu under några år sett nyttan med denna funktion och med tanke på läget i vår omvärld så är det ännu mer viktigt att kommuner och statliga myndigheter har en organisation för att kunna hantera kriser dygnet runt, året om. För att kommunen ska ha bra och kostnadseffektiva avtal med våra entreprenörer och leverantörer krävs det god framförhållning inom samtliga förvaltningar vid upphandling av varor och tjänster. När vi väl har upphandlat varor och tjänster och fått avtal på plats så fortsätter teknik- och serviceförvaltningen vår satsning på god avtalsuppföljning även under 2023.

### Produktion

Priserna på mat i världen har under senaste tiden stigit mycket snabbt, bland annat som en konsekvens av kriget i Ukraina. Livsmedelspriserna befinner sig på rekordnivåer och förväntas öka ytterligare. Vi räknar med en kostnadsökning på livsmedel motsvarande 20% under 2022 och ytterligare 10% under 2023. I och med att den interna prissättningen inte får överstiga 5% så kommer Teknik- och serviceförvaltningen få bära den ökade livsmedelskostnaden vilket innebär att självkostnadsprincipen inte tillämpas vid internköp av varor och tjänster. Inom driftgruppen kommer vi under 2023 att byta ut en del bilar samt införskaffa en kompaktlastare på grund av att befintliga är gamla och slitna samt dras med höga verkstadskostnader. Inom lokalvården ser vi fortsatt stora problem att få tag på vikarier vid behov. Lokalvården fortsätter certifiera nya medarbetare samt satsar på kemikaliefri lokalvård.

## Fastigheter

Fullmäktige beslutade under 2019 att införa nytt internhyressystem. Beslut fattades att hyran uppräknas varje år med KPI oktober månad. KPI augusti månad är 9% och antas öka ytterligare. Beslut har dock tagits att hyran ska uppräknas 5% vilket innebär att ambitionsnivån måste sänkas för under-håll i fastigheter 2023.

## Gator, mark, skog och transport

Även i 2023 års budget saknas medel för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av våra gator och vägar. Vår skogsdrift planerar för en nettointäkt på ca 336 tkr. då det blir en del gallring istället för slutavverkning. En del röjning kommer utföras 2023 vilket innebär en ökad kostnad. Vinterväghållning förväntas öka kostnadsmässigt då nya avtalen ökar i takt med den ökade inflationstakten

## Tillgänglighet

Färdtjänsten beräknas vara underfinansierad med ca 900 tkr. Vi ser att resmönstret för färdtjänst och riksfärdtjänst närmar sig de nivåer vi hade innan pandemin. Vi ser även att antalet ansökningar ökat sedan slutet av mars 2022, då kraven för sjukresor skärpts, fler söker färdtjänst för att de ska berättigade till sjukresor vilket kan göra att färdtjänstresor ökar. Vi kan även se att andelen resor från kommunens ytterorter ökar i antal och i km per resa.

Antalet bostadsanpassningsärenden beräknar vi kommer att ligga på samma nivå som 2022. Behovet av bostadsanpassning är dock svårt att förutspå, därför följs antal beviljade ansökningar och kostnader för dessa noggrant och redovisas i kommande prognoser.

<b>Stab</b>	<b>Utfall 2021 tkr</b>			<b>Budget 2022 tkr</b>			<b>Budget 2023 tkr</b>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
Administration	0	2 768	<b>2 768</b>	-70	3 181	<b>3 111</b>	0	3 349	<b>3 349</b>
Avtalscontroller	-458	523	<b>65</b>	0	607	<b>607</b>	0	684	<b>684</b>
IT Drift	-1 326	8 734	<b>7 408</b>	-1 391	9 095	<b>7 704</b>	-2 015	9 994	<b>7 979</b>
Kundtjänst	-1 544	3 052	<b>1 508</b>	-1 540	3 216	<b>1 676</b>	-1 594	2 715	<b>1 121</b>
Samlingslokaler, bidrag	0	1 400	<b>1 400</b>	0	1 400	<b>1 400</b>	0	1 400	<b>1 400</b>
Säkerhetssamordning	-717	986	<b>269</b>	-808	1 271	<b>463</b>	-908	1 324	<b>416</b>
Tjänsteperson i beredskap	0	379	<b>379</b>	0	509	<b>509</b>	0	540	<b>540</b>
Upphandling	0	846	<b>846</b>	0	1 613	<b>1 613</b>	0	1 549	<b>1 549</b>
	<b>-4 045</b>	<b>18 688</b>	<b>14 643</b>	<b>-3 809</b>	<b>20 893</b>	<b>17 084</b>	<b>-4 517</b>	<b>21 554</b>	<b>17 037</b>

<b>AVA</b>	<b>Utfall 2021 tkr</b>			<b>Budget 2022 tkr</b>			<b>Budget 2023 tkr</b>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
Dagvattenverksamhet	-34	912	<b>878</b>	0	872	<b>872</b>	0	977	<b>977</b>
Ext avfall fr ftg,inst	-5 394	5 145	<b>-249</b>	-3 950	3 731	<b>-219</b>	-4 705	4 493	<b>-212</b>
	<b>-5 428</b>	<b>6 057</b>	<b>629</b>	<b>-3 950</b>	<b>4 603</b>	<b>653</b>	<b>-4 705</b>	<b>5 470</b>	<b>765</b>

<b>Fastigheter</b>	<b>Utfall 2021 tkr</b>			<b>Budget 2022 tkr</b>			<b>Budget 2023 tkr</b>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
Administration fastighet	2	4 856	<b>4 857</b>	-20	5 242	<b>5 222</b>	-20	5 800	<b>5 780</b>
Av kommunen hyrd bostad	-2 083	1 715	<b>-368</b>	-2 561	1 913	<b>-648</b>	-2 499	1 853	<b>-646</b>
Av kommunen hyrd lokal	-1 796	1 746	<b>-50</b>	-1 796	2 587	<b>791</b>	-2 446	2 667	<b>221</b>
Av kommunen ägd bostad	-16 335	13 900	<b>-2 436</b>	-14 884	13 092	<b>-1 792</b>	-14 735	15 029	<b>294</b>
Av kommunen ägd lokal	-60 605	51 720	<b>-8 884</b>	-53 642	50 069	<b>-3 573</b>	-56 822	51 173	<b>-5 649</b>
	<b>-80 817</b>	<b>73 937</b>	<b>-6 880</b>	<b>-72 903</b>	<b>72 903</b>	<b>0</b>	<b>-76 521</b>	<b>76 521</b>	<b>0</b>

<b>Gator &amp; mark</b>	<b>Utfall 2021 tkr</b>			<b>Budget 2022 tkr</b>			<b>Budget 2023 tkr</b>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
Belysn. gator planl.områ	-116	3 415	<b>3 298</b>	-214	2 867	<b>2 653</b>	-214	2 905	<b>2 691</b>
Bostadsmark under expl.	-7	47	<b>40</b>	0	31	<b>31</b>	0	51	<b>51</b>
Drift o underh. industris	0	11	<b>11</b>	0	15	<b>15</b>	0	15	<b>15</b>
Industrimark	0	30	<b>30</b>	0	20	<b>20</b>	0	33	<b>33</b>
Länstrafik	0	392	<b>392</b>	0	433	<b>433</b>	0	450	<b>450</b>
Skogsdrift	-1 333	243	<b>-1 090</b>	-1 300	543	<b>-757</b>	-1 000	664	<b>-336</b>
Torgplatser,cirkusplatser,mm	-98	1 502	<b>1 404</b>	-87	1 471	<b>1 384</b>	-93	1 569	<b>1 476</b>
Vägar	-375	6 835	<b>6 460</b>	-375	7 045	<b>6 670</b>	-398	7 625	<b>7 227</b>
Arrende vindkraft	-119		<b>-119</b>				-177		<b>-177</b>
	<b>-2 048</b>	<b>12 473</b>	<b>10 367</b>	<b>-1 976</b>	<b>12 425</b>	<b>10 449</b>	<b>-1 882</b>	<b>13 312</b>	<b>11 430</b>

<b>Produktion</b>	<b>Utfall 2021 tkr</b>			<b>Budget 2022 tkr</b>			<b>Budget 2023 tkr</b>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
Beredskap	-1 669	1 669	<b>0</b>	-1 865	1 865	<b>0</b>	-1 865	1 915	<b>50</b>
Driftsgrupp	-16 414	15 437	<b>-977</b>	-15 986	15 986	<b>0</b>	-17 401	17 401	<b>0</b>
Lokalvård	-17 264	17 038	<b>-226</b>	-17 120	17 120	<b>0</b>	-17 627	17 627	<b>0</b>
Storkök	-35 110	35 932	<b>822</b>	-33 600	33 600	<b>0</b>	-35 810	35 810	<b>0</b>
Transport	-6 655	7 018	<b>363</b>	-6 882	6 941	<b>59</b>	-7 272	7 272	<b>0</b>
	<b>-77 112</b>	<b>77 094</b>	<b>-18</b>	<b>-75 454</b>	<b>75 513</b>	<b>59</b>	<b>-79 975</b>	<b>80 025</b>	<b>50</b>

<b>Tillgänglighet</b>	<b>Utfall 2021 tkr</b>			<b>Budget 2022 tkr</b>			<b>Budget 2023 tkr</b>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
Bostadsanpassningsbidrag	0	1 095	<b>1 095</b>	0	1 548	<b>1 548</b>	0	1 658	<b>1 658</b>
Färdtjänst	0	6 525	<b>6 525</b>	0	5 793	<b>5 793</b>	0	6 045	<b>6 045</b>
	<b>0</b>	<b>7 620</b>	<b>7 620</b>	<b>0</b>	<b>7 341</b>	<b>7 341</b>	<b>0</b>	<b>7 703</b>	<b>7 703</b>

## Framtids- och utvecklingsförvaltningen

Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
-30 821	114 942	<b>84 121</b>	-26 900	114 532	<b>87 632</b>	-23 379	115 586	<b>92 207</b>

### Budget 2023 Framtids- och utvecklingsförvaltningen

#### Ledning/Förvaltning

Den förändring som påbörjades 2020 kommer är nu genomförd där den ekonomiska strukturen nu är fullt ut implementerad. Detta för att tydliggöra ansvar och kopplingen till verksamheterna på ett bättre sätt. Jämförelser med historiska data börjar därmed bli relevant. Nettobudget för 2023 är 92,2 mkr. Kostnader för externa placeringar av ensamkommande flyktingar samt interkommunala kostnader bedöms utvecklas gynnsamt. Betydande osäkerhet finns fortsatt runt dessa områden som dessutom ligger utanför förvaltningens direkta kontroll. Dessutom finns betydande osäkerheter runt allmänna kostnadshöjningar kopplat till den nuvarande höga inflationen och hur dessa kommer påverka förvaltningens ekonomi under 2023.

#### Hjalmar Strömerskolan

Verksamheten bedrivs 2023 i samma omfattning och med samma utbildningsutbud som 2022. Den sedan tidigare tillkommande inriktningen Bygg och anläggningsfordon är fullt implementerad vilket förutsätter allokering av betydande resurser. Ökande antal elever på introduktionsprogram samt kompensatoriska åtgärder kopplat till Covid-19 är fortsatt kostnadsdrivande.

Nettobudget 2023 är 84 mkr vilket motsvarar en ökning med 5,2 mkr jmf med 2022. För gymnasieskolan upprätthålls ungefär samma elevunderlag från vår egen kommun samt förhoppningsvis ökande antal från andra kommuner. Vi ser även ett ökande elevunderlag från vår egen kommun från och med höst terminen 2023 och flera år framåt.

Fortsatt råder långsiktiga osäkerheter runt elevantal på YH-utbildningen för vindkrafttekniker samt den nationella utbildningen för skyttesport, NIU. Dessa utbildningar har dessutom en stark koppling till elevhemmet Sörgård.

Vi kommer löpande pröva framtida förutsättningar för dessa utbildningar.

#### RC - Resurscentrum

Budget för Resurscentrum 2023 är 2,3 mkr och beräknat utifrån prognos och budget 2022 med uppräknig för löner och övriga kostnader. Vi ser ett fortsatt ökat behov av RC:s stödinsatser under kommande år, vilket gör att vi budgeterar för bibehållen organisation. Placeringskostnader och flyktingmottagande är beräknat utifrån dagens förutsättningar och kan därför ändras snabbt om läget i landet och världen förändras. Vi fortsätter söka externa medel för relevant utvecklingsarbete.

#### Näringslivsliv och utveckling

Nettobudget 2023 är 3,0 mkr som driftbudget. Vidare finansieras olika projekt och aktiviteter genom extern medfinansiering från bl.a. Tillväxtverket, Länsstyrelsen Region JH och Leader.

#### Övriga projekt

Vindkraftcentrum med 2 anställda kommer sannolikt att drivas med full extern finansiering under delar av 2023 för att därefter övergå till annan huvudman.

Teknikhuset i samarbete med engcon fortsätter 2023.

	Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
<b>Stab och övriga projekt</b>									
Administration FUF	0	0	<b>0</b>	-500	2 914	<b>2 414</b>	-500	3 384	<b>2 884</b>
Administration VKC	0	0	<b>0</b>	-2 816	2 815	<b>-1</b>	-923	924	<b>1</b>
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3 316</b>	<b>5 729</b>	<b>2 413</b>	<b>-1 423</b>	<b>4 307</b>	<b>2 884</b>

	Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
<b>Hjalmar Strömerskolan</b>									
Akademi Norr	0	316	<b>316</b>	0	433	<b>433</b>	0	332	<b>332</b>
Centrala kostnader	-267	4 567	<b>4 299</b>	-200	4 602	<b>4 402</b>	-370	5 066	<b>4 696</b>



Elevhem	-693	2 819	<b>2 126</b>	-472	2 824	<b>2 352</b>	-867	4 103	<b>3 236</b>
Elefvård	-1	637	<b>636</b>	0	683	<b>683</b>	0	661	<b>661</b>
Gymnasieskola	-3 142	55 385	<b>52 242</b>	-2 991	56 432	<b>53 441</b>	-2 867	60 896	<b>58 029</b>
Interkommunal ersättning	-5 393	16 031	<b>10 638</b>	-5 630	17 041	<b>11 411</b>	-5 000	14 040	<b>9 040</b>
Kommunal vuxenutbildning	-3 554	8 094	<b>4 539</b>	-2 302	6 680	<b>4 378</b>	-2 302	6 351	<b>4 049</b>
Lärcenter	-556	1 007	<b>451</b>	-500	1 288	<b>788</b>	-600	1 429	<b>829</b>
Skolhälsovård	-3	623	<b>620</b>	0	686	<b>686</b>	0	741	<b>741</b>
SYV Studie- o yrkesvägledn.	-14	694	<b>680</b>	0	1 068	<b>1 068</b>	0	1 473	<b>1 473</b>
Uppdragsutbildning	-44	126	<b>82</b>	-125	124	<b>-1</b>	-125	130	<b>5</b>
Utvecklingsprojekt	-100	118	<b>18</b>	-146	147	<b>1</b>	-146	147	<b>1</b>
Vindkraft	-2 952	3 325	<b>373</b>	-3 600	3 729	<b>129</b>	-2 587	3 483	<b>896</b>
	<b>-16 721</b>	<b>93 743</b>	<b>77 022</b>	<b>-15 966</b>	<b>95 738</b>	<b>79 772</b>	<b>-14 864</b>	<b>98 851</b>	<b>83 987</b>

### Näringsliv

	<i>Utfall 2021 tkr</i>			<i>Budget 2022 tkr</i>			<i>Budget 2023 tkr</i>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
Näringsliv	-1 051	4 164	<b>3 113</b>	-500	3 818	<b>3 318</b>	-200	3 188	<b>2 988</b>
	<b>-1 051</b>	<b>4 164</b>	<b>3 113</b>	<b>-500</b>	<b>3 818</b>	<b>3 318</b>	<b>-200</b>	<b>3 188</b>	<b>2 988</b>

### Resurscentrum

	<i>Utfall 2021 tkr</i>			<i>Budget 2022 tkr</i>			<i>Budget 2023 tkr</i>		
	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>	<i>Intäkter</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Totalt</i>
Administration (utveckling)	-7 863	12 731	<b>4 868</b>	-4 450	5 377	<b>927</b>	-3 900	5 397	<b>1 497</b>
EU-projekt	-1 289	252	<b>-1 037</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Integrationservice	-3 897	4 052	<b>155</b>	-2 668	3 870	<b>1 202</b>	-2 992	3 842	<b>850</b>
	<b>-13 049</b>	<b>17 035</b>	<b>3 986</b>	<b>-7 118</b>	<b>9 248</b>	<b>2 130</b>	<b>-6 892</b>	<b>9 239</b>	<b>2 347</b>

# Internbudget

2023

## Avgiftsfinansierad verksamhet, renhållning

Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
-15 857	15 800	<b>-57</b>	-15 566	15 172	<b>-394</b>	-16 844	16 844	<b>0</b>

Arbetet med att förbättra hanteringen av avfallet som kommer in på våra anläggningar och förfina sorteringen fortsätter. Detta gör att en del kostnader kan minskas men kostnaderna för transporter kommer att öka under 2023 om dagens prisläge för drivmedel kvarstår. Vi fortsätter arbetet med att planera för införandet av matavfallsinsamling som ska vara infört till december 2023. Vi kommer att utföra utredningar tillsammans i länet utifrån att det beslutats att kommunerna ska överta insamlingen av förpackningsavfall från 2024. Vi går igenom vårt kundregister och kontrollerar fastigheter som inte finns upplagda, vilket innebär att intäkterna under 2023 ökar. Taxorna kommer att räknas upp med 5%. Budgeterar med ett nollresultat.

	Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
Deponeringsanläggningar	-1 848	6 354	<b>4 506</b>	-1 386	6 277	<b>4 891</b>	-1 195	7 032	<b>5 837</b>
Insamling av avfall	-14 009	9 446	<b>-4 563</b>	-14 180	8 895	<b>-5 285</b>	-15 649	9 813	<b>-5 837</b>
	<b>-15 857</b>	<b>15 800</b>	<b>-57</b>	<b>-15 566</b>	<b>15 172</b>	<b>-394</b>	<b>-16 844</b>	<b>16 844</b>	<b>0</b>

## Avgiftsfinansierad verksamhet, vatten och avlopp

Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
-30 200	29 206	<b>-994</b>	-28 872	28 091	<b>-781</b>	-30 011	29 962	<b>-49</b>

AVA-enheten fortsätter lägga stora resurser på förnyelse av ledningsnätet, speciellt på avloppssidan. För att det arbetet ska fortgå måste ett arbete med flödesmätning och filmning av avloppsledningar utföras. Detta för att kunna välja ut vilka ledningar som måste förnyas och därmed minska inflödet av ovidkommande vatten till reningsverken. Vi fortsätter att underhålla våra anläggningar och göra förbättringar för att kunna hålla en bra kvalitet på dricksvattnet och klara lagkraven för reningsverken. Intäkterna ökar i och med att taxorna räknas upp med 5%. Budgeterar med ett litet överuttag på 49 tkr.

	Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
Avloppsverksamhet	-16 604	16 424	<b>-179</b>	-14 753	14 757	<b>4</b>	-15 486	15 722	<b>236</b>
Vattenverksamhet	-13 596	12 782	<b>-815</b>	-14 119	13 335	<b>-784</b>	-14 525	14 240	<b>-285</b>
	<b>-30 200</b>	<b>29 206</b>	<b>-994</b>	<b>-28 872</b>	<b>28 091</b>	<b>-781</b>	<b>-30 011</b>	<b>29 962</b>	<b>-49</b>

# INTERNBUDGET

2023

## Bredband, avgiftsfinansierad verksamhet

Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
-7 864	9 853	<b>1 989</b>	-8 238	8 238	<b>0</b>	-8 900	8 900	<b>0</b>

Budgetram för bredband inrättades första gången 2022. Den största kostnaden inom bredband är kapitalkostnader, med avskrivningar på beräknat 6 100 tkr. Budget för interna bidrag beräknas 2023 till samma belopp som 2022, det vill säga 1 100 tkr. Övriga kostnader har beräknats utifrån utfall 2022 samt uppräknig och antaganden om volymer 2023. Den största intäkten avser arrendeintäkter från Servanet AB som arrenderar kommunens nät enligt nyttjanderättsavtal. 2023 års arrendeintäkt, - 7 100 tkr, är baserat på antaganden om räntor och arrendegrundande anläggningskapital, vilka båda är högre 2023. Nettokostnadsramen är noll.

Bredband	Utfall 2021 tkr			Budget 2022 tkr			Budget 2023 tkr		
	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt	Intäkter	Kostn.	Totalt
Bredband	-7 864	9 853	<b>1 989</b>	-8 238	8 238	<b>0</b>	-8 900	8 900	<b>0</b>
	-7 864	9 853	<b>1 989</b>	-8 238	8 238	<b>0</b>	-8 900	8 900	<b>0</b>

Diarienummer KS.2022.189

## **Översyn av investeringsbudget 2023**

Den svenska ekonomin står inför en kraftig nedgång som ett resultat av både pandemin samt den pågående konflikten i Ukraina. Lågkonjunkturen är ett faktum och Strömsunds kommun kan tvingas till tuffa prioriteringar för att beslutad budget ska hållas.

Med anledning av den lågkonjunktur som råder har samtliga förvaltningar sett över sina investeringsäskanden och omprioriterat vissa som, där det är möjligt, skjuts på framtiden.

De investeringar som föreslås genomföras har indexuppräknats med KPI för augusti månad, vilket då var 9 procent.

### **Förslag till beslut**

Investeringsbudget 2023 fördelas per objekt enligt upprättat omarbetat förslag.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Kommunledningsförvaltningen, Anneli Svensson, Kommundirektör

### **Beslut skickas till**

Kommunledningsförvaltningen  
Teknik- och serviceförvaltningen

### **Bilagor**

Reviderad sammanställning per objekt 2023

## Rev. Investeringsbudget 2023 fördelad per objekt

*kpi aug*

Förslag objekt per Förvaltning	Motivering	Budget	Rev
		2023	2023
		Belopp	Belopp
KS Reservkraft Vattudalsskolan	Drift vid strömavbrott	2 500	2 725
KS ospecificerad pott	Ex. arbetsmiljöärenden	3 000	3 000
TSF fastigheter K3 (årlig pott)	Komponentavskrivningar	4500	4 500
TSF IT (årlig pott)	IT-säkerhet	1000	600
TSF Gatubeläggningar (årlig pott)	Eftersatt underhåll	1 000	1 000
TSF Seriebyte belysning	Energieffektivisering	900	981
TSF Belysning 829	Politiskt beslut	3 000	3 000
TSF Diskmaskin Vattudalsköket	Behov av utbyte	500	545
TSF Ventilation Fjällsjöskolan	Inomhusmiljö	2 000	2 180
TSF Fjällsjöskolan byte fönster	Behov av utbyte	1 500	1 635
BKU Vattudalsskolan, låssystem	Säkerhet	650	714
BKU Hoting, friidrottsanläggning Hotingborg	Upprustning	500	0
FUF Alla skolor, låssystem	Säkerhet	195	195
FUF Kör Simulator	Uppdatering Fordon/transp. Bygg- och anlägg.	50	50
FUF Arbetsstation metodrummet	Uppdatering Vård- och omsorgsprogrammet	50	50

FUF Högtryckstvätt	Uppdatering Fordon- och transportprogrammet	71	71
FUF Laborationsutrustning	Uppdatering EI-programmet	223	223
FUF Sågverk	Uppdatering Bygg- och anlägg.	139	139
NVF Pott medicinkteknisk-utrustning	Minska patient-resor	200	200
<b>Del summa</b>		<b>21 978</b>	<b>21 808</b>

		<b>Budget</b>	<b>Rev</b>
		<b>2023</b>	<b>2023</b>
<b>Förslag extern upplåning</b>	<b>Motivering</b>	<b>Belopp</b>	<b>Belopp</b>
KS Bredband (årlig pott)	Kommunalt bredbandsmål	2 000	2 000
TSF Vatten Avlopp	Investeringsplan enl. VA-taxa	7 920	7 920
TSF Renhållning, Sopbilar 2st	insamling matavfall	6 650	6 650
TSF Renhållning Kärl, container	Insamling matavfall	3 300	3 597
TSF Renhållning, Asfaltering ÅVC	Sortering/lagring avfall	200	0
TSF Rehållning, Containrar ÅVC	Sortering/lagring avfall	150	164
VSF Stöd och service	Ny gruppbostad Strömsund	10 500	0
TSF transport 1 lastbil	Utbyte av befintlig	3 245	3 245
<b>Del summa</b>		<b>33 965</b>	<b>23 576</b>

<b>Summa</b>		<b>55 943</b>	<b>45 384</b>
--------------	--	---------------	---------------

1,09



den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.612

## **§ 165 Revidering av ägardirektiv för Jämtlandsvärme AB**

Fullmäktige beviljade, den 21 april 2021 § 24, investering och utökad kommunal borgen för den nya produktionsanläggningen i Jämtlandsvärme AB. Enligt beslutet ska även bolagets ägardirektiv revideras med nya villkor för avkastningsmål och soliditet.

I förslag till revidering kvarstår avkastningsmålet oförändrat på två procent av totalt kapital och soliditeten är ändrad från 30 procent till 20 procent.

Förändringarna är kommunicerade med verkställande direktör och styrelseordförande i bolaget.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

Ägardirektiv Jämtlandsvärme AB, revidering, version 3.0

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunfullmäktiges beslut

Godkänna revidering av ägardirektiv för Jämtlandsvärme AB. Ägardirektiven gäller från och med år 2023.

Diarienummer KS.2022.612

## **Ägardirektiv Jämtlandsvärme AB, revidering**

Fullmäktige beviljade investering och utökad kommunal borgen för den nya produktionsanläggningen i Jämtlandsvärme AB enligt KF § 24 per 21 april 2021. Enligt beslutet ska även bolagets ägardirektiv revideras med nya villkor för avkastningsmål och soliditet.

I förslag till revidering kvarstår avkastningsmålet oförändrat på två procent av totalt kapital och soliditeten är ändrad från 30 procent till 20 procent.

Förändringarna är kommunicerade med VD och styrelseordförande i bolaget.

### **Förslag till beslut i fullmäktige**

Godkänner revidering av ägardirektiv för Jämtlandsvärme AB. Gäller från och med år 2023.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Kommunledningsförvaltningen, Niclas Liljefjäll, Ekonomichef och Veronica Hjorter Stenklyft, Ekonomistrateg

### **Beslut skickas till**

Jämtlandsvärme AB

### **Bilagor**

Ägardirektiv Jämtlandsvärme AB, revidering, version 3.0

Titel: Ägardirektiv för Jämtlandsvärme AB

Id nr: 4:5  
Version: ~~3.02-0~~

Typ: Ägardirektiv  
Fastställt: KF 2011-06-16, § 67  
Reviderad: KF 2019-02-21, § 5  
Reviderad: KF 2022-11-16, § X

Giltighetstid: Tills vidare  
Uppdateras:

## Ägardirektiv för Jämtlandsvärme AB

*Ägardirektiv för Jämtlandsvärme AB, nedan kallat bolaget, antaget av kommunfullmäktige i Strömsunds kommun, nedan kallad kommunen*

### 1. Syfte och ändamål

Bolaget ska leverera värme till anslutna abonnenter och ska vara en viktig resurs i energiomställningen.

Bolaget ska uppfattas som en nära, trygg och långsiktigt säker leverantör som erbjuder miljöanpassade värmelösningar för god totalekonomi.

### 2. Allmänt

Bolaget är en del av kommunens verksamhet och en resurs inom den kommunala koncernen.

Bolaget står under kommunstyrelsens uppsikt och har att följa av kommunfullmäktige utfärdade direktiv.

Förutom lag och annan författning regleras bolagets verksamhet genom

- Bolagsordning.
- Ägardirektiv.
- Avtal mellan kommunen och bolaget.
- Tillämpliga delar av kommunens styrande dokument.

### 3. Verksamhetskrav

Produktion av värme i en större fjärrvärmeanläggning ger fördelar med avseende på miljö, pris, bekvämlighet och tillförlitlighet.

Bolaget säljer värme till offentlig verksamhet, privata konsumenter och andra fastighetsägare inom Strömsunds kommun.

Bolaget ska:

- Tillhandahålla värme till anslutna abonnenter på ett tillfredsställande sätt.
- Förvalta och underhålla bolagets anläggningar.
- Aktivt leda erforderlig utveckling och förbättring av bolagets verksamhet.

Titel: Ägardirektiv för Jämtlandsvärme AB

Id nr: 4:5

- Anpassa utrustning och bränslen för att sänka bolagets kostnader och minimera miljöpåverkan.
- Aktivt marknadsföra sina tjänster för att vinna nya kunder.

#### 4. Särskilda verksamhetskrav

Bolaget ska ingå i kommunens koncern- och krisledningsorganisation.

Kommunfullmäktiges beslut ska inhämtas i frågor av principiell karaktär.

##### Informationskrav

###### *Ekonomisk redovisning*

Bolaget ska följa kommunstyrelsens utfärdade tidsplaner som gäller för kommunens övriga verksamheter, vad gäller ekonomisk rapportering som budget, bokslut och delårsrapportering.

###### *Övrig information*

Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige har rätt att under året löpande kalla bolagets ledning för information om bolagets verksamheter och ekonomi.

Bolaget redovisar aktuellt läge inom verksamheten samt viktigare frågor två gånger per år till kommunstyrelsen samt en gång per år till kommunfullmäktige.

#### 5. Ekonomiska mål

- Bolaget ska bedriva verksamheten på affärsmässiga villkor och sträva efter en utveckling som ger förutsättningar för ekonomisk stabilitet.
- Större investeringar görs i samråd med ägarna.
- Bolaget ska eftersträva att uUnder femåriga beräkningsperioder genomsnittligt generera en avkastning motsvarande två procent av totalt kapital per år.
- Bolaget ska verka för ett lägsta möjliga energipris för anslutna abonnenter samtidigt som en rimlig vinst uppnås.
- Bolagets ägare ska erhålla en årlig avkastning på 17 procent på aktiekapitalet.
- Bolaget ska sträva efter en soliditet på minst 2030 procent.

Bolaget ska varje år fastställa flerårsplan för de närmaste räkenskapsåren.

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.252

## **§ 166 Avfallsplan för Strömsunds kommun**

Enligt miljöbalken (1998:808) 15 kap 41 §, ska en kommun ha en renhållningsordning bestående av dels en avfallsplan, dels föreskrifter för hantering av avfall. Strömsunds kommun har tagit fram ett förslag till ny avfallsplan eftersom den gamla upphör att gälla vid årsskiftet.

Kommunstyrelsen beslutade, 24 maj 2022 § 113, om utställning av avfallsplanen samt dess bilagor. Granskningstiden var mellan 7 juni till 15 september 2022 och sammanlagt inkom sju remissvar. De inkomna synpunkterna har sammanställts och beaktats när man efter granskningen reviderat förslaget till avfallsplan.

Kommunfullmäktige behöver nu besluta om förslaget till avfallsplan med utförda ändringar kan godkännas, så att planen kan antas före årsskiftet.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

Sammanställning av remissvar och förslag till ändringar

Förslag till avfallsplan med bilagor

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag med ändringen att kommunfullmäktige förslås godkänna förslaget.

## **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige föreslås godkänna förslaget till avfallsplan.

Diarienummer KS 2022.252

## **Avfallsplan för Strömsunds kommun**

### **Beskrivning av ärendet**

Enligt miljöbalken (1998:808) 15 kap 41 §, ska en kommun ha en renhållningsordning bestående av dels en avfallsplan, dels föreskrifter för hantering av avfall. Strömsunds kommun har tagit fram ett förslag till ny avfallsplan eftersom den gamla upphör att gälla vid årsskiftet. Planen har ställts ut för granskning och skickats på remiss. Sammanlagt sju remissvar har kommit in. Remissvaren har sammanställts i bilaga 1. Bilaga 2 är förslaget till avfallsplan efter att ändringar enligt bilaga 1 har förts in.

Kommunstyrelsen behöver nu besluta om förslaget till avfallsplan med utförda ändringar kan godkännas, så att planen kan antas före årsskiftet.

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslås godkänna förslaget till avfallsplan enligt bilaga 2.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Miljö- och byggavdelningen, Annika Berglund, miljö- och hälsoskyddsinspektör

### **Bilagor**

1. Sammanställning av remissvar och förslag till ändringar
2. Förslag till avfallsplan med bilagor efter att ändringarna har förts in.

## Sammanställning av svar på samråd om revidering av avfallsplan

Remissinstans	Synpunkter	Förslag till ny text
Kommundirektör Annelie Svensson	<p>Uppföljning av avfallsplan bör endast göras vartannat år.</p> <p>Krav på information i skola och förskola bör inte ställas ifall det redan ingår i läroplanen.</p> <p>Utbildning av ÅVC-personal och uppdatering av hemsidan är självklara och ska inte stå med i planen</p> <p>Ta bort att årlig uppföljning av avfallsplanen nämns i samma sammanhang som årlig redovisning av måluppfyllelse, verksamhetsberättelse mm.</p> <p>Enkäter till hushållen bör kunna ske som utvidgning av den SCB-enkät som går ut vartannat år.</p> <p>Köptrohetskontroller ska göras enligt internkontrollplanen och inte styras av avfallsplanen.</p>	<p>Ingen ändring, se motivering på sista sidan.</p> <p>Åtgärder och uppföljning <b>7.1.1</b>, <b>7.1.3</b> och <b>7.1.5</b> om information i skola och förskola om farligt avfall, källsortering och matsvinn tas bort.</p> <p>Tar bort åtgärderna <b>7.1.6.b</b> Uppdatering av hemsida och <b>7:3.3.e</b>. Utbildning av personal</p> <p>Texten under <b>7.4.1 Uppföljning</b> ändras till: ”Årlig redovisning av åtgärdsplaner för återanvändning och källsortering”.</p> <p>Innebär ingen ändring av texten men förslaget bör utredas</p> <p>Ingen ändring. Kontroll av köptroheten är inte ett stående inslag i internkontrollplanen, se sista sidan.</p>
Länsstyrelsen	<p>Avfallsplanen uppfyller kraven i avfallsförordningen samt Naturvårdsverkets föreskrifter om kommunala avfallsplaner.</p> <p>Länsstyrelsen anser att kommunen utfört och visat en tydlig uppföljning av avfallsplanens mål och åtgärder.</p> <p>Länsstyrelsen har noteringar om fler deponier. Det kan dock hanteras utanför arbetet med avfallsplan.</p>	<p>Inga ändringar</p> <p>Inga ändringar</p> <p>Inga ändringar. Uppgifter om fler deponier kan läggas till vid nästa revidering av avfallsplanen.</p>

Miljö- och byggnämnden	Avfallsplanen uppfyller i väsentlig grad Naturvårdsverkets föreskrifter om avfallsplaner	Inga ändringar
Socialdemokraterna i Strömsund	<p>Kommunalt avfall:  Det är hushållens avfall tills man lämnar det ifrån sig.  Per hushåll är viktigt att hålla fast vid för fastigheter producerar inga sopor.  Låg tömningsavgift med tanke på hushåll som får sopor med blöjor.</p> <p>Kompost:  Skillnad i hur man sorterar inne i samhällen mot landsbygden.  Hur säkrar man det från djur?  Om det ska göras om till Biogas och fraktas till Ö-sund vad är miljökonsekvensen med bil då?  Är det vår kommun som tar kostnaden för frakten?</p> <p>Hur sorterar man läkemedelsförpackningar? Det kan ju finnas läkemedelsrester kvar i förpackningarna.</p> <p>Fel att peka ut medborgare med hemtjänst i avfallsplanen.  Överförmynderi att skriva i planen att kommunens personal ska komma in i någons hem och börja sopsortera. Den som vill och har behov av hjälp med sånt man inte klarar själv, kan söka hemtjänst och får det i den utsträckning man har rätt till.</p>	<p>Inga ändringar, se motivering på sista sidan.</p> <p>Inga ändringar, se motivering på sista sidan.</p> <p>Inga ändringar, se motivering på sista sidan.</p> <p>Texten ändras enligt följande:  <b>7.1.1 Mätbart mål d</b> När anställda i kommunala förvaltningar eller bolag hanterar avfall som en del av sitt arbete, ska farligt avfall och läkemedel källsorteras.</p> <p><b>Åtgärd d</b>  Upprätta skriftliga rutiner över hur farligt avfall och läkemedelsrester ska hanteras i verksamheten.</p>



		<p><b>Ansvarig för åtgärd d</b> Samtliga kommunala förvaltningar och bolag.</p> <p><b>Uppföljning</b> Redovisning vartannat år av skriftliga rutiner för hantering av farligt avfall och läkemedelsrester</p> <p><b>7.1.3. Mätbart mål d</b> När anställda i kommunala förvaltningar eller bolag hanterar avfall som en del av sitt arbete, ska förpackningar och tidningar källsorteras.</p> <p><b>Åtgärd c</b> Upprätta skriftliga rutiner för hur avfall i form av förpackningar och tidningar ska hanteras i verksamheten.</p> <p><b>Ansvarig för åtgärd c</b> Samtliga kommunala förvaltningar och bolag.</p> <p><b>Uppföljning</b> Årlig redovisning av skriftliga rutiner för hantering av avfall i form av förpackningar och tidningar</p>
Strömsunds hyresbostäder	<p>Strömsunds Hyresbostäder borde ha involverats och konsulterats i de delar planen berör just bolaget</p> <p>I mätbara mål 2026, under rubrikerna "Hushållsavfall från hushåll och verksamheter" föreslås att det ska finnas fastighetsnära källsortering av farligt avfall, i form av batterier och ljuskällor, samt förpackningar och tidningar inom 200 meter från alla kommunägda flerbostadshus. Strömsunds hyresbostäder anser att det inte finns något lagligt stöd för att begreppet fastighetsnära innebär inom</p>	<p>Inga ändringar, se motivering på sista sidan.</p> <p>Skrivningen om 200 m tas bort.</p>

	<p>200 m och att det i befintliga bostadsområden kan vara orimligt att uppnå detta. Bolaget förordar att skrivningen om 200 meter, när det gäller fastighetsnära insamling, ska tas bort.</p> <p>Under rubrikerna 7.4 "Kommunala förvaltningar och bolag"/7.4.1 "Hantering av avfall", 8.1 "God bebyggd miljö", 8.2 "Giftfri miljö", 8.4 "Frisk luft" samt 8.5 "Levande sjöar och vattendrag" står det att "Anställda i kommunala bolag ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras". Om en sådan skrivning ska ingå i avfallsplanen bör väl även kommunens anställda omnämnas.</p>	<p>Detta är ett förbiseende från författarna till förslaget. Texten ändras till "anställda i kommunala förvaltningar och bolag".</p>
<p>Gudrun Öjbrandt, förvaltningschef, Vård- och socialförvaltningen</p>	<p>Jag anser att det är märkligt att i målen kring hushållsavfall (farligt avfall 7.1.1 och källsortering 7.1.3 ) specifikt peka ut de medborgare som har hemtjänst. De personernas behov och insatser är varierande, de är ingen homogen grupp. Det är den enskildes ansökan enligt socialtjänstlagen som ska styra vad handläggaren tar ställning till för behov, oavsett om det skulle handla om avgift eller ej. Alla med hemtjänst ingår redan i formuleringar om " kvinnor och män i kommunen" som finns på flera ställen i planen. Jag menar att frågan om avgiftsbelagda insatser inom socialtjänsten är en fråga för socialnämnden och ytterst fullmäktige att ta ställning till.</p>	<p>Texten ändras enligt följande:</p> <p><b>7.1.1 Mätbart mål d</b> När anställda i kommunala förvaltningar eller bolag hanterar avfall som en del av sitt arbete, ska farligt avfall och läkemedel källsorteras.</p> <p><b>Åtgärd d</b> Upprätta skriftliga rutiner över hur farligt avfall och läkemedelsrester ska hanteras i verksamheten.</p> <p><b>Ansvarig för åtgärd d</b> Samtliga kommunala förvaltningar och bolag.</p> <p><b>Uppföljning</b> Årlig redovisning av skriftliga rutiner för hantering av farligt avfall och läkemedelsrester</p> <p><b>7.1.3. Mätbart mål d</b> När anställda i kommunala förvaltningar eller bolag hanterar avfall som en del av sitt arbete, ska förpackningar och tidningar källsorteras.</p>

	<p>Vad gäller 7.1.5 om mätning av matsvinn så delar jag bilden att det är en viktig åtgärd. Här föreslås uppföljning per enhet. I den nyligen reviderade mat- och måltidspolicyn finns formuleringen "Respektive verksamhet ska verka för att minimera matsvinn". Jag vill understryka att det är viktigt för verksamheterna att veta hur uppföljning ska ske och att det inte blir dubbelarbete genom två olika styrande dokument.</p>	<p><b>Åtgärd c</b> Upprätta skriftliga rutiner för hur avfall i form av förpackningar och tidningar ska hanteras i verksamheten.</p> <p><b>Ansvarig för åtgärd c</b> Samtliga kommunala förvaltningar och bolag.</p> <p><b>Uppföljning</b> Redovisning vartannat år av skriftliga rutiner för hantering av avfall i form av förpackningar och tidningar</p> <p>Ingen ändring. Dubbel redovisning ska undvikas, men i mat- och måltidspolicyn finns inga krav på regelbunden uppföljning.</p>
--	---	--

## **Motivering till de fall där ingen ändring av förslaget föreslås.**

Uppföljning av planen bör ske varje år. Med uppföljning vartannat år finns risk för att arbetet med att uppfylla planen inte prioriteras de två första åren, vilket minskar möjligheten att i tid uppnå de mål som kommunen sätter upp. Det helt övervägande arbetet med uppföljning ligger på teknik- och serviceförvaltningen, som har deltagit i arbetet med att ta fram förslaget.

Möjligheten att samordna enkäten om hur nöjda medborgarna är med kommunens avfallshantering och SCB-enkäten bör utredas.

Kontroll av köptroheten är ett nödvändigt inslag för att målen i avfallsplanen ska nås. Eftersom denna kontroll inte är ett stående inslag i internkontrollplanen, behöver den göras i avfallsplanen.

Yttrandet från socialdemokraterna i Strömsund innehåller vissa frågor och synpunkter som inte direkt berör avfallsplanen. Endast de synpunkter som gäller avfallsplanen kan leda till några ändringar i planförslaget. I de fall synpunkterna berör avfallsföreskrifterna redovisas de i ärendet om revidering av avfallsföreskrifterna.

Avsikten med de förslag till åtgärder som berör hemtjänsten, var att säkra att den som inte själv förmår att sortera sitt avfall ska kunna få den tjänsten utförd. I Strömsunds kommun bor många äldre och skyldigheten enligt miljöbalken att källsortera sitt avfall gäller dem liksom alla andra medborgare i Sverige. Med det nya förslaget till formulering pekas inte de människor ut som får hjälp av hemtjänsten. I stället läggs ansvaret på alla kommunala verksamheter och bolag där hantering av avfall förekommer, oavsett om det är inom hemtjänsten, skolan eller annan verksamhet.

Planförslaget innebär mindre revideringar i den plan som började gälla 2019. Inför arbetet med den planen bjöds flera intressenter (bland annat Strömsunds Hyresbostäder) in till möten, men endast teknik- och serviceförvaltningen och miljö- och byggavdelningen kom. I samrådet under 2018 kom inte heller något yttrande in från SHB. Eftersom den nu aktuella revideringen endast innebär mindre ändringar och inga medel var avsatta för arbetet, fanns inte möjlighet att låta fler delta.

# **Revidering av Strömsunds kommuns avfallsplan**

## Innehåll

Sammanfattning.....	3
1. Inledning.....	4
2. Hur planen har tagits fram.....	4
3. Syfte.....	4
4. Resultat av den förra avfallsplanen.....	4
5. Övergripande regelverk, avfallsplanarbete och information om avfallshanteringen i kommunen.....	5
5.1 Lagar och riktlinjer relaterat till avfallsplan, Strömsunds kommun.....	5
5.2 Avfallstrappan.....	5
6. Avfallsplanens struktur.....	6
7. Sammanställning av mål, åtgärder, uppföljning, och ansvar.....	7
7.1 Hushållsavfall från hushåll och verksamheter.....	7
7.1.1 Farligt avfall i hushållsavfall.....	7
7.1.2 Engångsförpackningar och returpapper.....	8
7.1.3 Källsortering av hushållsavfall.....	9
7.1.4 Nedskräpning, sopförbränning och annan olaglig hantering av hushållsavfall.....	10
7.1.5 Matavfall i hushållsavfall.....	11
7.1.6 Kundnöjdhet, hushållskunder.....	12
7.2 Verksamhetsavfall.....	12
7.2.1 Avfallstrappan, verksamhetsutövare.....	12
7.2.2 Farligt avfall i verksamhetsavfall.....	13
7.2.3 Kundnöjdhet, verksamhetsutövare.....	13
7.3 Det kommunala renhållningsansvaret.....	14
7.3.1 Hantering av slam.....	14
7.3.2 Deponier.....	15
7.3.3 Källsortering på återvinningscentraler.....	16
7.4 Kommunala förvaltningar och bolag.....	17
7.4.1 Hantering av avfall.....	17
7.4.2 Inköp.....	18
8. Koppling mellan kommunens inriktningsmål för avfall och de nationella och regionala miljömålen.....	19
8.1 God bebyggd miljö.....	19
8.2 Giftfri miljö.....	20
8.3 Grundvatten av god kvalitet.....	20
8.4 Frisk luft.....	21
8.5 Levande sjöar och vattendrag.....	21
9. Styrmedel för att uppnå avfallsplanens mål.....	22
9.1 Ekonomiska styrmedel.....	22
9.2 Information och utbildning.....	22
9.3 Kontroll.....	22
9.4 Förbud.....	22

## Bilagor

Bilaga 1 Nuvarande mängd, sammansättning och hantering av avfall.

Bilaga 2 Framtida insamlingssystem och anläggningar.

Bilaga 3 Uppföljning avfallsplan för 2019-2022.

Bilaga 4 Nedlagda deponier.

Bilaga 5. Miljöbedömning.

## Sammanfattning

Avfallsplanen ska bidra till att uppfylla de nationella och regionala miljömålen.

Strömsunds kommun ska via avfallsplanen styra avfallshanteringen mot en resurshushållning baserad på kretsloppsprincipen.

Avfallsplanen har delats in i kategorierna hushållsavfall, verksamhetsavfall, det kommunala renhållningsansvaret och kommunala förvaltningar och bolag. För de olika kategorierna finns inriktningsmål, mätbara mål och åtgärder specificerade. För varje åtgärd finns redovisat vilken kommunal förvaltning som ansvarar för att utföra åtgärden. Kommunstyrelsen är ansvarig för uppföljning av samtliga åtgärder och mål i planen.

Åtgärderna är av olika slag. Vissa av åtgärderna innebär att genom information öka kunskapen om avfall och återvinning hos medborgare och företag. Andra åtgärder innebär att öka återvinningen och minska andelen farligt avfall och förpackningar som hamnar i sopkärlen genom att anordna fastighetsnära insamling. Vissa åtgärder syftar till att minska mängden farligt avfall och läkemedel som spolats ut i avloppen och därmed öka möjligheten att använda avloppsslam som jordförbättringsmedel. Planen anger även åtgärder för att minska kommunens egen produktion av avfall genom att styra inköpen. Slutligen anger planen åtgärder för att förebygga nedskräpning samt minimera miljöpåverkan från gamla deponier.

Till planen finns bifogat en bilagedel, vilken innehåller beskrivning av nuvarande avfallshantering, bedömning av framtida insamlingssystem och anläggningar, utvärdering av tidigare avfallsplan, förteckning över nedlagda deponier, samt en bedömning av om planen medför betydande miljöpåverkan.

## 1. Inledning

Avfallsplanen ska bidra till att uppfylla de nationella och regionala miljömålen.

Strömsunds kommun ska via avfallsplanen styra avfallshanteringen mot en resurshushållning baserad på kretsloppsprincipen. Kommunen ska verka för en ökad återanvändning och återvinning av material, samt verka för en minskning av nytt material som används i produktions- och konsumtionssystemen.

Avfallsplanen tar upp kommunens mål för avfallsområdet samt hur dessa mål ska uppnås.

Avfallsplanen har delats in i kategorierna hushållsavfall, verksamhetsavfall, det kommunala renhållningsansvaret och kommunala förvaltningar och bolag. För de olika kategorierna finns inriktningsmål, mätbara mål och åtgärder specificerade. För varje åtgärd finns redovisat vilken kommunal förvaltning som ansvarar för att utföra åtgärden. Kommunstyrelsen är ansvarig för uppföljning av samtliga åtgärder och mål i planen.

Uppgifterna i avfallsplanen ska ses över minst vart fjärde år och uppdateras vid behov. Kommunstyrelsen ska följa upp planen före utgången av april månad varje år, genom revidering av åtgärdsprogram och underlagsmaterial. Avfallsplanen med tillhörande dokument inklusive redovisning av årliga revideringar ska finnas tillgängliga på kommunens hemsida.

## 2. Hur planen har tagits fram

Förslag till reviderad avfallsplan har tagits fram av en grupp bestående av representanter för teknik- och serviceförvaltningen och miljö- och byggavdelningen.

Samråd har skett med länsstyrelsen den 30 mars 2022.

Förslaget har skickats på remiss till Länsstyrelsen och Region Jämtland Härjedalen, samt till representanter för kommunala nämnder, förvaltningar, bolag och råd, politiska partier samt föreningar.

Förslaget har ställts ut mellan den 7 juni till 15 september 2022 i enlighet med kraven i miljöbalken 15 kap. 41-44 §§.

## 3. Syfte

Syftet med denna avfallsplan är att, ange mål och åtgärder för att minska avfallets mängd och farlighet och öka återvinningen. Målen ska vara så högt satta och åtgärderna så långgående som är möjligt utifrån Strömsunds kommuns förutsättningar. Avfallsplanen ska vara ett styrdokument för kommunens arbete och bidra till att uppfylla de regionala och nationella miljömålen. Kommunen ska i sitt arbete följa och informera om EU:s avfallshierarki, den s.k. avfallstrappan.

## 4. Resultat av den förra avfallsplanen

Strömsunds förra avfallsplan gällde åren 2019-2022. Avfallsplanen har följts upp under 2019-2021 för att se hur målen uppfylldes, se bilaga 3. Sammanfattningsvis visar uppföljningen att mål och åtgärder är väl utformade. Alla mål hade inte uppnåtts när det var ett år kvar av planperioden.



## 5. Övergripande regelverk, avfallsplanarbete och information om avfallshanteringen i kommunen

### 5.1 Lagar och riktlinjer relaterat till avfallsplan, Strömsunds kommun

Det regelverk som i huvudsak styr avfallshanteringen är Miljöbalken (1998:808) och dess följdförfattningar samt EU:s avfallsdirektiv 2008/98/EG.

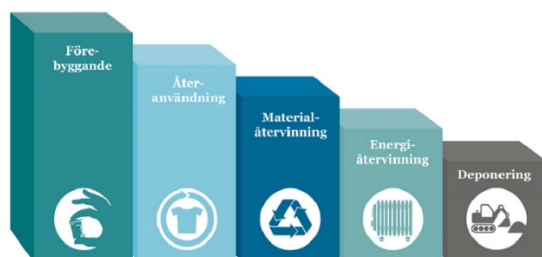
Varje kommun är enligt Miljöbalken skyldig att upprätta en **renhållningsordning** bestående av dels en **avfallsplan** dels **lokala föreskrifter** om avfallshanteringen. Miljöbalken samt Naturvårdsverkets föreskrifter om kommunala avfallsplaner om förebyggande och hantering av avfall (NFS 2020:6), anger vad en kommunal avfallsplan ska innehålla.

Avfallsplanen påverkas även av kommunens egna dokument:

- Översiktsplan från år 2014.
- Föreskrifter om avfallshantering för Strömsunds kommun
- Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön.
- Föreskrifter om gångbanerenhållning.
- Miljöpolicy
- Upphandlingspolicy
- Riktlinjer för anmälan om eget omhändertagande av avloppsslam.

### 5.2 Avfallstrappan

Avfallstrappan som är uppdelad i fem steg, anger i vilken ordning olika metoder att behandla avfall bör användas. Den grundar sig på EU-direktiv. Sverige har antagit avfallstrappan.



AVFALL SVERIGE

**Avfallstrappan är uppdelad i 5 steg:**

1. **Förebyggande.**  
Avfall kan förebyggas bland annat genom att välja varor av god kvalitet som håller länge. Mängden avfall kan också minimeras genom att producenter använder så effektiva produktionsmetoder som möjligt.
2. **Återanvändning.**  
Allt avfall ska i så hög grad som möjligt återanvändas. Detta är en hanteringsform som idag främst sköts av ideella verksamheter, vilka samlar in brukbara objekt.
3. **Materialåtervinning.**  
Genom att återvinna befintligt material kan råvaruproduktionen (t ex i skogen eller gruvan) minska vilket sparar stora resurser. Här kommer dessutom det så kallade producentansvaret in, vilket är ett styrmedel så att producenterna själva får ansvara för sitt avfall. Producentansvaret är lagstiftat för följande avfallslag: förpackningar, däck, batterier, elutrustning, läkemedel, ballonger, tobaksvaror och fimpar, våtservetter samt bilar.
4. **Energiåtervinning.**  
Brännbart avfall är en resurs för energiutvinning i t ex fjärrvärmeverk och elproducerande kombikraftverk, där det kan användas för att alstra värme och el
5. **Deponering.**  
I sista hand är det fråga om deponering på en deponi, alltså det sämsta alternativet. Det gäller avfall som inte kan användas som en resurs.

## 6. Avfallsplanens struktur

Avfallsplanens mål och åtgärder redovisas i avsnitten 7.1–7.4:

- 7.1. Hushållsavfall (hushållsavfall från såväl hushåll som verksamheter)
- 7.2. Verksamhetsavfall (branschspecifikt avfall)
- 7.3. Det kommunala renhållningsansvaret
- 7.4. Kommunala förvaltningar och bolag

Varje avsnitt tar upp:

### **Inriktningsmål**

De nationella miljömålen, se avsnitt 8, är nedbrutna i specifika inriktningsmål för varje avsnitt. Genom arbetet med inriktningsmålen kan Strömsunds kommun bidra till att de nationella miljömålen uppnås.

### **Mätbara mål**

De mätbara målen är satta för att redovisa hur långt man nått på väg mot inriktningsmålen. De är anpassade efter vad som är möjligt med beaktande av dagens situation, framtidens möjligheter och förändringar. Här anges också tidpunkten för när målen ska vara uppfyllda.

### **Åtgärder**

Åtgärder som ska vidtas för att kunna uppnå de mätbara målen. Dessa åtgärder ska revideras årligen.

### **Ansvarig för åtgärder**

Ansvariga för utförandet av åtgärderna.

### **Uppföljning av mätbara mål**

Uppföljningen sker årligen före utgången av april månad. Då planen anlägger ett utpräglat brukarperspektiv, kommer uppföljningen bland annat att bestå av plockanalyser, statistik över avfallsmängder samt undersökningar av hur nöjda kvinnor och män i olika åldrar är med systemet. Skulle uppföljningen visa att målen inte uppfylls, får Kommunstyrelsen besluta om justeringar av målen efter samråd med arbetsgruppen för avfallsplanen.

### **Ansvarig för uppföljning**

Ansvariga för uppföljning.

## 7. Sammanställning av mål, åtgärder, uppföljning, och ansvar

### 7.1 Hushållsavfall från hushåll och verksamheter

#### 7.1.1 Farligt avfall i hushållsavfall

##### Inriktningsmål

- Mängden farligt avfall i hushållssoporna ska minska.
- Mängden farligt avfall och läkemedelsrester som spolats ner i avloppet ska minska.

##### Mätbara mål 2026

- Vid kommunens enkätundersökning ska minst 95 % av både kvinnor och män som deltagit veta vad som är farligt avfall.
- Vid kommunens enkätundersökning ska minst 95 % av både kvinnor och män som deltagit veta var farligt avfall och läkemedelsrester ska lämnas.
- Det ska finnas fastighetsnära källsortering av farligt avfall i form av batterier och ljuskällor vid alla kommunägda flerbostadshus.
- När anställda i kommunala förvaltningar eller bolag hanterar avfall som en del av sitt arbete, ska farligt avfall och läkemedel källsorteras.

##### Åtgärder (revideras årligen)

- Årlig information om omhändertagande av farligt avfall och läkemedelsrester. Informationen ska vara på flera språk.
- Upprätta en åtgärdsplan för fastighetsnära sortering av batterier och ljuskällor vid flerbostadsfastigheter som ägs av kommunen eller kommunala bolag.
- Informera privata fastighetsägare till flerbostadshus om behovet av fastighetsnära sortering av farligt avfall.
- Upprätta skriftliga rutiner över hur farligt avfall och läkemedelsrester ska hanteras i alla kommunala förvaltningar och bolag.

##### Ansvarig för åtgärder

- Teknik- och serviceförvaltningen ansvarar för information till fastighetsägare. Strömsunds Hyresbostäder ansvarar för information till hyresgäster.
- Fastighetsförvaltningen respektive Strömsunds hyresbostäder upprättar åtgärdsplan.
- Teknik- och serviceförvaltningen ansvarar för information till privata fastighetsägare.
- Samtliga kommunala förvaltningar och bolag.

##### Uppföljning

Årlig redovisning av: :

- Analyser av slam från kommunala reningsverk
- Analyser av slam från slamlaguner

Redovisning vart annat år

- Resultat av enkätundersökning
- Resultat av plockanalyser
- Rutiner för hur farligt avfall och läkemedelsrester ska hanteras i alla kommunala förvaltningar och bolag.

##### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen

## 7.1.2 Engångsförpackningar och returpapper

### Inriktningsmål

Användningen av engångsförpackningar och sådant papper som blir returpapper ska minska.

### Mätbara mål 2026

Insamlad mängd returpapper och förpackningsavfall ska minska med 5 % jämfört med 2021, samtidigt som man uppfyller målet för källsortering enligt punkten 7.1.3

### Åtgärder (revideras årligen)

- a. Årlig information till hushåll och verksamheter om hur användningen av engångsförpackningar kan minska.
- b. Årlig information till hushåll och verksamheter om hur användningen av sådant papper som blir returpapper, kan minska.

### Ansvarig för åtgärder

- a. Teknik- och serviceförvaltningen ansvarar för information till hushållen. Miljö- och byggavdelningen ansvarar för information till verksamheterna.
- b. Teknik- och serviceförvaltningen ansvarar för information till hushåll. Miljö- och byggavdelningen ansvarar för information till verksamheterna.

### Uppföljning

Årlig redovisning av:

- Informationsinsatser
- Mängd insamlat material.

### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen

### 7.1.3 Källsortering av hushållsavfall

#### Inriktningsmål

Hushållsavfallet ska källsorteras och behandlas så att god resurshushållning främjas.

#### Mätbara mål 2026

- a. Antal kg producentansvarsmaterial och returpapper per person i kärlopsorna ska minska med 10 % jämfört med 2021.
- b. Vid kommunens enkätundersökning ska minst 90 % av både kvinnor och män som deltagit och som nyttjar kommunens renhållning, känna till att det finns återanvändningsbodar på varje återvinningscentral.
- c. Det ska finnas fastighetsnära källsortering av förpackningar och tidningar vid alla kommunägda flerbostadshus
- d. När anställda i kommunala förvaltningar eller bolag hanterar avfall som en del av sitt arbete, ska förpackningar och tidningar källsorteras.

#### Åtgärder (revideras årligen)

- a. Årlig information om källsortering av producentansvarsmaterial. Informationen ska vara på flera språk.
- b. Upprätta en åtgärdsplan för fastighetsnära insamling.
- c. Upprätta skriftliga rutiner för hur avfall i form av förpackningar och tidningar ska hanteras i alla kommunala förvaltningar och bolag.

#### Ansvarig för åtgärder

- a. Teknik- och serviceförvaltningen ansvarar för information till fastighetsägare. Strömsunds hyresbostäder ansvarar för information till hyresgäster.
- b. Strömsunds Hyresbostäder respektive fastighetsförvaltningen.
- c. Samtliga kommunala förvaltningar och bolag.

#### Uppföljning

Årlig redovisning av:

- Insamlad mängd hushållsavfall per innevånare
- Informationsinsatser
- Årlig redovisning av % flerbostadshus med fastighetsnära insamling.

Redovisning vart annat år:

- Resultat av enkätundersökning
- Resultat av plockanalyser
- Skriftliga rutiner för hantering av avfall i form av förpackningar och tidningar i alla kommunala förvaltningar och bolag.

#### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen

## 7.1.4 Nedskräpning, sopförbränning och annan olaglig hantering av hushållsavfall

### Inriktningsmål

Olaglig hantering av hushållsavfall, såsom nedskräpning och sopförbränning, ska upphöra.

### Mätbara mål 2026

- a. Samtliga hushåll med permanentboende, ska lämna hushållsavfall till den kommunala renhållningen eller ha anmält eget omhändertagande enligt miljöbalken.
- b. Det ska finnas möjligheter för allmänheten att köpa och lämna någon form av turistsopsäckar på samtliga bemannade campingplatser och turistbyråer i kommunen.
- c. Det ska finnas information om systemet med turistsopsäckar på samtliga campingplatser i kommunen samt på turistbyråerna i Strömsund och Gäddede.
- d. Alla kommunala skolor och förskolor ska varje år delta i Håll Sverige Rents skräpplockardagar.

### Åtgärder (revideras årligen)

- a. Årlig uppdatering av kundregistret och sammanställning av vilka permanentushåll som inte lämnat kärlospor under året.
- b. Det ska inte vara tillåtet att lämna matavfall eller osorterade kärlospor på kommunens återvinningscentraler.
- c. Upprättande av ett system för försäljning och omhändertagande av turistsopsäckar
- d. Information om turistsopsäckar
- e. Årlig informationskampanj till alla skolor, förskolor och dagbarnvårdare om Håll Sverige Rents skräpplockardagar.

### Ansvarig för åtgärder

- a-b. Teknik- och serviceförvaltningen
- c-d. Kommunledningsförvaltningen, Strömsund Turism
- e. Barn-, kultur- och utbildningsförvaltningen.

### Uppföljning

Årlig sammanställning av:

- Antal permanentbebodda fastigheter där kärlospor inte har lämnats under året.
- Antal sålda turistsopsäckar till försäljningsställena
- Antal nya ärenden hos miljö- och byggnämnden om olaglig sophantering.
- Andel skolor, förskolor och dagbarnvårdare som deltar i skräpplockardagarna.

### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen.

### **7.1.5 Matavfall i hushållsavfall**

#### **Inriktningsmål**

- a. Andelen matavfall i restavfallet ska minska.
- b. Matsvinnet ska minska i kommunala verksamheter som hanterar mat

#### **Mätbara mål 2026**

- a. Andelen matavfall i restavfallet ska inte överstiga 20 %, av 2021 års nivå.
- b. I alla kommunala verksamheter, ska matavfall sorteras ut.
- c. Inom kommunala verksamheter som hanterar mat ska, totalt matsvinn i procent av serverad mat minska med 5 % jämfört med 2021 års nivå.

#### **Åtgärder (revideras årligen)**

- a) Årlig information vid fakturering till hushåll om hur man minskar mängden matavfall.
- b) Årlig information vid fakturering till hushåll och verksamheter om sortering av organiskt avfall.
- c) Kommunala verksamheter som hanterar mat ska mäta matsvinnet kontinuerligt, och upprätta en åtgärdsplan för minskning av det matsvinn som uppkommer.

#### **Ansvarig för åtgärder**

- a. Teknik- och serviceförvaltningen
- b. Teknik- och serviceförvaltningen
- c. Barn-, kultur- och utbildningsförvaltningen, Vård-, och socialförvaltningen, Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Närvård Frostviken

#### **Uppföljning**

##### *Årlig redovisning av:*

- Redovisning av information i skolor och förskolor
- Årlig redovisning av matsvinn per enhet

##### *Redovisning vart annat år:*

- Resultat av plockanalyser

#### **Ansvarig för uppföljning**

Kommunstyrelsen.

### **7.1.6 Kundnöjdhet, hushållskunder**

#### **Inriktningsmål**

Kunder i alla åldrar ska vara nöjda med kommunens renhållningssystem.

#### **Mätbart mål 2026**

Minst 95 % av de kvinnor och män som nyttjar kommunens renhållning ska vara nöjda med systemet för renhållning.

#### **Åtgärder (revideras årligen)**

- a. Enkäter där kommunmedborgare kan lämna åsikter och ge förslag.

#### **Ansvarig för åtgärder**

- a. Teknik- och serviceförvaltningen.

#### **Uppföljning**

*Redovisning vart annat år:*

- Kundenkäter.

#### **Ansvarig för uppföljning**

Kommunstyrelsen

## **7.2 Verksamhetsavfall**

### **7.2.1 Avfallstrappan, verksamhetsutövare**

#### **Inriktningsmål**

Företag och andra verksamhetsutövare ska känna till innebörden av avfallstrappan.

#### **Mätbart mål 2022**

Minst 90 % av verksamhetsutövarna ska veta vad avfallstrappan innebär.

#### **Åtgärder (revideras årligen)**

- a. Dela ut informationsmaterial vid miljötillsyn och andra kontakter med företagen.

#### **Ansvarig för åtgärder**

- a. Miljö- och byggavdelningen

#### **Uppföljning**

Notera kunskap om avfallstrappan vid miljötillsyn

*Årlig redovisning av:*

- Informationsinsatser
- Sammanställning av tillsynsprotokoll.

#### **Ansvarig för uppföljning**

Kommunstyrelsen



## 7.2.2 Farligt avfall i verksamhetsavfall

### Inriktningsmål

Företag och andra verksamhetsutövare ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.

### Mätbart mål 2022

Samtliga verksamhetsutövare som kontrolleras ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.

### Åtgärder (revideras årligen)

- a. Dela ut informationsmaterial vid miljötillsyn och andra kontakter med företagen.
- b. Vid miljötillsyn kontrollera verksamhetsutövares kunskap om farligt avfall

### Ansvarig för åtgärder

a-b. Miljö- och byggavdelningen

### Uppföljning

Årlig redovisning av:

- Analyser av slam från kommunala reningsverk
- Analyser av slam från slamlaguner
- Sammanställning av tillsynsprotokoll

### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen

## 7.2.3 Kundnöjdhet, verksamhetsutövare

### Inriktningsmål

Företag och andra verksamhetsutövare ska vara nöjda med kommunens renhållningssystem.

### Mätbart mål 2026

Minst 90 % av verksamhetsutövarna ska vara nöjda med kommunens system för verksamhetsavfall.

### Åtgärder (revideras årligen)

- a. Företagsenkäter där företag kan lämna åsikter och ge förslag.

### Ansvarig för åtgärder

a. Teknik- och serviceförvaltningen

### Uppföljning

Redovisning vart annat år av:

- Kundenkäter

### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen.

## **7.3 Det kommunala renhållningsansvaret**

### **7.3.1 Hantering av slam**

#### **Inriktningsmål**

Slam från reningsverk och enskilda avloppsanläggningar ska användas på sådant sätt att näringsämnen tas till vara.

#### **Mätbart mål 2026**

- a. Halten av bly, kadmium, koppar, krom, kvicksilver, nickel och zink i slammet ska visa en sjunkande trend jämfört med 2021.
- b. Slam från reningsverk och enskilda avloppsanläggningar ska även fortsättningsvis återvinnas genom kompostering till anläggningsjord.

#### **Åtgärder (revideras årligen)**

- a. Slam från de kommunala avloppsreningsverken ska årligen analyseras. Orsaken till förhöjda värden ska spåras och åtgärdas.
- b. Färdigbehandlat slam från de kommunala slambehandlingsanläggningarna ska årligen analyseras.

#### **Ansvarig för åtgärder**

a-b. Teknik- och serviceförvaltningen

#### **Uppföljning**

*Årlig redovisning i miljörapporterna av:*

- Resultat av slamanalys från reningsverk
- Resultat av slamanalys från slambehandlingsanläggningar

#### **Ansvarig för uppföljning**

Kommunstyrelsen

### 7.3.2 Deponier

#### Inriktningsmål

Nedlagda deponier ska inte orsaka skada för människors hälsa eller miljön.

#### Mätbara mål 2026

- a. När nedskräpning på nedlagda deponier upptäcks vidtas åtgärder omgående.
- c. Deponier yngre än 30 år som inte är enbart slamdeponier eller slaktavfallsdeponier ska ha riskklassats enligt MIFO-modellen.
- d. Alla deponier äldre än 30 år ska ha koordinatsatts och inspekterats.
- e. Sluttäckningen av etapp 2 på Lidens deponi ska vara färdig.

#### Åtgärder (revideras årligen)

- a. Årlig okulärbesiktning av avfallsdeponier (utom slamdeponier) där sluttäckningen inte är klar.
- b. Varje år ska en minst en fjärdedel av deponierna 30 år eller yngre riskklassas.
- c. Koordinatsättning och/eller okulärbesiktning av de fyra kvarstående deponierna, äldre än 30 år, ska utföras senast 2023
- d. Provtagning av ämnen typiska för lakvatten ska ske vid de nedlagda deponier där betydande risk för förorening av yt- och grundvatten finns.

#### Ansvarig för åtgärder

a-d. Teknik- och serviceförvaltningen

#### Uppföljning

Årlig redovisning av:

- Behov av fortsatt provtagning
- Utförda åtgärder under året på nedlagda deponier
- Behov av ytterligare åtgärder på nedlagda deponier

#### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen

### 7.3.3 Källsortering på återvinningscentraler

#### Inriktningsmål

Systemet för källsortering vid kommunens återvinningscentraler ska medföra en rationell och miljöriktig insamling, behandling och avyttring.

#### Mätbart mål 2026

Kommunen ska inte få några anmärkningar på avfallens renhet från de företag som tar emot de olika avfallsfraktionerna.

#### Åtgärder (revideras årligen)

- a. Årlig information om sortering i samband med fakturering av renhållningsavgift.
- b. Årlig utdelning av sorteringsguide på flera språk till Strömsunds hyresbostäders hyresgäster.
- c. Sorteringsguide på flera språk på kommunens hemsida.
- d. Årlig egenkontroll av att skyltning vid kommunens återvinningscentraler är tydlig.
- e. Stickprovskontroller av insamlat avfall i form av plockanalyser vart annat år.

#### Ansvarig för åtgärder

- a. Teknik- och serviceförvaltningen.
- b. Strömsunds hyresbostäder.
- c-f. Teknik- och serviceförvaltningen.

#### Uppföljning

*Årlig redovisning av:*

- Informationsinsatser riktade till allmänheten
- Informationsinsatser riktade till Strömsunds hyresbostäders hyresgäster.
- Egenkontroll av skyltning
- Statistik över insamlade mängder
- Eventuella anmärkningar från avfallsmottagare.

*Redovisning vart annat år:*

- Resultat av plockanalyser

#### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen

## **7.4 Kommunala förvaltningar och bolag**

### **7.4.1 Hantering av avfall**

#### **Inriktningsmål**

Avfallshanteringen inom kommunens förvaltningar och kommunala bolag ska vara ett föredöme.

Alla kommunala förvaltningar och bolag ska hantera avfall enligt avfallstrappan.

Anställda i kommunala förvaltningar och bolag ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.

#### **Mätbart mål 2026**

Det ska finnas system för återanvändning och källsortering av allt avfall på alla arbetsplatser i samtliga kommunala förvaltningar. Även på arbetsplatser i de kommunala bolagen bör sådana system finnas.

#### **Åtgärder (revideras årligen)**

Ta fram en åtgärdsplan för återanvändning och källsortering på varje arbetsplats inom kommunala förvaltningar. Sådana åtgärdsplaner bör också finnas för kommunala bolag.

#### **Ansvarig för åtgärder**

Samtliga förvaltningar och bolag.

#### **Uppföljning**

Årlig redovisning av åtgärdsplaner för återanvändning och källsortering.

#### **Ansvarig för uppföljning**

Kommunstyrelsen

## 7.4.2 Inköp

### Inriktningsmål

Alla kommunala förvaltningar och bolag ska beakta avfallsets uppkomst och farlighet vid teckning av ramavtal för upphandling

### Mätbart mål 2026

- a. Köptrohetskontrollen av de ramavtal som upphandlas ska uppgå till minst 95 %.
- b. Kommunens förvaltningar och bolag ska ha använt Upphandlingsmyndighetens miljökriterier med särskilt fokus på produkters livscykel, vid samtliga tecknade ramavtal.
- c. I minst 90% av kommunala förvaltningar eller bolags upphandlingar av varor ska krav ställas så att avfallsets mängd och farlighet minimeras och återvinning underlättas.

### Åtgärder (revideras årligen)

- a. En köptrohetskontroll av kommunens förvaltningar ska göras 4-6 gånger per år på kontonivå i ekonomisystemet. För de kommunala bolagen ska en motsvarande köptrohetskontroll göras.
- b. Kontroll av andelen ramavtal där man har använt sig av Upphandlingsmyndighetens miljökriterier med särskilt fokus på produkters livscykel.
- c. Kontroll av andelen upphandlingar där krav ställts så att avfallsets mängd och farlighet minimeras och återvinning underlättas.

### Ansvarig för åtgärder

- a. Upphandlingskontoret och kommunala bolag
- b. Upphandlingskontoret
- c. Upphandlingskontoret och respektive förvaltning/bolag.

### Uppföljning

Årlig redovisning av:

- Resultat av köptrohetskontroller
- Andelen ramavtal där man har använt sig av Upphandlingsmyndighetens miljökriterier.
- Andelen upphandlingar där krav ställts så att avfallsets mängd och farlighet minimeras och återvinning underlättas

### Ansvarig för uppföljning

Kommunstyrelsen

## 8. Koppling mellan kommunens inriktningsmål för avfall och de nationella och regionala miljömålen

Inriktningsmålen i avfallsplanen bidrar framför allt till att uppfylla de nationella miljökvalitetsmålen God bebyggd miljö, Giftfri miljö, Frisk luft, Levande sjöar och vattendrag och Grundvatten av god kvalitet.

### 8.1 God bebyggd miljö

”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

Miljömålet **God Bebyggd Miljö** preciseras bland annat som att avfallshanteringen är effektiv för samhället, enkel att använda för konsumenterna och att avfall förebyggs. Resurserna i det avfall som uppstår ska tas till vara i så hög grad som möjligt och avfallets påverkan på och risker för hälsa och miljö ska minimeras.

Ett av etappmålen under detta miljömål är **Ökad resurshushållning i livsmedelskedjan**. Insatser ska vidtas så att senast år **2023/2024** sorteras minst 75 procent av matavfallet från hushåll, storkök, butiker och restauranger ut och behandlas biologiskt så att växtnäring och biogas tas tillvara.

Ett annat etappmål under detta miljömål är **Mer bygg- och rivningsavfall ska materialåtervinnas och förberedas för återanvändning**. Förberedande insatser för återanvändning, materialåtervinning och annan återvinning av icke-farligt bygg- och rivningsavfall, med undantag av jord och sten, ska årligen fram till 2025 uppgå till minst 70 viktprocent.

**Följande av kommunens inriktningsmål bedöms bidra till att uppfylla miljömålet ”God bebyggd miljö” och etappmålet ”Ökad resurshushållning i livsmedelskedjan”:**

- Mängden farligt avfall i hushållssoporna ska minska.
- Företag och andra verksamhetsutövare ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.
- Hushållsavfallet ska källsorteras och behandlas så att god resurshushållning främjas.
- Användningen av engångsförpackningar och sådant papper som blir returpapper ska minska.
- Alla kommunala förvaltningar och bolag ska hantera avfall enligt avfallstrappan.
- Företag och andra verksamhetsutövare ska känna till innebörden av avfallstrappan.
- Andelen organiskt avfall i restavfallet ska minska.
- Olaglig hantering av hushållsavfall, såsom nedskräpning och sopförbränning, ska upphöra.
- Kunder i alla åldrar ska vara nöjda med kommunens renhållningssystem.
- Företag och andra verksamhetsutövare ska vara nöjda med kommunens renhållningssystem.
- Slam från reningsverk och enskilda avloppsanläggningar ska användas på sådant sätt att näringsämnen tas till vara.
- Systemet för källsortering vid kommunens återvinningscentraler ska medföra en rationell och miljöriktig insamling, behandling och avyttring.
- Avfallshanteringen inom kommunens förvaltningar och kommunala bolag ska vara ett föredöme.
- Anställda i kommunala förvaltningar och bolag ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.
- Alla kommunala förvaltningar och bolag ska vid upphandling beakta avfallets uppkomst och farlighet.

## 8.2 Giftfri miljö

"Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av natur-främmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna."

*Regeringen har fastställt sex preciseringar av miljö kvalitetsmålet **Giftfri miljö**:*

- Den sammanlagda exponeringen för kemiska ämnen via alla exponerings-vägar är inte skadlig för människor eller den biologiska mångfalden.
- Användningen av särskilt farliga ämnen har så långt som möjligt upphört.
- Spridningen av oavsiktligt bildade ämnen med farliga egenskaper är mycket liten och uppgifter om bildning, källor, utsläpp samt spridning av de mest betydande av dessa ämnen och deras nedbrytningsprodukter är tillgängliga.
- Förorenade områden är åtgärdade i så stor utsträckning att de inte utgör något hot mot människors hälsa eller miljön
- Kunskap om kemiska ämnens miljö- och hälsoegenskaper är tillgänglig och tillräcklig för riskbedömning
- Information om miljö- och hälsofarliga ämnen i material, kemiska produkter och varor är tillgänglig

**Följande av kommunens inriktningsmål bedöms bidra till att uppfylla miljömålet "Giftfri miljö":**

- Mängden farligt avfall i hushållssoporna ska minska.
- Mängden farligt avfall och läkemedelsrester som spolas ner i avloppet ska minska.
- Företag och andra verksamhetsutövare ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.
- Anställda i kommunala förvaltningar och bolag ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.
- Kunder i alla åldrar ska vara nöjda med kommunens renhållningssystem.
- Företag och andra verksamhetsutövare ska vara nöjda med kommunens renhållningssystem.
- Olaglig hantering av hushållsavfall, såsom nedskräpning och sopförbränning, ska upphöra.
- Nedlagda deponier ska inte orsaka skada för människors hälsa eller miljön
- Systemet för källsortering vid kommunens återvinningscentraler ska medföra en rationell och miljöriktig insamling, behandling och avyttring.
- Avfallshanteringen inom kommunens förvaltningar och kommunala bolag ska vara ett föredöme.
- Alla kommunala förvaltningar och bolag ska beakta avfallets uppkomst och farlighet vid teckning av ramavtal för upphandling.

## 8.3 Grundvatten av god kvalitet

"Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag."

*Regeringen har fastställt sex preciseringar av miljö kvalitetsmålet **Grundvatten av god kvalitet**:*

- Grundvattnets kvalitet
- God kemisk grundvattenstatus
- Kvaliteten på utströmmande grundvatten
- God kvantitativ grundvattenstatus
- Grundvattennivåer
- Bevarande av naturgrusavlagringar

**Följande av kommunens inriktningsmål bedöms bidra till att uppfylla miljömålet "Grundvatten av god kvalitet":**

- Nedlagda deponier ska inte orsaka skada för människors hälsa eller miljön.



## 8.4 Frisk luft

"Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas."

*Regeringen har fastställt tio preciseringar av miljökvalitetsmålet **Frisk luft** om högsta halt av:*

- Bensen
- Bensapyren
- Butadien
- Formaldehyd
- Partiklar (PM<sub>2,5</sub>)
- Partiklar (PM<sub>10</sub>)
- Marknära ozon
- Ozonindex
- Kvävedioxid
- Korrosion

**Följande av kommunens inriktningsmål bedöms bidra till att uppfylla miljömålet "Frisk luft":**

- Mängden farligt avfall i hushållssoporna ska minska.
- Företag och andra verksamhetsutövare ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.
- Anställda i kommunala förvaltningar och bolag ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.
- Olaglig hantering av hushållsavfall, såsom nedskräpning och sopförbränning, ska upphöra.
- Systemet för källsortering vid kommunens återvinningscentraler ska medföra rationell och miljöriktig insamling, behandling och avyttring.
- Kunder i alla åldrar ska vara nöjda med kommunens renhållningssystem.
- Företag och andra verksamhetsutövare ska vara nöjda med kommunens renhållningssystem.

## 8.5 Levande sjöar och vattendrag

"Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas."

*Regeringen har fastställt elva preciseringar av miljökvalitetsmålet **Levande sjöar och vattendrag**:*

- God ekologisk och kemisk status
- Oexploaterade och i huvudsak opåverkade vattendrag
- Ytvattentäckters kvalitet
- Ekosystemtjänster
- Strukturer och vattenflöden
- Gynnsam bevarandestatus och genetisk variation
- Hotade arter och återställda livsmiljöer
- Främmande arter och genotyper
- Genetiskt modifierade organismer
- Bevarade natur- och kulturmiljövärden
- Friluftsliv

**Följande av kommunens inriktningsmål bedöms bidra till att uppfylla miljömålet "Levande sjöar och vattendrag":**

- Mängden farligt avfall och läkemedelsrester som spolas ner i avloppet ska minska.
- Företag och andra verksamhetsutövare ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.
- Anställda i kommunala förvaltningar och bolag ska veta hur farligt avfall som uppstår i verksamheten ska hanteras.

- Nedlagda deponier ska inte orsaka skada för människors hälsa eller miljön.

## 9. Styrmedel för att uppnå avfallsplanens mål

De styrmedel som används i avfallsplanen är ekonomiska styrmedel, information och utbildning, kontroll samt förbud.

### 9.1 Ekonomiska styrmedel

Matavfallsinsamlingen blir obligatorisk med fortsatt behovstömning av restavfallet. Målet är att styra avfallshanteringen mot en mer hållbar utveckling och bättre källsortering, mer återvunnet material och en bättre miljö och arbetsmiljö.

### 9.2 Information och utbildning

- Kommunens webbplats ska årligen uppdateras och förbättras vad gäller information om avfallshantering.
- Skriftlig information om avfallstrappan samt återanvändning, källsortering, och farligt avfall ska regelbundet skickas ut till hushållen i samband med fakturering. Informationen ska vara på de språk som är vanliga inom kommunen.
- Motsvarande information anpassat till företag ska skickas ut med fakturor till dem.
- Skolor, förskolor och dagbarnvårdare ska uppmanas att delta i Håll Sverige Rents skrapplockardagar.
- Varje år ska de permanentboende hushåll som ej lämnat kärlospor få skriftlig information.
- Personalen på kommunens återvinningscentraler samt vaktmästare anställda av kommunen eller kommunala bolag ska få den utbildning som behövs för att de ska kunna bidra till att avfallsplanens mål uppfylls.

### 9.3 Kontroll

- Kommunens förvaltningar och bolag ska årligen redovisa hur förvaltningen eller bolaget uppfyller avfallsplanen och kommunens upphandlingspolicy.
- Varje år ska teknik- och serviceförvaltningen genom sitt kundregister sammanställa vilka permanentboende hushåll som inte lämnat kärlospor under föregående år.
- Senast 2026 ska alla deponier som är 30 år eller yngre (undantaget slam- eller slaktavfallsdeponier) ha riskklassats enligt MIFO-modellen.
- 2023 ska samtliga deponier äldre än 30 år ha koordinatsats och okulärbesiktats.
- Varje år ska slam från reningsverk och slamlaguner analyseras med avseende på ämnen som är skadliga för människors hälsa eller miljön.
- Vart annat år ska plockanalyser genomföras av både mat- och restavfall samt av avfall som lämnats på kommunens återvinningscentraler.
- Vid miljötillsyn hos företag ska företagets kunskap om avfallstrappan, källsortering och hantering av farligt avfall kontrolleras och noteras.

### 9.4 Förbud

Det är förbjudet att lämna matavfall eller osorterat restavfall på kommunens återvinningscentraler. Förbudet gäller inte vid Lidens återvinningscentral i de fall sortering har beställts som en tjänst av kommunen.

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer TSF.2022.567

## **§ 167 Äskande om tilläggsanslag för ökade kostnader av bostadsanpassningsbidrag**

Ökade kostnader medför att budget kommer att överskridas med 700 000 kronor under 2022. Teknik- & Serviceförvaltningen begär därför ett tilläggsanslag på motsvarande summa.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

### **Yrkande**

Susanne Hansson (S) yrkar att ansökan om tilläggsanslag avslås och att teknik- och serviceförvaltningen aktivt måste arbeta med att minska kostnaderna och redovisa åtgärder av detta arbete vid varje budgetuppföljning.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

1. Ansökan om tilläggsanslag avslås.
2. Teknik- och serviceförvaltningen måste aktivt arbeta med att minska kostnaderna och redovisa åtgärder av detta arbete vid varje budgetuppföljning.

Diarienummer TSF.2022.567

### **Tilläggsäskande för ökade kostnader av bostadsanpassningsbidrag**

Ökade kostnader medför att budget kommer att överskridas med 700 000 kronor under 2022. Teknik- & Serviceförvaltningen begär därför ett tilläggsanslag på motsvarande summa.

Kostnaden för ökat behov av bostadsanpassning skall inte behöva bäras av övriga verksamheter inom TSF då kommunen är skyldig att bevilja bidrag till bostadsanpassnings för dem som uppfyller kraven för lag (2018:222) om bostadsanpassningsbidrag.

### **Förslag till beslut**

Teknik- och serviceförvaltningen föreslår att ett tilläggsanslag på 700 000 kronor beviljas för att täcka de beviljade bidragen för bostadsanpassning. Uppdraget har utförts i enlighet med gällande lagstiftning.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Teknik- och serviceförvaltningen, Richard Persson, Teknisk förvaltningschef

### **Beslut skickas till**

Teknik- och serviceförvaltningen

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer TSF.2022.568

## **§ 168 Äskande om tilläggsanslag för ökade kostnader inom färdtjänsten**

Ökade kostnader medför att budget kommer att överskridas med 900 000 kronor under 2022. Teknik- & Serviceförvaltningen, TSF, begär därför ett tilläggsanslag på motsvarande summa.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

### **Yrkande**

Susanne Hansson (S) yrkar att ansökan om tilläggsanslag avslås och att teknik- och serviceförvaltningen aktivt måste arbeta med att minska kostnaderna och redovisa åtgärder av detta arbete vid varje budgetuppföljning.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

1. Ansökan om tilläggsanslag avslås.
2. Teknik- och serviceförvaltningen måste aktivt arbeta med att minska kostnaderna och redovisa åtgärder av detta arbete vid varje budgetuppföljning.

Diarienummer TSF.2022.568

## **Tilläggsäskande för ökade kostnader inom färdtjänsten**

### **Sammanfattning av ärendet**

Ökade kostnader medför att budget kommer att överskridas med 900 000 kronor under 2022. Teknik- & Serviceförvaltningen, TSF, begär därför ett tilläggsanslag på motsvarande summa.

Underskottet för denna form av särskild kollektivtrafik skall inte behöva bäras av övriga verksamheter inom TSF då kommunen är skyldig att bevilja tillstånd till färdtjänst för dem som uppfyller lagens krav.

### **Förslag till beslut**

Teknik- och serviceförvaltningen föreslår att ett tilläggsanslag på 900 000 kronor beviljas för att täcka de faktiska kostnader som färdtjänstupdraget medför. Uppdraget har utförts i enlighet med gällande lagstiftning samt enligt Strömsunds kommuns riktlinjer.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Teknik- och serviceförvaltningen, Richard Persson, Teknisk förvaltningschef

### **Beslut skickas till**

Teknik- och serviceförvaltningen

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.596

## **§ 169 Äskande om tilläggsanslag - barn-, kultur- och utbildningsförvaltningen**

Barn-, kultur- och utbildningsnämnden äskar i beslut från 20 september 2022 § 98 tilläggsanslag om 2 836 000 kronor på grund av att förvaltningen går med underskott.

### **Underlag till beslut**

Tjänsteskrivelse

Barn-, kultur- och utbildningsnämnden § 98/2022

### **Yrkande**

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunfullmäktiges beslut

1. Ansökan om tilläggsanslag avslås.
2. Barn-, kultur- och utbildningsnämnden måste aktivt arbeta med att minska kostnaderna och redovisa åtgärder av detta arbete vid varje budgetuppföljning.

Diarienummer KS.2022.596

## **Åskande om tilläggsanslag från barn-, kultur- och utbildningsförvaltningen**

Barn-, kultur- och utbildningsnämnden äskar i beslut från 20 september 2022 § 98 tilläggsanslag om 2 836 000 kronor på grund av att förvaltningen går med underskott.

### **Förslag till beslut**

1. Ansökan om tilläggsanslag avslås.
2. Barn-, kultur- och utbildningsnämnden måste aktivt arbeta med att minska kostnaderna och redovisa åtgärder av detta arbete vid varje budgetuppföljning.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Kommunledningsförvaltningen, Lisa Lundgren, kanslisekreterare

### **Beslut skickas till**

Barn-, kultur- och utbildningsnämnden

### **Bilagor**

Barn-, kultur- och utbildningsnämnden § 98/2022



den 20 september 2022

---

Diarienummer BUF.2022.26

## § 98 Verksamhetsprognos 2022 barn-, kultur- och utbildningsförvaltningen.

Tomas Sjövall, förvaltningschef och Therese Wiik, ekonom föredrar verksamhetsprognosen per augusti månad 2022.

### Underlag till beslut

Au-protokoll § 18/2022

Au-protokoll § 40/2022

Au-protokoll § 45/2022

Au-protokoll § 62/2022

BKUN § 25/2022

BKUN § 39/2022

BKUN § 65/2022

Uppdaterad verksamhetsprognos för augusti. *Bilaga.*

### Yrkande

Ordförande förslår att nämnden beslutar enligt arbetsutskottets förslag med följande tillägg och finner bifall till detta.

1. Barn-, kultur- och utbildningsnämnden har tagit del av redovisningen.
2. Eftersom verksamhetsprognosen fortfarande visar på ett underskott på 2,8 miljoner uppdrar nämnden förvaltningschefen att vidta de åtgärder som behövs för att komma inom tilldelad ram.
3. Barn-, kultur- och utbildningsnämnden äskar tilläggsanslag hos kommunfullmäktige på 2 836 000 kronor för att täcka underskottet.

### Nämndens beslut

1. Barn-, kultur- och utbildningsnämnden har tagit del av redovisningen.
2. Eftersom verksamhetsprognosen fortfarande visar på ett underskott på 2,8 miljoner uppdrar nämnden förvaltningschefen att vidta de åtgärder som behövs för att komma inom tilldelad ram.
3. Barn-, kultur- och utbildningsnämnden äskar tilläggsanslag hos kommunfullmäktige på 2 836 000 kronor för att täcka underskottet.

---

Justerare

den 20 september 2022

---

**§ 98 (forts.)**

**Beslut skickas till**

Förvaltningschef  
Ekonomi  
Kommunstyrelsen

---

Diarienummer KS.2022.663

## Projektansökan till Europeiska socialfonden

Resurscentrum (RC) inom Framtids- och utvecklingsförvaltningen (FUF) har ansökt om medel till stöd inom Europeiska socialfonden (ESF)-rådet.

### Unga till arbete

Projekt mål: Kunskapsbaserade och kvalitetssäkrade arbetssätt och rutiner för att motverka skolavhopp, minska problematisk frånvaro och förebygga, minska och motverka utanförskap.

Projektet ämnar stärka det befintliga arbetet i kommunen med långsiktigt fokus på det politiskt prioriterade övergripande målet för 2023-2024 att minska ungdomsarbetslöshet.

De aktuella verksamheter som deltagit i framtagandet av projektiden är Resurscentrum och Hjalmar Strömerskolan som ligger under Framtids- och utvecklingsförvaltningen, samt individ- och familjeomsorgen (IFO). Resurscentrum ansvarar för bland annat integrationsservice och unga som varken arbetar eller studerar (UVAS) samt det kommunala aktivitetsansvaret (KAA).

Projektet vill förebygga och minska utanförskap för ungdomar som varken arbetar eller studerar. En längre tid utanför studier och arbete kan ha långsiktiga konsekvenser för både individen och samhället, bland annat försämrade möjligheter att få ett arbete, ekonomisk utsatthet och sämre hälsa. Ett tidigt och samordnat stöd är viktigt för att stötta unga som annars riskerar att varaktigt hamna utanför studier och arbete. Siffrorna varierar över tid men i skrivande stund finns ett 60-tal individer inskrivna i det kommunala aktivitetsansvaret (KAA) och 13 unga som varken arbetar eller studerar (UVAS). Det finns behov av långsiktigt hållbara kvalitetssäkrade arbetssätt och metoder för att åstadkomma förändring. Vi möter ungdomar som tappar hoppet om sig själva och om framtiden, där det behövs olika former av jag-stärkande insatser.

Utbildningsnivån i kommunen ligger lägre än riket i snitt oavsett om vi ser till förgymnasial, gymnasial eller eftergymnasial utbildning. Strömsunds kommun ligger lägst i länet vad gäller andel elever från grundskolan behöriga till yrkesprogram på gymnasiet, endast 78,5 %. Endast 62 % av eleverna gick ut gymnasiet på tre år. Det finns stora behov av flexibilitet och stöd både inom gymnasieskolan och den kommunala vuxenutbildningen.

Projektet kommer att genomföra:

- Kompetensutvecklingsinsatser för personal
- Kvalitativa och kvantitativa undersökningar
- Utveckling av rutiner och kvalitetssäkrade arbetssätt

- Benchmarking och erfarenhetsutbyten regionalt och nationellt
- Individ- och gruppinsatser för målgruppen

Projektperiod 2023-03-01 till 2026-03-31

Total budget 8 814 003 kronor

Finansieringsgrad ESF 54 %

Kommunal medfinansiering 4 050 000 kronor i form av befintlig 50 % DUA-samordnare vid Resurscentrum samt befintlig personal vid Hjalmar Strömerskolan 50 % skolledare och studiecoach eller SYV (inkl. schablon 40 % indirekta kostnader)

### **Förslag till beslut**

Resurscentrum föreslår kommunstyrelsen att bevilja Framtids- och utvecklingsförvaltningen möjlighet att genomföra projektet om medel beviljas från ESF-rådet.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Elisabeth Lindholm, enhetschef

### **Beslut skickas till**

Framtids- och utvecklingsförvaltningen

### **Bilagor**

Ansökan



Medfinansieras av  
Europeiska unionen

Datum:  
2022-10-03

Diarienummer  
22-025-S02

1 (15)

## Ansökan om stöd

Unga till arbete, 22-025-S02

Utlysning: Hållbara övergångar för unga till arbete eller studier i Mellersta Norrland, 22-025

### Uppgifter om stödsökanden

Organisationsnamn: STRÖMSUNDS KOMMUN

Organisationsnummer: 212000-2486

Utdelningsadress: BOX 500, 83324 STRÖMSUND

Kontonummer: 991-1918

Behörig företrädare med behörighet att signera ansökan om stöd: Morgan Olsson

E-post: morgan.olsson@stromsund.se

Telefonnummer: +46702351779

### Uppgifter om projektet

Namn på projektet: Unga till arbete

Specifikt mål: A2A

Projektperiod: 2023-03-01 - 2026-03-31

Region: Mellersta Norrland

Antal deltagare: 120, varav 60 kvinnor och 60 män

Ansvarig enhet: FUF/RC

Utdelningsadress:

Besöksadress:

Behörig företrädare med behörighet att signera ansökan om utbetalning: Elisabeth Lindholm

E-post: elisabeth.lindholm@stromsund.se

Telefonnummer: +46706914485

### Kontaktpersoner för projektet

#### Projekt

Namn: Malin Ekljung  
E-post: malin.ekljung@stromsund.se  
Telefonnummer: +46705507076

Namn: Marie Lidberg  
E-post: marie.lidberg@stromsund.se  
Telefonnummer: +46702852158

Namn: Elisabeth Lindholm  
E-post: elisabeth.lindholm@stromsund.se  
Telefonnummer: +46706914485

### Ekonomi

Namn: Maria Sundqvist  
E-post: maria.sundqvist@stromsund.se  
Telefonnummer: +46730763139

## Problemformulering

### Beskriv det problem som projektet vill lösa.

Samhällsutvecklingen ställer nya och utökade krav på förebyggande arbete och riktade insatser. Det finns en upplevd känsla av segregation samt ökad polarisering och utanförskap som inte minst blir tydlig i skolorna. Detta yttrar sig hos barn och unga genom bl.a. ökad psykisk ohälsa, ärenden kopplade till våld, hedersrelaterat våld och förtryck samt ärenden med misstankar om radikaliserings och våldsbejakande extremism.

För att motverka den negativa trenden krävs att vi upprätthåller det som är bra och kan främja delaktighet, samtidigt som vi förkastar de metoder och arbetssätt som inte fungerar. Vi behöver även finna nya sätt att arbeta långsiktigt hållbart. Projektet vill förebygga och minska utanförskap för ungdomar som varken arbetar eller studerar. En längre tid utanför studier och arbete kan ha långsiktiga konsekvenser för både individen och samhället, bland annat försämrade möjligheter att få ett arbete, ekonomisk utsatthet och sämre hälsa. Ett tidigt och samordnat stöd är viktigt för att stötta unga som annars riskerar att varaktigt hamna utanför studier och arbete. Siffrorna varierar över tid men i skrivande stund finns 30 individer inskrivna i det kommunala aktivitetsansvaret (KAA) och 13 unga som varken arbetar eller studerar (UVAS). Det finns behov av långsiktigt hållbara kvalitetssäkrade arbetssätt och metoder för att åstadkomma förändring. Vi möter ungdomar som tappar hoppet om sig själva och om framtiden, där det behövs olika former av jag-stärkande insatser.

I Strömsunds kommun finns ett stort antal barn och unga vars föräldrar/vårdnadshavare inte har goda ekonomiska förutsättningar, vilket ger deras barn och unga sämre möjligheter än barn vars föräldrar har god ekonomi. Vi vet att det är en stor riskfaktor för barns mående och hälsa om barn lever i familjer med långvarig ekonomiskt stress eller fattigdom. Vi ser att största andelen barn som har sämre ekonomi har utländsk bakgrund. Andelen barn i familjer med låg inkomststandard är högst bland utrikes födda barn med 43 procent och är därmed högst i Jämtland. Föräldrarnas utbildningsbakgrund påverkar också barnens skolgång och vi vet att i Strömsunds kommun är de vuxnas utbildningsnivå låg i jämförelse med riket vilket bland annat leder till stora inkomstskillnader (Barn och unga i Strömsunds kommun 2022 - Komplettering till Lägesbild över segregation i Strömsunds kommun 2008 - 2018). Människors utbildningsnivå hänger också samman med andra välfärdsindikatorer som hälsa, levnadsvanor och demokratisk delaktighet.

Utbildningsnivån i kommunen ligger lägre än riket i snitt oavsett om vi ser till förgymnasial, gymnasial eller eftergymnasial utbildning. I likhet med riket i övrigt utbildar sig kvinnor i högre grad än män. Även om de unga männen med gymnasieutbildning dominerar och har bra meritvärden i grundskola och gymnasieskola väljer färre män än kvinnor att gå vidare till högre studier. Vi kan endast spekulera kring om en bidragande orsak kan vara exempelvis vilka arbetstillfällen som finns och om det i kommunen finns större efterfrågan inom traditionellt manliga yrken. Strömsunds kommun ligger lägst i länet vad gäller andel elever från grundskolan behöriga till yrkesprogram på gymnasiet, endast 78,5 %. Endast 62 % av eleverna gick ut gymnasiet på 3 år. Det finns stora behov av flexibilitet och stöd både inom gymnasieskolan och den kommunala vuxenutbildningen.



Enligt gymnasieskolans rektor har det psykiska måendet hos eleverna över tid försämrats. Allt fler elever diagnostiserats med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Fler elever än tidigare är inskrivna vid Barn och ungdomspsykiatri (BUP). Vi ser behov av att förbättra och utveckla arbetssätt och rutiner för att fånga upp och stödja unga med funktionsvariationer. Det finns ungdomar med problematik där föräldrar kan ha nekat utredning, utredningar är gamla eller där väntetiden är mycket lång för att en utredning ska kunna komma till stånd. Problematiken kan även visa sig tydligare ju äldre ett barn blir och inte uppmärksammas tydligt förrän i gymnasieålder.

Trots en i dagsläget mycket god arbetsmarknad i Strömsunds kommun fungerar inte matchning mellan arbetssökande i målgruppen och arbetsplatser. Detta bland annat på grund av bristande språkkunskaper. Vår upplevelse är att det är fler utrikes födda än inrikes födda som trillar mellan stolarna och inte får det stöd som de är i behov av.

Vård- och socialförvaltningen har genomfört en individbaserad systematisk uppföljning på målgruppen 19-24 år 2021 samt 18-30 år 2022 med ekonomiskt bistånd, i syfte att få en bild över hur situationen ser ut för dessa individer.

#### Ålder 18-24 2021

80% med utländsk härkomst  
Ingen har tidigare varit placerade  
40% uppger att de saknar ett socialt nätverk  
70% har avgångsbetyg från åk 9  
31% har avgångsbetyg från gymnasiet  
40% har arbetslivserfarenhet  
10% uppger psykiskt ohälsa  
15 % har våldserfarenhet

#### Ålder 18-30 2022

50% med utländsk härkomst  
28% har tidigare varit placerade  
35% uppger att de saknar ett socialt nätverk  
48% har avgångsbetyg från åk 9  
21% har avgångsbetyg från gymnasiet  
43% har tidigare arbetslivserfarenhet  
35% uppger psykiskt ohälsa  
38% har våldserfarenhet

Då samhällsintegrationen är otillräcklig och tilliten till omgivning och samhällets strukturer brister, och känslan av utanförskap och maktlöshet växer, innebär detta även betydande demokratiska risker.

Det finns således ett behov av att ta fram en mer övergripande samverkansmodell och samordnad planering både på ett strukturellt och individuellt plan kring de personer som behöver stöd från flera olika aktörer.

#### **Beskriv de huvudsakliga orsakerna till problemet.**

Vi ser ett antal orsaker till beskriven problematik. Andelen icke behöriga till gymnasiet ökar och fenomenet hemmasittare kryper ned i lägre åldrar. Psykisk ohälsa bland unga i målgruppen ökar.

Vi tror att brist på långsiktigt hållbara metoder och rutiner anpassade efter nya förutsättningar, har bidragit till problembilden. Det behövs även nya samverkansformer för att möta upp behoven. Trots tidigare arbete och insatser vad gäller samverkan, behöver nya samverkanstrukturer och samverkansformer utvecklas och implementeras då samhällsvillkoren har förändrats. Brister i samverkan och informationsöverföring mellan aktörer kan leda till att målgruppen inte har de möjligheter de skulle kunna ha på sin väg mot ett aktivt deltagande i arbetslivet. Det finns behov av utökade insatser vad gäller anpassad studiegång och



kompensatoriska hjälpmedel för elever med behov av extra stöd samt för dem med diagnosticerade funktionsvariationer. Vi tror även att kompetensutveckling och ökad tid för mentorskap kan bidra till att motverka problembilden. Det behövs även mer förebyggande arbete för att tidigare fånga upp elever som visar tendenser till att inte kunna fullfölja sin utbildning.

Ytterligare en bidragande orsak ser vi är ungdomars negativa attityd till utbildning och frånvaro av vuxenstöd då många ungdomar inte har uppbackning hemifrån. Skolans och samhällets kompensatoriska uppdrag blir större ju fler barn och unga med sämre socioekonomiska förutsättningar som finns i kommunen. Vi vet utifrån Lägesbild över segregation i Strömsunds Kommun att elever med utländsk bakgrund klarar sig i genomsnitt sämre i grundskolan och har sämre skolresultat än elever med svensk bakgrund. Föräldrarnas utbildningsnivå kan vara en skyddsfaktor och påverka benägenhet att utbilda sig. Lägst utbildningsnivå i kommunen ser vi bland utrikesfödda där även brister i det svenska språket kan försvåra möjligheten att stötta barnens skolgång.

Vi ser även brist på vuxna goda förebilder barn och unga kan känna igen sig i.

### **Beskriv konsekvenserna av problemet.**

Konsekvenser på individnivå för ungdomar som varken arbetar eller studerar:

Utanförskap

Psykisk ohälsa

Ekonomisk utsatthet, långvarigt ekonomiskt bistånd

Skuldsättning

Den egna identiteten försvagas

Riskbruk och missbruk

Radikalisering

Sakna prestige i ett arbete vilket leder till brist på identitet och status

Konsekvenser på samhällsnivå:

Ökade kostnader

Mindre skatteintäkter

Arbetskraftsbrist

Segregation

Ärenden kopplade till våld, hedersrelaterat våld och förtryck samt ärenden med misstankar om radikalisering och våldsbejakande extremism

### **Beskriv vilka tidigare insatser som gjorts för att hantera eller lösa problemet.**

En mängd olika insatser har genomförts för att hantera och lösa de problem vi beskriver. Dessa har genomförts på nationell, regional och lokal nivå. Dock ställer samhällsutvecklingen nya och utökade krav på förebyggande arbete och riktade insatser. De rutiner och arbetssätt som vi arbetat med tidigare behöver anpassas, skruvas på och kanske helt bytas ut. Arbetsmarknaden ser annorlunda ut, kunskapskraven likaså. Det är andra ungdomar med andra förutsättningar och uppväxtvillkor som vi möter eller behöver möta i våra verksamheter. Myndigheters olika uppdrag har förändrats över åren och implementering har försvårats.

Exempel på olika tidigare projekt :

Yrk-In

12 kommuner deltog i arbetet, varav Strömsund var en av dem. Inom projektet gjordes satsningar på att





utveckla introduktionsprogrammen och då särskilt med målet att ge eleverna bättre förutsättningar att etablera sig på arbetsmarknaden. De deltagande kommunerna har alla haft olika förutsättningar och därmed behövt skapa egna processer anpassade efter lokala kontexter och behov. Det har omfattat alltifrån utformning av strukturer, rutiner och arbetssätt till innehåll i utbildningen.

#### DUA-överenskommelse

Den första överenskommelsen för unga tecknades 2015-12-31 och den andra för nyanlända 2018-02-23. Under perioden fram till hösten 2019 jobbade vi intensivt för att fortsätta och vidareutveckla det goda samarbetet. Under den aktuella perioden uppnådde vi goda resultat och arbetslösheten minskade både för unga och nyanlända. Vi utformade tillsammans med offentlig sektor och näringsliv flera spårutbildningar som gav målgruppen möjligheter att skaffa sig grundkompetens för arbete i de sektorer som hade identifierade behov av arbetskraft. Från hösten 2019 förändrades förutsättningarna och formerna för samarbete, dels genom de stora förändringarna som skedde inom Arbetsförmedlingen men också genom förändrade strukturer inom kommunen. De sedan tidigare uppbyggda gemensamma strukturerna pausades och tog andra vägar. Pandemins effekter med fokus på att genomföra det ordinarie arbetet med andra metoder har också påverkat läget. I dagsläget har en reviderad överenskommelse tecknats som omfattar både målgruppen unga och målgruppen nyanlända.

#### LISS

Strömsunds kommun ingår i insatsen LISS, ett 5-årigt projekt som pågår till 2025. Insatsen genomförs genom Samordningsförbundet och syftar till förstärkt myndighetssamverkan för personer som har ett sammansatt stödbehov från ett flertal olika myndigheter.

#### Plug-in

Studieavbrott är en prioriterad fråga bland Sveriges kommuner. Mot bakgrund av detta tog Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) tillsammans med fem regioner initiativ till metod- och strukturpåverkansprojektet Plug In som påbörjades i februari 2012 och avslutades i juni 2015.

#### Projekt På väg (ESF 2011)

Projektet har varit en arena för samverkan mellan Arbetsförmedlingen, Framtids- och utvecklingsförvaltningen, Vård- och socialförvaltningen, lokalt näringsliv och facklig organisation. Med ett samlat grepp kring att arbeta mot ett utanförskap och ett närmande till arbetslivet. Tanken har varit att med flera myndigheter under samma tak, förenkla kontakterna mellan myndigheterna. Underlätta för kvinnor och män som varit i behov av stöttning och en samordnad planering. På Väg har fungerat som en språngbräda, där deltagande kvinnor och män tagit del av olika insatser som ökat möjligheterna att närma sig eller komma ut på arbetsmarknaden.

#### HAMSAM

Ungdomar som på gymnasieskolans språkintruktionsprogram erbjöds att under tolv veckor delta i HAMSAM:s gruppaktiviteter. Detta i kombination med ordinarie studier på gymnasiet. Projektet avslutades 2018.

**Beskriv projektets målgrupp. Beskriv om och i så fall hur målgruppen har varit involverad i framtagandet av projektiden. Beskriv hur projektansökan ligger i linje med deras behov.**

Det är mycket vanligt med psykisk ohälsa i målgruppen, vilket är en bidragande grund till att en ungdom hoppar av skolan. Brist på förmågor och bristande uthållighet leder till att ungdomen inte klarar av att slutföra sin utbildning, då krav upplevs som alldeles för stora.

Insatser för målgruppen är i de allra flesta fall ingen "quick fix". Det behövs insatser som pågår under längre tid och att vuxenstöd finns kvar även efter att studier, praktik eller arbete inletts.

I målgruppen finns ungdomar med och utan diagnos. Ibland är det gamla utredningar och i vissa fall är det vårdnadshavare som inte anser att barnet är i behov av utredning vilket försvårar att rätt insatser och stöd



erbjuds ungdomen.

Många saknar även vuxenstöd och kommer från dysfunktionella familjeförhållanden. En del av dessa ungdomar har fått med sig en förvanskad samhällsbild som säger att det till exempel inte lönar sig att ha en utbildning. Detta krockar med de krav och förväntningar som arbetsgivare har för att anställa. Det blir ingen lyckad matchning mellan arbetssökande och arbetsgivare trots att arbetsmarknaden kan vara god.

Horisontella principerna:

Jämställdhet

I skrivande stund är det i gruppen kommunala aktivitetsansvaret en 50/50 fördelning mellan könen, detta kan variera över tid. Uppstår det en ojämn för delning mellan könen bör det vara behovet hos individen som styr tillgången till insatsen. 4 R metoden kommer därför att användas i projektet för att regelbundet ha kontroll över hur resurser används mellan könen. Jämställdhet ska diskuteras i styrgrupp och i andra samverkanstillfällen.

Tillgänglighet

Information och kommunikation ska kunna ske på flera olika sätt för att anpassas till individens förmåga. Då det förekommer bristande kunskaper i svenska språket ska tolk användas för att förstå och kunna kommunicera. Lokaler som används i projektarbetet ska vara tillgänglighetsanpassade.

Icke-diskriminering

Projektet har sin grund i alla människors lika värde och allas möjlighet att vara delaktiga i samhället. Förhållningssätt och genomförande ska främja jämlikhet, motverka diskriminering, stimulera och motivera till delaktighet.

**Beskriv projektets aktörer. Beskriv hur dessa aktörer har varit involverade i framtagandet av projektidén. Beskriv hur projektansökan ligger i linje med deras behov.**

Stödsökande är Strömsunds kommun. Resurscentrum ansvarar för projektledning. De aktuella verksamheter som deltagit i framtagandet av projektidén är Resurscentrum och Hjalmar Strömerskolan som ligger under Framtids- och utvecklingsförvaltningen samt individ- och familjeomsorgen. Resurscentrum ansvarar för bl.a. Integrationservice och Unga som varken arbetar eller studerar (UVAS) samt det kommunala aktivitetsansvaret (KAA).

## Deltagande aktörer

Stödmottagare (samverkanspartner)

Deltagande organisationer i kompetensutveckling

Medfinansierare

## Projekt mål

Beskriv vad projektet ska uppnå. Sätt projekt mål utifrån de problem som ni identifierat i avsnittet **Problemformulering**. Beskriv på vilket sätt projektmålen svarar mot utlysningens förväntade resultat. Kunskapsbaserade och kvalitetssäkrade arbetssätt och rutiner för att motverka skolavhopp, minska problematisk frånvaro och förebygga, minska och motverka utanförskap.



**Beskriv hur ni planerar att följa upp projektet. Ange de indikatorer ni kommer att använda för att mäta projektmålen.**

Projektledaren ska löpande samla in bland annat statistik, fallbeskrivningar, resultat genomförda aktiviteter, samverkansformer och erfarenheter som görs i projektet. Genom skattningsskalor, intervjuer och enkäter mäts och utvärderas respektive aktivitet och insats. Detta ska sammanställas till lägesrapporter. Projektet ska löpande arbeta med egenutvärdering med avstämningar mot projektbeskrivningens mål, aktiviteter och budget.

Nulägesbeskrivningar redovisas i styrgrupp och projektgrupp.

Kontakt med projektgruppen avslutas inte i och med uppstart i studier eller praktik/arbete. Projektgruppen följer individen under hela projekttiden för eventuellt stöd och uppföljning.

**Indikator 1**

Antal ungdomar som fått stöd: 120

Ingångsvärde 0

Mäts genom projektdokumentation

**Indikator 2**

Andel av inskrivna ungdomar som undvikit avhopp eller gått vidare till arbete eller studier: 70 %

Ingångsvärde 0

Mäts genom projektdokumentation

**Indikator 3**

Andel av deltagarna som upplevt att de det stöd och den hjälp de behöver för att kunna arbeta/praktisera/studera: 100 %

Ingångsvärde 0

Mäts genom enkät med skattningsskala

**Indikator 4**

Antal kompetensutvecklingsinsatser för personal: 10

Ingångsvärde 0

Mäts genom presentations- och utbildningsmaterial samt deltagarlistor

**Indikator 5**

Antal implementerade arbetssätt och rutiner: 4

Ingångsvärde 0

Mäts genom projektdokumentation samt kvalitativ studie/intervjuer

**Beskriv hur projektet ska utvärderas.**

En extern utvärdering skall upphandlas enligt LOU. Upphandlingsunderlaget sammanställs av projektledning i samarbete med kommunens upphandlingsfunktion. I upphandlingsunderlaget kommer att framgå att vi vill att intresse riktas på process samt att de uppsatta indikatorerna skall användas för att mäta om projektet når sina mål.

Den externa utvärderingen skall granska erfarenheter, resultat, effekter och måluppfyllelse med ändamålsenliga angreppssätt och analysmodeller. Utvärderarna ska ge både muntlig och skriftlig återkoppling, där en muntlig avrapportering och dialog skall genomföras vid minst ett tillfälle. Utvärderarna skall producera en skriftlig slutrapport.

Projektledaren skall tillsammans med utvärderarna göra upp en tidsplan för muntlig och skriftlig avrapportering.

Allt framställt material kommer av projektledningen att ställas till utvärderarnas förfogande.

Projektledningen förser även utvärderarna om så önskas med kontaktuppgifter till ex. referensgrupp m.fl.



för möjlighet till intervjuer.

#### **Beskriv vilka som är mottagare av projektets tänkta resultat.**

Mottagare är verksamheter inom Framtids- och utvecklingsförvaltningen, individ- och familjeomsorgen samt arbetsmarknadsenheten.

Projekt- och styrgrupp kommer att arbeta aktivt för att erfarenheter och resultat skall uppmärksammas och spridas regionalt samt nationellt. En mängd aktörer, myndigheter och organisationer är relevanta för projektets erfarenheter och resultat, lokalt, regionalt och nationellt. Erfarenheter och resultat sprids via deltagande i seminarier, konferenser och utbildningar. Projektets resultat sprids via kommunens intranät till personal, externa webb [www.stromsund.se](http://www.stromsund.se) och [www.begripligt.nu](http://www.begripligt.nu). Resultat skickas ut via olika nätverk till personer/organisationer som är eller kan vara intresserade av det projektet kommit fram till. Resultat kommer även att spridas via nyhetsmedia, genom försök att skapa intresse för arbetet via pressmeddelande m.m.

Projektet kommer aktivt och i olika sammanhang, exempelvis i annonsering inför konferenser och aktiviteter, inbjudningar och skyltning, tydliggöra medfinansieringen från EU och ESF. Logotypen kommer att placeras på all form av dokumentation som projektet producerar. Projektet kommer i övrigt att följa fondens regler för synliggörande av EU:s medfinansiering.

## **Metod och tillvägagångssätt**

**Beskriv de metoder eller tillvägagångssätt som projektet kommer att använda för att lösa det problem som ni identifierat i avsnittet Problemformulering, samt möta de projektmål som ni formulerat i avsnittet Projektmål.**

Projektet kommer att genomföra:

- Kompetensutvecklingsinsatser för personal
- Kvalitativa och kvantitativa undersökningar
- Utveckling av rutiner och kvalitetssäkrade arbetssätt
- Benchmarking och erfarenhetsutbyten regionalt och nationellt
- Individ- och gruppinsatser för målgruppen

Urval av metoder som kommer att användas i projektet:

PDSA-hjulet

Plan - Do - Study - Act. Detta är en iterativ fyra-stegsmetod inom kvalitetstekniken och kvalitetsutvecklingen, med syftet att ge stöd till kontinuerligt och systematiskt förbättringsarbete, där genomförande av ett varv leder till små modifieringar av aktiviteter snarare än radikala förändringar av processer.

Samverkanstrappan

Som stöd i samverkansarbete kommer vi att använda oss av Samverkanstrappan som är en arbetsmetod i olika steg som innefattar

- Information - vilken information behöver vi få från varandra, vad behöver vi veta om varandras verksamheter
- Samtal - vi samtalar och diskuterar frågor ur olika perspektiv, bidrar med erfarenheter, reflektioner och synpunkter för att vidga och fördjupa den gemensamma bilden
- Samförstånd - vi har samförstånd kring vad som behöver göras och arbetar därmed i en gemensam riktning, med ett gemensamt mål
- Aktion - vi agerar tillsammans och tar delat ansvar, samtidigt kan aktörerna tydligt se sin egen del i ett sammanhang



7Tjugo

Empowermentpedagogik och metodmaterial att använda i arbetet med människor från tonåren och uppåt i åldern. Fokus ligger på personlig utveckling och förändringsprocesser.

4R

Med 4R-metoden kan man kartlägga och analysera en verksamhet ur ett jämställdhets- perspektiv. Metoden ger en översiktlig bild av hur verksamheten styrs och finansieras idag och hur den bör förändras för att möta behoven från kvinnor respektive män. Kartläggningen syftar till att besvara frågan: Vem får vad och på vilka villkor?

BIP/SKAPA

Använda oss av modellen BIP (SKAPA/progressionsmätning) - för att följa utvecklingen hos deltagaren samt att deltagaren själv äger sin planering/utveckling.

Forskningsprojektet Beskæftigelses Indikator Projektet (BIP) genomfört av Væksthusets Forskningscenter har genom sin forskning, tagit fram en enkel metod för vad som är verkningsfullt för att individer ska komma ut i arbete/studier. Metoden skapar en professionell bedömningsgrund, där samtalet mellan individ och handledare koncentreras till de områden som är av betydelse för att individen ska nå arbete/studier och som bygger på vetenskapliga grunder. Modellen börjar användas allt mer även i Sverige; SKAPA (skattning av progression mot arbete) eller progressionsmätning. Modellen bygger på ett frågeformulär som fylls i var tredje månad och som ger både handledare och deltagare en visuell bild av vägen till arbete eller studier. Viktiga inslag är helhetstänk, tilltro till personen och kontinuitet.

MI

Motiverande samtal (William R. Miller och Stephen Rollnick)

- syftar till att persons egen motivation stärks och åtagande till förändring
- att ungdomar ska kunna känna sig förstärkta, accepterade och värdefulla samt att den egna motivationen till förändring stärks
- att stötta individens självförtroende, motivation, och autonomi genom fokus på empati, samarbete och jämlikhet
- en evidensbaserad metod för att kunna hjälpa en annan människa att hitta sin egen drivkraft och att skapa sig ett hälsosamt liv

**Beskriv de huvudsakliga aktiviteter som projektet ska genomföra och hur dessa förväntas bidra till att uppfylla projektets angivna mål.**

Projektet genomför intervjuundersökningar, workshoppar och enkäter, både som del av en behovsanalys och som utvärdering och uppföljning av insatser, metoder och projektet i sin helhet. Projektet identifierar benchmarking och erfarenhetsutbyten regionalt och nationellt. Projektgruppen undersöker och studerar litteratur samt identifierar kompetensutvecklingsbehov hos personal som möter målgruppen.

En viktig del är samverkan och samordning mellan olika aktörer som möter målgruppen. Projektet kommer att aktivt utveckla samverkan och arbeta för att samordna insatser kring individen.

Projektet kommer att genomföra individ- och gruppinsatser med fokus

- Arbetsmarknadskunskap (rättigheter, skyldigheter, arbetsmiljö, sociala koder, kroppsspråk, anställningsformer, yrken)
- Attityder och förhållningssätt (praktik, utbildning, arbete, fördomar, "gissa typen")
- Hälsa (stress, sömn, rutiner, fysisk aktivitet, nätverk, självkänsla, självförtroende)
- Jobsökaraktiviteter (ansökningshandlingar, intervjuer, "varumärket JAG")
- Studiebesök (arbetsplatser och utbildningsanordnare)
- Utbildning (studie- och yrkesvägledare, studieekonomi, studieformer)
- Framtidsplanering
- Ekonomi



**Beskriv de aktiviteter som behöver genomföras i projektets inledande fas för att starta upp och rigga projektet.**

I den inledande fasen framtas och genomförs:

- Kommunikationsplan
- Tids- och aktivitetsplan
- Rekrytering av projektfunktioner
- Nulägesanalys
- Omvärldsbevakning
- Fastställande av roller och strukturer
- Identifiering av aktörer för erfarenhetsutbyten och benchmarkning
- Förberedelse av deltagargrupper
- Riggande av administrativa rutiner
- Planering av genomförande av aktiviteter
- Strukturering av uppföljning av projektmål
- Färdigställande av lämpliga lokaler för projektgruppen och projektets aktiviteter

**Beskriv deltagarnas planerade väg genom projektet.**

- Träff med ungdom
  - Flerpartsträff och samtycke
  - Genomföra kartläggningssamtal
  - Samtal om utbildning, hälsa, arbete
  - Genomföra planeringssamtal (plan och mål för kommande aktiviteter för individen)
  - Genomföra jobb- och eller utbildningsinsatser (grupp- och eller individnivå)
  - Ungdom redo för arbetsmarknad eller utbildning
  - Matcha/kontakta ungdom och arbetsgivare alternativt matcha ungdom och utbildningsanordnare
  - Anställning alternativt utbildning med slutmål självförsörjande
- Genomgående under processen kontinuerliga uppföljningar!

**Beskriv hur ni säkerställer att projektet kommer att nå planerat antal deltagare och vilka åtgärder som kommer vidtas om svårigheter uppstår kopplat till detta.**

Framtids- och utvecklingsförvaltningen (FUF) ansvarar för den kommunala gymnasieskolan Hjalmar Strömer. Inom förvaltningen finner vi även den kommunala vuxenutbildningen och därigenom svenska för invandrare (SFI). Inom FUF finns också Resurscentrum som bl.a. ansvarar för DUA-samordning (delegationen för unga till arbete), unga som varken arbetar eller studerar (UVAS) samt det kommunala aktivitetsansvaret (KAA). Resurscentrum arbetar även nära utrikesfödda barn och ungdomar och deras vårdnadshavare. Resurscentrum är även sammankallande för kommunal samverkansgrupp på tjänstemannanivå kring arbetsmarknadsinsatser.

Projektet kommer att genomföras i nära samarbete mellan FUF och kommunens individ- och familjeomsorg (IFO) samt arbetsmarknadsenhet. Utifrån samverkan och nätverk kommer det avsedda antalet deltagare att uppnås. Projektet och dess insatser kommer att marknadsföras genom sociala medier, spridning av marknadsföringsmaterial samt fysiska möten och träffar.

**Om ni avser att arbeta transnationellt i projektet, beskriv hur det arbetet ska genomföras.**



## Kapacitet och kompetens

**Beskriv hur ni säkerställer att det finns personal i projektet vid projektstart och vilka åtgärder som kommer vidtas om det uppstår svårigheter kopplat till detta.**

Personal kommer att finnas i projektet vid projektstart. Gymnasieskolan Hjalmar Strömer avdelar tid i projektet för personal med kompetens inom studie- och yrkesvägledning och elevhälsa samt en skolledare. Resurscentrum kommer att stå för projektledning, ansvara för samverkansfrågor samt arbeta direkt med målgrupp. Resurscentrum består av ett tvärprofessionellt kompetensteam med lång erfarenhet av såväl strategiskt utvecklingsarbete i projektform som arbete med individärenden på uppdrag av socialtjänst och skola. I Resurscentrum finns bl.a. socionomer, kurator, socialpedagoger, behandlare, pedagog och rehabvetare, samt mångårig erfarenhet vad gäller migrations- introduktions- och integrationsfrågor inte minst genom ansvaret för kommunens flyktningmottagande. Personalen har även genomgått utbildning och kompetensutveckling inom frågor som rör barnets bästa.

**Beskriv vilka kompetenser som krävs för att arbeta med vald metod och tillvägagångssätt.**

För att arbeta på det sätt som projektet ämnar göra krävs en hel del kompetens och erfarenhet. Projektet kräver kompetenser inom:

Studie- och yrkesvägledning  
Funktionsvariationer  
Lagstiftning  
Regelverk kring individen, rättigheter  
Pedagogik  
Handledning  
Bemötande  
Samtal  
Projektledning och uppföljning

Inom Framtids- och utvecklingsförvaltningen genom Hjalmar Strömerskolan och Resurscentrum finns dessa att tillgå och kommer att arbeta i projektet.

Strömsunds kommun har en lång erfarenhet av att driva effektiva och framgångsrika förändringsprojekt. Beslut om projektets genomförande har tagits av kommunstyrelsen. Resurscentrum (RC) är har under de senaste åren bedrivit ett antal utvecklingsprojekt både lokalt, regionalt och nationellt vilka genomfört insatser för framför allt barn och unga. Samhällsutveckling och omvärldsbevakning är en viktig del i RCs arbete för att kunna stötta verksamheter samt enskilda barn och deras familjer.

Vid behov knyter projektet till sig aktörer eller stödfunktioner för att ta del av ytterligare kompetenser och erfarenheter.

.

## Ekonomi - Finansiering

Kostnad per deltagare - direkta kostnader: 73450

Kostnad per deltagare - totala kostnader: 107200

**Beskriv hur kostnaden per deltagare är motiverad utifrån presenterad problemformulering, projektmål samt metod och tillvägagångssätt.**

Kostnaderna för samhället är stora om en ungdom hamnar i utanförskap men det är förstås ungdomarna själva som är de största förlorarna. Ungdomsarbetslösheten skapar ärr som följer med vidare i livet. Bland de dolda kostnaderna av att vara arbetslös i ung ålder är att lönen flera decennier efteråt kan vara lägre än för de som inte varit arbetslösa när de var unga. Andra effekter är högre risk för att bli arbetslös igen och att ungdomar marginaliseras, det vill säga att de står utanför både jobb och skola.



Kostnaderna per individ i projektet bedöms vara mycket låga i jämförelse med de kostnader som blir för samhället om individen inte fullföljer sina studier och/eller hamnar i arbetslöshet och utanförskap.

**Beskriv eventuella åtgärder om projektet får svårigheter att nå planerad medfinansiering.**

Om planerad medfinansiering ej uppnås avsätts resurser från Hjalmar Strömer och Resurscentrum för att åtgärda detta.

**Har annan finansiering i form av offentligt stöd/EU-stöd, utöver det som redovisas i ansökan, mottagits eller kommer att mottas för detta projekts ansökta kostnader? Om Ja, vänligen specificera nedan?**

Nej

## Ekonomi - Övrigt

**Har stödmottagarna (stödsökande och eventuella samverkansparterna) i detta projekt, vilken/vilka bedriver ekonomisk verksamhet, mottagit statsstöd i enlighet med artiklarna 107-109 i EUF-fördraget eller stöd av mindre betydelse under innevarande och de två närmast förekommande beskattningsåren? Har stödmottagarna (stödsökande och eventuella samverkansparterna) i detta projekt, vilken/vilka bedriver ekonomisk verksamhet, mottagit statsstöd i enlighet med artiklarna 107-109 i EUF-fördraget eller stöd av mindre betydelse under innevarande och de två närmast förekommande beskattningsåren?**

Nej

**Beskriv kortfattat era rutiner kring redovisning och rapportering av ert projekt.**

Den ekonomiska uppföljningen sker vid Strömsunds kommuns ekonomiavdelning där en person får avdelat tid för uppgiften. Projektledare och administratör har möjlighet att följa ekonomin/bokförda kostnader i kommunens ekonomiportal som uppdateras dagligen. Projektledaren har även avstämningsmöten med projektansvarig ekonom vid kommunens ekonomiavdelning. Ekonomisk rapportering ges till projektägare - styrgrupp vid varje styrgruppsmöte. Projektets ekonom kommer månatligen att begära in tidrapporter från samtliga anställda i projektet. Projektets kostnader går att följa i huvudboksutdrag samt övrig dokumentation efter projektnummer samt objektsnummer. Projektledare granskningsattesterar projektets fakturor som i nästa led beslutsattesteras av enhetschef.

Styrgruppen har som stående punkt på dagordningen uppföljning av ekonomi och av verksamhet utifrån projektplan och överenskommelse om ESF-stöd.

**Beskriv vilken extern personal som krävs för genomföra projektet.**

Utifrån kartläggning av behov kan extern kompetens komma att användas för kompetensutvecklingsinsatser för personal. Tolkar och vissa andra experter, t.ex. inom jämställdhet, tillgänglighet och bemötande för utbildning och rådgivning inom projektet.

**Beskriv hur ni kommer att konkurrensutsätta externa kostnader.**

Projektägaren omfattas av LoU - lagen om offentlig upphandling och har en väl inarbetad upphandlingspolicy. Projektverksamheten kommer att arbeta utifrån samma förutsättningar som övrig verksamhet. Krav och rutiner inom organisationen avseende kostnadseffektivitet omfattar således även projektverksamheten. Kommunerna i Jämtlands län samarbetar inom upphandling via ett gemensamt upphandlingskontor. Upphandlingskontoret i Östersund upphandlar de flesta av kommunens ramavtal. Varor, tjänster och entreprenader som Strömsunds kommun har ett unikt behov av upphandlar kommunen oftast själv. Projektet kommer att vid behov använda sig av kommunens upphandlingsamordnare samt controller.





### Beskriv er ekonomiska förmåga.

Strömsunds kommun har god ekonomisk förmåga med möjlighet att ligga ute med pengar tills dess att stödet betalas ut samt att finansiellt klara av om Svenska ESF-rådet inte godkänner kostnader som redovisats i ansökan om utbetalning (se ex. Årsredovisning Strömsunds kommun 2021).

### Beskriv vilken typ av intäkter som projektet kommer att generera.

### Har moms inkluderats i de faktiska kostnaderna i budget?

(gäller ej projekt med 40%-modellen)

Ej aktuellt

## Förankring

### Beskriv hur projektansökan är förankrad hos stödsökande och hos övriga aktörer som medverkar i projektansökan.

Projektet är förankrat genom kommunstyrelsen och aktuella verksamhetschefer samt ledningsgrupp för Framtids- och utvecklingsförvaltningen.

### Beskriv hur projektets styrgrupp kommer att sättas samman. Beskriv hur styrgruppens aktörer är relevanta för att tillvarata projektets intressen och resultat.

Medlemmarna i styrgruppen har regelbundna möten och genomför riskanalys utifrån mål och delmål. Riskbeskrivning och förslag på åtgärder behandlas som ständig punkt på dagordningen och revideras efter behov. Styrgruppen kommunicerar även mellan inplanerade styrgruppsmöten, genom telefon, e-post eller andra digitala medier. Styrgruppen ansvarar för att ha en överblick över hur projektarbetet går samt att aktiviteter genomförs enligt projektplan och bidragsöverenskommelse. Styrgruppen ansvarar även för att bidra till medvetandegörande och spridning, utifrån sina ordinarie uppdrag och verksamheter. Projektets styrgrupp samt projektmedarbetarna genomför löpande egen uppföljning och utvärdering av verksamheten. Avvikelser rapporteras till styrgrupp och åtgärder vidtas utifrån behov.

Styrgruppen kommer att bestå av tjänstemän och politiker från Strömsunds kommun.

Projektets styrgrupp samt projektmedarbetarna genomför löpande egen uppföljning och utvärdering av verksamheten.

## Sammanfattning

### På svenska

Projektets målsättning är kunskapsbaserade och kvalitetssäkrade arbetssätt och rutiner för att motverka skolavhopp, minska problematisk frånvaro och förebygga, minska och motverka utanförskap. Samhällsutvecklingen ställer nya och utökade krav på förebyggande arbete och riktade insatser. Det finns en upplevd känsla av segregation samt ökad polarisering och utanförskap som inte minst blir tydlig i skolorna. Detta yttrar sig hos barn och unga genom bl.a. ökad psykisk ohälsa, ärenden kopplade till våld, hedersrelaterat våld och förtryck samt ärenden med misstankar om radikaliserings och våldsbejakande extremism .

En längre tid utanför studier och arbete kan ha långsiktiga konsekvenser för både individen och samhället, bland annat försämrade möjligheter att få ett arbete, ekonomisk utsatthet och sämre hälsa. Ett tidigt och



samordnat stöd är viktigt för att stötta unga som annars riskerar att varaktigt hamna utanför studier och arbete. Det finns således ett behov av att ta fram en mer övergripande samverkansmodell och samordnad planering både på ett strukturellt och individuellt plan kring de personer som behöver stöd från flera olika aktörer.

#### På engelska

The project's objectives are knowledge-based and quality-assured working methods and routines to prevent school dropouts, reduce problematic absenteeism and prevent, reduce and counteract exclusion. The development of society places new and increased demands on preventive work and targeted efforts. There is a perceived sense of segregation as well as increased polarization and exclusion, which is not least evident in the schools. This manifests itself in children and young people through i.a. increased mental illness, cases linked to violence, honorrelated violence and oppression as well as cases with suspicions of radicalization and violent extremism.

A longer period outside of studies and work can have long-term consequences for both the individual and society, including reduced opportunities to get a job, financial vulnerability and poorer health. Early and coordinated support is important to support young people who otherwise risk being permanently excluded from studies and work. There is thus a need to develop a more comprehensive collaboration model and coordinated planning both on a structural and individual level around the people who need support from several different actors.

### Ekonomi - Budget

Kostnader	4 764 003 kr
Budgeterad medfinansiering från projektet	46 %
Krav på medfinansiering från projekt	46 %

#### ESF-stöd

<b>Kostnader socialfond</b>	
Personal	8 814 003 kr
Ansvarar för löpande arbete, avstämning av budget och slutrapportering av ekonomi.	418 270 kr
Utför löpande projektarbete	3 481 968 kr
Koordinerar arbetet, organiserar och sköter administraAdmin	637 157 kr
Övergripande projektansvar och ansvarar för rapportering, slutrapport och budget	4 276 608 kr
Intäkter	0 kr
<b>Ersättning / lön till deltagare</b>	
<b>Arbetslösa deltagare</b>	
Deltagarersättning	0 kr
<b>Offentlig medfinansiering</b>	
<b>Offentligt bidrag i annat än pengar</b>	
Personal	0 kr
<b>Övrig offentlig ersättning</b>	
Projektägare - andel av kostnader	4 050 000 kr



	4 050 000 kr
Samverkanspart - andel av kostnader	0 kr
Kontant medfinansiering	0 kr
Privat medfinansiering	
Privata bidrag i annat än pengar	
Personal	0 kr
Övrig Privat medfinansiering	
Projektägare - andel av kostnader	0 kr
Samverkanspart - andel av kostnader	0 kr
Kontant medfinansiering	0 kr



den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.593

## § 170 Sammanträdesdagar för arbetsutskottet, näringslivsutskottet, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige 2023

Kommunledningsförvaltningen har upprättat ett förslag till sammanträdesdagar år 2023.

	Kommun- styrelsens arbetsutskott	Näringslivs- utskott	Kommun- styrelsen	Kommun- fullmäktige
Januari	10	10	24	-
Februari	7	-	(8-9) 28	22
Mars	14	21	28	-
April	4,5	-	18	-
Maj	9, 30	9	23	3
Juni	-	-	13	7
Juli	-	-	-	-
Augusti	15	15	29	-
September	12	-	26	20
Oktober	10	3	24	-
November	7, 29	29	21	15
December	-	-	12	6

### Underlag till beslut

Tjänsteskrivelse  
Förslag sammanträdesdatum 2023

### Yrkande

Morgan Olsson (S) yrkar bifall till upprättat förslag med ändringsyrkande att näringslivsutskottets sammanträden i mars och oktober månad ändras till 21 mars och 3 oktober 2023.

den 11 oktober 2022

---

## § 170 fortsättning

### Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunfullmäktiges beslut

1. Upprättat förslag till sammanträdesplan 2023 för kommunstyrelsens arbetsutskott, näringslivsutskott och kommunstyrelse godkänns.
2. Näringslivsutskottets sammanträdesdatum för mars och oktober månad ändras till 21 mars och 3 oktober 2023.
3. Förslag till utbildningsdagar för kommunstyrelsens ledamöter samt ersättare 8-9 februari 2023 godkänns.
4. Förslaget redovisas för kommunfullmäktige för fastställande av sammanträdesdagar 2023.

Diarienummer KS.2022.593

## Sammanträdesdagar för arbetsutskottet, näringslivsutskottet, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige 2023

Kommunledningsförvaltningen har upprättat ett förslag till sammanträdesdagar år 2023.

	Kommun- styrelsens arbetsutskott	Näringslivs- utskott	Kommun- styrelsen	Kommun- fullmäktige
Januari	10	10	24	-
Februari	7	-	28 (8-9)	22
Mars	14	14	28	-
April	4,5	-	18	-
Maj	9, 30	9	23	3
Juni	-	-	13	7
Juli	-	-	-	-
Augusti	15	15	29	-
September	12	-	26	20
Oktober	10	10	24	-
November	7, 29	29	21	15
December	-	-	12	6

### Förslag till beslut

1. Upprättat förslag till sammanträdesplan 2022 för kommunstyrelsens arbetsutskott, näringslivsutskott och kommunstyrelse godkänns.
2. Förslag till utbildningsdagar för kommunstyrelsens ledamöter samt ersättare 8-9 februari 2022 godkänns.
3. Förslaget redovisas för kommunfullmäktige för fastställande av sammanträdesdagar 2022.

### Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Lisa Lundgren, Kanslisekreterare

**Bilagor**

Förslag sammanträdesdatum 2023

**Beslut skickas till**

Samtliga förvaltningar och nämnder

Januari 2023		Februari 2023		Mars 2023		April 2023		Maj 2023		Juni 2023	
S 1 Nyårsdagen	O 1 Regionfullmäktige utb	O 1	L 1	M 1 Första maj	18	T 1					
M 2	1	T 2	T 2	S 2		T 2		F 2			
T 3	F 3	F 3	M 3	14	O 3 KF	L 3					
O 4	L 4	L 4	T 4 Ksau		T 4	S 4					
T 5 Trettondagsafton (halvdag)	S 5	S 5	O 5 Ksau		F 5	M 5 Klämdag	23				
F 6 Trettondedag jul	M 6	6	M 6 Sportlov	10	T 6 Halvdag (dag före röd dag)	L 6		T 6 Sveriges nationaldag			
L 7	T 7 Ksau		T 7 Sportlov		F 7 Långfredagen	S 7		O 7 KF			
S 8	O 8 Kommunstyrelse utb	O 8 Sportlov	L 8 Påskafton		M 8	19		T 8			
M 9	2	T 9 Kommunstyrelse utb	T 9 Sportlov		S 9 Påskdagen	T 9 Ksau/NLU		F 9 Regionfullmäktige utb			
T 10 Ksau/NLU	F 10	F 10 Sportlov	M 10 Annandag påsk	15	O 10	L 10					
O 11	L 11	L 11	T 11 Påsklov		T 11	S 11					
T 12	S 12	S 12	O 12 Påsklov		F 12	M 12	24				
F 13	M 13	7	M 13	11	T 13 Påsklov	L 13		T 13 KS			
L 14	T 14 Regionfullmäktige		T 14 Ksau		F 14 Påsklov	S 14		O 14			
S 15	O 15 Regionfullmäktige	O 15	L 15		M 15	20		T 15 Skolavslutning studenter			
M 16	3	T 16	T 16		S 16	T 16		F 16 Skolavslutning grundskolan			
T 17	F 17	F 17	M 17	16	O 17 Halvdag (dag före röd dag)	L 17					
O 18	L 18	L 18	T 18 KS		T 18 Kristi himmelsfärdsdag	S 18					
T 19	S 19	S 19	O 19		F 19 Klämdag	M 19	25				
F 20	M 20	8	M 20	12	T 20	L 20		T 20 Regionfullmäktige			
L 21	T 21	T 21 NLU	F 21		S 21	M 22	21	T 22			
S 22	O 22 KF	O 22	L 22		M 22	21		T 22			
M 23	4	T 23	T 23		S 23	T 23 KS		F 23 Midsommarafton			
T 24 KS	F 24	F 24	M 24	17	O 24	L 24 Midsommardagen					
O 25	L 25	L 25	T 25 Regionfullmäktige		T 25	S 25					
T 26	S 26	S 26	O 26 Regionfullmäktige		F 26	M 26	26				
F 27	M 27	9	M 27	13	T 27	L 27 Pingstafton		T 27			
L 28	T 28 KS		T 28 KS		F 28	S 28 Pingstdagen		O 28			
S 29		O 29	L 29		M 29	22		T 29			
M 30	5		S 30 Valborgsmässoafton		T 30 Ksau	F 30					
T 31		F 31			O 31						

Veckonr.se



Juli 2023		Augusti 2023		September 2023		Oktober 2023		November 2023		December 2023	
L 1		T 1		F 1		S 1		O 1		F 1	
S 2		O 2		L 2		M 2	40	T 2		L 2	
M 3	27	T 3		S 3		T 3	NLU	F 3	Alla helgons afton (halvdag)	S 3	
T 4		F 4		M 4	36	O 4		L 4	Alla helgons dag	M 4	49
O 5		L 5		T 5		T 5		S 5		T 5	
T 6		S 6		O 6		F 6		M 6	45	O 6	KF
F 7		M 7	32	T 7		L 7		T 7	Ksau	T 7	
L 8		T 8		F 8		S 8		O 8		F 8	
S 9		O 9		L 9		M 9	41	T 9		L 9	
M 10	28	T 10		S 10		T 10	Ksau	F 10		S 10	
T 11		F 11		M 11	37	O 11		L 11		M 11	50
O 12		L 12		T 12	Ksau	T 12		S 12		T 12	KS
T 13		S 13		O 13		F 13		M 13	46	O 13	
F 14		M 14	33	T 14		L 14		T 14		T 14	
L 15		T 15	Ksau/NLU	F 15		S 15		O 15	KF	F 15	
S 16		O 16		L 16		M 16	42	T 16		L 16	
M 17	29	T 17		S 17		T 17	Regionfullmäktige	F 17		S 17	
T 18		F 18		M 18	38	O 18	Regionfullmäktige	L 18		M 18	51
O 19		L 19		T 19		T 19		S 19		T 19	
T 20		S 20		O 20	KF	F 20		M 20	47	O 20	
F 21		M 21	34	T 21		L 21		T 21	KS	T 21	
L 22		T 22		F 22		S 22		O 22		F 22	
S 23		O 23		L 23		M 23	43	T 23		L 23	
M 24	30	T 24		S 24		T 24	KS	F 24		S 24	Julafton
T 25		F 25		M 25	39	O 25		L 25		M 25	Juldagen 52
O 26		L 26		T 26	KS	T 26		S 26		T 26	Annandag jul
T 27		S 27		O 27		F 27		M 27	48	O 27	
F 28		M 28	35	T 28		L 28		T 28	Regionsfullmäktige	T 28	
L 29		T 29	KS	F 29		S 29		O 29	Ksau/NLU	F 29	
S 30		O 30		L 30		M 30	44	T 30		L 30	
M 31	31	T 31				T 31			Veckonr.se	S 31	Nyårsafton

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.610

## § 172 Förfrågan om överlåtelse av fackverkstorn i Vängel

Kommunen äger ett fackverkstorn som står på arrenderad mark på Vängelnäset 1:12 i Vängel. Tornet byggdes av Teracom 2005 och ingick i det ADSL-nät för bredband som byggdes ut i kommunen vid den tidpunkten. Nätet överläts 2014 utan köpesumma till Strömsunds kommun, nätet är inte längre i drift och kommunen har ett avvecklingsansvar. Kommunens arrendeavtal är uppsagt och löper ut den 30 april 2025.

Telia är intresserad av att överta tornet i syfte att förbättra mobiltäckningen i området. En överlåtelse skulle ge ett mervärde i form av samhällsnytta och bidra till bättre mobiltäckning för medborgare i området. Ingen avvecklingskostnad blir då aktuell för kommunen. Telia tecknar eget arrendeavtal för masten med markägaren.

### Underlag till beslut

Tjänsteskrivelse

### Yrkande

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Överlåta kommunens fackverkstorn på fastigheten Vängelnäset 1:12 till Telia Towers Sweden AB i befintligt skick.

Diarienummer KS.2022.610

## Förfrågan om överlåtelse av fackverkstorn i Vängel

### Beskrivning av ärendet

Kommunen äger ett fackverkstorn (mast) som står på arrenderad mark på Vängelnäset 1:12 i Vängel. Tornet byggdes av Teracom 2005 och ingick i det ADSL-nät för bredband som byggdes ut i kommunen vid den tidpunkten. Nätet överläts 2014 utan köpesumma till Strömsunds kommun, nätet är inte längre i drift och kommunen har ett avvecklingsansvar. Kommunens arrendeavtal är uppsagt och löper ut 2025-04-30.

Telia är intresserad av att överta tornet i syfte att förbättra mobiltäckningen i området. En överlåtelse skulle ge ett mervärde i form av samhällsnytta och bidra till bättre mobiltäckning för medborgare i området. Ingen avvecklingskostnad blir då aktuell för kommunen. Telia tecknar eget arrendeavtal för masten med markägaren.

### Förslag till beslut

Överlåta kommunens fackverkstorn på fastigheten Vängelnäset 1:12 till Telia Towers Sweden AB i befintligt skick.

### Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Ann-Louise Hansson, Bredbandsamordnare

### Beslut skickas till

Teknik- och serviceförvaltningen, Karin Stierna, Fastighetsingenjör

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2021.253

## § 173 Utredning av porrfri policy

Socialdemokraterna, genom Morgan Olsson, har lämnat in ett initiativärende om att kommunen ska införa en porrfri policy för kommunens skolor. Den 14 juni 2022 § 130 beslutade kommunstyrelsen att bifalla initiativärendet och ge kommundirektören i uppdrag att utreda detta.

Den genomförda utredningen visar att den nya läroplanen för grundskolan, samt den reviderade läroplanen för gymnasieskolan, motsvarar de krav som en sådan policy skulle kunna innehålla. Ändringarna omfattar områdena sexualitet, jämställdhet, samtycke samt relationer och påverkar både undervisningen och skolans värdegrundsarbete. De nya formuleringarna syftar till att motverka och förbygga intolerans, våld och förtryck.

Utredningen visar också att tekniska begränsningar, i form av till exempel åtkomstbegränsningar, ofta filtrerar bort och utestänger information som eleverna behöver i undervisningen.

### Underlag till beslut

Tjänsteskrivelse  
Initiativärende

### Yrkande

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

1. Utifrån kraven i grund- respektive gymnasieskolans läroplaner anses inte kommunen i nuläget behöva införa en porrfri policy.
2. De tekniska åtgärder som skulle kunna vara aktuella innebär i nuläget även begränsningar i åtkomst till innehåll eleverna behöver i undervisningen. Med anledning av detta är tekniska begränsningar inte lämpliga att implementera.

Diarienummer KS.2021.253

## **Initiativärende från Socialdemokraterna - Porrfri policy**

Socialdemokraterna, genom Morgan Olsson, har lämnat in ett initiativärende om att kommunen ska införa en porrfri policy för kommunens skolor. Den 14 juni 2022 § 130 beslutade kommunstyrelsen att bifalla initiativärendet och ge kommundirektören i uppdrag att utreda detta.

Den genomförda utredningen visar att den nya läroplanen för grundskolan, samt den reviderade läroplanen för gymnasieskolan, motsvarar de krav som en sådan policy skulle kunna innehålla. Ändringarna omfattar områdena sexualitet, jämställdhet, samtycke samt relationer och påverkar både undervisningen och skolans värdegrundsarbete. De nya formuleringarna syftar till att motverka och förbygga intolerans, våld och förtryck.

Utredningen visar också att tekniska begränsningar, i form av till exempel åtkomstbegränsningar, ofta filtrerar bort och utestänger information som eleverna behöver i undervisningen.

### **Förslag till beslut**

1. Utifrån kraven i grund- respektive gymnasieskolans läroplaner anses inte kommunen i nuläget behöva införa en porrfri policy.
2. De tekniska åtgärder som skulle kunna vara aktuella innebär i nuläget även begränsningar i åtkomst till innehåll eleverna behöver i undervisningen. Med anledning av detta är tekniska begränsningar inte lämpliga att implementera.

### **Ansvarig förvaltning och tjänsteperson**

Kommunledningsförvaltningen, Elin-Maria Eriksson, verksamhetscontroller

### **Beslut skickas till**

Kommundirektör

### **Bilagor**

Initiativärende



Socialdemokraterna

## Initiativvarende Porrfri policy

Barn utsätts allt oftare och i yngre ålder för porr som även i många fall kan innehålla fysisk aggression och förnedringar med en nedvärderande kvinnosyn. Det är även vanligt att mainstreamporren är rasistisk, sexistisk och homofobisk.

Vi vill ha en verksamhet som utgår från en värdegrund där vi tar avstånd från våld, rasism, sexism och homofobi vilket ofta förekommer i nätporren.

Därför föreslår vi att:

- Kommundirektören får i uppdrag att utreda möjligheten att införa en porrfri policy vid kommunens förskolor och skolor samt fördelar och nackdelar med eventuella begränsningsåtgärder.
- Kommunen genomför regelbunden åldersanpassad undervisning kring ämnet

Morgan Olsson (S)

den 11 oktober 2022

---

Diarienummer KS.2022.607

## § 174 Julgåva till medarbetarna 2022

Samtliga medarbetare i Strömsunds kommun föreslås få en julgåva i form av ett presentkort. Det blir allt viktigare att vi visar uppskattning för våra medarbetare. Utan våra kompetenta och lojala medarbetare skulle vi inte kunna leverera skola, vård, omsorg och andra viktiga samhällsuppdrag.

Gåvan ges även till visstidsanställda och vikarier. Kriteriet är som tidigare att vikarier ska ha arbetat minst 100 timmar under perioden april tom december, för att få julgåvan.

Julgåva har delats ut åren 2020 och 2021 i form av ett presentkort på 500 kr per person. Presentkortet är det som ges ut av Köpmannaföreningen och näringsidkare i hela kommunen kunde ansluta sig. Samma upplägg föreslås för 2022 års julgåva.

Finansiering bedöms kunna ske inom kommunledningsförvaltningens ordinarie budget som beräknas ge överskott på grund av bland annat vakanser, korttids-frånvaro, lägre kostnader för företagshälsovård och friskvårdsbidrag.

### Underlag till beslut

Tjänsteskrivelse

### Yrkande

Ordföranden föreslår arbetsutskottet besluta enligt upprättat förslag.

### Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

1. Samtliga medarbetare som uppfyller kriteriet i Strömsunds kommun erhåller en julgåva motsvarande 500 kronor.
2. Julgåvan består av presentkort som ställs ut av Köpmannaföreningen i Strömsund.
3. Finansiering av cirka 900 000 kronor sker inom kommunledningsförvaltningens ordinarie budget.
4. Framtids- och utvecklingsförvaltningens enhet näringsliv och utveckling får i uppdrag att informera övriga näringsidkare i kommunen om möjlighet till tillfälligt medlemskap i Strömsunds köpmannaförening.

### Jäv

Sara Kjellsdotter (S) och Morgan Olsson (S) anmäler jäv och deltar inte i handläggning eller beslut i ärendet.

Diarienummer KS.2022.607

## Julgåva till medarbetarna 2022

### Beskrivning av ärendet

Samtliga medarbetare i Strömsunds kommun föreslås få en julgåva i form av ett presentkort. Det blir allt viktigare att vi visar uppskattning för våra medarbetare. Utan våra kompetenta och lojala medarbetare skulle vi inte kunna leverera skola, vård, omsorg och andra viktiga samhällsuppdrag.

Gåvan ges även till visstidsanställda och vikarier. Kriteriet är som tidigare att vikarier ska ha arbetat minst 100 timmar under perioden april tom december, för att få julgåvan.

Julgåva har delats ut åren 2020 och 2021 i form av ett presentkort på 500 kr per person. Presentkortet är det som ges ut av Köpmannaföreningen och näringsidkare i hela kommunen kunde ansluta sig. Samma upplägg föreslås för 2022 års julgåva.

Finansiering bedöms kunna ske inom kommunledningsförvaltningens ordinarie budget som beräknas ge överskott på grund av bland annat vakanser, korttidsfrånvaro, lägre kostnader för företagshälsovård och friskvårdsbidrag.

### Förslag till beslut

1. Samtliga medarbetare som uppfyller kriteriet i Strömsunds kommun erhåller en julgåva motsvarande 500 kronor.
2. Julgåvan består av presentkort som ställs ut av Köpmannaföreningen i Strömsund.
3. Finansiering av cirka 900 000 kronor sker inom kommunledningsförvaltningens ordinarie budget.
4. Framtids- och utvecklingsförvaltningens enhet näringsliv och utveckling får i uppdrag att informera övriga näringsidkare i kommunen om möjlighet till tillfälligt medlemskap i Strömsunds köpmannaförening.

### Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Anneli Svensson, kommundirektör.



Diarienummer KS.2022.22

## Här skriver du rubriken

1. Redovisning från kommunledningsförvaltningen över kvarstående medel i kommunstyrelsens anslag för oförutsedda behov:

Budget 2022	300 000
Stölskyddsföreningen, § 59/2022	-10 000
Sommarlovsaktiviteter 2022, § 103/2022	-275 000
<b>Kvarstår</b>	<b>15 000</b>

2. Redovisning från kommunledningsförvaltningen över kvarstående medel i kommunstyrelsens utvecklingspott:

Budget 2022	1 000 000
Akademi norr, § 153/2021	-105 400
E-handelssystem, § 236/2021	-730 000
Samhällsutveckling i Backe, § 239/2021	-250 000
Flyktingloppet 2022, § 60/2022	-20 000
Budgetrevidering 2022	2 180 000
<b>Kvarstår</b>	<b>2 074 600</b>

3. Gemensam nämnd för upphandlingssamverkan § 15/2022 - Sammanträdestider 2023 (KS.2022.649)
4. Länsstyrelsen i Jämtlands läns yttrande över förslag till föreskrifter och allmänna råd vid tillhandahållande av samhällsomfattande posttjänster (KS.2022.611)
5. Miljö- och byggnämnden § 60/2022 - Redovisning av verksamhetsprognos och inriktningsmål 2022
6. Miljö- och byggnämnden § 66/2022 - Förslag på sammanträdesdagar 2023
7. Protokoll från Primärkommunala samverkansrådet 3 oktober 2022 § 48-57
8. Protokoll från Jämtlandsvärme AB 22 september 2022 § 1-14 (KS.2022.669)
9. Länsstyrelsernas protokollsutdrag om bevis på valda ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige (KS.2022.674)

## Förslag till beslut

Delgivningarna läggs till handlingarna.

## Ansvarig förvaltning och tjänsteperson

Kommunledningsförvaltningen, Lisa Lundgren, Kanslisekreterare