



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-10-05
KS/2021:2

Delårsrapport per augusti 2022 för kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av Delårsrapport per augusti 2022.

Sammanfattning

Under år 2022 sker uppföljning av nämndernas verksamhet och ekonomi per april samt delårsrapport per den 31 augusti och årsredovisning per den 31 december. Uppföljning till kommunfullmäktige sker per delårsrapport och årsredovisning. Kommunstyrelsens verksamhetsplan och budget omfattar även valnämnden, överförmyndarnämnden, arvodeskommittén, internationella kommittén, likabehandlingskommittén samt de rådgivande organen; rådet för funktionshinderfrågor, trygghetsrådet samt pensionärsrådet.

Kommunfullmäktige beslutade i stadens verksamhetsplan och budget för 2022 om fyra mål (tillika stadens övergripande mål) och nio uppdrag för kommunstyrelsen. Arbetet utifrån nämndmålen och genomförandet av uppdragen fortskrider enligt plan. Sex av de nio uppdragen är avrapporterade till kommunstyrelsen. Övriga uppdrag för 2022 förväntas vara klara innan året är slut.

Kommunstyrelsen har, genom stadsledningsförvaltningen, haft fokus på att leda och samordna Solna stads arbete med att säkerställa beredskap för att möta konsekvenserna av kriget i Ukraina för Solna. Det har framför allt handlat om att kunna ta emot de som befinner sig på flykt. Arbetet har skett med berörda förvaltningar inom staden och med övriga kommuner, Länsstyrelsen, Migrationsverket, Polisen och Försvarmakten inom ramen för Samverkan Stockholmsregionen.

Det har även varit ett stort fokus på Solnas framtida utveckling. Staden har beslutat att bygga en ny F-3 skola i Järvastaden med kapacitet för 240 barn. Det har också tecknats principöverenskommelser med Järvastaden AB om att påbörja detaljplanearbete som möjliggör nya bostäder i Järvastaden och med Balder om utveckling av nya bostäder i kvarteret Byggmästaren. Avtal har även tecknats med Fabege och Skanska Fastigheter om medfinansiering av överdäckningen vid Solna station.

Vidare har kommunstyrelsen beslutat om den framtida inriktningen för utvecklingen av dels Vasalunds simhall och Vasalundshallen, dels Skytteholms idrottsplats och Solnahallen. Kommunstyrelsen har också beslutat om en avsiktsförklaring med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård för att vidareutveckla bland annat hästverksamheten på gården.

Därutöver har kommunstyrelsen beslutat om riktlinjer för bostadsförsörjningen, om en vägledning för genomförande av barnkonsekvensanalyser och om en handlingsplan för att främja



psykisk hälsa hos barn och ungdomar. Kommunstyrelsen har också föreslagit kommunfullmäktige att utöka Käppalaförbundets låneram och att utge ägarlån till Käppalaförbundet.

Kommunstyrelsen visar ett överskott på 17,3 mkr jämfört med periodiserad budget. Överskottet förklaras framförallt av lägre kostnader jämfört med budget. En av orsakerna till detta är att medelsreserven för stadens tillväxt och utbyggnad inte har tagits i anspråk, vilket under perioden motsvarar 6,7 mkr. Vidare bidrar alla kostnadsposter till de lägre kostnaderna under perioden, såsom minskade personalkostnader på grund av vakanser och minskade kapitalkostnader.

Kommunstyrelsens helårsprognos är en positiv avvikelse med 17,3 mkr i förhållande mot budget, vilket innebär ett nettokostnadsutfall som uppgår till 125,1 mkr. Budgetavvikelsen beror på att medelsreserven för stadens tillväxt och utbyggnad om 10,0 mkr inte bedöms tas i anspråk samt vakanser och minskade kapitalkostnader.

Helårsprognosen per augusti för kommunstyrelsens investeringar är 17,0 mkr, vilket är 11,6 mkr högre än budgeterad ram. Avvikelsen beror på att budget inte rymmer investeringsmedel för att täcka beslutet att bygga en ny skola i Järvastaden som beslutades av kommunstyrelsen i februari. Investeringsutfall för skolbygget beräknas till 15 mkr 2022.

Revisionen följs upp i en egen rapport. Revisionen redovisar en prognos i nivå med budget och utfall i perioden är ett överskott med 0,3 mkr i jämförelse med budget.

Kristina Tidestav
Stadsdirektör

Frida Enocksson Wikström
Controller



SOLNA STAD

Delårsrapport per augusti 2022

KOMMUNSTYRELSEN

KS/2021:1. Behandlas på kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i oktober 2022.

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse.....	3
Sammanfattning.....	3
Händelser av väsentlig betydelse.....	3
Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten	4
Mål och uppdrag.....	5
Ekonomisk analys.....	12
Väsentliga personalförhållanden	13
Tvärsektoriella frågor	13
Förväntad utveckling.....	15
Konkurrensutsättning.....	17
Intern kontroll.....	17

Förvaltningsberättelse

Sammanfattning

Under år 2022 sker uppföljning av nämndernas verksamhet och ekonomi per april samt delårsrapport per den 31 augusti och årsredovisning per den 31 december. Uppföljning till kommunfullmäktige sker per delårsrapport och årsredovisning. Kommunstyrelsens verksamhetsplan och budget omfattar även valnämnden, överförmyndarnämnden, arvodeskommittén, internationella kommittén, likabehandlingskommittén samt de rådgivande organen; rådet för funktionshinderfrågor, trygghetsrådet samt pensionärsrådet.

Kommunfullmäktige beslutade i stadens verksamhetsplan och budget för 2022 om fyra mål (tillika stadens övergripande mål) och nio uppdrag för kommunstyrelsen. Arbetet utifrån nämndmålen och genomförandet av uppdragen fortskrider enligt plan. Sex av de nio uppdragen är avrapporterade till kommunstyrelsen. Övriga uppdrag för 2022 förväntas vara klara innan året är slut.

Kommunstyrelsen har, genom stadsledningsförvaltningen, haft fokus på att leda och samordna Solna stads arbete med att säkerställa beredskap för att möta konsekvenserna av kriget i Ukraina för Solna. Det har framför allt handlat om att kunna ta emot de som befinner sig på flykt. Arbetet har skett med berörda förvaltningar inom staden och med övriga kommuner, Länsstyrelsen, Migrationsverket, Polisen och Försvarsmakten inom ramen för Samverkan Stockholmsregionen.

Det har även varit ett stort fokus på Solnas framtida utveckling. Staden har beslutat att bygga en ny F-3 skola i Järvastaden med kapacitet för 240 barn. Det har också tecknats principöverenskommelser med Järvastaden AB om att påbörja detaljplanearbete som möjliggör nya bostäder i Järvastaden och med Balder om utveckling av nya bostäder i kvarteret Byggmästaren. Avtal har även tecknats med Fabege och Skanska Fastigheter om medfinansiering av överdäckningen vid Solna station.

Vidare har kommunstyrelsen beslutat om den framtida inriktningen för utvecklingen av dels Vasalunds simhall och Vasalundshallen, dels Skytteholms idrottsplats och Solnahallen. Kommunstyrelsen har också beslutat om en avsiktsförklaring med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård för att vidareutveckla bland annat hästverksamheten på gården.

Därutöver har kommunstyrelsen beslutat om riktlinjer för bostadsförsörjningen, om en vägledning för genomförande av barnkonsekvensanalyser och om en handlingsplan för att främja psykisk hälsa hos barn och ungdomar. Kommunstyrelsen har också föreslagit kommunfullmäktige att utöka Käppalaförbundets låneram och att utge ägarlån till Käppalaförbundet.

Kommunstyrelsen visar ett överskott på 17,3 mkr jämfört med periodiserad budget. Överskottet förklaras framförallt av lägre kostnader jämfört med budget. En av orsakerna till detta är att medelsreserven för stadens tillväxt och utbyggnad inte har tagits i anspråk, vilket under perioden motsvarar 6,7 mkr. Vidare bidrar alla kostnadsposter till de lägre kostnaderna under perioden, såsom minskade personalkostnader på grund av vakanser och minskade kapitalkostnader.

Kommunstyrelsens helårsprognos är en positiv avvikelse med 17,3 mkr i förhållande mot budget, vilket innebär ett nettokostnadsutfall som uppgår till 125,1 mkr. Budgetavvikelsen beror på att medelsreserven för stadens tillväxt och utbyggnad om 10,0 mkr inte bedöms tas i anspråk samt vakanser och minskade kapitalkostnader.

Helårsprognosen per augusti för kommunstyrelsens investeringar är 17,0 mkr, vilket är 11,6 mkr högre än budgeterad ram. Avvikelsen beror på att budget inte rymmer investeringsmedel för att täcka beslutet att bygga en ny skola i Järvastaden som beslutades av kommunstyrelsen i februari. Investeringsutfall för skolbygget beräknas till 15 mkr 2022.

Revisionen följs upp i en egen rapport. Revisionen redovisar en prognos i nivå med budget och utfall i perioden är ett överskott med 0,3 mkr i jämförelse med budget.

Händelser av väsentlig betydelse

Kommunstyrelsen har, genom stadsledningsförvaltningen, haft fokus på att leda och samordna Solna stads arbete med att säkerställa beredskap för att möta konsekvenserna av kriget i Ukraina för Solna. Det har framför allt handlat om att kunna ta emot de som befinner sig på flykt. Arbetet har skett med berörda förvaltningar inom staden och med övriga kommuner, länsstyrelsen, polisen, Migrationsverket och Försvarsmakten inom ramen för Samverkan Stockholmsregionen. Den 1 juli 2022 trädde ny lagstiftning i kraft som innebär att kommunerna är

skyldiga att ordna boendeplatser till skyddsbehövande från Ukraina utifrån massflyktsdirektivet. Under 2022 uppgår Solna stads kommunal till 155 skyddsbehövande, som staden är ålagd att ordna boendeplatser för i de tillfälliga bostäderna på Förvaltarvägen och Stenbacka.

Det har även varit ett stort fokus på Solnas framtida utveckling. Staden har beslutat att bygga en ny F-3 skola i Järvastaden med kapacitet för 240 barn. Det har också tecknats principöverenskommelser dels med Järvastaden AB om att påbörja detaljplanearbete som möjliggör nya bostäder i Järvastaden, dels med Balder om utveckling av nya bostäder i kvarteret Byggmästaren. Avtal har även tecknats med Fabege och Skanska Fastigheter om medfinansiering av överdäckningen vid Solna station. Därutöver har detaljplaner med tillhörande exploateringsavtal beslutats, som möjliggör nya arbetsplatser i kvarteret Tygeln vid Solna station och en regionalnätstation vid Solnavägen.

Vidare har kommunstyrelsen beslutat om den framtida inriktningen för utvecklingen av dels Vasalunds simhall och Vasalundshallen, dels Skytteholms idrottsplats och Solnahallen. Kommunstyrelsen har också beslutat om en avsiktsförklaring med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård för att vidareutveckla bland annat hästverksamheten på gården.

Därutöver har kommunstyrelsen beslutat om riktlinjer för bostadsförsörjningen, om en vägledning för genomförande av barnkonsekvensanalyser och om en handlingsplan för att främja psykisk hälsa hos barn och ungdomar. Kommunstyrelsen har också föreslagit kommunfullmäktige att utöka Käppalaförbundets låneram och att utge ägarlån till Käppalaförbundet, att godkänna fusionering av Råsunda Förstads AB och Falkeneraren samt att godkänna nyemission för att ansluta nya delägare i Stockholmsregionens Försäkring AB.

Stadens arbete för en hållbar utveckling har fortsatt inom ett antal områden. Planeringen för utbyggnaden av Mälarbanan har fortsatt och arbetet med byggnationen av den nya tunnelbanan pågår. Arbetet har pågått med att förbättra vattenkvaliteten i stadens vattenförekomster utifrån antagna åtgärdsprogram och med att utarbeta en blåplan som anger mål och riktlinjer för hur Solnas vattenområden ska förvaltas och utvecklas. Resultatet från luftmätningen för mätåret 2021 har sammanställts och resultatet visar på god luftkvalitet i staden och inga överskridande av miljö kvalitetsnormer.

Vidare har kommunstyrelsen:

- Yttrat sig över Region Stockholms förslag till förändringar av kollektivtrafikutbudet.
- Yttrat sig över Länsstyrelsen Stockholms förslag till regional masshanteringsplan.
- Yttrat sig över Sundbybergs förslag till detaljplan för utvecklingen av Sundbybergs centrala stadskärna.

I övrigt har arbetet med verksamhetsutveckling fortsatt i staden för att tillvarata de erfarenheter som hanteringen av pandemin har resulterat i. Det stadsövergripande projektet "Digitalt först" har fortsatt med målsättningen att staden i så stor utsträckning som möjligt ska kunna fortsätta att tillämpa digitala arbetsätt för att genomföra interna och externa möten även efter pandemin. Därutöver har e-arkiv införts i staden och hittills har tre system anslutits till e-arkivet. Även arbetet med att införa e-handel, e-underskrift och e-tjänster kopplat till solna.se har pågått. Ett särskilt fokus har legat på att underlätta tillgång till handlingar på solna.se genom att utveckla ett webbdiarium.

Under perioden har också projektet "Digitalt medarbetarskap" med målet att höja den digitala kompetensen hos anställda inom förskola, skola, vård och omsorg fortsatt. Inom ramen för projektet, som avslutades under våren, har en kompetensportal införts som på sikt kommer att innehålla alla stadens utbildningar. Därutöver har den årliga löneöversynen genomförts och en satsning på ledarutveckling pågår. Planering har pågått inför genomförandet av de allmänna valen till riksdag, regionfullmäktige och kommunfullmäktige.

Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten

Styrningen i Solna stad utgår från ett system för samlad ekonomi- och verksamhetsstyrning samt gällande lagstiftning, föreskrifter och nationella mål för den kommunala verksamheten. Utgångspunkten är en sammanhållen målstyrning, där kommunfullmäktige anger inriktning och ekonomiska ramar för styrelse och nämnder. Det sker i Solna stads verksamhetsplan och budget, som är stadens främsta styrdokument. Den årliga verksamhetsplanen och budget kompletteras inom vissa områden med andra styrande dokument som policyer, strategier, riktlinjer, planer och program.

Styrelse och nämnder ska, med utgångspunkt från kommunfullmäktiges inriktning, precisera och fastställa en

verksamhetsplan och budget utifrån föreslagna ekonomiska ramar. Hänsyn ska tas till viktiga förändringar i omvärlden såsom ändringar i lagstiftningen och förändringar i befolkningsstrukturen. Styrelse och nämnder ska till sin verksamhetsplan och budget besluta om internkontrollplan och konkurrensplan för verksamheten.

Utifrån styrelsens och nämndernas mål samt ekonomiska ramar ska förvaltningsledningen utarbeta verksamhetsplan och budget i dialog med sina enheter. Enheterna ska arbeta fram sina mål/aktiviteter, vilka i sin tur ska brytas ned till individuella mål/aktiviteter för varje medarbetare. Målen/aktiviteterna tydliggör medarbetarens ansvar och befogenhet i det gemensamma arbetet med att uppnå enhetens, nämndens och stadens mål.

I Solna stads styr- och uppföljningssystem ingår uppföljning och utvärdering. Styrelse och nämnder ansvarar för att verksamheten följs upp och utvärderas i den omfattning som krävs för att ha en god kontroll. Befarade avvikelser, som inte är ringa, ska omgående informeras kommunstyrelsen som har uppsikt över nämndernas verksamhet, uppföljning och utvärdering. Uppföljning och utvärdering för Solna stad behandlas av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige per 30 april, 31 augusti (delårsrapport) och 31 december (årsredovisning). De övergripande målen, nämndmålen och uppdragen samt stadens finansiella mål följs främst upp i delårsrapporten och i årsredovisningen.

Solna stads verksamhet bedrivs i vissa delar i aktiebolag, kommunalförbund eller stiftelseform. Kommunfullmäktige utser ledamöter till bolagsstyrelser och stiftelser samt utser ledamöter till förbundsfullmäktige för kommunalförbunden. Kommunfullmäktige väljer också ägarombud till bolagsstämmor. Kommunstyrelsen ansvarar för att företagen sköter verksamheten på ett ändamålsenligt sätt och att tillräcklig samordning sker med övrig kommunal verksamhet. Stadens styrning utgår ifrån lagstiftning inom området och de styrdokument som särskilt utfärdats av kommunfullmäktige i form av företagspolicy, bolagsordningar, ägardirektiv, särskilda direktiv, avtal eller förbundsordningar och medlemsdirektiv.

Uppsiktsplikten fullgör kommunstyrelsen genom att krav ställs på företagen om att lämna löpande information från sin verksamhet enligt ett fastställt rapporteringssystem. Koncernredovisning upprättas per sista augusti och sista december. För stiftelser gäller särskilda stadgar. Ägarförhållandena varierar i de olika bolag/förbund som ingår i Solna stads koncern och därmed formerna för uppsikt.

Kommunstyrelsens ansvarsområden





Kommunstyrelsen leder, samordnar och har uppsikt över stadens samlade verksamheter. Kommunstyrelsen har också ansvar för arbetsgivarfrågor, mark- och exploateringsfrågor, trafik och översiktlig planering, frågor om näringspolitik samt ett övergripande integrationsansvar. Kommunstyrelsens verksamhetsplan och budget omfattar även valnämnden, överförmyndarnämnden, arvodeskommittén, internationella kommittén, likabehandlingskommittén, miljö- och demokratiberedningen, exploaterings- och fastighetsberedningen samt de rådgivande organen; rådet för funktionshinderfrågor, trygghetsrådet samt pensionärsrådet.

Mål och uppdrag

Kommunfullmäktige har i Solna stads verksamhetsplan och budget 2022 med inriktning för 2023-2024 beslutat om nämndmål och uppdrag för nämnderna.





Nämndmål

Kommunfullmäktiges beslutade mål för nämnden följs främst upp i delårsrapport per augusti och i årsredovisningen. Måluppfyllelsen för nämndmålen bedöms genom en sammanvägning av genomförda aktiviteter och relevanta mått. Målen bedöms enligt:


-  Målet uppfylls i år
-  Målet uppfylls till stor del i år
-  Målet uppfylls delvis i år
-  Målet uppfylls inte i år

En sammanfattning av bedömningarna för nämndmålen ser ut så här:

Nämndmål

Nämndmål	
	Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.
	Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.
	Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.
	Solna ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.

Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.

 Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Arbetet i stadens verksamheter har under perioden påverkats dels av pandemin, dels av Rysslands invasion av Ukraina den 24 februari. Pandemin påverkade framför allt omvårdnadsnämnden, skolnämnden och barn- och förskolenämnden i början av året, som fortsatt har arbetat med åtgärder för att klara bemanningen och för att minska smittspridningen. Ukrainakriget påverkade framför allt kommunstyrelsen, skolnämnden, barn- och förskolenämnden, socialnämnden och kompetensnämnden, som har arbetat för att säkerställa beredskap för att möta konsekvenserna av kriget i Ukraina för Solna. Det har framför allt handlat om att kunna ta emot de som befinner sig på flykt och kunna erbjuda bland annat boendeplatser, skola och förskola.

Trots detta visar preliminära siffror att Solnaeleverna klarar sig bra. De preliminära elevresultaten för årskurs 9 på Solnas kommunala skolor visar på en förbättring jämfört med föregående läsår. Andelen elever som uppnått kunskapskraven i alla ämnen har jämfört med föregående år ökat från 73,9 procent till 77,2 procent och andelen elever med behörighet till yrkesprogram har ökat från 86,0 procent till 89,3 procent. Det genomsnittliga meritvärdet har minskat något till 235,3 jämfört med 238,9 föregående år. Den officiella statistiken från Skolverket för de kommunala skolorna samt utfallen per hemkommun kommer senare under året.

Brukarundersökningen i förskolan visar generellt på goda resultat för både fristående och kommunala enheter och det sammanfattande omdömet visar att 88 procent (kommunala 85 % och fristående 91 %) av vårdnadshavarna som svarat på enkäten är nöjda med verksamheten. Resultatet av enkäten visar att en hög andel av eleverna i både kommunala och fristående skolor svarat att de känner sig trygga i skolan, 94 procent i kommunala skolor respektive 95 procent i fristående skolor i årskurs 3 och 89 procent i både kommunala och fristående skolor i årskurs 5. Resultatet för elever i årskurs 8 visar att trygghet och studiero fortsatt är ett utvecklingsområde.

Nöjdheten bland boende i vård- och omsorgsboende och bland brukare av hemtjänsten mäts i nationella brukarundersökningar. Årets resultat, liksom för övriga kommuner i landet, är i underkant av mätningen 2020, vilket av Socialstyrelsen förklaras av pågående pandemi under undersökningen. De kompletterande individuppföljningarna som har gjorts visar att merparten av de boende i vård- och omsorgsboende och brukare av hemtjänst upplever att de alltid/oftast känner sig nöjda.

I övrigt ligger medborgarnas nöjdhet med att bo och arbeta inom staden på en hög nivå jämfört med länet och riket. En sammanvägd bedömning av verksamhetsmått och nyckeltal ger Solna en genomsnittlig placering i länet och riket. Den bedömningen stöds också av SKR:s sammanställning Kommunens kvalitet i korthet och av nyckeltal och undersökningar inom stadens verksamheter. Inom SKR:s/Koladas kommunindex för effektivitet och kvalitet ligger Solna sammanvägt topp tio i riket bland kommuner med värden inom alla verksamhetsområden. Solna bedöms ligga i den övre kvartilen för de tre verksamhetsområdena ekonomiskt bistånd, äldreomsorg och LSS samt har värden nära medel för verksamhetsområdena förskola, grundskola och gymnasieskola.

Det finns en fortsatt god balans mellan utvecklingen av stadens intäkter och kostnader, vilket gör att Solna under många år har lyckats upprätthålla en hållbar ekonomisk utveckling. Goda verksamhetsresultat i kombination med hög kostnadseffektivitet har lagt en grund för en hållbar och god ekonomisk hushållning i staden. En förutsättning för Solna stads låga skattesats är att intäkterna utvecklas i minst samma takt som kostnaderna. Den sammantagna bedömningen av stadens ekonomiska ställning visar att staden har kapacitet och förutsättningar att möta förväntad tillväxt och utmaningar.


Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Fortsatt arbete med vidareutveckling av stadens verksamheter. Ett särskilt fokus har legat på prioritering

och samverkan samt på att säkerställa att medarbetarnas kompetens används på bästa sätt och att digitaliseringens möjligheter tillvaratas.

- Fortsatt utveckling av stadens styr- och uppföljningssystem.
- Analys av kort- och långsiktigt ekonomiskt hållbara förutsättningar inför framtagandet av stadens planeringsförutsättningar. Förutom ekonomiska kalkyler görs prognos och uppföljningar av bostadsbyggandet, befolkningsförändringar per åldersgrupp och stadsdel samt omvärldsanalyser. Utifrån dessa underlag justeras årligen nämndernas förutsättningar och ekonomiska ramar enligt stadens finansiella mål och riktlinjer.
- Stadens arbete med att hantera pandemin och konsekvenserna för Solna av Rysslands invasion av Ukraina.

Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.

 Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Under första halvåret 2021 ökade antalet Solnabor från 84 187 till 84 847, vilket motsvarar en ökning av befolkningen på 0,8 procent. Antalet arbetstillfällen i Solna uppgick under 2021 till 104 170. Ökningen på årsbasis är cirka 4 500 (5 %). Denna ökning innebär att Solna befäster sin position som tillväxtmotor och den mest arbetsplatstäta kommunen i riket. Ökningen har även fortsatt under 2022, även om lågkonjunkturen har inneburit en dämpad tillväxttakt. Några av de företag som har etablerat sig i Solna under den senaste tiden är E.on, MW-group och Office Management.

Antal färdigställda och inflyttade bostäder bedöms under 2022 bli cirka 700 bostäder, vilket är något under översiktsplanens intention om cirka 800 nya bostäder per år.

SKR och Kolada har utformat ett kommunindex, som successivt mäter kommunernas ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarhet. I denna sammanställning per augusti 2022 tillhör Solna den översta kvartilen i kommunsverige i 19 av de 28 kriterierna. Det är ett högt resultat och högre än tidigare år. I riket hamnar Solna i denna sammanställning bland de tio främsta kommunerna kring hållbarhet.

Bland de ekonomiska kriterierna, där Solna hamnar i den översta kvartilen, ingår bland annat att utbildningsnivån, den demografiska försörjningskvoten, nettopendlingen och andelen nyregistrerade företag är hög, att skattesatsen är låg och att soliditeten för kommunkoncernen är hög.

Bland de sociala kriterierna ingår bland annat att andelen behöriga till yrkesprogram i årskurs 9 och medellivslängden är hög, högt skattat hälsoläge och även hög tillit bland stadens invånare samt en liten andel barn i ekonomiskt utsatta hushåll och få hushåll med försörjningsstöd.

Bland de miljömässiga kriterierna ingår bland annat låga utsläpp av växthusgaser per invånare, andelen skyddad natur, lite hushållsavfall samt låg energianvändning per invånare. I två av kriterierna i sammanställningen, valdeltagande och andelen hushållsavfall som materialåtervinns, tillhör Solna den lägsta kvartilen. Sammantaget innebär sammanvägningen av ekonomiska, sociala och miljömässiga kriterier att Solna tillhör toppskiktet bland hållbara kommuner.

Kolada har på uppdrag av Finansdepartementet även en sammanställning av hållbara nyckeltal, som är baserad på målen i FN:s Agenda 2030. I denna tillhör Solna översta kvartilen i 29 av 51 tillgängliga nyckeltal och den lägsta kvartilen i 3 av nyckeltalen. Detta är också ett fortsatt högt resultat, där Solna tillhör toppskicket i riket.

Ett fokusområde i stadens miljöpolicy är hållbar stadsutveckling. En resvaneundersökning under våren 2022 för de omkring 22 000 som arbetar i Arenastaden i Solna, visar att över 80 procent reser klimatsmart till och från sina arbetsplatser i Arenastaden (kollektivtrafik, elfordon, cykel eller promenerar). Det är det högst uppmätta värdet av hållbart resande hittills i tio analyserade stadsdelar runt om i Sverige. Andelen bilister som nyttjar bil till arbetet veckans alla dagar har sjunkit från 49 procent till 12 procent, vilket pekar på att resvanorna blivit betydligt mer flexibla sedan mätningen 2019. Resultatet visar också en minskning av klimatavtrycket med 46 procent sedan basmätningen 2019, där ökad andel elfordon och cyklister/gångtrafikanter samt ett mer flexibelt arbetssätt är de


tre främsta förklaringarna till utsläppsminskningen.

Nyckeltalet "Växthusgasutsläpp per invånare" visar att staden fortsätter minska sina geografiska utsläpp från 1,52 ton per invånare 2019 till 1,38 ton per invånare 2020 (senast tillgängliga siffror). Utsläppen har kontinuerligt minskat sedan mätningarna började och är mer än halverade jämfört med startåret 1990 (4,1 ton/invånare). Utsläppen i Solna ligger långt under medel i riket (4,5 ton/invånare) och Solna tillhör de tio mest kommuner med lägst utsläpp per invånare.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Implementering av de fyra strategierna i översiktsplanen, som ska möjliggöra att Solna ska fortsätta att växa hållbart pågår.
- Arbetet med stadens strategiska miljö- och klimatarbete utifrån miljöpolicy med tillhörande miljöstrategi och klimatstrategi.
- Arbetet med utbyggnaden av tunnelbanan med Region Stockholm och planeringen för Mäljarbanan med Trafikverket.
- Analys av kort- och långsiktigt ekonomiska hållbara förutsättningar inför framtagandet av stadens planeringsförutsättningar. Förutom ekonomiska kalkyler görs prognos och uppföljningar av bostadsbyggandet, befolkningsförändringar per åldersgrupp och stadsdel samt omvärldsanalyser som kan komma förändra förutsättningar i framtiden. Utifrån dessa underlag justeras årligen nämndernas förutsättningar och ekonomiska ramar enligt stadens finansiella mål och riktlinjer.

Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.

 Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Ett stort fokus har fortsatt legat på att fortsätta att utveckla Solna till en än mer attraktiv stad att leva och verka i. Arbetet har utgått ifrån översiktsplanens intentioner om att Solna ska växa på ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart sätt. Det har tecknats principöverenskommelser dels med Järvastaden AB om att påbörja detaljplanearbete som möjliggör nya bostäder i Järvastaden, dels med Balder om utveckling av nya bostäder i kvarteret Byggmästaren. Avtal har också tecknats med Fabège och Skanska Fastigheter om medfinansiering av överdäckningen vid Solna station. Därutöver har detaljplaner med tillhörande exploateringsavtal beslutats, som möjliggör nya arbetsplatser i kvarteret Tygeln vid Solna station och en regionalnätstation vid Solnavägen.

Vidare har kommunstyrelsen beslutat om att bygga en ny F-3 skola i Järvastaden med kapacitet för 240 barn och att bygga om Vasalunds simhall och Vasalundshallen till en ny idrottshall och andra lokaler för idrotten samt att rusta upp Skytteholms idrottsplats och Solnahallen. Kommunstyrelsen har även beslutat om en avsiktsförklaring med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård för att vidareutveckla bland annat hästverksamheten på gården.

Under 2022 har arbetslösheten minskat jämfört med 2021. Den totala arbetslösheten i Solna var i augusti 4,6 procent, vilket är 1,1 procentenheter lägre jämfört med augusti 2021 och även lägre jämfört med både Stockholms län (6,4 %) och riket (6,6 %). Arbetslösheten i Solna är därmed tillbaka på den låga nivå som var innan pandemins start våren 2020. Den nedåtgående trenden märks både bland ungdomar och utrikesfödda i Solna.

Försörjningsstödet ligger fortsatt på låga nivåer. Antalet hushåll med ekonomiskt bistånd har minskat i jämförelse med samma period föregående år, från 311 hushåll 2021 till 231 hushåll 2022. Medelbiståndet per månad har ökat från 9 573 kr till 9 828 kronor per månad, men antalet hushåll som haft utbetalning varje månad har minskat i jämförelse med samma period föregående år från 42 till 32.

Staden har haft ett fortsatt fokus på att få Solnabor i jobb. Under perioden har 76 personer varit inskrivna i åtgärder hos arbetsmarknadsgruppen (arbetsträning samt anställning i olika former, främst OSA). Sju personer har gått från arbetsmarknadsgruppen till självförsörjning genom annan sysselsättning, pension eller a-kassa. Därutöver har 406 ungdomar erbjudits sommarjobb i samarbete med stadens förvaltningar, det lokala


näringslivet och föreningslivet, vilket är den högsta siffran någonsin i Solna.

Tryggheten i verksamheterna är fortsatt god. Brukarundersökningen i förskolan visar att 96 procent av vårdnadshavarna upplever att deras barn är trygga på förskolan. I enkäten för elever i årskurs 3 har 94 procent av eleverna i kommunala skolor och 95 procent av eleverna i fristående skolor svarat att de känner sig trygga i skolan. Resultatet för årskurs 5 visar att 89 procent av eleverna i både kommunala och fristående skolor känner sig trygga i skolan, vilket är högre än föregående år och högre än riket. I resultatet för elever i årskurs 8 finns fortsatta utvecklingsbehov kring trygghet och studiero. Sammantaget visar ovan att insatser som görs i förskola och skola ger önskat resultat. Individuppföljningarna inom äldreomsorgen visar att nästintill alla brukare känner sig trygga med sin hemtjänst och på sitt särskilda boende.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Utvecklingen av nya bostäder, arbetsplatser, service och kommunikationer för att åstadkomma en sammanhållen, levande och hållbar stad med ett modernt transportsystem.
- Arbetet med utbyggnaden av tunnelbanan med Region Stockholm och planeringen för Mäljarbanan med Trafikverket.
- Fortsatt utveckling av stadens trygghetsarbete med inriktning på utveckling och förvaltning av den offentliga miljön, närvaro och sammanhållning i samhället och trygga verksamheter samt nya medborgarlöften med polisen. Ett särskilt geografiskt fokus har legat på Hagalund och Västra skogen.
- Socialnämndens arbete med utifrån handlingsplan/åtgärdsplan mot våld i nära relationer.
- Stadens arbete med att utveckla stadsmiljön och stadens fastighetsbestånd.

Solna ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.

 Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

I Solna finns en dynamisk arbetsmarknad med över 10 200 företag i olika storlekar och branscher. Det handlar om allt från stora multinationella till småföretag och från högteknologiska företag till tjänsteföretag. Trots pandemin fortsätter företagens stora intresse för etablering i Solna, inte minst från kunskaps- och tjänsteintensiva företag. Några av de företag som har etablerat sig i Solna under den senaste tiden är E.on, MW-group och Office Management. Staden är också en stark nyföretagarplats och är femma i riket i Småföretagarnas årliga ranking. Solna rankas även fortsatt som en av Sveriges mest företagsvänliga kommuner i Svenskt Näringslivs årliga ranking.

Näringslivet i Solna, och i länet, domineras av kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter som har påverkats av pandemin och av lågkonjunkturen. Många företag har bromsat in och det gäller inte minst företag inom hotell- och restaurangbranschen. Antalet gästnätter har efter pandemin återhämtat sig med en fortsatt ökning under 2022. Utöver övernattande gäster finns ett betydande antal dagbesökare till evenemang och besöksmål såsom Mall of Scandinavia och Kungliga Nationalstadsparken.

Inom ramen för stadens verksamheter har arbetet fortsatt, framför allt inom kultur- och fritidsnämnden, med att utveckla Solna som besöks- och upplevelsestad. Ett flertal publika kulturevenemang har ägt rum såsom exempelvis firandet av nationaldagen i Hagaparken i samarbete med bland annat Kungliga Operan, valborgsfirandet i Skytteholmsparken och gårdsdagar på Överjärva gård. Ett särskilt fokus har legat på att arrangera aktiviteter för ungdomar i samarbete med föreningslivet, framför allt under sommaren.





Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:










- Arbetet med att utveckla Solna som idrottsstad. Den nya simhallen på Ulriksdals idrottsplats står färdig under hösten 2022 och byggnationen av en ny idrottsplats för fotboll i Järvastaden har påbörjats. Beslut har fattats dels om att bygga om den gamla simhallen och övriga lokaler i Vasalundshallen till nya idrottslokaler, dels om att rusta upp Skytteholms idrottsplats och Solnahallen.

- Arbetet med utvecklingen av Överjärva gård som kulturmiljö och besöksmål tillsammans med föreningslivet, näringslivet och lokala aktörer. En avsiktsförklaring har tecknats med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård. Parallellt genomförs ett program med aktiviteter inom natur, djur, kultur samt friluftsliv, naturskolan vidareutvecklas, byggnaderna restaureras och gårdsmiljön rustas upp.
- Staden är, enligt bosättningslagen, skyldig att ta emot och bosätta nyanlända som har fått permanent uppehållstillstånd. Solnas kommunal från Migrationsverket var 80 nyanlända under 2022 och kommer preliminärt att vara 89 under 2023. Åtagandet ställer krav på ett fortsatt nära samarbete för att ordna boende, skolgång, samhällsorientering med mera som ger de nya solnaborna en bra start på livet i Sverige. Parallellt är staden, liksom övriga kommuner i landet, sedan 1 juli 2022 skyldiga att ordna boendeplatser till skyddsbehövande från Ukraina utifrån massflyktsdirektivet. Under 2022 uppgår Solna stads kommunal till 155 skyddsbehövande, som staden ska ordna boendeplatser för.

Uppdrag

Kommunfullmäktiges beslutade uppdrag för nämnden följs främst upp i delårsrapport per augusti och i årsredovisningen. Status för uppdragen bedöms enligt:

-  Uppdraget är slutfört
-  Uppdraget pågår enligt plan
-  Uppdraget pågår med avvikelse
-  Uppdraget avbrutet eller har inte startat.

Uppdrag
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med skolnämnden, barn- och förskolenämnden, kultur- och fritidsnämnden och socialnämnden ta fram en gemensam handlingsplan för att främja psykisk hälsa hos barn och ungdomar i Solna.
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder ta fram nya riktlinjer för Solnas förskole- och skolgårdar.
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och styrelser ta fram en plan för hur hästverksamheten kan vidareutvecklas på Överjärva gård genom hagar, boxar och stall.
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder se över möjligheten att utveckla och komplettera idrottsområdet kring Skytteholms IP och Solnahallen.
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder utreda användningen av Vasalundshallen, Vasalunds simhall och tillhörande markområde i samband med att den nya simhallen står färdig.
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder göra en inventering av vakanta lokaler i stadens fastighetsbestånd och kartlägga vilka lokaler som behövs för stadens verksamheter, vilka som kan hyras ut till externa aktörer och vilka som kan avyttras.
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med tekniska nämnden och i samråd med rådet för funktionshinderfrågor och pensionärsrådet göra en tillgänglighetsinventering och märkning av stadens lokaler, som kan kommuniceras på solna.se.
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att utveckla och öka medborgarnas insyn i stadens verksamheter genom att underlätta tillgång till handlingar via webben.
 Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder ta fram en blåplan, som anger mål och riktlinjer för hur Solnas vattenområden ska förvaltas och utvecklas.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med skolnämnden, barn- och förskolenämnden, kultur- och fritidsnämnden och socialnämnden ta fram en gemensam handlingsplan för att främja psykisk hälsa hos barn och ungdomar i Solna.

-  Uppdraget är slutfört.

Uppdraget att ta fram en gemensam handlingsplan avrapporterades till kommunstyrelsen i juni.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder ta fram nya riktlinjer för Solnas förskole- och skolgårdar.

-  Uppdraget pågår enligt plan.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och styrelser ta fram en plan för hur hästverksamheten kan vidareutvecklas på Överjärva gård genom hagar, boxar och stall.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget avrapporterades till kommunstyrelsen i juni.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder se över möjligheten att utveckla och komplettera idrottsområdet kring Skytteholms IP och Solnahallen.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget avrapporterades till kommunstyrelsen i juni.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder utreda användningen av Vasalundshallen, Vasalunds simhall och tillhörande markområde i samband med att den nya simhallen står färdig.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget avrapporterades till kommunstyrelsen i juni.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder göra en inventering av vakanta lokaler i stadens fastighetsbestånd och kartlägga vilka lokaler som behövs för stadens verksamheter, vilka som kan hyras ut till externa aktörer och vilka som kan avyttras.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget avrapporterades till kommunstyrelsen i maj.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med tekniska nämnden och i samråd med rådet för funktionshinderfrågor och pensionärsrådet göra en tillgänglighetsinventering och märkning av stadens lokaler, som kan kommuniceras på solna.se.

▶ Uppdraget pågår enligt plan.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att utveckla och öka medborgarnas insyn i stadens verksamheter genom att underlätta tillgång till handlingar via webben.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget är slutfört och avrapporteras i och med behandlingen av kommunstyrelsens delårsrapport per augusti i kommunstyrelsen i oktober.

Det har i flera år varit möjligt för allmänheten att via solna.se söka allmänna handlingar i diariesystemet Lex. Själva sökmotorn har legat i Solnas externwebb, som har sökt handlingar direkt i Lex databas. I samband med att staden bytte applikation för externwebben från EPI-server till Sitevision uppstod emellertid problem med sökbarheten. Kommunstyrelsen fick därför i uppdrag i Solna stads verksamhetsplan och budget för 2022 att säkerställa ett fungerande webbdarium på solna.se.

I arbetet med uppdraget har ett flertal tekniska lösningar prövats. Efter utredning och tester av olika lösningar beslutades att köpa in en ny webbapplikation som Solarplexus (även leverantör av Lex) nyss släppt till marknaden. Den nya webbapplikationen har implementerats och sökfunktionen fungerar bra. Sökningar i webbdariet blir korrekta och det är även möjligt att visa stora datamängder på webben utan att problem uppstår.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder ta fram en blåplan, som anger mål och riktlinjer för hur Solnas vattenområden ska förvaltas och utvecklas.

▶ Uppdraget pågår enligt plan.

Ekonomisk analys

Driftredovisning

Kommunstyrelsens nettokostnader uppgår till 76,1 mkr, vilket är en minskning med 0,3 mkr (0,3 %) i jämförelse med föregående år. I början av året avslutades projektet Digitalt medarbetarskap som har pågått i 3,5 år, vilket påverkar jämförelserna mellan åren avseende både bidrag och kostnader.

Kommunstyrelsen visar ett överskott på 17,3 mkr, jämfört med periodiserad budget. Överskottet förklaras framförallt av lägre kostnader jämfört med budget. En av orsakerna till detta är att medelsreserven för stadens tillväxt och utbyggnad inte har tagits i anspråk, vilket under perioden motsvarar 6,7 mkr. Vidare bidrar alla kostnadsposter till de lägre kostnaderna under perioden, såsom minskade personalkostnader på grund av vakanser och minskade kapitalkostnader.

I kommunstyrelsens budget ingår överförmyndarnämnden och dess verksamhet. I perioden visar verksamheten ett resultat i nivå med budget. Helårsprognos är ett utfall i nivå med budget.

Resultaträkning (mkr)	2022	2021	% 22/21	Budget- avvikelse	Budget	Prognos	Prognos- avvikelse
Taxor och avgifter	0,5	0,0		0,2	0,5	0,5	0,0
Hyror och arrenden	17,4	15,9		-0,4	26,8	26,8	0,0
Bidrag	7,0	10,8		3,6	5,1	7,6	2,5
Försäljning av verksamhet	39,1	42,7		-3,1	63,3	58,3	-5,0
Övriga intäkter	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Intern intäkt peng (kto 39)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Summa intäkter	64,0	69,4	-7,8 %	0,2	95,6	93,1	-2,5
Personalkostnader	-74,0	-77,9		4,0	-117,0	-114,0	3,0
Köp av verksamhet/tjänster	-49,0	-44,0		7,0	-84,0	-74,0	10,0
Lokalkostnader	-4,4	-4,4		-0,1	-6,4	-6,4	0,0
Kapitalkostnader	0,0	-2,9		1,6	-2,5	0,0	2,5
Övriga kostnader	-12,8	-16,6		4,5	-25,9	-23,9	2,0
Intern kostnad peng (kto 77)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Summa kostnader	-140,1	-145,8	-3,9 %	17,0	-235,7	-218,2	17,5
Verksamhetens nettokostnader	-76,1	-76,4	-0,3 %	17,3	-140,1	-125,1	15,0

Kommunstyrelsens helårsprognos är en positiv avvikelse med 17,3 mkr i förhållande mot budget, vilket innebär ett nettokostnadsutfall som uppgår till 125,1 mkr. Budgetavvikelsen beror på att medelsreserven för stadens tillväxt och utbyggnad om 10,0 mkr inte bedöms tas i anspråk, samt vakanser och minskade kapitalkostnader. Under 2021 och 2022 har en genomlysning av investeringsprocessen samt anläggningsregistret genomförts i staden. Detta har inte inarbetats i budgetramen för 2022, vilket påverkar avvikelsen mellan årets budget och utfall avseende kapitalkostnader.

Vidare finns en fortsatt osäkerhet utifrån utvecklingen av kriget i Ukraina.

Investeringsredovisning

Nämndens investeringsutfall uppgår till 3,4 mkr, vilket ger ett överskott på 2,0 mkr i jämförelse med årets investeringsbudget. Avvikelsen förklaras av att utfallet inte är fördelat jämnt under året.

Helårsprognosen per augusti för kommunstyrelsens investeringar är 17,0 mkr, vilket är 11,6 mkr högre än budgeterad ram. Avvikelsen beror på att budget inte rymmer investeringsmedel för att täcka beslutet att bygga en ny skola i Järvastaden som beslutades av kommunstyrelsen i februari. Investeringsutfall för skolbygget beräknas till 15 mkr 2022.

Investeringsramen för stadens arbete med projekt inom it, digitalisering och välfärdsteknik motsvarar 5 mkr 2022. Eftersom dessa projekt i hög grad genomförs av egna resurser klassas inte projekten redovisningsmässigt längre som investeringar och investeringsutgifterna blir därmed lägre än budget. Prognosen beräknas till 2 mkr.

Investeringsredovisning (mkr)	2022	2021	Differens 22/21	Återstår av årsbudget	Budget	Prognos	Prognos- avvikelse
Verksamhetens investeringar	3,4	0,1	3,3	1,8	5,4	17,0	-11,6

Väsentliga personalförhållanden

Stadsledningsförvaltningen har per 31 augusti 2022 114 medarbetare, vilket är 6 medarbetare färre jämfört med motsvarande period 2021. Sjukfrånvaron på stadsledningsförvaltningen har ökat från 2,4 procent till 4,3 procent. Främst är det den korta sjukfrånvaron som har ökat.

Löneöversynsprocessen har genomförts i sedvanlig ordning och är klar för året. Den årliga uppföljningen och rapporteringen av det systematiska arbetsmiljöarbetet (SAM) har genomförts i staden. Uppföljningen av stadsledningsförvaltningens systematiska arbetsmiljöarbete visar att det fungerar väl och att förvaltningens chefer har kompetens, befogenheter och resurser att arbeta med arbetsmiljöfrågorna.

Stadsledningsförvaltningen har fortsatt arbetet med att implementera en kompetensportal där stadens utbud av utbildningar samlas. Ledarskapet har förstärkts genom satsning på utbildning i förändringsledning samt inom arbetsmiljö. Förvaltningen har även bistått två av stadens förvaltningar med projektstöd i projektet Hållbar arbetshälsa.

Projektet Digitalt medarbetarskap med finansiering från Europeiska socialfonden har pågått i drygt tre och ett halvt år och avslutades i februari. Projektet har syftat till att bygga en organisation för hållbar digital utveckling liksom att höja den digitala kompetensen hos personal i förskola, förskoleklass och fritidshem samt inom vård och omsorg. Projektet har, enligt slututvärderingen, nått goda resultat och även skapat förutsättningar för fortsatt lärande i verksamheterna.

Periodutfall	2022	2021	Förändring
Antal anställda	114	120	-6
- varav kvinnor	71	71	0
- varav män	43	49	-6
Antal årsarbetare i snitt	113,4	118,9	-5,5
Sjukfrånvaro, %	4,3	2,4	1,9
Hållbart medarbetarengagemang-index (HME)	-	84,1	
Fotnoter:			
<i>Antal årsarbetare i snitt avser överenskommen sysselsättningsgrad.</i>			

HME-undersökning genomförs under hösten 2022.

Tvärsektoriella frågor

Solna stad har väl utvecklade metoder för att arbeta med de tvärsektoriella frågorna; internationellt arbete, likabehandlingsarbete samt strategiskt miljö- och klimatarbete. Kommunstyrelsen, kommittéer och råd skapar tillsammans med stadsledningsförvaltningen förutsättningar för arbetet bland annat genom styrdokument, kunskapsuppbyggnad, erfarenhetsutbyte och samarbete. Nämnderna har uppdraget att använda de tvärsektoriella perspektiven för att utveckla den egna verksamheten och stödja nämndens måluppfyllelse. Det tvärsektoriella arbetet följs upp i delårsrapport och årsredovisning.

Internationellt

Kommunstyrelsens internationella arbete används som en metod för verksamhets- och kvalitetsutveckling. Kommunstyrelsen bistår, genom internationella kommittén och stadsledningsförvaltningen, även nämnderna i deras internationella arbete. Arbetet bidrar på detta sätt till att uppfylla både kommunstyrelsens mål och övriga nämnders mål.

Långsiktiga relationer - en framgångsfaktor i internationellt arbete

Staden är medlem i de europeiska nätverken Eurocities och European Forum for Urban Security (Efus) samt har ett väletablerat samarbete med vissa av sina vänorter. De europeiska nätverken är arenor för kunskaps- och erfarenhetsutbyte samt samarbete med andra europeiska städer. Kommunstyrelsen har under perioden fortsatt att arbeta för att stärka stadens aktiva deltagande i Eurocities Social Affairs Forum som spänner över områden som utbildning, arbete, migration och integration samt åldrande.

Staden deltar även i Regionkommitténs initiativ Cities and Regions for integration, där Solnamodellen för att stötta nyanlända till arbete fortsatt väcka stort europeiskt intresse. Modellen och andra goda exempel från Solna har även presenterats på det Skotska kommunförbundets kongress.

Fokus på verksamhets- och kvalitetsutveckling

Genom sitt fokus på sociala innovationer och digitalisering, anpassning till demografisk förändring, säkra

kompetensförsörjning och tillgång till välfärdstjänster ligger Eurocities Social Affairs Forums aktiviteter väl i linje med stadens prioriteringar. Stockholm och Solna kommer gemensamt att vara värdar för nätverkets utbildningsarbetsgrupps möte i november och förberedelsearbete har pågått under perioden. Arbetsgruppen använder sig av metoden "Critical Friend Review", vänskaplig kollegial granskning, för att ge värdstäderna återkoppling på verksamheter utifrån en identifierad utmaning.

Internationella kommittén har arrangerat seminariet "EU och Ukraina, EU och säkerhetspolitiken, EU och Ryssland" där chefen för EU-kommissionens representation i Sverige tillsammans med en senior rådgivare från Svenska institutet för europapolitiska studier (Sieps) reflekterade över den pågående krisen och dess framtida effekter.

Rusta barn och unga för framtiden

Europadagen har uppmärksammats genom frågetävlingen "Vem vet mest EU?" för åttondeklassare i Solnas skolor. Tävligen är ett samarrangemang mellan internationella kommittén och barn- och utbildningsförvaltningen. Syftet är att öka kunskap om och intresse för EU-frågor hos eleverna.

Internationella kommittén har möjlighet att ge bidrag till internationella studieresor för barn och ungdomar som arrangeras av skolor, ungdomsverksamheter eller ideella föreningar i Solna. Under perioden har två resor genomförts med stöd av kommitténs bidrag båda med idrottstema. Apollon Solna FK har besökt stadens samarbetsort Kalamaria, Grekland med sitt lag Flickor 10 år och Solna Gymnasium Nationella Idrottsutbildning Volleyboll har besökt en liknande verksamhet i Tallinn, Estland. Båda resorna syftar till att utbyta erfarenheter, knyta kontakter och etablera samarbete.

Likabehandling

Kommunstyrelsens likabehandlingsarbete syftar till att säkra att alla medborgare får likvärdigt bemötande och service. Det arbetet bidrar till att utveckla verksamheten och dess kvalitet. Nedan beskrivs likabehandlingsarbetet under perioden.

Kommunstyrelsen bistår, genom likabehandlingskommittén och stadsledningsförvaltningen, även nämnderna i deras likabehandlingsarbete. Arbetet bidrar på detta sätt både till kommunstyrelsens mål och till övriga nämnders mål.

Under perioden fortsätter arbetet för att tillgänglighetsanpassa stadens webbplats och informationsmaterial. Nya e-tjänster har lanserats under året. I mötet med stadens kontaktcenter erbjuds flera alternativa kontaktvägar för solnaborna. Kontakt kan ske via telefon, webbformulär, sociala medier eller besök i stadshuset. Service kan även ges på olika språk.

Likabehandling och bemötande, både muntligen och skriftligen, ingår i introduktionen av nya medarbetare och dialog om bemötandefrågor sker löpande. Stadens likabehandlingsutbildning är digital och finns tillgänglig för samtliga medarbetare.

Likabehandlingskommittén har möjlighet att ge bidrag till verksamheter som har en idé om att utveckla sitt likabehandlingsarbete. Inför 2022 beviljades Solna stadsbibliotek likabehandlingsbidrag för att utveckla verksamhet för barn med funktionsnedsättning och ungdomsgruppen på socialförvaltningens barn- och ungdomsenhet beviljades likabehandlingsbidrag för att utveckla sig i att arbeta mer inkluderande med HBTQI+ personer i sina utredningar. Likabehandlingskommittén delar även under hösten ut ett pris till en verksamhet eller person som under året arbetat framgångsrikt med likabehandling på ett utvecklande och nyskapande sätt.

Likabehandlingskommittén har uppmärksammat Internationella kvinnodagen med ett seminarium på temat "Värdegrundsarbete inom idrotten".

Miljö och klimat

Nämndens miljöarbete utgår från nämndmålen och den av kommunfullmäktige antagna miljöpolicyen med fokus på hållbar stadsutveckling, effektiv resursanvändning och god livsmiljö. Miljöpolicyen konkretiseras genom ett antal övergripande styrdokument som miljöstrategi, klimatstrategi och dagvattenstrategi. Det strategiska miljö- och klimatarbetet är en del av verksamhets- och kvalitetsutvecklingen. Nedan beskrivs de huvudsakliga aktiviteterna inom miljöområdet under året utifrån miljöpolicyens fokusområden.

Kommunstyrelsen ansvarar, genom stadsledningsförvaltningen, för att samordna och följa upp miljöpolicyen och miljöstrategin samt klimatstrategin. Under perioden har stadsledningsförvaltningen haft dialoger med samtliga förvaltningar för att stärka det systematiska miljöarbetet och uppföljningen utifrån stadens miljöpolicy med

tillhörande miljöstrategi samt klimatstrategi. Stadsledningsförvaltningen har även bistått med stöd till förvaltningarna i specifika miljöfrågor.

Under perioden har kommunstyrelsens arbete för *en hållbar stadsutveckling* fortsatt genom att skapa förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande, ett resurseffektivt och klimatsmart byggande samt en hållbar stadsmiljö. I samband med utarbetande av exploateringsavtal under perioden har miljöprogram och dagvattenutredningar tagits fram. Arbetet med att underlätta för invånare att använda kollektivtrafik och resa miljövänligt har fortsatt genom arbetet med utbyggnad av tunnelbanan, Mäljarbanan och övrig kollektivtrafik samt utbyggnad av cykel- och gångvägar. Utvecklingen i området kring Mäljarbanan, Solna station och längs Solnavägen är exempel på hållbar stadsutveckling med stöd av hållbar mobilitet.

Under perioden har en skyfallsanalys för Solna stad tagits fram. En kartering av geografiskt utpekade skyfallsrisker samt konsekvensanalys med beskrivning av risk och sårbarhet för bland annat framkomlighet blir ett bra verktyg och stöd för den klimatanpassade stadsplaneringen.

Som ett led i arbetet för att främja en *god livsmiljö* har flera aktiviteter genomförts. Under perioden har ett kommungemensamt lokalt åtgärdsprogram för Igelbäcken arbetats fram och inom ramen för arbetet har Solna bland annat genomfört trädplanteringar. För att skapa förutsättningar för en god luftkvalitet mäter staden sedan 2019 halterna av luftföroreningarna kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) i luften längs Råsundavägen, i närheten av stråket. Resultatet från mätåret 2021 sammanställdes under våren och resultatet visar på god luftkvalitet i staden och inga överskridande av miljökvalitetsnormerna.

Som ett led i att främja *en effektiv resursanvändning* har en ny avfallsplan antagits.

Miljökrav ställs fortsatt i upphandlingar, i enlighet med stadens upphandlingsstrategi med tillhörande riktlinjer utifrån ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv.

Förväntad utveckling

Näringsliv och arbetsmarknad

Näringslivet i Stockholmsregionen hade en stark återhämtning under 2021 och under inledningen av 2022. Den öppna arbetslösheten föll tillbaka i nivå med innan pandemin, samtidigt som långtidsarbetslösheten låg kvar på en hög nivå. Samtidigt dämpas nu tillväxten till följd av Rysslands krig mot Ukraina bland annat genom stigande priser på råvaror och livsmedel samt ökad osäkerhet på de finansiella marknaderna. Under 2022 och 2023 kommer arbetslösheten därav att stegvis öka igen.

För Solna stads del behöver fokus ligga på att möta effekterna av konjunkturförsämringen och dämpningen av tillväxten. Staden har länge haft ett av de bästa företagsklimaten i landet till följd av bland annat stadens strategiska läge, goda kommunikationer och ett välutvecklat samarbete med de lokala företagen. Det har funnits en stor efterfrågan på etablering i Solna från företag, inte minst från kunskaps- och tjänsteintensiva företag. Solna ska fortsatt skapa goda förutsättningar för företag att etablera sig och växa i staden genom att erbjuda god service och attraktiva etablerings- och expansionsmöjligheter.

Staden behöver också intensifiera sitt arbetsmarknadsarbete för att rusta solnaborna för att delvis möta en förändrad arbetsmarknad. Redan före pandemin var arbetsmarknaden i Stockholmsregionen polariserad med en relativt stor grupp som hade svårt att skapa egen försörjning. Solna har en god arbetsmarknad med många arbetsgivare inom privat och offentlig sektor och har länge bedrivit ett systematiskt arbete, genom Solnamodellen, för att få solnabor att gå från bidrag till egen försörjning via arbete eller studier. Det har gett goda resultat i form av låg arbetslöshet och minskat ekonomiskt bistånd, där andelen biståndsmottagare är bland de lägsta i landet.

Utveckling av Solna stads verksamheter och fortsatt god ekonomi

Även Solnas stads ekonomiska förutsättningar har förändrats. De hittillsvarande kommunalekonomiska utmaningarna kopplat till den demografiska utvecklingen finns fortsatt kvar. Därutöver tillkommer de ekonomiska konsekvenserna för staden och solnaborna till följd av Rysslands krig mot Ukraina. Det försämrade konjunkturläget riskerar att leda till lägre skatteintäkter och högre kommunala utgifter inom vissa verksamhetsområden. Staden kommer därför att behöva intensifiera arbetet med att utveckla stadens verksamheter och arbetssätt för att sammantaget möta denna utveckling. Detta kommer att ställa krav på prioriteringar, effektiviseringar och verksamhetsutveckling i stadens verksamheter.

Kommunstyrelsen har sedan 2020 drivit ett utvecklingsarbete om hur stadens verksamheter såsom äldreomsorg, skola och förskola behöver utvecklas. Arbetet har haft fokus på att säkerställa att erfarenheterna och lärdomarna från hanteringen av pandemin kunde tillvaratas i utvecklingen av verksamheterna. Fokusområden har varit prioritering, hur samverkan med näringsliv och civilsamhälle kan utvecklas, hur samverkan inom staden kan utvecklas, hur personalen kan nyttjas på bästa möjliga sätt och på hur it och digitalisering kan användas som verktyg för att effektivisera och förbättra välfärdsleveransen.

Stadsutveckling och trafik

Solna har tagit ett stort ansvar för försörjningen av nya bostäder och arbetsplatser i Stockholmsregionen. Stadens befolkning har vuxit med 48 procent under perioden 2000-2021 och uppgick i juni 2022 till 84 847. Inriktningen i översiktsplanen är att fortsätta utveckla Solna i en takt som staden och solnaborna mäktar med. Staden planerar fortsatt för att det ska byggas 800 nya bostäder per år i Solna i olika boende- och upplåtelseformer.

Arbetet med de nuvarande utvecklingsområdena ska fullföljas, samtidigt som Hagalunds arbetsplatsområde, Solna strand, Solna Business Park samt Huvudsta ska prövas som nya utvecklingsområden för bostäder och arbetsplatser. I det perspektivet är det också viktigt att säkerställa att stadsutvecklingen samordnas med planeringen för olika typer av service, så att de nya stadsdelarna kan försörjas med förskola, skola, äldreomsorg, gruppboende, fritidsverksamhet, teknisk infrastruktur och annan kommunal service. Det ställer krav på staden att bygga ut den kommunala servicen i den takt och i de områden som Solna växer, för att kunna svara upp mot stadens åtaganden.

Trafiken är en stor utmaning för Solna. En fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken med bland annat den nya tunnelbanan, en ny pendeltågsstation i Huvudsta och stombussnätet är nödvändig för att Solna ska kunna fortsätta växa och nå klimatstrategins mål. För närvarande pågår arbetet med utbyggnaden av den nya tunnelbanan till Arenastaden, liksom planeringen för utbyggnaden av Mälärbanan genom Solna. Det kommer fortsatt att vara ett stort fokus på planering och utbyggnad av infrastruktur, som påverkar Solna under de kommande åren.

Behov av utbyggnad av den kommunala servicen

De närmaste tre åren bedöms befolkningsökningen vara begränsad i Solna och andra stockholmskommuner på grund av lågkonjunkturen och nedgången i byggkonjunkturen. Den lägre befolkningsökningen har pågått några år och blev nu tydligare under pandemin och lågkonjunkturen. Därför blir det sannolikt också en begränsad ökning av behovet av personal och lokaler. Det tillkommer dessutom en del lokaler genom exploateringsprojekt samt genom tillkommande verksamheter utförda av privata utförare inom bland annat förskola och skola.

Utifrån förutsättningen att byggkonjunkturen därefter kommer i gång innebär nuvarande befolkningsprognos att det sedan kommer finnas behov av ytterligare en förskola om 80 platser var tredje år samt en grundskola och ett gymnasium ungefär var åttonde år. Vad av detta som staden behöver uppföra, påverkas av tillkomsten av fristående förskolor och skolor, samarbetet i länet, ledig kapacitet i befintliga lokaler och tillkommande platser vid nybyggnation, som har avtalats om i exploateringsavtal med exploatörer.

Främst på högstadiet och gymnasiet är det vanligt att elever som bor i Solna väljer att gå i fristående skolor, men även i Stockholm stads skolor. Om mönstret inom förskola och skola består innebär det att behovet av tillkommande kommunala verksamheter i Solna blir lägre än vad befolkningsprognosen indikerar. Behoven av gymnasieplatser kommer att hanteras inom ramen för nuvarande gemensamma gymnasieregion.

I Solna ökar antalet äldre i en långsammare takt och i ett senare skede jämfört med i resten av Sverige. Ökningen i Solna sker främst i åldersgruppen 80-89 år medan åldersgruppen 65-79 år och åldersgruppen äldre än 90 år minskar under kommande sjuårsperiod. Behovet av platser i vård- och omsorgsboende minskade tydligt under 2020-2021 och först efter 2027 bedöms behovet öka över hittillsvarande nivå. Enligt befolkningsprognosen kommer det behövas ytterligare ett vård- och omsorgsboende under det kommande decenniet med ungefär 2028-2030 som startår. Det kommer i stället finnas ett visst ökat behov av hemtjänst.

Utifrån befolkningsprognosen finns också ett behov av tillkommande LSS-bostäder, såväl gruppboenden som enskilda lägenheter för denna målgrupp. För att möta befolkningsutvecklingen kommer det enligt prognosen att finnas behov av motsvarande ett nytt gruppboende för LSS vartannat år. Behovet av LSS-boenden bedöms kunna mötas genom tillkommande platser vid nybyggnation, som har avtalats om i exploateringsavtal med exploatörer.

Utbyggnaden av den kommunala servicen behöver ske på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt. De långsiktiga investeringsbehoven måste balanseras mot behoven i den löpande verksamheten, vilket ställer krav på

prioritering och effektivisering i stadens verksamheter. I detta sammanhang är det också viktigt att beräkna hur stor andel av investeringsbehovet som staden behöver svara för och hur mycket externa intressenter kan tillhandahålla. Målsättningen är att finansieringen av den infrastruktur och välfärd som krävs för utbyggnaden ska ske inom respektive exploateringsprojekt. I driftverksamheten är det på motsvarande sätt viktigt att ta ställning till vilka delar och vilken andel som stadens verksamhet ska utföras i egen regi och vad andra intressenter kan stå för.

Staden är, enligt bostättningslagen, skyldig att ta emot och bosätta nyanlända som har fått permanent uppehållstillstånd. Solnas kommunal fråga från Migrationsverket var 80 nyanlända under 2022 och kommer preliminärt att vara 89 under 2023. Åtagandet ställer krav på ett fortsatt nära samarbete för att ordna boende, skolgång, samhällsorientering med mera som ger de nya solnaborna en bra start på livet i Sverige. Parallellt är staden, liksom övriga kommuner i landet, sedan 1 juli 2022 skyldiga att ordna boendeplatser till skyddsbehövande från Ukraina utifrån massflyktsdirektivet. Under 2022 uppgår Solna stads kommunal till 155 skyddsbehövande, som staden ska ordna boendeplatser för.

Konkurrensutsättning

Uppföljning av genomförda upphandlingar

Verksamhetsområde / Avtal	Uppföljning
Elkraft	Upphandling inledd under 2022, nuvarande avtal sträcker sig till 2024.
Idrotts- och gymnastikmaterial	Upphandling pågår.
Grossistleverantör av Livsmedel	Utreds under hösten, upphandling planeras att genomföras under våren.
Produkter och tjänster för it-arbetsplats	Upphandlingen pågår, förväntas vara klar under november/december.

Avtalsuppföljning

Under 2022 har arbetet med att förstärka samarbetet mellan olika nämnder för att dra nytta av gemensamma resurser och effektivisera arbetet inom upphandlings- och avtalsområdet fortsatt. Detta sker främst inom satsningen på samarbetsforum mellan nämnder inom inköps- och upphandlingsområdet.

Stadens e-handelsprojekt fortgår enligt plan. Roller på inköps- och upphandlingsenheten har kategoriserats för att kunna arbeta ännu mer effektivt och skapa synergier mellan nämnder. Inköpsamordnare, som arbetar med inköpen som finns i stadens ekonomisystem, har kategoriserats i två grupper, tjänster och varor. Fokus har hittills varit enklare varuinköp och avtalsuppföljning. Framöver kommer fokus läggas på att bibehålla och effektivisera varuinköp och att expandera beträffande tjänsteinköp. Först ut i implementeringen av tjänster i inköpsystemet kommer vara IT-arbetsplatser, då den bedöms medföra störst förenkling av vardagen för nämnderna i deras inköp.

Under hösten 2022 kommer arbetet med att skapa en gemensam avtalsuppföljningsrutin att inledas. Ett gemensamt arbetssätt kommer utvecklas för att skapa tydlighet och förutsägbarhet i avtalsuppföljningen. Såväl systemstöd som nya arbetssätt kommer att ingå, vilket kommer leda till förbättrad kostnadskontroll och förenklade rutiner vid avtalsuppföljning.





Inom avtalsuppföljningen i stort har inriktningen under året varit att följa upp avtal som ska upphandlas på nytt enligt konkurrensplanen.

Intern kontroll

En god intern kontroll bidrar till att säkerställa att verksamheten bedrivs ändamålsenligt, kostnadseffektivt och säkert, med medborgarnas bästa för ögonen. Syftet är att säkra en effektiv förvaltning och att undvika allvarliga fel. I praktiken handlar det om att ha ordning och reda, veta att det som ska göras blir gjort och att det sker på ett bra och säkert sätt.

I delårsrapport och årsredovisning ska uppföljningen av internkontrollplan redovisas. Vid kontrollerna har inga väsentliga avvikelser upptäckts. Kontroller och identifierade åtgärder redovisas nedan.

Uppföljning av internkontrollplan

Kategori, intern kontroll	Process/Rutin	Kontrollmoment	Resultat av kontrollmoment
Ekonomi	Redovisning av representation	Granskning av redovisning av representation	 Ingen eller försumbar avvikelse Åtgärder såsom bifoga syfte och deltagare är gjorda.
	Ekonomi- och verksamhetsuppföljning	Kontroll av följsamhet mot stadens drift- och investeringsbudget samt mot verksamhetsmål.	 Ingen eller försumbar avvikelse Ingen åtgärd krävs.
	Kontroll av utbetalningar	Kontroll av stadens samtliga utbetalningar har skett till rätt mottagare.	 Ingen eller försumbar avvikelse Inga allvarliga indikationer påträffats.
Verksamhetsprocesser	Kriskommunikation	Kontroll av kompetens kopplat till kriskommunikation samt att rutiner för back up är uppdaterade i enlighet med reviderad krishanteringsplan.	Kontroll sker under hösten.
	Hantering av sekretesshandlingar	Granskning av att sekretessbelagda uppgifter inte har publicerats i handlingar till nämnd.	Kontroll sker under hösten.
	Hantering av sekretessbelagda uppgifter i kontaktcenter	Granskning av hantering av sekretessbelagda uppgifter i kontaktcenter.	 Ingen eller försumbar avvikelse Kontaktcenter ska skicka vidare begäran om utlämnande av allmän handling till ansvarig förvaltning om handlingen är sekretessbelagd. Kontrollen har gjorts på ärenden som lämnats ut av kontaktcenter. Inget av kontrollerade ärenden innehöll sekretess varpå hanteringen har skett korrekt. Ingen åtgärd krävs.



SOLNA STAD

Delårsrapport per augusti 2022

KOMMUNREVISIONEN

KS/2021:2, behandlas på kommunstyrelsen i oktober 2022.

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse.....	3
Revisionens ansvarsområden.....	3
Ekonomisk analys.....	3

Förvaltningsberättelse

Revisionens ansvarsområden

Revisorernas uppgift är att varje år granska den verksamhet som bedrivs inom nämnders och styrelsers verksamhetsområden. Den övergripande revisionsuppgiften i kommunen är att granska om verksamheten följer fullmäktiges beslut och om verksamheten uppnår de politiska målen inom givna ekonomiska ramar.

Ekonomisk analys

Driftredovisning

Revisionens utfall visar ett överskott på 0,3 mkr jämfört med periodiserad budget. Avvikelsen beror på att revisionens verksamhet och kostnader fördelar sig ojämnt över året. Jämfört med utfallet i samma period 2021 är utfallet i stort oförändrat.

Resultaträkning (mkr)	2022	2021	% 22/21	Budget- avvikelse	Budget	Prognos	Prognos- avvikelse
Taxor och avgifter	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Hyror och arrenden	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Bidrag	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Försäljning av verksamhet	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga intäkter	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Intern intäkt peng (kto 39)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Summa intäkter	0,0	0,0	0,0 %	0,0	0,0	0,0	0,0
Personalkostnader	-0,4	-0,4		0,0	-0,7	-0,7	0,0
Köp av verksamhet/tjänster	-0,3	-0,4		0,2	-0,7	-0,7	0,0
Lokalkostnader	0,0	0,0		0,0	-0,1	-0,1	0,0
Kapitalkostnader	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga kostnader	0,0	0,0		0,1	-0,1	-0,1	0,0
Intern kostnad peng (kto 77)	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Summa kostnader	-0,8	-0,8	-7,3 %	0,3	-1,6	-1,6	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-0,8	-0,8	-7,3 %	0,3	-1,6	-1,6	0,0

Revisionens helårsprognos ligger i nivå med årets budget.



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-10-05

KS/2021:1

Delårsrapport per augusti 2022 för Solna stad

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att

- godkänna Solna stads delårsrapport per augusti 2022.
- besluta att nämnderna får i uppdrag att hålla eller förbättra sin helårsprognos mot budget som redovisas i delårsrapporten per augusti 2022.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige har beslutat om stadens styr- och uppföljningssystem som innehåller vision, övergripande mål, nämndmål, uppdrag samt finansiella mål.

Bedömningen i denna delårsrapport är att de 4 övergripande målen samt de 3 finansiella målen kommer att uppfyllas under året. Av de 37 nämndmålen bedöms 18 uppfyllas helt under året, 17 bedöms uppfyllas till stor del och 2 bedöms delvis uppfyllas under 2022. Beträffande uppdragen är 7 av årets 12 uppdrag slutförda och övriga 5 uppdrag pågår enligt plan. Sammantaget innebär detta att staden bedöms uppfylla lagkravet om god ekonomisk hushållning under 2022.

Resultatet för perioden är positivt och uppgår till 49,6 mkr, vilket är en försämring med -1 068,7 mkr i förhållande till motsvarande period föregående år. Resultatförändringen förklaras främst inom finansnettot i form av orealiserade värdeförändringar i värdepapper och ökade indexkostnader för infrastruktursatsningar. Till del kompenseras resultatförändringen av att skatteintäkterna är högre än förväntat. Prognostiserat resultat för 2022 uppgår till 161,8 mkr, vilket innebär en budgetavvikelse på 66,8 mkr och en förändring i förhållande till delårsresultatet med 112,1 mkr. Förändringen förklaras av ytterligare markförsäljning och intäktsföring av färdigställda exploateringsprojekt, högre skatteintäkter än vad omvärldsförutsättningarna indikerade inför budgetbeslutet i november samt att avkastningen i kapitalförvaltningen under återstoden av året följer målet i finanspolicyn.

Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl är ett av stadens tre finansiella mål och uppgår till 477,2 mkr, vilket är 413,9 mkr högre än periodens budgeterade resultatmål om 63,3 mkr. Det innebär att staden har uppfyllt lagens krav på balans i ekonomin för perioden. Bedömningen för 2022 är ett resultat på 461,3 mkr, vilket är 366,3 mkr högre än stadens resultatmål (95,0 mkr).

Nämndernas nettokostnader har ökat med 1,1 procent (19,7 mkr) i förhållande till motsvarande period föregående år och uppgår till 1 886,6 mkr. De senaste åren är nettokostnaderna i det närmaste oförändrade. Till del kan utvecklingen förklaras av pandemin i form av lägre efterfrågan av välfärdstjänster samt ökade statliga bidrag för att kompensera för pandemins merkostnader, men även nämndernas effektiviseringsarbete för att säkra en god hushållning bidrar till



nettokostnadernas långsamma utveckling. Nettokostnadsutvecklingen avspeglar sig även i budgetavvikelsen, som uppgår till +137,3 mkr, vilket är i nivå med motsvarande period föregående år (+143,7 mkr). Samtliga nämnder uppvisar en positiv budgetavvikelse för perioden och nämndernas nettokostnader är prognostiserade till 2 942,7 mkr och en prognosavvikelse på 93,2 mkr. Samtliga nämnders årsprognoser, bortsett från tekniska nämnden till följd av omvärldsläget, är i balans med budget eller bättre. Det visar att tilldelade budgetramar över lag ger verksamheterna ekonomiska förutsättningar att upprätthålla en god hushållning och service. Tekniska nämndens negativa prognosavvikelse är en följd av omvärldsläget, som i sin tur bidragit till en prisutveckling för bland annat el, och baseras på försiktighetsprincipen.

Periodens investeringar uppgår till 83,6 mkr, vilket är en minskning med -72,3 mkr jämfört med föregående år och av årets investeringsbudget återstår 104,4 mkr. Förändring mot samma period föregående år beror på förra årets anpassning av Råsundaskolan för att möta barn- och utbildningsförvaltningens förändrade lokalbehov. Årets investeringsprognos uppgår till 174,3 mkr, vilket är en positiv prognosavvikelse på 14,0 mkr. Avvikelsen förklaras i all väsentlighet av den genomlysning av investeringsprocessen samt anläggningsregistret som genomförts under 2021.

Investeringsutgifterna avseende exploateringsverksamheten uppgår till 151,8 mkr för perioden januari - augusti jämfört med 157,7 mkr samma period 2021. De större projekten avser simhallsbyggnaden i kvarteret Idrottsplatsen 53,1 mkr, Hagalund 4:10 vid Solnavägen 17,6 mkr, Mäljarbanan 13,1 mkr samt Tomtebodadepån 8,9 mkr. Årsprognosen för investeringar avseende exploateringsverksamheten uppgår till 210,0 mkr.

Antalet medarbetare i staden uppgår per 31 augusti 2022 till 2 070, vilket är en ökning med sex medarbetare jämfört med motsvarande period 2021. Antalet tillsvidareanställda i staden uppgår per 31 augusti till 2 031, vilket är en ökning med 8 medarbetare jämfört med motsvarande period 2021.

Stadens totala sjukfrånvaro för perioden januari-juli 2022 är 8,3 procent, vilket är en ökning med 1,0 procentenheter jämfört med motsvarande period 2021 (7,3 %). Sjukfrånvaron har påverkats negativt av den ökade smittspridningen för covid-19 som skedde i början av året.

Resultatet för Solna kommunkoncern perioden januari - augusti är positivt och uppgår till 93,5 mkr. För motsvarande period 2021 var resultatet 1 183,6 mkr.

Verksamhetens intäkter ökar med 20,1 mkr till 1 336,4 mkr samtidigt som verksamhetens kostnader exklusive avskrivningar ökar med 90,2 mkr till 2 966,4 mkr. Verksamhetens nettokostnader i koncernen minskar med 323,3 mkr i jämförelse med samma period föregående år och uppgår till 1 739,5 mkr. En del av denna minskning förklaras av minskade jämförelsestörande intäkter hos Solna stad om 124,7 mkr, vilket är 281,7 mkr mindre än samma period 2021.

Bostadsstiftelsen Signalisten (inklusive Solnabostäder) redovisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 56,0 mkr (29,6 mkr motsvarande period 2021). Prognosen för helåret uppgår till 48,0 mkr jämfört med budgeten på 43,5 mkr. Norrenergi AB redovisar ett positivt resultat efter finansnetto på 66,7 mkr (131,2 mkr). Bolagets helårsprognos om ett resultat på 25,2 mkr före skatt är 157,2 mkr sämre än budget. Solna Vatten AB redovisar ett resultat efter finansnetto



på -16,2 mkr (-8,1 mkr). Helårsprognosen uppgår till -13,5 mkr och är 2,3 mkr sämre än budget. Underskottet väntas täckas av tidigare avsatta medel som kan tas i anspråk via bokslutsdispositioner. Råsunda Förstads AB (inklusive dotterbolaget Överjärva Gård AB) redovisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 4,2 mkr (3,0 mkr). Helårsprognosen överensstämmer med budget och uppgår till 3,4 mkr.

Kristina Tidestav
Stadsdirektör

Christer Lindberg
Förvaltningschef/ekonomichef

Beslutet expedieras till: Kommunfullmäktige

Ärendet

Stadsledningsförvaltningen har efter att ha inhämtat nämndernas redovisningar upprättat förslag till delårsrapport för Solna stad. Delårsrapporten har upprättats i enlighet med lagen om kommunal redovisning. Delårsrapporten skickas ut med handlingarna som ett separat dokument.

Händelser av väsentlig betydelse

Kommunstyrelsen har, genom stadsledningsförvaltningen, haft fokus på att leda och samordna Solna stads arbete med att säkerställa beredskap för att möta konsekvenserna av kriget i Ukraina för Solna. Vid sidan av en tilltagande inflation inom energi, livsmedel, transport med mera har det framför allt handlat om att kunna ta emot de som befinner sig på flykt. Arbetet har skett med berörda förvaltningar inom staden och med övriga kommuner, länsstyrelsen, polisen, Migrationsverket och Försvarsmakten inom ramen för Samverkan Stockholmsregionen. Den 1 juli 2022 trädde ny lagstiftning i kraft som innebär att kommunerna är skyldiga att ordna boendeplatser till skyddsbehövande från Ukraina utifrån massflyktsdirektivet. Under 2022 uppgår Solna stads kommunal till 155 skyddsbehövande, som staden är ålagd att ordna boendeplatser för i de tillfälliga bostäderna på Förvaltarvägen och Stenbacka.

Det har även varit ett stort fokus på Solnas framtida utveckling. Staden har beslutat att bygga en ny F-3 skola i Järvastaden med kapacitet för 240 barn. Det har också tecknats principöverenskommelser dels med Järvastaden AB om att påbörja detaljplanearbete som möjliggör nya bostäder i Järvastaden, dels med Balder om utveckling av nya bostäder i kvarteret Byggmästaren. Avtal har även tecknats med Fabege och Skanska Fastigheter om medfinansiering av överdäckningen vid Solna station. Därutöver har detaljplaner med tillhörande exploateringsavtal beslutats, som möjliggör nya arbetsplatser i kvarteret Tygeln vid Solna station och en regionalnätstation vid Solnavägen.

Vidare har kommunstyrelsen beslutat om den framtida inriktningen för utvecklingen av dels Vasalunds simhall och Vasalundshallen, dels Skytteholms idrottsplats och Solnahallen. Kommunstyrelsen har också beslutat om en avsiktsförklaring med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård för att vidareutveckla bland annat hästverksamheten på gården.

Därutöver har kommunstyrelsen beslutat om riktlinjer för bostadsförsörjningen, om en vägledning för genomförande av barnkonsekvensanalyser och om en handlingsplan för att främja



psykisk hälsa hos barn och ungdomar. Kommunstyrelsen har också föreslagit kommunfullmäktige att utöka Käppalaförbundets låneram och att utge ägarlån till Käppalaförbundet, att godkänna fusionering av Råsunda Förstads AB och Falkeneraren samt att godkänna nyemission för att ansluta nya delägare i Stockholmsregionens Försäkring AB.

Stadens arbete för en hållbar utveckling har fortsatt inom ett antal områden. Planeringen för utbyggnaden av Mäljarbanan har fortsatt och arbetet med byggnationen av den nya tunnelbanan pågår. Arbetet har pågått med att förbättra vattenkvaliteten i stadens vattenförekomster utifrån antagna åtgärdsprogram och med att utarbeta en blåplan som anger mål och riktlinjer för hur Solnas vattenområden ska förvaltas och utvecklas. Resultatet från luftmätningen för mätåret 2021 har sammanställts och resultatet visar på god luftkvalitet i staden och inga överskridande av miljökvalitetsnormer.

Vidare har kommunstyrelsen:

- Yttrat sig över Region Stockholms förslag till förändringar av kollektivtrafikutbudet.
- Yttrat sig över Länsstyrelsen Stockholms förslag till regional masshanteringsplan.
- Yttrat sig över Sundbybergs förslag till detaljplan för utvecklingen av Sundbybergs centrala stadskärna.

Sopsugsanläggningen i Huvudsta har uppnått sin tekniska livslängd och ska bytas till en modern sopsug med möjlighet till utökad källsortering. Upphandling och projektering är genomförd och byggnation av den nya sopsugsanläggningen kommer att påbörjas i oktober 2022 med målsättningen är att ha anläggningen i drift under 2024.

I mitten av sommaren stod Solna stads nya simhall färdigbyggd vid Ulriksdals IP och förberedelser genomfördes för öppning för allmänhet och simförening under första helgen i september.

I augusti började de första eleverna på Solna gymnasiesärskola. Gymnasiesärskolan, som kommer att byggas ut successivt de kommande åren, innebär att staden kan erbjuda en sammanhållen skolgång från första årskurs i grundsärskolan till den sista i gymnasiet. Även en central särskild undervisningsgrupp startade i augusti för att stärka organisationen för att ytterligare stärka organisationen för särskilt stöd.

I övrigt har arbetet med verksamhetsutveckling fortsatt i staden för att tillvarata de erfarenheter som hanteringen av pandemin har resulterat i. Det stadsövergripande projektet "Digitalt först" har fortsatt med målsättningen att staden i så stor utsträckning som möjligt ska kunna fortsätta att tillämpa digitala arbetssätt för att genomföra interna och externa möten även efter pandemin. Därutöver har e-arkiv införts i staden och hittills har tre system anslutits till e-arkivet. Även arbetet med att införa e-handel, e-underskrift och e-tjänster kopplat till solna.se har pågått. Ett särskilt fokus har legat på att underlätta tillgång till handlingar på solna.se genom att utveckla ett webbdiarium.

Under perioden har också projektet "Digitalt medarbetarskap" med målet att höja den digitala kompetensen hos anställda inom förskola, skola, vård och omsorg fortsatt. Inom ramen för projektet, som avslutades under våren, har en kompetensportal införts som på sikt kommer att



innehålla alla stadens utbildningar. Därutöver har den årliga löneöversynen genomförts och en satsning på ledarutveckling pågår. Planering har pågått inför genomförandet av de allmänna valen till riksdag, regionfullmäktige och kommunfullmäktige.

Mål och uppdrag

Kommunfullmäktige har beslutat om stadens styr- och uppföljningssystem som innehåller vision, övergripande mål, nämndmål, uppdrag samt finansiella mål.

Bedömningen i denna delårsrapport är att de 4 övergripande målen samt de 3 finansiella målen kommer att uppfyllas under året. Av de 37 nämndmålen bedöms 18 uppfyllas helt under året, 17 bedöms uppfyllas till stor del och 2 bedöms delvis uppfyllas under 2022. Beträffande uppdragen är 7 av årets 12 uppdrag slutförda och övriga 5 uppdrag pågår enligt plan. Sammantaget innebär detta att staden bedöms uppfylla lagkravet om god ekonomisk hushållning under 2022.

Ekonomiskt utfall

Resultatet för perioden är positivt och uppgår till 49,6 mkr, vilket är en försämring med -1 068,7 mkr i förhållande till motsvarande period föregående år. Resultatförändringen förklaras främst inom finansnettot i form av orealiserade värdeförändringar i värdepapper och ökade indexkostnader för infrastruktursatsningar. Till del kompenseras resultatförändringen av att skatteintäkterna är högre än förväntat. Prognostiserat resultat för 2022 uppgår till 161,8 mkr, vilket innebär en budgetavvikelse på 66,8 mkr och en förändring i förhållande till delårets resultat med 112,1 mkr. Förändringen förklaras av ytterligare markförsäljning och intäktsföring av färdigställda exploateringsprojekt, högre skatteintäkter än vad omvärldsförutsättningarna indikerade inför budgetbeslutet i november samt att avkastningen i kapitalförvaltningen under återstoden av året följer målet i finanspolicyn.

Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl är ett av stadens tre finansiella mål och uppgår till 477,2 mkr, vilket är 413,9 mkr högre än periodens budgeterade resultatmål om 63,3 mkr. Det innebär att staden har uppfyllt lagens krav på balans i ekonomin för perioden. Bedömningen för 2022 är ett resultat på 461,3 mkr, vilket är 366,3 mkr högre än stadens resultatmål (95,0 mkr).

Nämndernas nettokostnader har ökat med 1,1 procent (19,7 mkr) i förhållande till motsvarande period föregående år och uppgår till 1 886,6 mkr. De senaste åren är nettokostnaderna i det närmaste oförändrade. Till del kan utvecklingen förklaras av pandemin i form av lägre efterfrågan av välfärdstjänster samt ökade statliga bidrag för att kompensera för pandemins merkostnader, men även nämndernas effektiviseringsarbete för att säkra en god hushållning bidrar till nettokostnadernas långsamma utveckling. Nettokostnadsutvecklingen avspeglar sig även i budgetavvikelsen, som uppgår till +137,3 mkr, vilket är i nivå med motsvarande period föregående år (+143,7 mkr). Samtliga nämnders årsprognoser, bortsett från tekniska nämnden till följd av omvärldsläget, är i balans med budget eller bättre. Det visar att tilldelade budgetramar över lag ger verksamheterna ekonomiska förutsättningar att upprätthålla en god hushållning och service. Tekniska nämndens negativa prognosavvikelse är en följd av omvärldsläget, som i sin tur bidragit till en prisutveckling för bland annat el, och baseras på försiktighetsprincipen.

**Konkurrensutsättning**

Staden har cirka 600 aktiva avtal med över 500 olika leverantörer. Hittills under året har upphandling och avrop skett inom en rad olika områden. Upphandlingsarbetet pågår i stort sett utan avvikelser. Staden använder ofta avrop på ramavtal inom Stockholms inköpscentral samt SKR:s ramavtal för anskaffning av varor och tjänster. Utöver det har en rad upphandlingar/avrop genomförts inom bland annat följande områden; IT-arbetsplatser, revidering av LOV daglig verksamhet enligt LSS samt Idrotts- och gymnastikmaterial.

Även inom fastighet och stadsmiljö har ett större antal upphandlingar/avrop gjorts inom bland annat följande områden; konstgräs, gatu-och parkskötsel, markskötsel samt renhållningsentreprenad. Vidare genomförs en rad upphandlingar inom ramen för stadens exploateringsprojekt. Utifrån nämndernas konkurrensplaner sker planering av kommande års upphandlingsbehov.

Under 2022 har arbetet med att förstärka samarbetet mellan olika nämnder för att dra nytta av gemensamma resurser och effektivisera arbetet inom upphandlings- och avtalsområdet fortsatt. Detta sker främst inom satsningen på samarbetsforum inom inköps- och upphandlingsområdet.

Stadens e-handelsprojekt fortgår enligt plan. Roller på inköps-och upphandlingsenheten har kategoriserats för att kunna arbeta ännu mer effektivt och skapa synergier mellan nämnder. Inköpsamordnare, som arbetar med inköpen som finns i stadens ekonomisystem, har kategoriserats i två grupper, tjänster och varor. Fokus har hittills varit enklare varuinköp och avtalsuppföljning. Framöver kommer fokus läggas på att bibehålla och effektivisera varuinköp och att expandera beträffande tjänsteinköp. Först ut i implementeringen av tjänster i inköpssystemet kommer vara IT-arbetsplatser, då den bedöms medföra störst förenkling av vardagen för nämnderna i deras inköp.

Avtalsuppföljningen sker främst inom respektive nämnd. Inom avtalsuppföljningen i stort har inriktningen under året varit att följa upp avtal som ska upphandlas på nytt enligt konkurrensplanen. Under hösten 2022 kommer arbetet med en gemensam avtalsuppföljningsrutin och gemensamma arbetsätt att inledas för att skapa tydlighet och förutsägbarhet i avtalsuppföljningen. Detta tillsammans med förbättrat systemstöd kommer leda till förbättrad kostnadskontroll och förenklade rutiner.

Intern kontroll

Intern kontroll är en del av verksamhetsstyrningen som syftar till att säkerställa att de mål som kommunfullmäktige fastställt uppfylls. Avvikelser hanteras i enlighet med stadens reglemente för intern kontroll. Styrelse och nämnder ska i årsredovisningen rapportera om resultatet av uppföljningen av den intern kontrollen. Rapporten ska redovisa omfattningen av utförd uppföljning, utfallet och vidtagna åtgärder. Utifrån rapporterna gör kommunstyrelsen en analys och genomgång av internkontrollrapportering under året och föreslår åtgärder för kommande år.

Planering och uppföljning av internkontrollen sker integrerat med övrig verksamhetsplanering i stadens verksamhetsstyrningssystem, vilket bidrar till en stabil och säker process för staden och för nämnderna kring intern kontroll.



Det sammantagna intrycket utifrån redovisningen av 2021 och pågående arbete under 2022 är att processerna fungerar och att internkontrollen bidrar till utveckling av rutiner, processer och kontrollmoment. Vid avvikelser av omfattande art ska nämnden omgående informera kommunstyrelsen. En uppföljning av internkontrollen görs till respektive nämnd samt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i årsredovisningen.

Väsentliga personalförhållanden

Antalet medarbetare i staden uppgår per 31 augusti 2022 till 2 070, vilket är en ökning med sex medarbetare jämfört med motsvarande period 2021. Antalet tillsvidareanställda i staden uppgår per 31 augusti till 2 031, vilket är en ökning med 8 medarbetare jämfört med motsvarande period 2021.

Stadens totala sjukfrånvaro för perioden januari-juli 2022 är 8,3 procent, vilket är en ökning med 1,0 procentenheter jämfört med motsvarande period 2021 (7,3 %). Sjukfrånvaron har påverkats negativt av den ökade smittspridningen för covid-19 som skedde i början av året.

Sammanställd redovisning och stadens företag

Resultatet för Solna kommunkoncern perioden januari - augusti är positivt och uppgår till 93,5 mkr. För motsvarande period 2021 var resultatet 1 183,6 mkr.

Verksamhetens intäkter ökar med 20,1 mkr till 1 336,4 mkr samtidigt som verksamhetens kostnader exklusive avskrivningar ökar med 90,2 mkr till 2 966,4 mkr. Verksamhetens nettokostnader i koncernen minskar med 323,3 mkr i jämförelse med samma period föregående år och uppgår till 1 739,5 mkr. En del av denna minskning förklaras av minskade jämförelsestörande intäkter hos Solna stad om 124,7 mkr, vilket är 281,7 mkr mindre än samma period 2021.

Bostadsstiftelsen Signalisten (inklusive Solnabostäder) redovisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 56,0 mkr (29,6 mkr motsvarande period 2021). Prognosen för helåret uppgår till 48,0 mkr jämfört med budgeten på 43,5 mkr. Norrenergi AB redovisar ett positivt resultat efter finansnetto på 66,7 mkr (131,2 mkr). Bolagets helårsprognos om ett resultat på 25,2 mkr före skatt är 157,2 mkr sämre än budget. Solna Vatten AB redovisar ett resultat efter finansnetto på -16,2 mkr (-8,1 mkr). Helårsprognosen uppgår till -13,5 mkr och är 2,3 mkr sämre än budget. Underskottet väntas täckas av tidigare avsatta medel som kan tas i anspråk via bokslutsdispositioner. Råsunda Förstads AB (inklusive dotterbolaget Överjärva Gård AB) redovisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 4,2 mkr (3,0 mkr). Helårsprognosen överensstämmer med budget och uppgår till 3,4 mkr.



SOLNA STAD

Delårsrapport per augusti 2022

SOLNA STAD

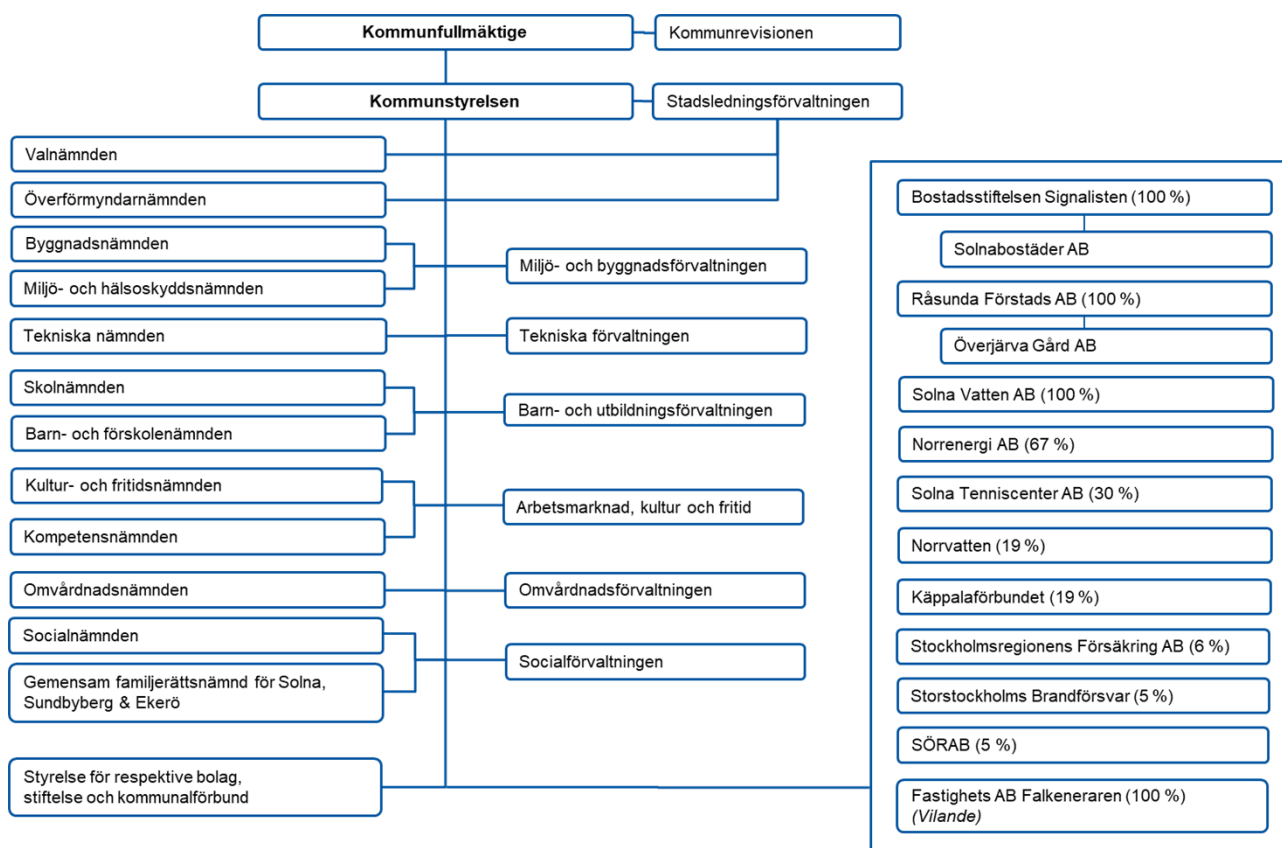
KS/2021:1, behandlas på kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i oktober.

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse.....	3
Den kommunala koncernen	3
Översikt över verksamhetens utveckling.....	3
Händelser av väsentlig betydelse.....	5
Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten	6
Mål och uppdrag.....	6
Ekonomisk analys.....	35
Väsentliga personalförhållanden	48
Tvärssektoriella frågor.....	50
Förväntad utveckling.....	53
Konkurrensutsättning.....	55
Intern kontroll.....	56
Stadens nämnder.....	56
Sammanställd redovisning och företagen.....	57
Resultaträkning	61
Balanskravsresultat	62
Kassaflödesanalys	62
Balansräkning.....	63
Noter	63
Driftredovisning	74
Investeringsredovisning.....	74

Förvaltningsberättelse

Den kommunala koncernen



Falkeneraren fusioneras under 2022 med Råsunda Förstads AB utifrån beslut i kommunfullmäktige under våren. Bolagsverket har gett tillstånd att genomföra fusionen och Fastighetsaktiebolaget Falkeneraren upplöses utan att gå i likvidation under sista tertialet 2022.

Översikt över verksamhetens utveckling

Mål och uppdrag

Kommunfullmäktige har beslutat om stadens styr- och uppföljningssystem som innehåller vision, övergripande mål, nämndmål, uppdrag samt finansiella mål.

Bedömningen i denna delårsrapport är att de 4 övergripande målen samt de 3 finansiella målen kommer att uppfyllas under året. Av de 37 nämndmålen bedöms 18 uppfyllas helt under året, 17 bedöms uppfyllas till stor del och 2 bedöms delvis uppfyllas under 2022. Beträffande uppdragen är 7 av årets 12 uppdrag slutförda och övriga 5 uppdrag pågår enligt plan. Sammantaget innebär detta att staden bedöms uppfylla lagkravet om god ekonomisk hushållning under 2022.

Ekonomiskt utfall

Resultatet för perioden är positivt och uppgår till 49,6 mkr, vilket är en försämring med -1 068,7 mkr i förhållande till motsvarande period föregående år. Resultatförändringen förklaras främst inom finansnettot i form av realiserade värdeförändringar i värdepapper och ökade indexkostnader för infrastruktursatsningar. Till del kompenseras resultatförändringen av att skatteintäkterna är högre än förväntat. Prognostiserat resultat för 2022 uppgår till 161,8 mkr, vilket innebär en budgetavvikelse på 66,8 mkr och en förändring i förhållande till delårsresultat med 112,1 mkr. Förändringen förklaras av ytterligare markförsäljning och intäktsföring av färdigställda exploateringsprojekt, högre skatteintäkter än vad omvärldsförutsättningarna indikerade inför budgetbeslutet i november samt att avkastningen i kapitalförvaltningen under återstoden av året följer målet i finanspolicyen.

Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl är ett av stadens tre finansiella mål och uppgår till 477,2 mkr, vilket är 413,9 mkr högre än periodens budgeterade resultatmål om 63,3 mkr. Det innebär att staden har uppfyllt lagens krav på balans i ekonomin för perioden. Bedömningen för 2022 är ett resultat på 461,3 mkr, vilket är 366,3 mkr högre än stadens resultatmål (95,0 mkr).

Nämndernas nettokostnader har ökat med 1,1 procent (19,7 mkr) i förhållande till motsvarande period föregående år och uppgår till 1 886,6 mkr. De senaste åren är nettokostnaderna i det närmaste oförändrade. Till del kan utvecklingen förklaras av pandemin i form av lägre efterfrågan av välfärdstjänster samt ökade statliga bidrag för att kompensera för pandemins merkostnader, men även nämndernas effektiviseringsarbete för att säkra en god hushållning bidrar till nettokostnadernas långsamma utveckling. Nettokostnadsutvecklingen avspeglar sig även i budgetavvikelsen, som uppgår till +137,3 mkr, vilket är i nivå med motsvarande period föregående år (+143,7 mkr). Samtliga nämnder uppvisar en positiv budgetavvikelse för perioden och nämndernas nettokostnader är prognostiserade till 2 942,7 mkr och en prognosavvikelse på 93,2 mkr. Samtliga nämnders årsprognoser, bortsett från tekniska nämnden till följd av omvärldsläget, är i balans med budget eller bättre. Det visar att tilldelade budgetramar över lag ger verksamheterna ekonomiska förutsättningar att upprätthålla en god hushållning och service. Tekniska nämndens negativa prognosavvikelse är en följd av omvärldsläget, som i sin tur bidragit till en prisutveckling för bland annat el, och baseras på försiktighetsprincipen.

Investeringar

Periodens investeringar uppgår till 83,6 mkr, vilket är en minskning med -72,3 mkr jämfört med föregående år och av årets investeringsbudget återstår 104,4 mkr. Förändring mot samma period föregående år beror på förra årets anpassning av Råsundaskolan för att möta barn- och utbildningsförvaltningens förändrade lokalbehov. Årets investeringsprognos uppgår till 174,3 mkr, vilket är en positiv prognosavvikelse på 14,0 mkr. Avvikelsen förklaras i all väsentlighet av den genomlysning av investeringsprocessen samt anläggningsregistret som genomförts under 2021.

Investeringsutgifterna avseende exploateringsverksamheten uppgår till 151,8 mkr för perioden januari - augusti jämfört med 157,7 mkr samma period 2021. De större projekten avser simhallsbyggnaden i kvarteret Idrottsplatsen 53,1 mkr, Hagalund 4:10 vid Solnavägen 17,6 mkr, Mäljarbanan 13,1 mkr samt Tomtebodadepån 8,9 mkr. Årsprognosen för investeringar avseende exploateringsverksamheten uppgår till 210,0 mkr.

Väsentliga personalförhållanden

Antalet medarbetare i staden uppgår per 31 augusti 2022 till 2 070, vilket är en ökning med sex medarbetare jämfört med motsvarande period 2021. Antalet tillsvidareanställda i staden uppgår per 31 augusti till 2 031, vilket är en ökning med 8 medarbetare jämfört med motsvarande period 2021.

Stadens totala sjukfrånvaro för perioden januari-juli 2022 är 8,3 procent, vilket är en ökning med 1,0 procentenheter jämfört med motsvarande period 2021 (7,3 %). Sjukfrånvaron har påverkats negativt av den ökade smittspridningen för covid-19 som skedde i början av året.

Sammanställda resultatet för koncernen

Resultatet för Solna kommunkoncern perioden januari - augusti är positivt och uppgår till 93,5 mkr. För motsvarande period 2021 var resultatet 1 183,6 mkr.

Verksamhetens intäkter ökar med 20,1 mkr till 1 336,4 mkr samtidigt som verksamhetens kostnader exklusive avskrivningar ökar med 90,2 mkr till 2 966,4 mkr. Verksamhetens nettokostnader i koncernen minskar med 323,3 mkr i jämförelse med samma period föregående år och uppgår till 1 739,5 mkr. En del av denna minskning förklaras av minskade jämförelsestörande intäkter hos Solna stad om 124,7 mkr, vilket är 281,7 mkr mindre än samma period 2021.

Bostadsstiftelsen Signalisten (inklusive Solnabostäder) redovisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 56,0 mkr (29,6 mkr motsvarande period 2021). Prognosen för helåret uppgår till 48,0 mkr jämfört med budgeten på 43,5 mkr. Norrenergi AB redovisar ett positivt resultat efter finansnetto på 66,7 mkr (131,2 mkr). Bolagets helårsprognos om ett resultat på 25,2 mkr före skatt är 157,2 mkr sämre än budget. Solna Vatten AB redovisar ett resultat efter finansnetto på -16,2 mkr (-8,1 mkr). Helårsprognosen uppgår till -13,5 mkr och är 2,3 mkr sämre än budget. Underskottet väntas täckas av tidigare avsatta medel som kan tas i anspråk via bokslutsdispositioner. Råsunda Förstads AB (inklusive dotterbolaget Överjärva Gård AB) redovisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 4,2 mkr (3,0 mkr). Helårsprognosen överensstämmer med budget och uppgår till 3,4 mkr.

Händelser av väsentlig betydelse

Kommunstyrelsen har, genom stadsledningsförvaltningen, haft fokus på att leda och samordna Solna stads arbete med att säkerställa beredskap för att möta konsekvenserna av kriget i Ukraina för Solna. Vid sidan av en tilltagande inflation inom energi, livsmedel, transport med mera har det framför allt handlat om att kunna ta emot de som befinner sig på flykt. Arbetet har skett med berörda förvaltningar inom staden och med övriga kommuner, länsstyrelsen, polisen, Migrationsverket och Försvarsmakten inom ramen för Samverkan Stockholmsregionen. Den 1 juli 2022 trädde ny lagstiftning i kraft som innebär att kommunerna är skyldiga att ordna boendeplatser till skyddsbehövande från Ukraina utifrån massflyktsdirektivet. Under 2022 uppgår Solna stads kommunalt till 155 skyddsbehövande, som staden är ålagd att ordna boendeplatser för i de tillfälliga bostäderna på Förvaltarvägen och Stenbacka.

Det har även varit ett stort fokus på Solnas framtida utveckling. Staden har beslutat att bygga en ny F-3 skola i Järvastaden med kapacitet för 240 barn. Det har också tecknats principöverenskommelser dels med Järvastaden AB om att påbörja detaljplanearbete som möjliggör nya bostäder i Järvastaden, dels med Balder om utveckling av nya bostäder i kvarteret Byggmästaren. Avtal har även tecknats med Fabege och Skanska Fastigheter om medfinansiering av överdäckningen vid Solna station. Därutöver har detaljplaner med tillhörande exploateringsavtal beslutats, som möjliggör nya arbetsplatser i kvarteret Tygeln vid Solna station och en regionalnätstation vid Solnavägen.

Vidare har kommunstyrelsen beslutat om den framtida inriktningen för utvecklingen av dels Vasalunds simhall och Vasalundshallen, dels Skytteholms idrottsplats och Solnahallen. Kommunstyrelsen har också beslutat om en avsiktsförklaring med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård för att vidareutveckla bland annat hästverksamheten på gården.

Därutöver har kommunstyrelsen beslutat om riktlinjer för bostadsförsörjningen, om en vägledning för genomförande av barnkonsekvensanalyser och om en handlingsplan för att främja psykisk hälsa hos barn och ungdomar. Kommunstyrelsen har också föreslagit kommunfullmäktige att utöka Käppalaförbundets låneram och att utge ägarlån till Käppalaförbundet, att godkänna fusionering av Råsunda Förstads AB och Falkeneraren samt att godkänna nyemission för att ansluta nya delägare i Stockholmsregionens Försäkring AB.

Stadens arbete för en hållbar utveckling har fortsatt inom ett antal områden. Planeringen för utbyggnaden av Mäljarbanan har fortsatt och arbetet med byggnationen av den nya tunnelbanan pågår. Arbetet har pågått med att förbättra vattenkvaliteten i stadens vattenförekomster utifrån antagna åtgärdsprogram och med att utarbeta en blåplan som anger mål och riktlinjer för hur Solnas vattenområden ska förvaltas och utvecklas. Resultatet från luftmätningen för mätåret 2021 har sammanställts och resultatet visar på god luftkvalitet i staden och inga överskridande av miljökvalitetsnormer.

Vidare har kommunstyrelsen:

- Yttrat sig över Region Stockholms förslag till förändringar av kollektivtrafikutbudet.
- Yttrat sig över Länsstyrelsen Stockholms förslag till regional masshanteringsplan.
- Yttrat sig över Sundbybergs förslag till detaljplan för utvecklingen av Sundbybergs centrala stadskärna.

Sopsugsanläggningen i Huvudsta har uppnått sin tekniska livslängd och ska bytas till en modern sopsug med möjlighet till utökad källsortering. Upphandling och projektering är genomförd och byggnation av den nya sopsugsanläggningen kommer att påbörjas i oktober 2022 med målsättningen är att ha anläggningen i drift under 2024.

I mitten av sommaren stod Solna stads nya simhall färdigbyggd vid Ulriksdals IP och förberedelser genomfördes för öppning för allmänhet och simförening under första helgen i september.

I augusti började de första eleverna på Solna gymnasiesärskola. Gymnasiesärskolan, som kommer att byggas ut successivt de kommande åren, innebär att staden kan erbjuda en sammanhållen skolgång från första årskurs i grundskolan till den sista i gymnasiet. Även en central särskild undervisningsgrupp startade i augusti för att stärka organisationen för att ytterligare stärka organisationen för särskilt stöd.

I övrigt har arbetet med verksamhetsutveckling fortsatt i staden för att tillvarata de erfarenheter som hanteringen av pandemin har resulterat i. Det stadsövergripande projektet "Digitalt först" har fortsatt med målsättningen att staden i så stor utsträckning som möjligt ska kunna fortsätta att tillämpa digitala arbetssätt för att genomföra interna och externa möten även efter pandemin. Därutöver har e-arkiv införts i staden och hittills har tre system

anslutits till e-arkivet. Även arbetet med att införa e-handel, e-underskrift och e-tjänster kopplat till solna.se har pågått. Ett särskilt fokus har legat på att underlätta tillgång till handlingar på solna.se genom att utveckla ett webbdiarium.

Under perioden har också projektet "Digitalt medarbetarskap" med målet att höja den digitala kompetensen hos anställda inom förskola, skola, vård och omsorg fortsatt. Inom ramen för projektet, som avslutades under våren, har en kompetensportal införts som på sikt kommer att innehålla alla stadens utbildningar. Därutöver har den årliga löneöversynen genomförts och en satsning på ledarutveckling pågår. Planering har pågått inför genomförandet av de allmänna valen till riksdag, regionfullmäktige och kommunfullmäktige.

Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten

Styrningen i Solna stad utgår från ett system för samlad ekonomi- och verksamhetsstyrning samt gällande lagstiftning, föreskrifter och nationella mål för den kommunala verksamheten. Utgångspunkten är en sammanhållen målstyrning, där kommunfullmäktige anger inriktning och ekonomiska ramar för styrelse och nämnder. Det sker i Solna stads verksamhetsplan och budget, som är stadens främsta styrdokument. Den årliga verksamhetsplanen och budget kompletteras inom vissa områden med andra styrande dokument som policyer, strategier, riktlinjer, planer och program.

Styrelse och nämnder ska, med utgångspunkt från kommunfullmäktiges inriktning, precisera och fastställa en verksamhetsplan och budget utifrån föreslagna ekonomiska ramar. Hänsyn ska tas till viktiga förändringar i omvärlden såsom ändringar i lagstiftningen och förändringar i befolkningsstrukturen. Styrelse och nämnder ska till sin verksamhetsplan och budget besluta om internkontrollplan och konkurrensplan för verksamheten.

Utifrån styrelsens och nämndernas mål samt ekonomiska ramar ska förvaltningsledningen utarbeta verksamhetsplan och budget i dialog med sina enheter. Enheterna ska arbeta fram sina mål/aktiviteter, vilka i sin tur ska brytas ned till individuella mål/aktiviteter för varje medarbetare. Målen/aktiviteterna tydliggör medarbetarens ansvar och befogenhet i det gemensamma arbetet med att uppnå enhetens, nämndens och stadens mål.

I Solna stads styr- och uppföljningssystem ingår uppföljning och utvärdering. Styrelse och nämnder ansvarar för att verksamheten följs upp och utvärderas i den omfattning som krävs för att ha en god kontroll. Befarade avvikelser, som inte är ringa, ska omgående informeras kommunstyrelsen som har uppsikt över nämndernas verksamhet, uppföljning och utvärdering. Uppföljning och utvärdering för Solna stad behandlas av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige per 30 april, 31 augusti (delårsrapport) och 31 december (årsredovisning). De övergripande målen, nämndmålen och uppdragen samt stadens finansiella mål följs främst upp i delårsrapporten och i årsredovisningen.

Solna stads verksamhet bedrivs i vissa delar i aktieförbund, kommunalförbund eller stiftelseform. Kommunfullmäktige utser ledamöter till bolagsstyrelser och stiftelser samt utser ledamöter till förbundsfullmäktige för kommunalförbunden. Kommunfullmäktige väljer också ägarombud till bolagsstämmor. Kommunstyrelsen ansvarar för att företagen sköter verksamheten på ett ändamålsenligt sätt och att tillräcklig samordning sker med övrig kommunal verksamhet. Stadens styrning utgår ifrån lagstiftning inom området och de styrdokument som särskilt utfärdats av kommunfullmäktige i form av företagspolicy, bolagsordningar, ägardirektiv, särskilda direktiv, avtal eller förbundsordningar och medlemsdirektiv.

Uppsiktsplikten fullgör kommunstyrelsen genom att krav ställs på företagen om att lämna löpande information från sin verksamhet enligt ett fastställt rapporteringssystem. Koncernredovisning upprättas per sista augusti och sista december. För stiftelser gäller särskilda stadgar. Ägarförhållandena varierar i de olika bolag/förbund som ingår i Solna stads koncern och därmed formerna för uppsikt.

Mål och uppdrag

Kommunfullmäktige har beslutat om stadens styr- och uppföljningssystem som innehåller vision, övergripande mål, nämndmål, uppdrag samt finansiella mål.

Enligt kommunallagen ska en kommun ha en god ekonomisk hushållning, vilket innebär ekonomisk balans på kort och lång sikt. I Solna görs bedömningen av god ekonomisk hushållning årligen i samband med delårsrapport och årsredovisning. Bedömningen görs genom att följa upp stadens övergripande mål, nämndmål och uppdrag samt stadens finansiella mål inklusive balanskravsutredningen enligt kommunallagen.

Bedömningen i denna delårsrapport är att de 4 övergripande målen samt de 3 finansiella målen kommer att

uppfyllas under året. Av de 37 nämndmålen bedöms 18 uppfyllas helt under året, 17 bedöms uppfyllas till stor del och 2 bedöms delvis uppfyllas under 2022. Beträffande uppdragen är 7 av årets 12 uppdrag är slutförda och övriga 5 uppdrag pågår enligt plan.





Bedömningen är också att staden har uppfyllt kommunfullmäktiges tre finansiella mål. Skattesatsen var enligt det finansiella målet. Resultatet efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl bedöms uppfylla resultatmålet för 2022. Även investeringsutfallet var inom budget och enligt plan. Kostnadsutvecklingen fortsatte att vara på en långsiktigt hållbar nivå 2022, men konjunkturavmattningen tillsammans med den demografiska utvecklingen kommer att ställa krav på fortsatta effektiviseringar och verksamhetsutveckling framöver.

Bedömningen är därmed att staden kommer att uppfylla kommunfullmäktiges övergripande mål och merparten av nämndmålen och uppdragen samt alla finansiella mål. De ekonomiska resultaten är även fortsatt goda. Sammantaget innebär detta att staden bedöms uppfylla lagkravet om god ekonomisk hushållning under 2022.





Övergripande mål

Utifrån Solna stads vision har kommunfullmäktige i stadens verksamhetsplan och budget för 2022 beslutat om fyra övergripande mål. De övergripande målen följs i första hand upp i delårsrapporten per augusti samt i årsredovisningen. I delårsrapporten per april beskrivs endast om det uppstått någon väsentlig avvikelse.

I en sammanvägd bedömning bedöms måluppfyllelsen enligt följande skala:

-  Målet uppfylls i år.
-  Målet uppfylls till stor del i år.
-  Målet uppfylls delvis i år.
-  Målet uppfylls inte i år.





Bedömningen i denna delårsrapport är att de fyra övergripande målen kommer att uppfyllas under året. En analys av måluppfyllelsen avseende de övergripande målen finns under rubriken Nämndmål, Kommunstyrelsen.

Övergripande mål
 Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.
 Solna ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.
 Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.
 Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.

Nämndmål


Kommunfullmäktige har i stadens verksamhetsplan och budget för 2022 beslutat om ett antal mål per nämnd. Nämndmålen följs i första hand upp i delårsrapporten per augusti samt i årsredovisningen. I delårsrapporten per april beskrivs endast om det uppstått någon väsentlig avvikelse för nämndens nämndmål.




I en sammanvägd bedömning bedöms måluppfyllelsen enligt följande skala:

-  Målet uppfylls i år.
-  Målet uppfylls till stor del i år.
-  Målet uppfylls delvis i år.
-  Målet uppfylls inte i år.


Av de 37 nämndmålen bedöms 18 uppfyllas helt under året, 17 bedöms uppfyllas till stor del och 2 bedöms delvis uppfyllas under 2022.

Kommunstyrelsen

Nämndmål
 Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.

Nämndmål	
	Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.
	Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.
	Solna ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.

Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.

-  Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Arbetet i stadens verksamheter har under perioden påverkats dels av pandemin, dels av Rysslands invasion av Ukraina den 24 februari. Pandemin påverkade framför allt omvårdnadsnämnden, skolnämnden och barn- och förskolenämnden i början av året, som fortsatt har arbetat med åtgärder för att klara bemanningen och för att minska smittspridningen. Ukrainakriget påverkade framför allt kommunstyrelsen, skolnämnden, barn- och förskolenämnden, socialnämnden och kompetensnämnden, som har arbetat för att säkerställa beredskap för att möta konsekvenserna av kriget i Ukraina för Solna. Det har framför allt handlat om att kunna ta emot de som befinner sig på flykt och kunna erbjuda bland annat boendeplatser, skola och förskola.

Trots detta visar preliminära siffror att Solnaeleverna klarar sig bra. De preliminära elevresultaten för årskurs 9 på Solnas kommunala skolor visar på en förbättring jämfört med föregående läsår. Andelen elever som uppnått kunskapskraven i alla ämnen har jämfört med föregående år ökat från 73,9 procent till 77,2 procent och andelen elever med behörighet till yrkesprogram har ökat från 86,0 procent till 89,3 procent. Det genomsnittliga meritvärdet har minskat något till 235,3 jämfört med 238,9 föregående år. Den officiella statistiken från Skolverket för de kommunala skolorna samt utfallen per hemkommun kommer senare under året.

Brugarundersökningen i förskolan visar generellt på goda resultat för både fristående och kommunala enheter och det sammanfattande omdömet visar att 88 procent (kommunala 85 % och fristående 91 %) av vårdnadshavarna som svarat på enkäten är nöjda med verksamheten. Resultatet av enkäten visar att en hög andel av eleverna i både kommunala och fristående skolor svarat att de känner sig trygga i skolan, 94 procent i kommunala skolor respektive 95 procent i fristående skolor i årskurs 3 och 89 procent i både kommunala och fristående skolor i årskurs 5. Resultatet för elever i årskurs 8 visar att trygghet och studiero fortsatt är ett utvecklingsområde.

Nöjdheten bland boende i vård- och omsorgsboende och bland brukare av hemtjänsten mäts i nationella brukarundersökningar. Årets resultat, liksom för övriga kommuner i landet, är i underkant av mätningen 2020, vilket av Socialstyrelsen förklaras av pågående pandemi under undersökningen. De kompletterande individuppföljningarna som har gjorts visar att merparten av de boende i vård- och omsorgsboende och brukare av hemtjänst upplever att de alltid/oftast känner sig nöjda.

I övrigt ligger medborgarnas nöjdhet med att bo och arbeta inom staden på en hög nivå jämfört med länet och riket. En sammanvägd bedömning av verksamhetsmått och nyckeltal ger Solna en genomsnittlig placering i länet och riket. Den bedömningen stöds också av SKR:s sammanställning Kommunens kvalitet i korthet och av nyckeltal och undersökningar inom stadens verksamheter. Inom SKR:s/Koladas kommunindex för effektivitet och kvalitet ligger Solna sammanvägt topp tio i riket bland kommuner med värden inom alla verksamhetsområden. Solna bedöms ligga i den övre kvartilen för de tre verksamhetsområdena ekonomiskt bistånd, äldreomsorg och LSS samt har värden nära medel för verksamhetsområdena förskola, grundskola och gymnasieskola.

Det finns en fortsatt god balans mellan utvecklingen av stadens intäkter och kostnader, vilket gör att Solna under många år har lyckats upprätthålla en hållbar ekonomisk utveckling. Goda verksamhetsresultat i kombination med hög kostnadseffektivitet har lagt en grund för en hållbar och god ekonomisk hushållning i staden. En förutsättning för Solna stads låga skattesats är att intäkterna utvecklas i minst samma takt som kostnaderna. Den sammantagna bedömningen av stadens ekonomiska ställning visar att staden har kapacitet och förutsättningar att möta förväntad tillväxt och utmaningar.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Fortsatt arbete med vidareutveckling av stadens verksamheter. Ett särskilt fokus har legat på prioritering och samverkan samt på att säkerställa att medarbetarnas kompetens används på bästa sätt och att

digitaliseringens möjligheter tillvaratas.

- Fortsatt utveckling av stadens styr- och uppföljningssystem.
- Analys av kort- och långsiktigt ekonomiskt hållbara förutsättningar inför framtagandet av stadens planeringsförutsättningar. Förutom ekonomiska kalkyler görs prognos och uppföljningar av bostadsbyggandet, befolkningsförändringar per åldersgrupp och stadsdel samt omvärldsanalyser. Utifrån dessa underlag justeras årligen nämndernas förutsättningar och ekonomiska ramar enligt stadens finansiella mål och riktlinjer.
- Stadens arbete med att hantera pandemin och konsekvenserna för Solna av Rysslands invasion av Ukraina.

Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.

● Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Under första halvåret 2021 ökade antalet Solnabor från 84 187 till 84 847, vilket motsvarar en ökning av befolkningen på 0,8 procent. Antalet arbetstillfällen i Solna uppgick under 2021 till 104 170. Ökningen på årsbasis är cirka 4 500 (5 %). Denna ökning innebär att Solna befäster sin position som tillväxtmotor och den mest arbetsplatståta kommunen i riket. Ökningen har även fortsatt under 2022, även om lågkonjunkturen har inneburit en dämpad tillväxttakt. Några av de företag som har etablerat sig i Solna under den senaste tiden är E.on, MW-group och Office Management.

Antal färdigställda och inflyttade bostäder bedöms under 2022 bli cirka 700 bostäder, vilket är något under översiktsplanens intention om cirka 800 nya bostäder per år.

SKR och Kolada har utformat ett kommunindex, som successivt mäter kommunernas ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarhet. I denna sammanställning per augusti 2022 tillhör Solna den översta kvartilen i kommunsverige i 19 av de 28 kriterierna. Det är ett högt resultat och högre än tidigare år. I riket hamnar Solna i denna sammanställning bland de tio främsta kommunerna kring hållbarhet.

Bland de ekonomiska kriterierna, där Solna hamnar i den översta kvartilen, ingår bland annat att utbildningsnivån, den demografiska försörjningskvoten, nettopendlingen och andelen nyregistrerade företag är hög, att skattesatsen är låg och att soliditeten för kommunkoncernen är hög.

Bland de sociala kriterierna ingår bland annat att andelen behöriga till yrkesprogram i årskurs 9 och medellivslängden är hög, högt skattat hälsoläge och även hög tillit bland stadens invånare samt en liten andel barn i ekonomiskt utsatta hushåll och få hushåll med försörjningsstöd.

Bland de miljömässiga kriterierna ingår bland annat låga utsläpp av växthusgaser per invånare, andelen skyddad natur, lite hushållsavfall samt låg energianvändning per invånare. I två av kriterierna i sammanställningen, valdeltagande och andelen hushållsavfall som materialåtervinns, tillhör Solna den lägsta kvartilen. Sammantaget innebär sammanvägningen av ekonomiska, sociala och miljömässiga kriterier att Solna tillhör toppskiktet bland hållbara kommuner.

Kolada har på uppdrag av Finansdepartementet även en sammanställning av hållbara nyckeltal, som är baserad på målen i FN:s Agenda 2030. I denna tillhör Solna översta kvartilen i 29 av 51 tillgängliga nyckeltal och den lägsta kvartilen i 3 av nyckeltalen. Detta är också ett fortsatt högt resultat, där Solna tillhör toppskicket i riket.

Ett fokusområde i stadens miljöpolicy är hållbar stadsutveckling. En resvaneundersökning under våren 2022 för de omkring 22 000 som arbetar i Arenastaden i Solna, visar att över 80 procent reser klimatsmart till och från sina arbetsplatser i Arenastaden (kollektivtrafik, elfordon, cykel eller promenerar). Det är det högst uppmätta värdet av hållbart resande hittills i tio analyserade stadsdelar runt om i Sverige. Andelen bilister som nyttjar bil till arbetet veckans alla dagar har sjunkit från 49 procent till 12 procent, vilket pekar på att resvanorna blivit betydligt mer flexibla sedan mätningen 2019. Resultatet visar också en minskning av klimatavtrycket med 46 procent sedan basmätningen 2019, där ökad andel elfordon och cyklister/gångtrafikanter samt ett mer flexibelt arbetssätt är de tre främsta förklaringarna till utsläppsminskningen.

Nyckeltalet "Växthusgasutsläpp per invånare" visar att staden fortsätter minska sina geografiska utsläpp från 1,52 ton per invånare 2019 till 1,38 ton per invånare 2020 (senast tillgängliga siffror). Utsläppen har kontinuerligt

minskat sedan mätningarna började och är mer än halverade jämfört med startåret 1990 (4,1 ton/invånare). Utsläppen i Solna ligger långt under medel i riket (4,5 ton/invånare) och Solna tillhör de tio mest utsläpp per invånare.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Implementering av de fyra strategierna i översiktsplanen, som ska möjliggöra att Solna ska fortsätta att växa hållbart pågår.
- Arbetet med stadens strategiska miljö- och klimatarbete utifrån miljöpolicyen med tillhörande miljöstrategi och klimatstrategi.
- Arbetet med utbyggnaden av tunnelbanan med Region Stockholm och planeringen för Mäljarbanan med Trafikverket.
- Analys av kort- och långsiktigt ekonomiska hållbara förutsättningar inför framtagandet av stadens planeringsförutsättningar. Förutom ekonomiska kalkyler görs prognos och uppföljningar av bostadsbyggandet, befolkningsförändringar per åldersgrupp och stadsdel samt omvärldsanalyser som kan komma förändra förutsättningar i framtiden. Utifrån dessa underlag justeras årligen nämndernas förutsättningar och ekonomiska ramar enligt stadens finansiella mål och riktlinjer.

Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.

● Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Ett stort fokus har fortsatt legat på att fortsätta att utveckla Solna till en än mer attraktiv stad att leva och verka i. Arbetet har utgått ifrån översiktsplanens intentioner om att Solna ska växa på ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart sätt. Det har tecknats principöverenskommelser dels med Järvastaden AB om att påbörja detaljplanearbete som möjliggör nya bostäder i Järvastaden, dels med Balder om utveckling av nya bostäder i kvarteret Byggmästaren. Avtal har också tecknats med Fabege och Skanska Fastigheter om medfinansiering av överdäckningen vid Solna station. Därutöver har detaljplaner med tillhörande exploateringsavtal beslutats, som möjliggör nya arbetsplatser i kvarteret Tygeln vid Solna station och en regionalnätstation vid Solnavägen.

Vidare har kommunstyrelsen beslutat om att bygga en ny F-3 skola i Järvastaden med kapacitet för 240 barn och att bygga om Vasalunds simhall och Vasalundshallen till en ny idrottshall och andra lokaler för idrotten samt att rusta upp Skytteholms idrottsplats och Solnahallen. Kommunstyrelsen har även beslutat om en avsiktsförklaring med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård för att vidareutveckla bland annat hästverksamheten på gården.

Under 2022 har arbetslösheten minskat jämfört med 2021. Den totala arbetslösheten i Solna var i augusti 4,6 procent, vilket är 1,1 procentenheter lägre jämfört med augusti 2021 och även lägre jämfört med både Stockholms län (6,4 %) och riket (6,6 %). Arbetslösheten i Solna är därmed tillbaka på den låga nivå som var innan pandemins start våren 2020. Den nedåtgående trenden märks både bland ungdomar och utrikesfödda i Solna.

Försörjningsstödet ligger fortsatt på låga nivåer. Antalet hushåll med ekonomiskt bistånd har minskat i jämförelse med samma period föregående år, från 311 hushåll 2021 till 231 hushåll 2022. Medelbiståndet per månad har ökat från 9 573 kr till 9 828 kronor per månad, men antalet hushåll som haft utbetalning varje månad har minskat i jämförelse med samma period föregående år från 42 till 32.

Staden har haft ett fortsatt fokus på att få Solnabor i jobb. Under perioden har 76 personer varit inskrivna i åtgärder hos arbetsmarknadsgruppen (arbetsträning samt anställning i olika former, främst OSA). Sju personer har gått från arbetsmarknadsgruppen till självförsörjning genom annan sysselsättning, pension eller a-kassa. Därutöver har 406 ungdomar erbjudits sommarjobb i samarbete med stadens förvaltningar, det lokala näringslivet och föreningslivet, vilket är den högsta siffran någonsin i Solna.

Tryggheten i verksamheterna är fortsatt god. Brukarundersökningen i förskolan visar att 96 procent av vårdnadshavarna upplever att deras barn är trygga på förskolan. I enkäten för elever i årskurs 3 har 94 procent av eleverna i kommunala skolor och 95 procent av eleverna i fristående skolor svarat att de känner sig trygga i skolan. Resultatet för årskurs 5 visar att 89 procent av eleverna i både kommunala och fristående skolor känner

sig trygga i skolan, vilket är högre än föregående år och högre än riket. I resultatet för elever i årskurs 8 finns fortsatta utvecklingsbehov kring trygghet och studiero. Sammantaget visar ovan att insatser som görs i förskola och skola ger önskat resultat. Individuppföljningarna inom äldreomsorgen visar att nästintill alla brukare känner sig trygga med sin hemtjänst och på sitt särskilda boende.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Utvecklingen av nya bostäder, arbetsplatser, service och kommunikationer för att åstadkomma en sammanhållen, levande och hållbar stad med ett modernt transportsystem.
- Arbetet med utbyggnaden av tunnelbanan med Region Stockholm och planeringen för Mälarbanan med Trafikverket.
- Fortsatt utveckling av stadens trygghetsarbete med inriktning på utveckling och förvaltning av den offentliga miljön, närvaro och sammanhållning i samhället och trygga verksamheter samt nya medborgarlöften med polisen. Ett särskilt geografiskt fokus har legat på Hagalund och Västra skogen.
- Socialnämndens arbete med utifrån handlingsplan/åtgärdsplan mot våld i nära relationer.
- Stadens arbete med att utveckla stadsmiljön och stadens fastighetsbestånd.

Solna ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.

● Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

I Solna finns en dynamisk arbetsmarknad med över 10 200 företag i olika storlekar och branscher. Det handlar om allt från stora multinationella till småföretag och från högteknologiska företag till tjänsteföretag. Trots pandemin fortsätter företagens stora intresse för etablering i Solna, inte minst från kunskaps- och tjänsteintensiva företag. Några av de företag som har etablerat sig i Solna under den senaste tiden är E.on, MW-group och Office Management. Staden är också en stark nyföretagarplats och är femma i riket i Småföretagarnas årliga ranking. Solna rankas även fortsatt som en av Sveriges mest företagsvänliga kommuner i Svenskt Näringslivs årliga ranking.

Näringslivet i Solna, och i länet, domineras av kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter som har påverkats av pandemin och av lågkonjunkturen. Många företag har bromsat in och det gäller inte minst företag inom hotell- och restaurangbranschen. Antalet gästnätter har efter pandemin återhämtat sig med en fortsatt ökning under 2022. Utöver övernattande gäster finns ett betydande antal dagbesökare till evenemang och besöksmål såsom Mall of Scandinavia och Kungliga Nationalstadsparken.




Inom ramen för stadens verksamheter har arbetet fortsatt, framför allt inom kultur- och fritidsnämnden, med att utveckla Solna som besöks- och upplevelsestad. Ett flertal publika kulturevenemang har ägt rum såsom exempelvis firandet av nationaldagen i Hagaparken i samarbete med bland annat Kungliga Operan, valborgsfirandet i Skytteholmsparken och gårdsdagar på Överjärva gård. Ett särskilt fokus har legat på att arrangera aktiviteter för ungdomar i samarbete med föreningslivet, framför allt under sommaren.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:


- Arbetet med att utveckla Solna som idrottsstad. Den nya simhallen på Ulriksdals idrottsplats står färdig under hösten 2022 och byggnationen av en ny idrottsplats för fotboll i Järvastaden har påbörjats. Beslut har fattats dels om att bygga om den gamla simhallen och övriga lokaler i Vasalundshallen till nya idrottslokaler, dels om att rusta upp Skytteholms idrottsplats och Solnahallen.
- Arbetet med utvecklingen av Överjärva gård som kulturmiljö och besöksmål tillsammans med föreningslivet, näringslivet och lokala aktörer. En avsiktsförklaring har tecknats med 4H om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård. Parallellt genomförs ett program med aktiviteter inom natur, djur, kultur samt friluftsliv, naturskolan vidareutvecklas, byggnaderna restaureras och gårdsmiljön rustas upp.
- Staden är, enligt bosättningslagen, skyldig att ta emot och bosätta nyanlända som har fått permanent uppehållstillstånd. Solnas kommunal från Migrationsverket var 80 nyanlända under 2022 och kommer preliminärt att vara 89 under 2023. Åtagandet ställer krav på ett fortsatt nära samarbete för att ordna boende, skolgång, samhällsorientering med mera som ger de nya solnaborna en bra start på livet i

Sverige. Parallellt är staden, liksom övriga kommuner i landet, sedan 1 juli 2022 skyldiga att ordna boendeplatser till skyddsbehövande från Ukraina utifrån massflyktsdirektivet. Under 2022 uppgår Solna stads kommunal till 155 skyddsbehövande, som staden ska ordna boendeplatser för.

Byggnadsnämnden

Nämndmål	
	Byggnadsnämnden ska planera för nya bostäder, arbetsplatser och service samt åstadkomma en sammanhållen, levande och hållbar stadsmiljö med ett modernt transportsystem.
	Byggnadsnämnden ska utveckla dialogen med solnabor och andra intressenter med inriktningen att skapa en öppen och inkluderande planprocess.
	Byggnadsnämnden ska hålla hög kvalitet på service och myndighetsutövning och bidra till nöjda solnabor och företagare.

Byggnadsnämnden ska planera för nya bostäder, arbetsplatser och service samt åstadkomma en sammanhållen, levande och hållbar stadsmiljö med ett modernt transportsystem.

 Målet uppfylls i år

Nämnden följer intentionerna i Översiktsplanen och arbetar i både plan- och bygglovsprocessen för att skapa förutsättningar för effektivt markutnyttjande, en tät stadsstruktur och ett resurseffektivt byggande samtidigt som stadens grönområden värnas.

Översiktsplanens inriktning är en byggnadstakt om cirka 800 nya bostäder per år i Solna fram till 2030. Under perioden höll nämnden en fortsatt hög takt för att möjliggöra detta.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Nämnden har beslutat godkänna två detaljplaner som möjliggör för bland annat nya kontorshus och en regionnätstation. Detaljplanerna är kvarteret Tygeln 1 och 3 i Arenastaden (52 600 kvm BTA) och kvarteret Tomteboda 10 (regionnätstation).
- Bygglov har beviljats för flera flerbostadshus i olika projekt längs med Solnavägen: kvarteret Tomteboda 2 (124 bostäder), kvarteret Banken (116 bostäder) och kvarteret Liraren (514 bostäder). I Järvastaden, kvarteret Gulmåran, beviljades bygglov för flerbostadshus med 157 bostäder. Bygglov har också beviljats för ett nytt kontorshus, The Gardens (20 400 Kvm BTA) i Ulriksdal samt för regionnätstationer i Järva krog och i Tomteboda.
- Slutbesked har givits för 310 bostäder varav 167 lägenheter i Stora Frösunda, 96 lägenheter i Råsunda, 21 radhus i Järvastaden, 15 radhus i Ulriksdal samt 11 bostäder i övriga Solna.

Byggnadsnämnden ska utveckla dialogen med solnabor och andra intressenter med inriktningen att skapa en öppen och inkluderande planprocess.

 Målet uppfylls till stor del i år

En öppen och inkluderande planprocess nås genom aktiv kommunikation av projekten, inbjudan till dialog, tydlig annonsering, bra samrådsmöten, god tillgänglighet och gott bemötande.

Då erfarenheterna från digitala informations- och dialogmöten under pandemin har varit goda har nämnden valt att fortsätta med digitala samrådsmöten även efter att samhället har öppnats upp igen. Digitala dialoger har kompletterats med fysiska samrådsmöten när detta har gett mervärde. Nämnden har också fortsatt att utveckla kommunikationen med solnaborna med syfte att skapa förutsättningar för ökad delaktighet i planprocessen.

Aktiviteter som bidragit till måluppfyllelse är

- Information om pågående detaljplaneprojekt uppdateras och kommuniceras löpande på bland annat stadens web och sociala medier i samarbete med stadens kommunikationsavdelning.
- Under perioden har nämnden genomfört samråd av fyra detaljplaner. Samrådsfilmer har presenterat detaljplaneförslagen inför tre samråd.
- Ett projekt för att digitalisera och därmed effektivisera hanteringen av samrådsyttranden har påbörjats.

- I juni genomförde nämnden tillsammans med Signalisten och Wählins en medborgardialog i form av ett öppet hus i Bagartorp centrum. Ett hundratal medborgare deltog och gav sina synpunkter på utomhusmiljön i Bagartorp. Samtidigt genomfördes en trygghetsvandring för barn med barn- och utbildningsförvaltningen med syfte att få med barnperspektivet i stadsutvecklingen.

Byggnadsnämnden ska hålla hög kvalitet på service och myndighetsutövning och bidra till nöjda solnabor och företagare.

◆ Målet uppfylls delvis i år

Att hålla en hög kvalitet på service och myndighetsutövning är ett ständigt pågående arbete där utvecklingsinsatser baseras på analys av ärendevolymer, inkomna frågor, synpunkter och klagomål, överklagandeprocesser samt en årlig servicemätning.

Under perioden har den ökning av inkomna ärenden som vi sett årligen de senaste åren mattats av. Totalt inkom 418 lov- eller anmälningsärenden under perioden januari till juli. (2021: 462). Det är framför allt antalet bygglov som har minskat jämfört med samma period 2021. Minskningen kan vara ett första tecken på den allmänna inbromsningen i byggbranschen. I stort sett har inget ärende, efter att ärendet varit komplett, dragit ut på tiden. Lagstiftarens krav på handläggningstider har klarats förutom i två lovärenden och två anmälningsärenden, där avgiften har reducerats. Under perioden inkom 58 beställningar av nybyggnadskartor (2021: 84) och nämnden initierade 18 tillsynsärenden (2021: 29).

Servicemätningen Löpande Insikt undersöker kundernas upplevelse av kommunens service. Serviceupplevelsen presenteras i form av ett Nöjd Kund-Index (NKI) där kundnöjdhet mäts på en skala från 0-100. Resultatet i servicemätningen för myndighetsområdet bygglov under 2021, som presenterades under 2022, var NKI 63, vilket är en högre nivå jämfört med året innan (2020: NKI 55). Prioriterade utvecklingsområden för att öka den upplevda kvaliteten är enligt mätningen tillgänglighet och effektivitet. Resultatet för 2022 års ärenden kommer under våren 2023.

Under året har åtgärder genomförts för att både effektivisera ärendehantering och utveckla servicen i bygglovsprocessen. Sammantaget förväntas åtgärderna på sikt ha en positiv påverkan på verksamheten ur ett service-, kvalitets- och effektivitetsperspektiv.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är

- På plan- och geodataenheten har vakanser tillsatts.
- Alla medarbetare har deltagit på kompetensutveckling i medveten kommunikation. Djupintervjuer med ett trettiotal företag och bostadsrättsföreningar för att förstå förbättringsbehoven i bygglovsprocessen.
- Ett projekt för att implementera integrerade e-tjänster har startats och implementering har påbörjats för ärenden som gäller skyltlov och balkonginglasningar.
- Workshops för att inventera bygglovsinformationen på Solna.se har genomförts och ett utvecklingsprojekt planeras tillsammans med kommunikationsavdelningen.
- En ny dokument- och informationshanteringsplan har tagits fram och arbetet för att införa ett e-arkiv har påbörjats. Arbetet med att utveckla administrativa processer har fortsatt. Under perioden har uppgiftsfördelningen mellan olika yrkesroller på administrativa avdelningen setts över med målet att säkerställa framtida kompetensförsörjning och en stabil och effektiv serviceorganisation.

Tekniska nämnden

Nämndmål	
◆	Solna ska ha en ren, snygg och trygg stadsmiljö.
▲	Avfallshanteringen ska ske med bästa möjliga resursutnyttjande och minsta möjliga miljöpåverkan.
▲	Solna ska ha en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för alla som bor och rör sig i staden.
▲	Solna ska ha ändamålsenliga, tillgängliga och effektiva lokaler, som erbjuder en god miljö att vistas i.
▲	Tekniska nämnden ska hålla hög kvalitet på service och myndighetsutövning och bidra till nöjda solnabor och företagare.

Solna ska ha en ren, snygg och trygg stadsmiljö.

◆ Målet uppfylls delvis i år

Målet bedöms av de aktiviteter som genomförts samt av nyckeltal. Den sammantagna bedömningen är att målet kommer att delvis uppfyllas i år baserat på genomförda och planerade aktiviteter.

Tillsammans med Håll Sverige Rent genomförs varje år skräpmätningar i ett antal centrala stadsdelar i Sverige. I Solna har skräpmätningar genomförts i centrala Solna och i Bergshamra. Resultatet av årets mätningar i centrala Solna uppgår till 4,65 skräpföremål per 10 kvm. Detta är högre än förra året men i linje med tidigare år. Skräpmätningen i Bergshamra visar på en fortsatt minskning av antalet skräpföremål (2020: 2,91, 2021: 1,81, 2022: 1,77). Antalet anmälda klotterärenden hittills i år uppgår till 835 stycken, att jämföra med 686 stycken för samma period 2021. Måttet energianvändning per gatubelysning kommer att redovisas i årsbokslutet. Åtgärder för att förbättra måttet pågår löpande genom utbyte av armaturer med hög effekt mot mer energieffektiv belysning.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Renovering av Rosenträdgården i Hagalundsparken.
- Reinvesteringar i grönområden såsom upprustning av en fickpark i centrala Huvudsta, Klockarparken samt Stenhuggarparken.
- Upprustning av strandpromenaden längs med Huvudsta strand.
- Armaturutbyten, till exempel längs med Ulriksdals slottsallé.
- Ökad städfrekvens sommartid i stadens offentliga miljö.
- Utbyte av papperskorgar enligt plan.

Avfallshanteringen ska ske med bästa möjliga resursutnyttjande och minsta möjliga miljöpåverkan.

▲ Målet uppfylls till stor del i år

Målet bedöms av de aktiviteter som genomförts samt av nyckeltal. Den sammantagna bedömningen är att målet kommer att uppfyllas till stor del i år baserat på genomförda och planerade aktiviteter.

Arbetet med att öka insamlingen av matavfall har fortsatt under 2022. Insamlat matavfall från hushåll har ökat jämfört med föregående år. Andelen hushåll som sorterar ut matavfall uppgår till 60 procent (2021: 58 %), totalt har 470 hushåll anslutit sedan årsskiftet.

Mängd insamlat matavfall under januari tom juni var 544 ton matavfall från hushåll jämfört med 530 ton under 2021. För verksamheter var motsvarande 1 180 ton jämfört med 2021 969 ton.

Antalet verksamheter som sorterar ut matavfall uppgår till 175 stycken att jämföras med 160 under 2021.

Självfinansieringsgraden för stadens avfallsverksamhet är god till och med augusti månad och ligger på samma nivå som 2021, det vill säga 109 procent.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Informations- och kommunikationsinsatser med bostadsrättsföreningar kring matavfallssortering (en fjärdedel av alla föreningar som inte är anslutna till matavfallssortering har intervjuats kring deras möjlighet och intresse för anslutning). Hemsidan har uppdaterats med stödmaterial för att underlätta för anslutning.
- Stadens sammanhållna arbete med avfallsplanen, vilket innebär insatser tillsammans med SÖRAB för att uppnå periodmål och mål. Arbetet är inriktat på fem målområden; system efter behov, avfall förebyggs, material cirkulerar, matavfall samt skräp och nedskräpning.
- Nytt driftavtal för insamling av hushållsavfall, där hämtningsregistrering införts med ett GIS-system som ger möjligheten att övervaka att tömning av avfallskärl sker enligt plan.

Solna ska ha en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för alla som bor och rör sig i staden.

■ Målet uppfylls till stor del i år

Målet bedöms av de aktiviteter som genomförts. Den sammantagna bedömningen är att målet kommer att uppfyllas till stor del i år baserat på genomförda och planerade aktiviteter. Måtten för detta nämndmål kommer att bedömas i sin helhet i årsbokslutet.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är följande:

- Åtgärder utifrån cykelplanens genomförandeprogram har fortlöpt med färdigställande av Evenemangsgatans cykelbana och cykelbana genom korsningen Solnavägen-Frösundavägen.
- Beläggningsarbeten har utförts på till exempel centrumparkeringen vid Huvudstagan, vid Skytteholmsskolan samt på Hagalundsgatan.
- Gång- och cykelvägen genom Pampasparken har breddats och gång- och cykeltrafiken har separerats.
- Kollektivkörväg har införts på Huvudstaleden och på del av Solna kyrkväg, vilket ökat framkomligheten för busstrafiken.

Därutöver bistår tekniska nämnden miljö- och byggnadsnämnden och kommunstyrelsen i arbetet med detaljplanering samt planering för utbyggnaden av Mälarbanan, tunnelbanan och stombussnätet.

Solna ska ha ändamålsenliga, tillgängliga och effektiva lokaler, som erbjuder en god miljö att vistas i.

■ Målet uppfylls till stor del i år

Målet bedöms av de aktiviteter som genomförts. Den sammantagna bedömningen är att målet kommer att uppfyllas till stor del i år baserat på genomförda och planerade aktiviteter. Måtten följs upp på årsbasis och redovisas i årsbokslutet.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är följande:

- För att säkerställa rätt antal skolplatser i norra Solna har Ringens förskola byggts om till skollokaler. Ombyggnationen omfattar bland annat nya ytskikt och ny ventilation.
- Inom ramen för minskade barngrupper i förskolan har det genomförts insatser på Hannebergs och Thors förskolor.
- Ett stort antal förskolor har under sommaren fått ny lekutrustning och andra insatser på gårdarna.
- Vid Sunnanskolan har en helt ny spontanidrottsyta anlagts. Ytan innefattar en konstgräsplan, en basketplan och ett utegym.
- På Råsundaskolan har taket på gymnastiksalen lagts om i sin helhet och det har installerats en helt ny hiss i mellanstadiebyggnaden. Gården framför mellanstadiet renoveras och kommer bli klar under hösten 2022.

Tekniska nämnden ska hålla hög kvalitet på service och myndighetsutövning och bidra till nöjda solnabor och företagare.

■ Målet uppfylls till stor del i år

Målet bedöms av de aktiviteter som genomförts samt av nyckeltal. Den sammantagna bedömningen är att målet kommer att uppfyllas till stor del i år baserat på genomförda och planerade aktiviteter.

Kontaktcenter hanterar cirka 2 000 ärenden per månad som rör tekniska nämnden. Nämndens svarsfrekvens, det vill säga andelen ärenden som besvaras inom utlovad tid (tre dagar) har ökat från 83 (2021) till 89 procent (januari-juli 2022).

Tekniska nämnden deltar i Löpande insikts undersökning som mäter företagares upplevelse av ansökan om markupplåtelse. Undersökningen är upplagd enligt analysmodellen NKI (nöjd-kund-index) där kundnöjdhet mäts på en skala mellan 0-100 inom olika serviceområden. NKI för 2020 var 63 och under 2021 förbättrades





resultatet till NKI 70. Prognosen för 2022 är att samma nivå kommer att bibehållas eller bli något högre.

År 2020 blev NUI, ”Nöjd-Upphandlings-Index” en del av undersökningen och 2021 anslöt Solna till NUI-mätningen. Nämnden når även här ett gott resultat på NUI-skalan med 69 jämfört med snittet för riket, vilket är 63. Undersökningen omfattar företag, inom olika områden, som medverkat i kommunens upphandlingar. För att öka NUI har nämnden under 2022 bland annat upprättat ett samarbete med näringslivsenheten som utmynnat i två genomförda upphandlingsseminarier i syfte att nå ut till Solnas företagare.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är följande:

- Nämnden har tillsammans med kontaktcenter utvecklat arbetet för hantering och löpande uppföljning av inkommande ärenden för att säkerställa en god service och återkoppling.
- Fortsatt arbete med den åtgärdsplan som har tagits fram för att öka kundnöjdheten inom nämndens myndighetsutövning, främst gällande markupplåtelse.
- Proaktiv kommunikation gällande nämndens insatser genom information på stadens hemsida och sociala mediekanalet för att underlätta för kontaktcenter och medborgarna.

Kultur- och fritidsnämnden

Nämndmål	
	Kultur- och fritidsnämnden ska utveckla biblioteksaktiviteter för barn och ungdomar i nära samverkan med skolan med fokus på att stimulera barn och ungdomars läslust.
	Kultur- och fritidsnämnden ska möjliggöra för fler barn och ungdomar att delta i idrotts-, fritids- och kulturverksamhet i takt med att staden växer.
	Kultur- och fritidsnämnden ska säkerställa att lokaler och anläggningar för idrott, fritid och kultur används effektivt och utvecklas utifrån ett stadsövergripande perspektiv.
	Kultur- och fritidsnämndens verksamheter ska utvecklas i nära samverkan med Solnas kultur-, idrotts- och föreningsliv.

Kultur- och fritidsnämnden ska utveckla biblioteksaktiviteter för barn och ungdomar i nära samverkan med skolan med fokus på att stimulera barn och ungdomars läslust.

 Målet uppfylls till stor del i år

Biblioteket har erbjudit ett stort antal läsfrämjande aktiviteter. Sammantaget har cirka 3 500 barn och unga deltagit i 257 läsfrämjande aktiviteter som anordnats av biblioteksverksamheten under perioden januari - augusti. Aktiviteterna har skett i biblioteksrummet, digitalt och ute i stadsmiljön. Av dessa aktiviteter har 112 varit särskilt riktade mot åldersgruppen 6-18 år och haft cirka 1 900 deltagare, vilket är fler än tidigare år. År 2021 genomfördes 78 aktiviteter med 1 670 deltagare 6-18 år.

Antalet utlån har ökat med cirka 30 procent. Bakgrunden till detta är att 2021 påverkades av pandemin i hög utsträckning. Jämfört med åren innan pandemin (2016-2019) är utlåningssiffrorna för 2022 1,4 procent lägre än medelvärdet för perioden.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelsen är:

- Det nya cykelbiblioteket har varit på plats på många olika platser i Solnas stadsmiljö exempelvis i Hagaparken, Skytteholmsparken och Hagalundsparken. Under sommaren erbjöds aktiviteter utomhus, så som parksagostunder för föräldralediga, författarträffar samt boktips för barn och unga. Exempelvis deltog biblioteket på AIK:s och Vasalunds fotbollsskolor och genomförde bokprat.
- Visningar och bokprat för förskolor och skolor har genomförts likaså aktiviteter och evenemang inom bibliotekets verksamhet. För att bredda litteraturutbudet har skolor och förskolor fått ta del av boklådar. I samverkan med barn- och utbildningsförvaltningen har skolbiblioteken fått utökat utbud av böcker kopplat till det årliga statliga litteraturstödet.
- Genom ungdomssatsningen *Stärkta bibliotek* har fokusgrupper och författarbesök genomförts med ungdomar via stadens skolor. Tillsammans med skolorna har även projektet *Bokjuryn* genomförts med boksamtal, bokpresentationer och författarbesök.

Kultur- och fritidsnämnden ska möjliggöra för fler barn och ungdomar att delta i idrotts-, fritids- och kulturverksamhet i takt med att staden växer.

■ Målet uppfylls till stor del i år

Måluppfyllelsen mäts genom nyckeltal och skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter. Under perioden har drygt 294 000 tillfällen för aktivitetsstöd beviljats avseende barn och ungas föreningsaktiviteter. Det är cirka 30 procent högre jämfört med tidigare år beroende på att pandemin inte längre medfört några restriktioner.

Kulturskolan har under perioden haft 2 581 elever i sin kursverksamhet, vilket är högre än samma period tidigare år. Det är framför allt kortkurser som gett fler deltagare. Dans- och musikkurserna hade ett stort tapp under pandemin, nu ser dock platserna ut att fyllas på.

Under perioden har mötesplatserna haft ett snitt på 20 besökare per dag, vilket är högre än föregående år. Ökningen beror dels på en normalisering efter pandemin, dels på den satsning som har gjorts i Hagalund och Fabrik38. Fabrik38 har i snitt 30 besökare per dag.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Fritidsverksamheten, biblioteksverksamheten och kulturskolan har tillsammans med föreningslivet anordnat sommarlovs- och helgaktiviteter för barn och ungdomar med ambitionen att nå nya målgrupper.
- I samband med sommarlovsaktiviteterna erbjöds kostnadsfri utlåning av lek- och friluftsutrustning via Solna Sport och Lek.
- Satsningen på trygghets- och gemensamhetskapande aktiviteter i Hagalund har fortgått under perioden och varit mycket uppskattad. Framför allt kvällsfotbollen med AIK fotboll, basket med AIK basket samt grillning vid Fabrik38. Under försommaren invigdes den nya spontanidrottsytan med basketpitch, konstgräsytan för fotboll samt utegym och där har det under sommaren pågått en mängd aktiviteter både i fritidsverksamhetens regi och i föreningsregi.

Kultur- och fritidsnämnden ska säkerställa att lokaler och anläggningar för idrott, fritid och kultur används effektivt och utvecklas utifrån ett stadsövergripande perspektiv.

■ Målet uppfylls till stor del i år

Nämnden arbetar för att låta verksamheter samnyttja lokaler för effektivare användning av stadens samlade utbud av lokaler. Det kan till exempel handla om att en förening kan boka en lokal på kvällstid som används av verksamhet på dagtid.

Måluppfyllelsen mäts genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelsen är:

- I den nya simhallsbyggnaden ryms såväl kontorslokaler som en fullstor simhall.
- Byggnaderna på Överjärva gård rustas för olika ändamål. Exempelvis kan Inspektorsbostaden finnas tillgänglig för konstnärlig verksamhet. Ett samarbete med 4H har även startats med ambitionen att öppna en 4H-gård på Överjärva gård under 2023.
- På Skytteholms IP och Bergshamra IP har lokaler iordningställt för att möta föreningslivets behov av kontor och samlingsplatser. Något som bidrar till ökad vuxennärvaro och trygghet på idrottsanläggningarna.
- Flera nya idrottsplatser är under utveckling för att säkerställa tillgången. Den nya idrottsplatsen i Järvastaden har påbörjats och beräknas stå klar 2023/2024 med tre fotbollsplaner (7-, 9- och 11-spelsplan). Beslut har fattats om att utveckla Vasalundshallen till ett Idrottens hus med flera idrottshallar för inomhusidrott. Beslut har även fattats om att rusta upp Skytteholms IP.

Kultur- och fritidsnämndens verksamheter ska utvecklas i nära samverkan med Solnas kultur-, idrotts- och föreningsliv.



● Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter. Samarbetena med Solnas kultur-, idrotts- och föreningsliv är fortsatt starkt och har utvecklats under perioden.

Viktiga händelser som bidragit till måluppfyllelse är:

- Sommarlovsprogrammet arrangerades i samverkan med föreningslivet AIK handboll, AIK basket, IFK Bergshamra, Apollon Solna FK och Solna FC. Aktiviteter arrangerades i Skytteholmsparken (där Solna Sport & Lek har sin bas sommartid), Hagalund, Bagartorp och Bergshamra. Sommarkul genomfördes för de mindre barnen i Skytteholmsparken under sommarlovs två första veckor. Här gästade ett antal föreningar verksamheten på eftermiddagarna och erbjöd prova på aktiviteter. En prova på dag genomfördes i maj i Skytteholmsparken där ett femtontal föreningar deltog ihop med Solna Sport & Lek.
- Kvällsaktiviteter har genomförts på flera platser i Solna under perioden. Det är föreningslivet som svarat för aktiviteterna i Ulriksdal, Bagartorp, Vasalundshallen och Hagalund. De föreningar som har varit aktuella är AIK fotboll, AIK basket och Solna FC.
- Vinterhäng har under senhösten startat i Hagalund tillsammans med föreningslivet för att erbjuda trygghets- och gemensamhetskapande aktiviteter i stadsdelen med fokus på ungdomar. Helghäng i Hagalund är fortsatt populärt och i och med att den nya spontanidrottsytan i Hagalund invigdes i början av sommaren finns ytterligare en bra plats att genomföra aktiviteter för ungdomar på.
- Nationaldagsfirandet *Operan i Haga* genomfördes återigen i full skala. Hela 30 000 besökare kom till Hagaparken den 6 juni.
- En avsiktsförklaring med 4H har inletts om att etablera en 4H-gård på Överjärva gård. Gårdsdagar har arrangerats på Överjärva gård i nära samarbete med kultur- och föreningsliv.

Skolnämnden

Nämndmål
 Utbildningen ska leda till goda kunskapsresultat och till att varje elev är väl förberedd för vidare studier eller yrkeslivet.
 Utbildningen ska vara tillgänglig och anpassas efter alla elevers förutsättningar.

Utbildningen ska leda till goda kunskapsresultat och till att varje elev är väl förberedd för vidare studier eller yrkeslivet.

 Målet uppfylls till stor del i år

Elevresultat	Lå 21/22	Lå 20/21	Lå 19/20
Elever i åk 9 som uppnått kunskapskraven i alla ämnen			
Hemkommun, %		81,6	82,7
Kommunala skolor, %	77,2	73,9	74,8
Elever i åk 9 som är behöriga till yrkesprogram			
Hemkommun, %		90,2	93,1
Kommunala skolor, %	89,3	86	90,2
Elever i åk 9, meritvärde, genomsnitt (17 ämnen)			
Hemkommun		255	254
Kommunala skolor	235,3	238,9	236,4

Den officiella statistiken med resultat för läsåret publiceras först under september och av den anledningen redovisas inte resultaten för läsåret 2021/2022 när det gäller hemkommunen (folkbokförda i Solna) i tabellen ovan. När det gäller elever i Solnas kommunala skolor har preliminära resultat för läsåret 2021/2022 hämtats från stadens lärportal Infomentor.

De preliminära elevresultaten för årskurs 9 på Solnas kommunala skolor visar på en förbättring jämfört med föregående läsår. Andelen elever som uppnått kunskapskraven i alla ämnen har jämfört med föregående år ökat från 73,9 procent till 77,2 procent. Andelen elever med behörighet till yrkesprogram har också ökat från 86,0 procent till 89,3 procent. Det genomsnittliga meritvärdet har minskat något till 235,3 jämfört med 238,9 föregående år.

Viktiga aktiviteter utifrån nämndens strategi för förbättrade kunskapsresultat, som bidrar till måluppfyllelse är:

- **Fortsatt arbete med *En lärarroll i förändring***

Utifrån den översyn av lärares arbetsuppgifter som genomfördes 2020 fortsätter arbetet med att öka elevernas tillgång till en behörig lärare. Arbetet har resulterat i en positiv utveckling av andelen behöriga lärare. Under läsåret togs ett gemensamt beslut i rektorsgruppen att avsluta samtliga försteläraryppdrag och göra nyrekryteringar utifrån varje skolas behov av utvecklingsinsatser inom områdena kunskapsresultat, trygghet och studiero. Arbetslagsledarens roll har analyserats och kartlagts och mandat, tid och avgränsning har beslutats i rektorsgruppen. Årskursmentorer är rekryterade på Råsundaskolan för att avlasta lärarna i det sociala ansvaret. Positiva effekter syns men tydligheten i rollen och uppdraget behöver fortsätta utvecklas.

- **Fortsatt utveckling av det systematiska kvalitetsarbetet**

Ett tydligt syfte med kvalitetsarbetet är att säkerställa att eleverna får rätt insatser och att rektor prioriterar resurser utifrån behov och resultat. Utifrån rektorernas analys och en helhetsbild av verksamheten kan skolchefen även omfördela resurser mellan skolor enligt uppdrag i nämndens principer för resursfördelning. Rektorsgruppen och skolchef har de två senaste läsåren haft utvecklingsinsatser från Högskolan i Dalarna via Samverkan bästa skola. Fokus på insatsen är det systematiska kvalitetsarbetet och ansvarsfördelning mellan huvudman och rektor. Fortbildningen har fokuserat på ledarskap, förbättringsarbete, utvärdering av mål och analys. Lovskola har organiserats på respektive skola och har genomförts kontinuerligt under läsårets lov med goda resultat.

- **Ta fram en handlingsplan för att öka skolnärvaron**

En rutin för arbetsgång och vägledning vid frånvaro för att stödja arbetet på skolorna har tagits fram. Arbetet med att ta fram en handlingsplan för att öka skolnärvaron påbörjades under våren.

- **Utveckla Solnas naturskolas verksamhet på Överjärva gård**

Under våren har förberedelser och planering för att utöka naturskolans verksamhet genomförts. Inför läsårsstart har antalet pedagoger utökats med en tjänst för att möjliggöra för fler klasser att delta i naturskolan.

- **Utöka samverkan med fristående skolor i Solna**

Arbetet med att öka samverkan med fristående skolor har planerats utifrån tre identifierade områden; information, samverkan och kunskapsdelning. Under hösten planeras en kvalitetsdag för kommunala och fristående skolor. Syftet med dagen är att utbyta erfarenheter och lyfta goda exempel från verksamheterna. Fokusområde för dagen kommer att vara särskilt stöd.

- **Ta fram en plan för implementering av ändrade kursplaner och läroplaner**

Ändrade kursplaner och läroplaner tillämpas på utbildningar från och med höstterminen 2022. En plan för implementering togs fram i början av året. Under våren genomfördes en föreläsning med Skolverket och ytterligare två fortbildningstillfällen är inplanerade till hösten för samtliga lärare.

Utbildningen ska vara tillgänglig och anpassas efter alla elevers förutsättningar.



Målet uppfylls till stor del i år

För 2022 har elevenkäten genomförts i egen regi, då Solna kommun inte får Skolinspektionens enkät detta år. Det är elever och vårdnadshavare i åk 3, 5 och 8 som fått möjlighet att svara på enkäten.

Skolinspektionen genomför skolenkäten i respektive kommun vartannat år för årskurserna 5 och 8. Skolinspektionen har beslutat att det från år 2022 är elever i årskurs 8 som ska svara på skolenkäten i stället för elever i årskurs 9. Nedan finns resultatet för årskurs 9 redovisat för 2020 och 2021 för att årets resultat ska kunna jämföras med tidigare år, dessa värden är markerade med en *.

Elevenkät	2022	2021	2020
Jag känner mig trygg i skolan, andel positiva svar %			
Elever i åk 3 kommunal skola	94	-	93
Elever i åk 3 fristående skola	95	-	88
Elever i åk 5 kommunal skola	89	85	87
Elever i åk 5 fristående skola	89	87	-
Elever i åk 5 samtliga skolor i riket	85	86	86
Elever i åk 8 kommunal skola	75	80 *	86 *
Elever i åk 8 fristående skola	86	83 *	-
Elever i åk 8 samtliga skolor i riket	80	-	-



Svarsfrekvensen på enkäten har ökat för samtliga årskurser. Den största ökningen ser vi i årskurs 8 där

svarsfrekvensen ökat från 68 procent år 2021 till 81 procent år 2022. Resultatet av enkäten för elever i årskurs 3 visar bra resultat inom samtliga områden både för kommunala och fristående enheter. När det gäller området trygghet har 94 procent av eleverna i kommunala skolor och 95 procent av eleverna i fristående skolor svarat att de känner sig trygga i skolan. Resultatet för årskurs 5 visar att 89 procent av eleverna i både kommunala och fristående skolor svarat att de känner sig trygga i skolan, vilket är högre än föregående år och riket. Resultatet för elever i årskurs 8 visar att trygghet och studiero fortsatt är ett utvecklingsområde för verksamheten. Resultaten behöver analyseras närmare på respektive enhet, då både Friendsenkäten och Stockholmsenkäten visar att en högre andel av eleverna trivs och känner sig trygga i skolan än vad elevenkäten visar.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Fortsatt arbete med utveckling av undervisningen**
Under läsåret 2021/2022 har fortbildning genomförts via utvecklingsledarna till samtliga lärare i grundskolan inom områdena tillgängligt lärande, differentierad undervisning, explicit undervisning och studieteknik. Materialet till fortbildningen finns tillgängligt i Kompetensportalen och riktade insatser samt fördjupning av områdena fortsätter under läsåret 2022/2023 utifrån skolornas specifika behov. Nya förstelärare har tillsatts utifrån skolornas behov av utvecklingsinsatser inom områdena kunskapsresultat samt trygghet och studiero.
- Införa central särskild undervisningsgrupp**
Genom att ha startat upp särskilda undervisningsgrupper i skolorna har organisationen för särskilt stöd stärkts. Under våren planerades för starten av en central särskild undervisningsgrupp. Tydliga och likvärdiga ansökningskriterier togs fram och den första ansökningsomgången genomfördes i maj. En referensgrupp bestående av två professionell kompetens är den beslutande instansen på individ- och gruppnivå. I augusti startade den centrala särskilda undervisningsgruppen med placering på Ulriksdalsskolans annex. En första utvärdering av verksamheten är planerad till september.
- Uppstart av en kommunal gymnasiesärskola**
Planering inför uppstart av en kommunal gymnasiesärskola har pågått under läsåret och i augusti började de första eleverna på Solna gymnasiesärskola. Enheten erbjuder det individuella programmet med möjlighet att läsa ämnesområden. Skolan ligger i samma lokaler som grundsärskolan för att kunna använda sig av samordningseffekter när det gäller lokaler, personal och organisation. Skolan startar med en mindre grupp elever och kommer att byggas ut successivt de kommande åren. Gymnasiesärskolan omfattar totalt fyra års skolgång. Den nya skolan innebär att staden kan erbjuda en sammanhållen skolgång från första årskurs i grundsärskolan till den sista i gymnasiet och stötta eleverna genom hela skolgången och ut i arbetslivet eller till vidare studier.
- Ökad trygghet och studiero i klassrummet**
Fortbildning har genomförts för att öka kompetensen när det gäller anpassningar i klassrummet så att alla elever har förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen och ges möjlighet att fokusera på lärandet. Råsundaskolan har rekryterat årskursmentorer till årskurs 7-9 för att stötta eleverna med sociala frågor och öka tryggheten. Utvärderingen visar att insatsen ger effekt men att den behöver fortsätta utvecklas för att säkerställa att effekten kvarstår över tid. Kartläggning och analys av värdegrundsarbetet på respektive skola kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet under hösten. Ett avtal med stiftelsen Friends har tecknats för tre år som ett stöd i verksamhetens arbete. Den 1 augusti kom även ny lagstiftning som ger lärarna mer verktyg att hantera klassrumssituationen kopplat till trygghet och studiero.

Barn- och förskolenämnden

Nämndmål	
	Kvaliteten och tryggheten i förskolan och i den pedagogiska omsorgen ska vara hög.
	Vårdnadshavarna är nöjda med förskolan och den pedagogiska omsorgen.

Kvaliteten och tryggheten i förskolan och i den pedagogiska omsorgen ska vara hög.

 Målet uppfylls till stor del i år

Uppföljning av nämndmålen sker dels genom nyckeltal/mått, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter. Statistik gällande barngrupper och personalens kompetens för år 2022 publiceras i slutet av april 2023 och redovisas därför inte i tabellen nedan.

Nyckeltalsbeskrivning	2022	2021	2020	2019
Barn per barngrupp i förskola				
Kommunal regi, antal		16,3	16,4	16,3
Enskild regi, antal		16,2	16,1	17,1
Personaltätet, barn per heltidstjänst				
Kommunal regi, antal		5,7	5,3	5,5
Enskild regi, antal		5,6	5,5	5,5
Barn per heltidsanställd förskollärare				
Kommunal regi, antal		18,3	20,4	23,4
Enskild regi, antal		23	24,4	26,6
Heltidstjänster i förskolan med förskollärlig legitimation				
Kommunal regi, %		31	26	23
Enskild regi, %		25	22	21
Mitt barn känner sig tryggt i förskolan				
Kommunal regi, %	94	95	94	90
Enskild regi, %	95	96	95	94

Den strukturella kvaliteten i förskolan har förbättrats på flera områden. Under 2021 har fokus varit att öka andelen förskollärare och barnskötare ytterligare. Statistiken visar att antalet legitimerade heltidsanställda förskollärare har ökat och att Solnas kommunala förskolor nu ligger i samma nivå som andra kommuner i länet men lägre än riket. Andelen heltidstjänster med förskollärlig legitimation har ökat till 31 procent jämfört med 26 procent föregående år. Även antal barn per heltidsanställd förskollärare har förbättrats från 20,4 år 2020 till 18,3 år 2021. De kommunala förskolorna eftersträvar att ha minst en utbildad förskollärare per avdelning.

Antal barn per heltidsanställd i de kommunala förskolorna har ökat från 5,3 barn per heltidsanställd till 5,7 barn, vilket är något högre än övriga kommuner i Stockholms län samt i riket. Barngruppernas storlek har minskat något jämfört med föregående år och är nu på samma nivå som 2019. Under våren deltog verksamheten i Skoljobbsmässan för att i ett tidigt skede fånga upp nyutexaminerade förskollärare. Lokalanpassningar för att möjliggöra att dela in barnen i mindre grupper under dagen pågår enligt plan. De extra insatserna förväntas visa resultat både när det gäller personaltätet, antal förskollärare och barngruppernas storlek.

Resultatet av brukarundersökningen visar att en hög andel av vårdnadshavarna, både på kommunala och fristående förskolor, har svarat att deras barn känner sig trygga i förskolan.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- **Fortsatt utveckling av kvaliteten i förskolan**

För att förbättra kvaliteten i Solnas förskolor arbetar förskolorna utifrån Strategi för ökad kvalitet i förskolan. Ett arbete med att revidera strategin har påbörjats. Det språkutvecklande arbetet i förskolan har resulterat i att barnen har goda kunskaper med sig när de börjar i förskoleklass. Resultatet visar sig bland annat i den språkscreening som genomförs i förskoleklassen. Arbetet med att ta fram ett självskattningsverktyg, Kvalitetskompassen, som ska ingå i förskolornas kvalitetsrapport är påbörjad. Pedagogisk dokumentation i Infomentor, används idag men det ser olika ut på förskolorna så arbetet för att säkerställa likvärdighet behöver fortsätta. Sex nya försteförskollärare tillsattes under vårterminen med uppdraget att utveckla lärandet i förskolan. Ett arbete har gjorts i två av områdena för att utveckla barnhälsans arbete med tidiga insatser och systematik för särskilt stöd. De övriga områdena ska successivt involveras under kommande läsår. Digital fortbildning har skett till samtlig personal och pedagogisk dokumentation i Infomentor görs av verksamheterna men behöver fortsätta utvecklas för att säkerställa likvärdighet. Gemensam satsning på utomhuspedagogik har genomförts med stöd av Naturskolan.

- **Fortsatt arbetet med den strukturella kvaliteten i förskolan**

Flera utvecklingsinsatser har påbörjats och genomförts under läsåret. Fyra moduler från förskollärläroprogrammet har erbjudits barnskötare i verksamheten. Två moduler är genomförda och resterande två genomförs under höstterminen. Vidareutbildning för förskollärare inom specialpedagogik startade i juni och fortsätter under höstterminen. Studenter är en viktig rekryteringsgrupp och under höstterminen ska en handledarutbildning genomföras för att öka kvalitén i verksamhetsförlagd utbildning (VFU). Samtliga rektorer har genomgått rektorsprogrammet och biträdande rektorer erbjuds successivt att genomgå utbildningen.

- **Utveckla processen för tillsyn av fristående förskolor och enskild pedagogisk omsorg**

Ett utvecklingsarbete med ett digitalt verktyg som stöd i processen för tillsyn av fristående förskolor och enskild pedagogisk omsorg påbörjades under våren. Syftet med verktyget är att förenkla och effektivisera

inhämtning av underlag från de fristående enheterna och förbättra sammanställning och rapportering. På sikt ska även självskattningsverktyget Kvalitetskompassen ingå i det digitala verktyget för tillsyn.

- **Säkerställa kvaliteten på mat som tillagas i kök i egen regi.**

Arbetet har påbörjats och ett av förskoleområdena har skapat ett nätverk för kockar från de förskolorna som har ett eget tillagningskök. Ytterligare åtgärder planeras för att ge personalen i köken mer stöd vid exempelvis inköp av livsmedel så att det är enkelt att hitta livsmedel som uppnår de krav som finns i Solnas strategi för hälsosam och hållbar mat och även följer livsmedelsverkets rekommendationer.

Vårdnadshavarna är nöjda med förskolan och den pedagogiska omsorgen.

 Målet uppfylls till stor del i år

Resultat av brukarundersökning.

Nyckeltal	2022	2021	2020	2019
Svarsfrekvens brukarundersökning				
Kommunal regi, %	67	45	55	63
Enskild regi, %	67	54	55	52
Sammanfattande omdöme andel positiva svar				
Kommunal regi, %	85	86	88	82
Enskild regi, %	91	93	91	87
Total Nöjd kund index (NKI)				
Kommunal regi	70	69	71	68
Enskild regi	77	78	76	75

Svarsfrekvensen på brukarundersökningen i förskola har ökat till 67 procent jämfört med 45 procent (kommunal regi) och 54 procent (fristående regi) föregående år. Svarsfrekvensen för 2022 är den högsta på flera år både när det gäller kommunal och fristående regi. Brukarundersökningen är ett viktigt verktyg för att mäta vårdnadshavarnas nöjdhet och servicekvaliteten i verksamheterna och en hög svarsfrekvens på brukarundersökningen är viktig för att kunna använda resultatet i kvalitetsarbetet. Insatser för att ytterligare höja svarsfrekvensen fortsätter.

Nöjd kund Index (NKI) har ökat från 69 till 70 för kommunala enheter. För fristående enheter har NKI minskat från 78 till 77. Brukarundersökningen visar generellt på goda resultat för både fristående och kommunala enheter och det sammanfattande omdömet visar att 88 procent (kommunala 85 procent och fristående 91 procent) av vårdnadshavarna som svarat på enkäten är nöjda med verksamheten.

I brukarundersökningen framgår att de kommunala förskolorna behöver fortsätta sitt arbete med att dokumentera barnens lärande och utveckling samt kommunicera kring den till varje vårdnadshavare. Även arbetet med att förbättra den generella informationen från förskolan till vårdnadshavare behöver fortsätta.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:




- **Förbättrad information till vårdnadshavare**

Vårdnadshavare har under perioden erbjudits utbildningstillfällen i användningen av Infomentor. En gemensam mall för hur veckobreven ska se ut har tagits fram för att förbättra och likställa kommunikationen. Under hösten kommer ett av förskoleområdena att genomföra ett pilotprojekt där närvaron under lov anmäls direkt i lärplattformen Infomentor.

- **Öka nöjdheten hos vårdnadshavare**

Resultatet av brukarundersökningen visar på förbättringar generellt men det finns skillnader mellan förskolor, vilket behöver analyseras mer på enhetsnivå. Resultatet av brukarundersökningen visar att skillnaderna mellan fristående och kommunal verksamhet har minskat.

Kompetensnämnden

Nämndmål
 Kompetensnämnden ska tillhandahålla ett gott stöd så att solnaborna kan ta tillvara egna resurser med målet att uppnå egen försörjning.
 Andelen solnabor som slutfört sina studier inom vuxenutbildningen med godkänt betyg ska ligga på en hög nivå.
 Kompetensnämnden ska säkerställa att nyanlända ges goda förutsättningar för att starta sina nya liv.

Kompetensnämnden ska tillhandahålla ett gott stöd så att solnaborna kan ta tillvara egna resurser med målet att uppnå egen försörjning.

▲ Målet uppfylls till stor del i år

Under 2022 har arbetslösheten minskat jämfört med 2021. Den totala arbetslösheten i Solna var i augusti 4,6 procent, vilket är 1,1 procentenheter lägre jämfört med augusti 2021 och även lägre jämfört med både Stockholms län (6,4 %) och riket (6,6 %). Arbetslösheten i Solna är därmed tillbaka på den låga nivå som var innan pandemins start 2020. Den nedåtgående trenden märks både bland ungdomar och utrikesfödda i Solna.

Arbetslösheten bland ungdomar 18-24 år i Solna, har minskat från 7,1 procent augusti 2021 till 6,6 procent augusti 2022, vilket är fortsatt lägre jämfört med Stockholms län (7,4 %) och riket (8,4 %). Arbetslösheten bland utrikesfödda i Solna har under samma period minskat med 2,1 procentenheter till 7,3 procent, vilket är lägre jämfört med Stockholms län (12,7 %) och riket (16,2 %).

Under perioden har 406 ungdomar erbjudits sommarjobb i samarbete med stadens nämnder, det lokala näringslivet och föreningslivet, vilket är den högsta siffran någonsin i Solna.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Förbättrat systematiskt arbete med att få solnabor att gå från bidrag till egen försörjning via coachning, arbete, studier eller eget företagande.
- Jobbfabriken på mötesplats Fabrik38 har hjälpt ett stort antal unga till jobb eller studier.
- Relationsbyggande aktiviteter som syftar till att utveckla samarbetet med offentliga och privata arbetsgivare har genomförts. Totalt har 40 företagsbesök genomförts under perioden.

Andelen solnabor som slutfört sina studier inom vuxenutbildningen med godkänt betyg ska ligga på en hög nivå.

● Målet uppfylls i år

Totalt hade Solna 8 545 kursdeltagare inom vuxenutbildningen per augusti 2022, vilket är en ökning med 889 kursdeltagare jämfört med under motsvarande period 2021 och kan förklaras med att det skett en ökning av elever som söker till Solna från andra kommuner. Andelen elever med minst godkänt betyg efter avslutad kurs är hög inom Solna stads vuxenutbildning och ligger på 90 procent, vilket är en ökning jämfört med motsvarande föregående år. Vuxenutbildningen genomförs av auktoriserade utbildningsanordnare.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Aktiviteter som syftar till att utveckla formerna för samverkan med auktoriserade utbildningsanordnare inom områdena yrkesvägledning, administration och särskilt stöd.
- Ökad automatisering av administrativa processer.
- Utveckla utbildning i svenska för invandrare.
- Det nya auktorisationsavtalet har börjat gälla från och med 2022. Detta bidrar stort till kvalitetsarbetet och utvecklingen av auktorisationssystemet inom Vux Norrort.

Kompetensnämnden ska säkerställa att nyanlända ges goda förutsättningar för att starta sina nya liv.

● Målet uppfylls i år





Antalet nyanlända som har erhållit bostad och praktiskt stöd under perioden uppgår till 46 personer, varav 28 är kvotflyktingar. Alla nyanlända har erbjudits språkundervisning och samhällsorientering. Under perioden har även ett stort fokus legat på att förbereda mottagandet av skyddsbehövande från Ukraina. Under våren tilldelades Solna ett kommunal på 155 personer. Från och med 1 juli började Migrationsverket att placera nyanlända i Solna och fram till och med augusti har 33 personer fått boende i Solna.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:


- Kontinuerliga samarbetsmöten med Signalisten, socialnämnden, Arbetsförmedlingen, Statens servicecenter och Migrationsverket.

- Nämnden har utvecklat och utökat stödet för bostadssökning för att de nyanlända ska kunna hitta nytt boende efter de två år som de fått hyreskontrakt i Solna.
- För att på ett bättre sätt kunna ta emot och hjälpa nyanlända in i det svenska samhället pågår ett arbete med att utveckla hur staden jobbar med volontärer. Arbetet sker i nära samarbete med biblioteket.

Socialnämnden

Nämndmål	
	Socialnämnden ska tillhandahålla ett gott stöd så att solnaborna kan ta tillvara egna resurser med målet att motverka långvarigt behov av ekonomiskt bistånd.
	Socialnämnden ska utveckla arbetet med hållbara lösningar på hemmaplan för personer med missbruk och/eller psykisk funktionsnedsättning med individen i fokus.
	Socialnämnden ska säkerställa att barn och ungdomar inte far illa.
	Socialnämnden ska säkerställa att insatser ges utifrån individernas behov med fokus på ett helhetsperspektiv, i bred samverkan med andra nämnder, myndigheter och frivilliga krafter.

Socialnämnden ska tillhandahålla ett gott stöd så att solnaborna kan ta tillvara egna resurser med målet att motverka långvarigt behov av ekonomiskt bistånd.

-  Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.


Antalet hushåll med ekonomiskt bistånd har minskat i jämförelse med samma period föregående år, från 311 hushåll 2021 till 231 hushåll 2022. Medelbiståndet per månad har ökat från 9 573 kr till 9 828 kronor per månad medan antalet hushåll som haft utbetalning varje månad har minskat i jämförelse med samma period föregående år från 42 till 32.

Under perioden har 76 personer varit inskrivna i åtgärder hos arbetsmarknadsgruppen (arbetsträning samt anställning i olika former, främst OSA). Sju personer har gått från arbetsmarknadsgruppen till självförsörjning genom annan sysselsättning, pension eller a-kassa.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Handläggare bedömer i ett tidigt skede vilka insatser som är lämpliga. Redan vid nybesök görs en handlingsplan där insatser erbjuds. Gemensam ärendedragning mellan försörjningsstöd, resursgruppen och arbetsmarknadsgruppen bidrar till en gemensam bild kring vilka insatser som kan vara aktuella.
- En god intern samverkan mellan enheterna och med förvaltningen för arbetsmarknad, kultur och fritid möjliggör ett helhetsperspektiv där individanpassade insatser snabbt kan komma på plats.
- För klienter med ett långvarigt behov av försörjningsstöd är fokus på att hålla tät kontakt och samverka med läkare och psykolog för att hitta vägar till självförsörjning. Under perioden har antalet hushåll med utbetalningar varit lågt, vilket möjliggör ett mer kvalitativt och intensivt arbete med denna målgrupp.

Socialnämnden ska utveckla arbetet med hållbara lösningar på hemmaplan för personer med missbruk och/eller psykisk funktionsnedsättning med individen i fokus.

-  Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Antalet brukare i biståndsbedömd sysselsättning har minskat från 68 till 55 i jämförelse med samma period föregående år. Minskningen bedöms bero på att vuxenheten arbetar aktivt med kartläggning och hänvisar till Arbetsförmedlingen och Försäkringskassan samt ett mindre antal ansökningar gällande sysselsättning efter pandemin. Antalet deltagare i öppenvårdsinsatser har minskat från 273 till 224. Antalet deltagare i öppenvårdsinsatser ökade under 2021 och har nu återgått till liknande nivåer som tidigare år.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Samtliga restriktioner kopplat till pandemin har tagits bort, vilket medför att Väsentorp, Östervägen och friskvårdsaktiviteterna inte längre behöver ha begränsningar i antalet besökare/deltagare.
- Öppenvårdens uppsökare och behandlare förlägger delar av sin arbetstid på Väsentorp och genomför behandlande samtal och anhörigstödsamtal där det bedömts lämpligt. Uppsökare motiverar och bistår även klienter att komma till friskvårdsaktiviteterna från Väsentorp.
- Samtliga utredningar, förutom LVM-utredningar, görs enligt Individens behov i centrum (IBIC). Även öppenvården, Trampolinen, Väsentorp, och Jobbteamet upprättar genomförandeplaner enligt IBIC.
- Arbetet med Uppföljning och Beskrivning av Åtgärder inom socialtjänsten (UBÅT) har börjat generera tillräckligt underlag som kan användas för att utvärdera insatser i syfte att öka kvalitén inom de olika verksamheterna.

Socialnämnden ska säkerställa att barn och ungdomar inte far illa.

- Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Antalet orosanmälningar gällande barn och ungdomar har minskat från 1 308 till 1 224 i jämförelse med samma period föregående år. Orosanmälningar har under flera år haft en uppgående trend och det går i dagsläget inte att säga om det är en tillfällig avstanning. Antalet barn och ungdomar som är aktuella för insats har minskat något i jämförelse med samma period föregående år, från 299 till 261.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- En minibok, "Lilla boken om att bo i familjehem", har tagits fram som ett informationsmaterial till placerade yngre barn.
- 30 medarbetare har gått en intern fördjupningsutbildning i Signs of Safety. En workshop har hållits för hela barn- och ungdomsenheten med fokus på att hitta nätverk.
- En översyn av samverkansöverenskommelsen med barn- och utbildningsförvaltningen har påbörjats. Två olika workshops kring samverkan har anordnats och fortsatta möten är inplanerade.

Socialnämnden ska säkerställa att insatser ges utifrån individernas behov med fokus på ett helhetsperspektiv, i bred samverkan med andra nämnder, myndigheter och frivilliga krafter.

- Målet uppfylls i år


Måluppfyllelsen mäts genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

För att kunna erbjuda en socialtjänst med god kvalitet behöver alla de insatser som ges av nämnden vara samordnade och utgå ifrån en helhetssyn av brukarens behov.


Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- En översyn har gjorts över nätverksteamets organisering som från och med augusti är organiserade inom barn- och ungdomsenhetens öppenvård. Nätverksledarna kommer att arbeta med nätverk på heltid och vara ett stöd till nämndens övriga verksamheter.
- Förvaltningsövergripande resurssamråd används i ärenden där kompetenser från olika enheter behövs. Vuxenenheten har även resurssamråd tillsammans med beroendemottagningen i gemensamma ärenden.
- Under perioden har en översyn gjorts av socialnämnden och omvårdnadsnämndens gemensamma rutiner. Informationstillfälle för nyanställda har hållits digitalt under våren och nytt tillfälle planeras till hösten.
- Samverkan med Arbetsförmedlingen har under perioden varit något ansträngd med anledning av Arbetsförmedlingens omorganisering. Samverkan med förvaltningen för arbetsmarknad, kultur och fritid har i stället intensifierats och utvecklats.

Familjerättsnämnden

Nämndmål
 Familjerättsnämnden ska säkerställa att föräldrar kan komma överens om bra lösningar för sina barn utifrån barnens behov och rättigheter.

Familjerättsnämnden ska säkerställa att föräldrar kan komma överens om bra lösningar för sina barn utifrån barnens behov och rättigheter.

 Målet uppfylls i år





Måluppfyllelsen mäts dels genom ett antal nyckeltal, dels genom skriftliga beskrivningar av genomförda aktiviteter.

Antalet avtal om vårdnad, boende och umgänge har ökat något i jämförelse med samma period föregående år, från 10 till 12. Antalet samarbetsamtal har även det ökat något från 137 till 160. Väntetiderna för samarbetsamtal ligger i linje med kvalitetsdeklarationen, det vill säga fyra veckor.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Arbetet med att ytterligare implementera Signs of Safety fortgår. Familjerätten har under perioden använt Signs of Safety och dess verktyg i mötet med familjer och på gruppmöten. Arbetet med att använda verktyget kartläggning i samarbetsamtal fortgår. Ytterligare workshops med andra kommuner är under planering.
- Tre BIFF-grupper har erbjudits digitalt under perioden. Utvärdering av grupperna visar ett gott resultat.
- Föräldrar erbjuds att välja mellan fysiska möten och digitala möten.

Omvårdnadsnämnden

Nämndmål
 Solnabor som bor på vård- och omsorgsboende ska känna sig trygga, nöjda och få ett gott bemötande.
 Solnabor som har hemtjänst ska ha möjlighet att leva och bo självständigt under trygga förhållanden.
 Solnabor med funktionsnedsättning ska kunna leva och bo självständigt under trygga förhållanden och ha en aktiv och meningsfull tillvaro.
 Den besvärande ensamheten bland solnabor, som har hemtjänst eller som är boende på vård- och omsorgsboende, ska minska.

Solnabor som bor på vård- och omsorgsboende ska känna sig trygga, nöjda och få ett gott bemötande.

 Målet uppfylls till stor del i år

Måluppfyllelsen för trygghet, gott bemötande och nöjdhet mäts i första hand genom årliga nationella brukarundersökningar på vård- och omsorgsboenden som genomfördes under första kvartalet 2022 med en svarsfrekvens motsvarande 41 procent. Det är fortsatt bra siffror utifrån att verksamheterna fortfarande följde Smittskydd Stockholms riktlinjer med begränsade möjligheter till gruppaktiviteter, lokala besöksrutiner samt att personalen fortfarande bar munskydd exempelvis vid måltidssituation. Undersökningen visar att 77 procent av de svarande känner sig trygga på sitt äldreboende (år 2020: 80 %). 68 procent känner sig nöjda med sitt boende (år 2020: 75 %), 89 procent är nöjda med personalens bemötande (år 2020: 91 %). Solnas resultat för vård och omsorgsboende är fortsatt bra, men resultaten är något sämre än resultatet för Stockholms län och riket. Generellt har resultaten förändrats i en negativ riktning, vilket Socialstyrelsen menar bör ses i kontexten att pandemin (Covid-19) pågått i två år när svaren samlades in.

Som komplement till resultaten i de nationella brukarundersökningarna genomför nämnden kontinuerligt individuppföljningar med fördjupade kvalitetsfrågor av de boendes upplevelse av bemötande och trygghet. Uppföljningen visar att merparten av de boende upplever att de alltid/oftast får ett bra bemötande från personalen och majoriteten av de boende känner sig alltid/oftast trygga. Detta resultat är i linje med föregående års resultat.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Utförarna har utifrån resultat av avtalsuppföljningen och anbudsuppföljning från 2021 gjort egna

utvecklingsplaner med planerade aktiviteter för bland annat bättre bemötande, ökad trygghet och nöjdhet. Aktiviteter och resultat planeras att följas upp enligt omvårdnadsnämndens uppföljningsplan för 2022.

- För att stödja målet och som ett led i det strategiska kompetensutvecklingsarbetet har 15 chefer och medarbetare deltagit i ledarskapsutbildningen; "En hållbar ledare i en föränderlig värld".
- Staden har rekviderat stimulansmedel för att arbeta med olika projekt i syfte att höja kvaliteten i verksamheterna. Ett av projekten som pågått under året är verksamhetsnära lärande. Med stöd av satsningen Äldreomsorgslyftet har hittills i år fem medarbetare påbörjat sin utbildning till undersköterska och 18 undersköterskor sin specialistutbildning för undersköterskor.
- Aktiviteter för att höja kompetensen har fortlöpt under våren på "Metodikum Solna" ett kliniskt träningscentrum som ger vård- och omsorgsmedarbetare möjlighet att träna på sina kliniska färdigheter för att bibehålla och utveckla sin kompetens.
- Medicinskt ansvarig för rehabilitering (MAR) har genomfört nätverksträffar med fysioterapeuter och arbetsterapeuter från vård- och omsorgsboende, varav ett med demenstema. Föreläsare delgav deltagarna ny kunskap med fokus på metoder inom rehabilitering för personer med demenssjukdomar.
- Verksamheterna har fortsatt att registrera och arbeta med tillgängliga kvalitetsregister för att stödja målet.

Solnabor som har hemtjänst ska ha möjlighet att leva och bo självständigt under trygga förhållanden.



Målet uppfylls till stor del i år

Måluppfyllelsen för trygghet, gott bemötande och nöjdhet mäts i första hand genom nationella brukarundersökningar för hemtjänst, vilken genomfördes under första kvartalet 2022. Undersökningen visar att 81 procent (2020: 81 %) av kunderna uppger att de känner sig trygga med att bo hemma med stöd av hemtjänst och 94 procent (2020: 97 %) uppger att de får bra bemötande av hemtjänstpersonal. Solnas resultat för hemtjänsten är jämförbart med Stockholms län men något sämre än riket. Generellt har resultaten i Solna och i riket förändrats i en negativ riktning, vilket Socialstyrelsen menar bör ses i kontexten att pandemin (Covid-19) pågått i två år när svaren samlades in.

Som komplement till resultaten i de nationella brukarundersökningarna genomför nämnden kontinuerligt under året individuppföljningar med fördjupade kvalitetsfrågor av kundernas upplevelse av bemötande och trygghet. Under året har hittills totalt 72 individuppföljningar inom hemtjänst genomförts, varav 61 personer har besvarat de kvalitetsfrågor som ställts. Svaren visar att 100 procent (2021: 99 %) av brukarna alltid eller oftast upplever att de blir väl bemötta av hemtjänsten och 98 procent (2021:100 %) av de tillfrågade känner sig trygga med sin hemtjänst.

Nämndens förebyggande verksamhet har hittills haft kontakt med och genomfört cirka 200 hembesök hos 80- och 90-åringar.

Ett samarbete mellan nämnden och Region Stockholm har startats upp inom ramen för God och nära vård. Syftet är att förbättra samverkan i samband med utskrivning med sikte på att minska återinskrivningar/undvikbar slutenvård.

För att motverka bedrägerier har informationsmaterial från polisen delats ut till utförare för distribution och information till personer med hemtjänst. Vid kännedom om pågående bedrägerier mot äldre har information från nämnden snabbt gått ut till målgruppen med hemtjänst.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Utförarna har fått resultatet av avtalsuppföljningen och har gjort egna utvecklingsplaner med planerade aktiviteter för bland annat bättre bemötande, ökad trygghet och nöjdhet. Aktiviteter och resultat kommer att följas upp enligt omvårdnadsnämndens uppföljningsplan för 2022.
- Verksamheterna har fortsatt att följa upp personalkontinuiteten för hemtjänstkunder som har flera hjälpinsatser per dag. Personalkontinuiteten i hemtjänsten ligger på en fortsatt god nivå, 11 personal på två veckor hos hemtjänstkunder som har minst tre besök per dag.

- För att stödja målet och som ett led i det strategiska kompetensutvecklingsarbetet har 15 chefer och nyckelpersoner inom hemtjänsten deltagit i ledarskapsutbildningen; "En hållbar ledare i en föränderlig värld".
- Staden har rekviderat stimulansmedel för att arbeta med olika projekt i syfte att höja kvaliteten i verksamheterna. Genom "Äldreomsorgslyftet" utbildar sig 13 medarbetare inom hemtjänsten till undersköterskor och en medarbetare till vårdbiträde.
- En utökad uppföljning av hemtjänstutförare har påbörjats under året med bakgrund att välfärdsbrott har upptäckts i andra kommuner. Denna uppföljning genomförs för att bland annat säkerställa att personer med hemtjänst får det stöd de har beviljats.
- Arbetet har fortsatt med att införa digitala lösningar inom hemtjänsten. Digitala alternativ utreds för hemtjänstinsatsen inköp för att öka kvaliteten på insatsen och förbättra arbetsmiljön för personalen. Digital fixare har fortsatt sitt arbete i att stödja äldre med ökad digital kompetens, bland annat genom att i samverkan med polisen anordna träffar för äldre med fokus på att förhindra bedrägerier på internet.
- Demenscertifiering av medarbetare som arbetar på avdelningen för myndighetsutövning inklusive hemgångsteamet har genomförts och 24 medarbetare deltog i utbildningen.

Solnabor med funktionsnedsättning ska kunna leva och bo självständigt under trygga förhållanden och ha en aktiv och meningsfull tillvaro.

● Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts främst i nationella brukarundersökningar som genomförs vartannat år samt kvalitetsfrågor som ställs vid individuppföljningar. Brukarna i undersökningarna är personer med boendestöd, personer med funktionsnedsättning som bor i grupp- eller servicebostäder samt personer som deltar i daglig verksamhet. Nästa brukarundersökning genomförs 2023. Under delåret 2022 har nämnden fortsatt att mäta brukarnas upplevelse med fördjupade kvalitetsfrågor i samband med individuppföljning.

För gruppboendestäder ställdes kvalitetsfrågorna till 35 brukare, varav 21 personer svarat på frågorna. Svaren på kvalitetsfrågorna visar att 100 procent av de tillfrågade upplever att de alltid eller oftast får ett bra bemötande från personalen, alltid eller oftast känner sig trygga och alltid eller oftast får vara med och bestämma vilken hjälp de får.

För servicebostäder har kvalitetsfrågor ställts till 23 brukare, varav 20 personer svarat på frågorna. Svaren på kvalitetsfrågorna visar att 100 procent alltid eller oftast får ett bra bemötande från personalen och alltid eller oftast får vara med och bestämma vilken hjälp de får. Andelen som alltid eller oftast känner sig trygga är 95 procent.

Verksamheterna har arbetat vidare med identifierade utvecklingsområden från 2021 års avtalsuppföljningar. 2022 års avtalsuppföljningar genomförs under hösten.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Efter att trygghet identifierats som ett gemensamt utvecklingsområde efter brukarundersökningen 2021 har cheferna enats om att arbeta aktivt med trygghetsfrågor i verksamheterna.
- För att stödja målet och som ett led i det strategiska kompetensutvecklingsarbetet har 12 chefer och nyckelpersoner inom grupp- och servicebostäder samt daglig verksamhet deltagit i ledarskapsutbildningen; "En hållbar ledare i en föränderlig värld".
- Staden har rekviderat stimulansmedel för att höja habiliteringsersättningen till personer med daglig verksamhet. Modellen för fördelning av ersättningen har uppdaterats och förenklats i sin utformning.
- Initiativ har tagits tillsammans med utförare för att utveckla och inspirera brukargruppen i demokratifrågor och en studiecirkel påbörjas under hösten 2022.
- Kompetenshöjande insatser i form av olika utbildningar har erbjudits vård- och omsorgspersonal inom funktionshinderområdet. Totalt har 29 medarbetare deltagit i Forum Carpes utbildningar.

Den besvärande ensamheten bland solnabor, som har hemtjänst eller som är boende på vård- och omsorgsboende, ska minska.

 Målet uppfylls till stor del i år

Måluppfyllelsen gällande den besvärande ensamheten mäts i första hand genom årliga nationella brukarundersökningar för vård- och omsorgsboende och hemtjänst samt biståndshandläggarnas individuppföljningar. Brukarundersökningen för vård och omsorgsboende 2022 visar att 68 procent av de svarande besväras ibland/oftast av ensamhet (år 2020: 71 %). Brukarundersökningen för 2022 visar även att 59 procent av personer med hemtjänst ibland/oftast besväras av ensamhet (år 2020: 55 %). Solnas resultat för vård- och omsorgsboenden är något bättre medan resultatet för hemtjänsten är något sämre än Stockholms län och riket.

Arbetet med individuppföljningar inom hemtjänsten och på vård- och omsorgsboendena har pågått kontinuerligt under året, där också kvalitetsfrågor ställs av handläggare till hemtjänstkunderna. Under perioden har totalt 72 individuppföljningar med fördjupade kvalitetsfrågor genomförts inom hemtjänst och totalt har 61 kunder besvarat de kvalitetsfrågor som ställts. När det gäller ensamhet är det 12 procent som upplever ensamhet som ett visst eller ett stort problem medan 88 procent inte upplever detta som ett stort problem. Uppföljningarna av de boende som bor på vård och omsorgsboende visar att majoriteten till viss del besväras av ensamhet.





Nämndens arbete för att öka hälsa, välbefinnande och livsglädje hos äldre har fortsatt under året. Det har skett bland annat genom samverkan med förvaltningen för arbetsmarknad, kultur och fritid, frivilligorganisationer samt andra volontärer och har som syfte att bryta social isolering, ge social stimulans och erbjuda friskvårds- och/eller kulturaktiviteter. Nämnden fortsätter arbetet med att erbjuda personer med en demenssjukdom och deras anhöriga stöd för att motverka social isolering.

Wifi har installerats i gemensamma utrymmen och i lägenheter på vård- och omsorgsboenden för att underlätta kommunikation och kontakt med närstående liksom möjligheten att använda appar, läsa tidningen, spela spel med mera. Digitala möten är en etablerad arbetsform inom och mellan organisationer men erbjuds också som kontaktväg för kunder och brukare.


Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Verksamheternas arbets sätt för att systematiskt minska den besvärande ensamheten på vård- och omsorgsboende har utvecklats.
- För att minska den besvärande ensamheten har välfärdsteknik köpts in för att främja en meningsfull tillvaro.
- För att stödja målen har videosamtal fortsatt erbjudas till de boende och anhöriga.
- Webbaserade utbildningar "Om hörsel" samt "Lågaffektivt bemötande" har tagits fram och tillgängliggjorts för medarbetare
- Utbildning i taktill massage har genomförts för 40 medarbetare från vård och omsorgsboende
- Projekten "Digital fixare" och "Välfärdsbiblioteket" har pågått under året för att minska det digitala utanförskapet och den besvärande ensamheten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämndmål	
	Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska utöva god tillsyn och säkerställa efterlevnad av lagstiftningen inom nämndens verksamhetsområde.
	Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska öka nämndens självfinansieringsgrad för nämndens tillsyn och kontroll.
	Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska hålla hög kvalitet på service och myndighetsutövning och bidra till nöjda solnabor och företagare.
	Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska verka för att Solna ska utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska utöva god tillsyn och säkerställa efterlevnad av lagstiftningen inom nämndens verksamhetsområde.

 Målet uppfylls i år

Tillsynsenheterna har i huvudsak följt de tillsyns- och kontrollplaner som antagits av nämnden. Viktiga händelser som har bidragit till måluppfyllelse är:

Miljöskydd

Tillsynen av miljöfarlig verksamhet pågår i huvudsak enligt plan. Bland de miljöfarliga verksamheter som inte är tillstånds- eller anmälningspliktiga har tillsyn bedrivits på exempelvis fordonsverksamheter och parkeringsytor. De regeländringar inom avfallsområdet som trädde i kraft 2020 har inneburit att flera pågående avfallsprojekt såsom tillsyn av avfallstransportörer, kontroll av rapportering till det nationella avfallsregistret, tillsyn av bygg- och rivningsavfall samt avfallshantering i livsmedelsbutiker.

Flera ärenden avseende föroreningar i mark samt anmälan om avhjälpande åtgärder har handlagts. Ett flertal stora infrastruktur- och exploateringsprojekt som exempelvis tunnelbanans gula linje och utbyggnaden av Mälarbanan pågår i staden. Stort fokus vid denna tillsyn har varit buller, förorenad mark och vattenhantering.

Hälsoskydd

Den planerade tillsynen av förskolor och öppna förskolor har utförts enligt plan. Fokus har varit ventilation, städning och smittskydd. Årets tillsyn av vård- och omsorgsboenden har varit digital och haft fokus på legionella och temperatur. Totalt har 24 äldreboenden eller LSS-boenden fått tillsyn. Under perioden fortsatte ärendehantering av flerbostadshus och offentliga lokaler med förhöjda radonhalter. Tillsyn har utförts på samtliga utomhusbad, plaskdammar och strandbad. Vid länsstyrelsens tillsynsbesök konstaterade de att tillsynen av de rökfria miljöerna i Solna fungerar bra. Tillsynen på kosmetiska produkter hos frisörer har startat och kommer att fortsätta under hösten

Livsmedelskontroll

Myndigheten följer sin plan gällande kontroll av anläggningar för året och har även utfört en del kontroller av anläggningar som inte hann utföras under 2021. Enheten har fortsatt att utföra kontroll enligt de operativa mål som finns kvar att slutföra. Bland annat har provtagning och analys gällande förekomst av akrylamid i kaffe genomförts.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska öka nämndens självfinansieringsgrad för nämndens tillsyn och kontroll.

 Målet uppfylls till stor del i år

Efter åtta månader är självfinansieringsgraden 2022 högre jämfört med 2021 års helårsresultat. Det kan dock konstateras att intäkterna prognostiseras bli lägre än budgeterat på grund av lägre timavgifter inom miljöbalkstillsynen. Det kommer dock vägas upp genom lägre personalkostnader på grund av vakanser, vilket sammantaget kan innebära en ökad självfinansieringsgrad jämfört med tidigare år.

Statsbidrag för trängsel tillsyn under den pågående pandemin har påverkat intäkterna för både innevarande år samt åren 2021 och 2021.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Nämnden har under perioden genom samverkan internt och externt arbetat med att effektivisera och förenkla handläggningen samt ärendehantering.
- För att säkerställa att faktureringsprocessen sker på ett rättssäkert och effektivt sätt pågår en genomgång av faktureringsprocessen och kontroller av att fakturering görs enligt upprättade rutiner och beslut.
- Ett fördjupningsarbete för att öka antalet debiterbara timmar pågår och detta följs frekvent och kontinuerligt upp.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska hålla hög kvalitet på service och myndighetsutövning och bidra till nöjda solnabor och företagare.

● Målet uppfylls i år

Att hålla en hög kvalitet på service och myndighetsutövning är ett ständigt pågående arbete, där utvecklingsinsatser baseras på analys av inkomna frågor, synpunkter och klagomål, överklagandeprocesser samt en årlig servicemätning.

Servicemätningen Löpande Insikt undersöker kundernas upplevelse av kommunens service. Serviceupplevelsen presenteras i form av ett Nöjd Kund-Index (NKI) där kundnöjdhet mäts på en skala från 0-100. Resultatet i servicemätningen för myndighetsområdet miljö- och hälsoskydd 2021 som presenterades under 2022 visade på höga resultat för samtliga enheter; miljöskyddstillsyn 77 (2020:76), hälsoskyddstillsyn 83 (2020: 85) samt livsmedelskontroll 80 (2020: 75). Nämndens prioritering har varit att behålla den tidigare höga nivån. Resultatet för 2022 års ärenden kommer under våren 2023.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är

- Introduktionen av nyanställda är omfattande med genomgång av rutiner, kontroller och inspektioner.
- Använda beslutsmall med enhetlig struktur och tydligt språk.
- Skyndsam hantering av ärenden och snabb återkoppling efter kontroll/inspektion.
- Ett projekt för att implementera integrerade e-tjänster har startats.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden anslöts till stadens e-arkiv i februari, vilket var ett viktigt steg för att även i framtiden kunna möjliggöra att kraven kring tillgänglighet och öppenhet kan tillgodoses och servicen förbättras. Arbetet med att utveckla administrativa processer har fortsatt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska verka för att Solna ska utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt.

● Målet uppfylls i år

Måluppfyllelsen mäts genom skriftliga beskrivningar som bidrar till att Solna ska utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt.

Viktiga aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse är:

- Miljöövervakning av stadens recipienter har genomförts i samverkan med omkringliggande kommuner. Det kommungemensamma lokala åtgärdsprogrammet för Igelbäcken har godkänts av alla berörda kommuner.
- Sammanvägningen av tidigare utförda analyser och data avseende flora och fauna i Solna har slutförts.
- Samverkan med tekniska nämnden har skett inom flera områden, bland annat för att bidra till en skötsel av stadens naturområden som gynnar ett rikt växt- och djurliv samt skapandet av en naturlig sjötröskel vid Råstasjöns utlopp.
- Nämnden har under perioden lämnat samrådsyttranden över fem detaljplaner samt granskat två miljökonsekvensbeskrivningar, sju dagvattenutredningar, två skyfallsutredningar, fyra undersökningar om betydande miljöpåverkan, fem naturutredningar, fyra bullerutredningar, två luftutredningar samt tre miljöprogram.
- Inom ramen för energi- och klimatrådgivning har rådgivningar och seminarier genomförts. Ett nätverk för bostadsrättsföreningar har startats och cykelkurser har genomförts.
- Nämnden har under perioden bistått kommunstyrelsen i det miljöstrategiska arbetet, exempelvis vid framtagandet av en blåplan för staden.

Överförmyndarnämnden

Nämndmål

● Solnabor som, av domstol eller enligt gällande rätt, anses ha begränsad egen rättsförmåga ska kunna känna sig trygga med stadens tillsyn av ställföreträdare.

Solnabor som, av domstol eller enligt gällande rätt, anses ha begränsad egen rättsförmåga ska kunna känna sig trygga med stadens tillsyn av ställföreträdare.

● Målet uppfylls i år

Överförmyndarnämndens kansli arbetar kontinuerligt med rutinutveckling för att samtliga ärenden ska hanteras enhetligt, effektivt och rättssäkert. 93,3 procent av årsräkningarna för 2021 har granskats utan anmärkning, vilket indikerar att ställföreträdarna sköter förvaltningen av huvudmännens egendom i enlighet med föräldrabalkens regler. Att 6,7 procent av årsräkningarna granskats med anmärkning bör ses som ett tecken på att tillsynen fungerar och att eventuella brister påtalas och antecknas. Granskningen av samtliga årsräkningar påbörjades före den första juli, i enlighet med verksamhetsplanen, vilket medför att eventuella brister upptäcks i god tid.

Tillgången på gode män och förvaltare bedöms som mycket god och bidrar till måluppfyllelse. Nämnden har under året tagit fram en digital utbildning med tillhörande kunskapstest för att säkerställa att gode män har de kunskaper som krävs för att kunna fullgöra sina uppdrag på ett bra sätt. Kostnaden per ställföreträdarskap har minskat de senaste åren, men ligger fortfarande över kostnaden i länet och riket.

Uppdrag

Kommunfullmäktige har i stadens verksamhetsplan och budget för 2022 beslutat om följande 12 uppdrag. Uppdragen följs i första hand upp i delårsrapporten per augusti samt i årsredovisningen. I delårsrapporten per april beskrivs endast om det uppstått någon väsentlig avvikelse för nämndens uppdrag.

Uppföljningen av uppdragen är en beskrivande text av hur uppdraget utförts och vad som uppnåtts samt en bedömning av uppdragets status.

En sammanvägd bedömning med följande skala:

- ✓ Uppdraget är slutfört.
- Uppdraget pågår enligt plan.
- ⏸ Uppdraget pågår med avvikelse.
- Uppdraget avbrutet eller har inte startat.

Bedömningen i delårsrapporten är att 7 av årets 12 uppdrag är slutförda och övriga 5 uppdrag pågår enligt plan.

Uppdrag
✓ Skolnämnden får i uppdrag att ta fram en ny strategi för att förbättra kunskapsresultaten i Solnas kommunala skolor utifrån erfarenheter av den nu gällande kunskapsstrategin.
● Skolnämnden får i uppdrag att ta fram ett stödjande regelverk som kan implementeras i Solnas kommunala skolor för att främja studiero och skapa en trygg lärmiljö.
✓ Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med skolnämnden, barn- och förskolenämnden, kultur- och fritidsnämnden och socialnämnden ta fram en gemensam handlingsplan för att främja psykisk hälsa hos barn och ungdomar i Solna.
● Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder ta fram nya riktlinjer för Solnas förskole- och skolgårdar.
● Tekniska nämnden får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder uppdatera skötselplanen för Igelbäckens naturreservat.
✓ Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och styrelser ta fram en plan för hur hästverksamheten kan vidareutvecklas på Överjärva gård genom hagar, boxar och stall.
✓ Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder se över möjligheten att utveckla och komplettera idrottsområdet kring Skytteholms IP och Solnahallen.
✓ Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder utreda användningen av Vasalundshallen, Vasalunds simhall och tillhörande markområde i samband med att den nya simhallen står färdig.
✓ Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder göra en inventering av vakanta lokaler i stadens fastighetsbestånd och kartlägga vilka lokaler som behövs för stadens verksamheter, vilka som kan hyras ut till externa aktörer och vilka som kan avyttras.
● Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med tekniska nämnden och i samråd med rådet för funktionshinderfrågor och pensionärsrådet göra en tillgänglighetsinventering och märkning av stadens lokaler, som kan kommuniceras på solna.se.
✓ Kommunstyrelsen får i uppdrag att utveckla och öka medborgarnas insyn i stadens verksamheter genom att underlätta tillgång till handlingar via webben.
● Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder ta fram en blåplan, som anger mål och riktlinjer för hur Solnas vattenområden ska förvaltas och utvecklas.

Skolnämnden får i uppdrag att ta fram en ny strategi för att förbättra kunskapsresultaten i Solnas kommunala skolor utifrån erfarenheter av den nu gällande kunskapsstrategin.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget att ta fram en ny strategi för att förbättra skolresultaten avrapporterades till skolnämnden i juni.

Skolnämnden får i uppdrag att ta fram ett stödjande regelverk som kan implementeras i Solnas kommunala skolor för att främja studiero och skapa en trygg lärmiljö.

▶ Uppdraget pågår enligt plan.

Arbetet med uppdraget pågår enligt plan.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med skolnämnden, barn- och förskolenämnden, kultur- och fritidsnämnden och socialnämnden ta fram en gemensam handlingsplan för att främja psykisk hälsa hos barn och ungdomar i Solna.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget att ta fram en gemensam handlingsplan avrapporterades till kommunstyrelsen i juni.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder ta fram nya riktlinjer för Solnas förskole- och skolgårdar.

▶ Uppdraget pågår enligt plan.

Tekniska nämnden får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder uppdatera skötselplanen för Igelbäckens naturreservat.

▶ Uppdraget pågår enligt plan.

Arbetet med uppdraget pågår enligt plan och kommer att slutredovisas vid slutet av året.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och styrelser ta fram en plan för hur hästverksamheten kan vidareutvecklas på Överjärva gård genom hagar, boxar och stall.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget avrapporterades till kommunstyrelsen i juni.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder se över möjligheten att utveckla och komplettera idrottsområdet kring Skytteholms IP och Solnahallen.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget avrapporterades till kommunstyrelsen i juni.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder utreda användningen av Vasalundshallen, Vasalunds simhall och tillhörande markområde i samband med att den nya simhallen står färdig.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget avrapporterades till kommunstyrelsen i juni.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder göra en inventering av vakanta lokaler i stadens fastighetsbestånd och kartlägga vilka lokaler som behövs för stadens verksamheter, vilka som kan hyras ut till externa aktörer och vilka som kan avyttras.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget avrapporterades till kommunstyrelsen i maj.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med tekniska nämnden och i samråd med rådet för funktionshinderfrågor och pensionärsrådet göra en tillgänglighetsinventering och märkning av stadens lokaler, som kan kommuniceras på solna.se.

▶ Uppdraget pågår enligt plan.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att utveckla och öka medborgarnas insyn i stadens verksamheter genom att underlätta tillgång till handlingar via webben.

✓ Uppdraget är slutfört.

Uppdraget är slutfört och avrapporteras i och med behandlingen av kommunstyrelsens delårsrapport per augusti i kommunstyrelsen i oktober.

Det har i flera år varit möjligt för allmänheten att via solna.se söka allmänna handlingar i diariesystemet Lex. Själva sökmotorn har legat i Solnas externwebb, som har sökt handlingar direkt i Lex databas. I samband med att staden bytte applikation för externwebben från EPI-server till Sitevision uppstod emellertid problem med sökbarheten. Kommunstyrelsen fick därför i uppdrag i Solna stads verksamhetsplan och budget för 2022 att säkerställa ett fungerande webbdarium på solna.se.

I arbetet med uppdraget har ett flertal tekniska lösningar prövats. Efter utredning och tester av olika lösningar beslutades att köpa in en ny webbapplikation som Solarplexus (även leverantör av Lex) nyss släppt till marknaden. Den nya webbapplikationen har implementerats och sökfunktionen fungerar bra. Sökningar i webbdariet blir korrekta och det är även möjligt att visa stora datamängder på webben utan att problem uppstår.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder ta fram en blåplan, som anger mål och riktlinjer för hur Solnas vattenområden ska förvaltas och utvecklas.

▶ Uppdraget pågår enligt plan.

Finansiella mål

Kommunfullmäktige har i stadens verksamhetsplan och budget för 2022 beslutat om finansiella mål. De finansiella målen följs upp i samband med budgetuppföljningen, delårsrapporten samt årsredovisningen.

Bedömningen i denna rapport är att de tre finansiella målen kommer att uppfyllas under året.

För att leva upp till kravet på en god ekonomisk hushållning måste resultatet över tid ligga på en nivå som reellt sett konsoliderar ekonomin. Reinvesteringar bör på lång sikt kunna göras utan finansiering med nya lån. Resultatnivån för att uppnå en god ekonomi i en enskild kommun varierar bland annat beroende på kommunens befolkningsutveckling och behov av investeringar.

Årsprognosen för 2022 ligger på en nivå som reellt konsoliderar ekonomin. Sammantaget innebär detta att staden år 2022 uppfyller lagkravet om god ekonomisk hushållning samt att staden uppfyller de finansiella målen.

Finansiella mål	
●	Skattesatsen ska bibehållas på nuvarande nivå. (År 2021: 17,12 per skattekrona)
●	Resultat efter balanskrav och synnerliga skäl ska minst uppgå till 95 mkr. (År 2021: budgeterat resultat 100 mkr)
●	Nettoinvesteringar ska inte överstiga 1 100 mkr över en rullande femårsperiod. (År 2021: 1 200 mkr under en rullande femårsperiod)

Skattesatsen ska bibehållas på nuvarande nivå. (År 2021: 17,12 per skattekrona)

● Målet uppfylls i år

Målet avseende skattesatsen bedöms uppfyllt under år 2022, då kommunfullmäktige i november 2021 beslutade att bibehålla skattesatsen på 17,12 för år 2022. Solna har haft oförändrad skattesats sedan 2008. Genomsnittet i Stockholms län under 2022 är 18,94 (ovägt medelvärde).

Det finansiella målet bedöms kunna uppfyllas även framgent, eftersom det finns en fortsatt god balans mellan utvecklingen av stadens intäkter och kostnader. En förutsättning för att behålla Solnas låga skattesats, är att

intäkterna utvecklas i minst samma takt som kostnaderna. Solna har under lång tid lyckats upprätthålla en hållbar utveckling, vilket fortsätter under år 2022.

Resultat efter balanskrav och synnerliga skäl ska minst uppgå till 95 mkr. (År 2021: budgeterat resultat 100 mkr)

● Målet uppfylls i år

Resultatmålet efter balanskrav och synnerliga skäl bedöms uppfyllas under 2022, eftersom årsprognosen överträffar resultatmålet om 100 mkr.

För att leva upp till kravet om god ekonomisk hushållning måste resultatet över tiden ligga på en nivå som realt sett konsoliderar ekonomin. Reinvesteringar bör på lång sikt kunna göras utan finansiering med nya lån. Resultatnivån för att uppnå en god ekonomi i en enskild kommun varierar beroende på kommunens befolkningsutveckling, behovet av investeringar med mera. Resultatnivån enligt prognosen för 2022 ligger på en nivå som realt konsoliderar ekonomin.

Nettoinvesteringar ska inte överstiga 1 100 mkr över en rullande femårsperiod. (År 2021: 1 200 mkr under en rullande femårsperiod)

● Målet uppfylls i år

Målet om nettoinvesteringar bedöms uppfyllas under året, då prognosen är lägre än det finansiella målet om 1 100 mkr över en rullande femårsperiod.

Ekonomisk analys

Utvärderingen av den ekonomiska ställningen, utöver övergripande mål, utfall och nedanstående tre resultatmål visar att staden har förutsättningar att möta förväntad tillväxt och utmaningar. Enligt Lag om kommunal bokföring och redovisning samt tillhörande rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning (RKR) ska förvaltningsberättelsen redovisa periodens resultat (förändring av eget kapital) och uppgifter om periodens resultat efter balanskravsjusteringar samt resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl.

Periodens resultat, förändring av eget kapital

Resultatet för perioden är positivt och uppgår till 49,6 mkr, vilket är en försämring med -1 068,7 mkr i förhållande till motsvarande period föregående år. Föregående års periodresultat är korrigerat med 70,7 mkr till följd av förändrade redovisningsregler avseende beräkning av index för medfinansiering av infrastruktursatsningar. Resultatförändringen förklaras främst inom finansnettot i form av orealiserade värdeförändringar i värdepapper och ökade indexkostnader för infrastruktursatsningar. Till del kompenseras resultatförändringen av att skatteintäkterna är högre än förväntat.

Prognostiserat resultat för 2022 uppgår till 161,8 mkr, vilket innebär en budgetavvikelse på 66,8 mkr och en förändring i förhållande till delårets resultat med 112,1 mkr. Förändringen förklaras av ytterligare markförsäljning och intäktsföring av färdigställda exploateringsprojekt, högre skatteintäkter än de sammanvägda bedömningarna inför budgetbeslutet samt att avkastningen i kapitalförvaltningen under återstoden av året följer målet i finanspolicy. Därutöver påverkar behovsutveckling vad avser utbildning och omsorg samt prisutveckling för bland annat el till en högre kostnadsutveckling för nämnderna än för perioden.

Balanskravsresultat, resultat efter balanskravsjusteringar

Resultat efter balanskravsjusteringar är periodens resultat minskat med realiserade vinster vid försäljning av anläggningsstillgångar samt återläggning av realiserade resultat i värdepapper.

Den negativa utvecklingen för värdepapper i kapitalförvaltningen innebär att balanskravsresultatet ska korrigeras med 555,1 mkr för realiserade förluster. Periodens resultat efter balanskravsjusteringar uppgår till 569,8 mkr att jämföra med föregående års periodresultat om 715,7 mkr.

Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl

Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl innehåller utöver resultat efter balanskravsjusteringar även justeringar som är viktiga att uppmärksamma. Justeringarna avser jämförelsestörande och extraordinära poster samt så kallade synnerliga skäl. Synnerliga skäl består av reserverade medel för pensioner, omstrukturering av verksamhet och strukturella utvecklingsinsatser.

Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl är ett av stadens tre finansiella mål och uppgår till 477,2 mkr, vilket är 413,9 mkr högre än periodens budgeterade resultatmål om 63,3 mkr. Det innebär att staden har uppfyllt lagens krav på balans i ekonomin för perioden.

Jämförelsestörande kostnader uppgår till 18,7 mkr, vilket är en minskning med -32,7 mkr jämfört motsvarande period 2021. Del av jämförelsestörande kostnader (8,0 mkr) avser medel som tidigare reserverats i eget kapital avseende omstrukturering och därutöver utrangeringskostnader kopplade till den pågående översynen av anläggningsregistret.

Budgetavvikelsen förklaras av att nämndernas nettokostnader är lägre än förväntat samt att skatteintäkter och generella statsbidrag uppvisar ett högre utfall. Nämndernas budgetavvikelse (137,3 mkr) för perioden beror till stor del på att flertalet statsbidrag är högre än förväntat och att behovet av äldreomsorgstjänster fortsatt är lägre än innan pandemin.

Årsprognos för 2022 är ett resultat på 461,3 mkr, vilket är 366,3 mkr högre än stadens resultatmål (95,0 mkr) och som förklaras av nämndernas nettokostnadsutveckling och skatteintäktsutveckling.

Övergripande om resultat och ekonomisk ställning

	2022	2021	2020	2019	2018
Folkmängd	85 708	84 187	83 162	82 429	80 950
Kommunal skattesats	17,12	17,12	17,12	17,12	17,12
Verksamhetens intäkter, mkr	1 010	980	916	875	858
Verksamhetens kostnader, mkr	-3 916	-3 801	-3 736	-3 761	-3 636
Verksamhetens resultat exkl. jämförelsestörande poster och nedskrivningar	560	603	345	117	130
Årets resultat, mkr	162	1 350	874	469	-414
Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl, mkr	461	525	493	170	354
Soliditet, procent	64	63	61	59	51
Soliditet inklusive pensionsförpliktelser, procent	53	52	47	42	34
Investeringar i materiella anläggningstillgångar, mkr	236	510	309	411	260
Självfinansieringsgrad, procent	89	343	477	147	-85
Kassalikviditet, procent	840	531	400	259	265
Långfristiga lån, mkr	0	0	0	0	0
Långfristiga skulder (exploateringsbidrag), mkr	338	327	354	423	626

Folkmängd och årsutfall 2022, vad avser stadens resultaträkningsmått, utgör prognos för året. De finansiella måtten 2022 avser utfall till och med augusti. Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Folkmängden har i genomsnitt ökat med 1,5 procent under perioden 2018-2022. Befolkningsutvecklingen visar på finansieringsförutsättningar och en behovsutveckling vad avser efterfrågan på kommunala tjänster. Stadens befolkning förväntas öka med 1,8 procent 2022 och som är en förbättring i jämförelse med pandemiåren 2020 och 2021. Befolkningsprognosen, som upprättats i september indikerar att tillväxttakten för den kommande planeringsperioden 2023-2025 är lägre än de 2 procent som varit ungefärlig årlig befolkningsökning i Solna under 2000-talet. Rådande konjunkturläge är en faktor som kan påverka nybyggnationstakt och därmed även utvecklingen under den kommande planeringsperioden.

Den kommunala skattesatsen har varit oförändrad under femårsperioden.

Verksamhetens intäkter uppvisar en positiv och stabil utveckling. En del i utvecklingen de senaste åren förklaras av särskilda statsbidragssatser, bland annat till följd av pandemin.

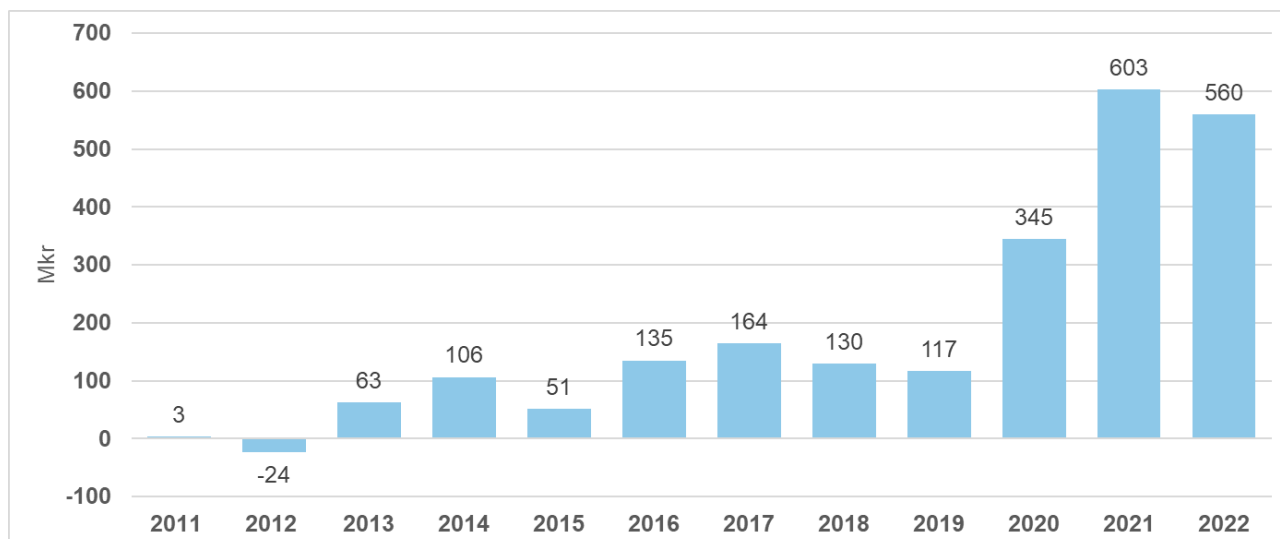
Verksamhetens kostnader har i genomsnitt ökat med 1,6 procent under perioden 2018-2021. Kostnadsökningen för 2022 är prognostiserad till 3,0 procent som bland annat förklaras av inflationsutvecklingen. Nämndernas positiva budgetavvikelse för period och i årsprognos visar dock att det finns förutsättningar för nämnder och stad att möta olika typer av utmaningar till följd av förväntad konjunkturutveckling den kommande planeringsperioden.

Verksamhetens resultat exklusive jämförelsestörande poster och nedskrivningar är ett mått som tydligt visar att den löpande verksamheten har en god och hållbar finansiering i förhållande till skatteintäkterna. Resultatmättet

uppvisar positiva resultat under 2010-talet fränsett under 2012. Den långsiktiga trenden är positiv, vilket främst förklaras av resultatmålet har höjts under perioden och nuvarande nivå bedöms rimlig för att möta omvärldsförändringar av olika slag.

De senaste årens ekonomiska resultat har tydliga kopplingar till pandemin såsom olika extra statliga bidrag och förändrad behovsutveckling inom främst omsorgsverksamheterna.

Verksamhetens resultat exklusive jämförelsestörande poster och nedskrivningar 2011-2022



En annan del i trendförändringen är att skatteintäkter inklusive generella statsbidrag och utjämning har utvecklats betydligt starkare än vad konjunkturbedömning och andra omvärldsfaktorer har indikerat. Extra statsbidrag under perioden har därutöver väsentligt förstärkt skatteintäktsnettot. I princip oförändrade nettokostnader 2020 och 2021 samt skatteintäktsutvecklingen får sammantaget till effekt att verksamhetens resultat exklusive jämförelsestörande poster och nedskrivningar utvecklats betydligt för perioden 2020-2022.

Årets resultat innehåller orealiserade vinster och förluster i kapitalförvaltningen samt intäkter och kostnader till följd av beslutet om medfinansiering av infrastrukturella satsningar som utbyggnaden av tunnelbanan och Mäljarbanan. Såväl de orealiserade värdeförändringarna i kapitalförvaltningen som markförsäljningarna kommer sannolikt att variera betydligt över tid och därmed påverka årets resultat i olika riktningar, vilket försvårar möjlighet att följa utveckling och förändringar över tid.

Ett mer stabilt mått över tid är det av kommunfullmäktige beslutade finansiella målet (Resultat efter balanskravsjustering och synnerliga skäl). Resultat efter balanskravsjustering och synnerliga skäl exkluderar orealiserade värdeförändringar och andra jämförelsestörande poster såsom intäkter och kostnader kopplade till medfinansiering av infrastrukturella satsningarna. Utfallet under 5-årsperioden visar att stadens resultatmål har uppfyllts respektive år och utfallen indikerar även att staden har förutsättningar att leva upp till kravet om god ekonomisk hushållning under den kommande planeringsperioden.

Medelsförvaltningen är uppdelad i en långsiktig kapitalförvaltning och en kortsiktig likviditetsförvaltning. Syftet är att täcka framtida investeringsbehov och stadens pensionsåtagande. Marknadsvärdet per sista augusti var den långsiktiga kapitalförvaltningen värd 3 099,1 mkr att jämföra med 3 616,6 mkr vid årets början, 2 084,5 mkr per årsskiftet 2020/2021 samt ursprungliga insatsen på 600 mkr år 2002. Under 2021 investerades ytterligare 900 mkr i den långsiktiga kapitalförvaltningen och den totala investeringen uppgår till 1 500 mkr. Inkluderar den kortsiktiga likviditetsförvaltningen uppgår marknadsvärdet till 3 641,5 mkr. Kapitalet förvaltas i enlighet med av kommunfullmäktige beslutad finanspolicy samt av kommunstyrelsen fastställda placeringsriktlinjer för medelsförvaltning.

De finansiella nyckeltalen som redovisas i bland annat Kommun- och landstingsdatabasen (Kolada) speglar kommunens ekonomiska läge på kort och lång sikt. Kommunal skattesats, soliditet (eget kapital i relation till balansomslutning), självfinansieringsgrad (andel av nettoinvesteringar som har finansieras av årets resultat och avskrivningar) och kassalikviditet (omsättningstillgångar minus förråds- lager- och exploateringsstillgångar i relation till kortfristiga skulder) är finansiella nyckeltal som utvecklats positivt och tydligt visar att staden har en stabil finansiell grund.

Soliditeten uppgår till 64 procent för perioden (63 % 2021). Om hänsyn även tas till de pensionsförpliktelser som

enligt den kommunala redovisningslagen redovisas inom linjen som ansvarsförbindelse, det vill säga utanför balansräkningen, ligger soliditeten på 53 procent (52 % 2021).

Investeringar i materiella anläggningstillgångar varierar över tid. Det sammantagna behovet av kommunal välfärd såsom förskola, grundskola, gymnasieskola, LSS och äldreomsorg varierar baserat på behovförändringar till följd av befolkningsökning och förändrad befolkningsammansättning. Pågående större projekt är en ny skola i Järvastaden.

Självfinansieringsgraden är positiv över hela perioden. I jämförelse med andra kommuner uppvisar staden en stark självfinansieringsgrad. Investeringar har genomförts utan upptagande av lån samtidigt som kassalikviditeten visar en positiv utveckling.

Osäkerhetsfaktorerna inför 2023 är dock många. Betydande nedgångar på de internationella börserna som en följd av stigande inflation, förväntade ränteuppgångar och ett osäkert säkerhetsläge globalt speglar 2022. De ekonomiska konsekvenserna av pandemin förväntas klinga av samtidigt som Rysslands invasion av Ukraina påverkar konjunkturutvecklingen samt bidrar till högre kommunala utgifter inom vissa verksamhetsområden. Den nationella ekonomins utveckling de kommande åren innehåller betydande osäkerhetsfaktorer som i sin tur kan utveckla nya ekonomiska utmaningar.

Sammanfattningsvis visar dock den ekonomiska utvecklingen över 5-årsperioden att nämnderna och förvaltningarnas arbete för att säkra en god hushållning ger goda förutsättningar att möta den kommande periodens osäkerhetsfaktorer och utmaningar.

Känslighetsanalys	Resultateffekt, mkr
Förändring av skatter och bidrag genom 100 fler/färre invånare	5
Förändring av verksamhetens intäkter med 1 procent	10
Förändring av lönekostnad med 1 procent	15
Förändring av köp av verksamhet (externa utförare) med 1 procent	18
Förändring av index avseende finansiella kostnader i infrastruktur med 1 procent	19
Värdeförändring långsiktig kapitalförvaltning med 1 procent	31

Känslighetsanalysen visar ekonomiska konsekvenser av egna beslut eller förändringar i omvärlden. Tabellen visar exempel på nyckeltal att beakta i en känslighetsanalys. Utöver känslighetsanalysen är budgetavvikelse och prognossäkerhet väsentliga mått att följa för att säkerställa en god hushållning av resurser.

Budgetavvikelse är ett mått för att säkra att nämndernas verksamheter inte avviker från fastställda budgetramar. Nämndernas utfall uppvisar en positiv budgetavvikelse på 137,3 mkr inklusive kommunstyrelsens medelsreserv (10,0 mkr), vilket är i nivå med motsvarande period 2021 (143,7 mkr inklusive förstärkt medelsreserv om 43,0 mkr) och en förbättring i det fall att medelsreserven exkluderas respektive år. Stärkt och utvecklad verksamhets- och ekonomistyrning samt lägre efterfrågan på omvårdnadstjänster och högre statliga bidrag än förväntat utgör huvudsakliga förklaringar till den positiva avvikelsen.

Prognossäkerhet är ett mått för att uppnå en god styrning av verksamheten och att nämnderna vid negativa avvikelser beskriver vilka åtgärder som vidtagits för att nå en budget i balans. Därav följer att de årsprognoser som presenteras under första halvåret ligger i nivå med årsbudget, eftersom pågående aktiviteter på årsbasis ska resultera i en budget i balans. En prognosavvikelse mellan årsutfall och prognos per augusti för verksamhetens nettokostnader exklusive jämförelsestörande poster bör inte vara mer än cirka 1 procent. Prognosavvikelsen för 2021 uppgick till +0,1 procent i förhållande till omslutning på 2 988,5 mkr, vilket motsvarar 3,5 mkr och därmed väl inom ramen för en förväntad avvikelse. Effekterna av periodens dramatiska inflationsutveckling försvårar bedömning av helårets förväntade nettokostnadsutveckling för 2022.

Uppföljning stadens resultatbudget

Mkr	Periodutfall				Årsprognos		
	2022	2021	% 22/21	Budget-avvikelse	Budget	Prognos	Prognos-avvikelse
Verksamhetens intäkter	696,7	660,6	5,5	148,7	822,0	1 010,0	188,0
Jämförelsestörande intäkter	124,7	406,4	-69,3	124,7	0,0	220,0	220,0
Verksamhetens kostnader	-2 536,0	-2 451,0	3,5	53,3	-3 884,0	-3 915,5	-31,6
Jämförelsestörande kostnader	-18,7	-51,5	-63,6	-18,7	0,0	-31,0	-31,0
Avskrivningar	-110,0	-110,5	-0,5	19,7	-194,6	-170,0	24,6
Verksamhetens nettokostnader	-1 843,4	-1 546,0	19,2	327,6	-3 256,5	-2 886,5	370,0
Skatteintäkter	3 122,6	2 883,9	8,3	318,3	4 206,5	4 535,0	328,5
Generella statsbidrag och utjämning	-598,7	-518,2	15,6	10,7	-914,2	-899,9	14,3
Verksamhetens resultat	680,4	819,8	-17,0	656,6	35,7	748,6	712,9
Finansiella intäkter	156,7	561,2		82,7	111,0	159,6	48,6

Finansiella kostnader	-787,5	-142,6		-753,0	-51,7	-746,4	-694,7
Resultat efter finansiella poster	49,6	1 238,4	-96,0	-13,7	95,0	161,8	66,8
Extraordinära intäkter	0,0	49,9		0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära kostnader	0,0	-170,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Extraordinära poster (netto)	0,0	-120,1		0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	49,6	1 118,3	-95,6	-13,7	95,0	161,8	66,8
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
Orealiserade vinster/förluster i värdepapper	555,1	-402,7		555,1	0,0	503,4	503,4
Återföring av orealiserade vinster/förluster i värdepapper	-34,9	0,0		-34,9	0,0	-34,9	-34,9
Resultat efter balanskravsjusteringar	569,8	715,7	-20,4	506,5	95,0	630,3	535,3
Jämförelsestörande intäkter	-124,7	-406,4		-124,7	0,0	-220,0	-220,0
Jämförelsestörande kostnader	18,7	51,5		18,7	0,0	31,0	31,0
varav reserverat för omstrukturering, utbyggnad, skol- och förskolelokaler	8,0	26,5		8,0	0,0	21,0	21,0
Reserverat för pensioner	13,3	13,3		13,3	0,0	20,0	20,0
Extraordinära poster (Tunnelbane-/Mälarbaneåtaganden)	0,0	120,1		0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl	477,2	494,1	-3,4	413,9	95,0	461,3	366,3

Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande ansättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens externa intäkter uppgår till 696,7 mkr och har ökat med 36,1 mkr (5,5 %) jämfört med motsvarande period föregående år. Förändringen förklaras främst av att olika typer av bidrag har ökat, främst bidrag från Skolverket, Migrationsverket, Försäkringskassan samt Arbetsförmedlingen. Därutöver bidrar en ökad efterfrågan på kommunala servicetjänster såsom intäkter för lokaluthyrning, bygglov samt parkering till den positiva utvecklingen.

Budgetavvikelsen för perioden (148,7 mkr) och årsprognosavvikelsen (188,0 mkr) förklaras till stor del av att ovanstående intäktsförändringar är högre än planerat under perioden och i årsprognosen.

Mkr	Periodutfall				Årsprognos		
	2022	2021	% 22/21	Budgetavvikelse	Budget	Prognos	Prognosavvikelse
Taxor och avgifter	239,5	229,4	4,4	2,2	356,0	355,0	-1,0
Hyror och arrenden	92,5	86,6	6,8	0,8	137,6	140,0	2,4
Bidrag	269,6	255,4	5,5	117,5	228,1	375,0	146,9
Försäljning av verksamhet	81,7	76,6	6,6	15,0	100,0	120,0	20,0
Övriga intäkter	13,4	12,5	7,8	13,2	0,3	20,0	19,7
Summa intäkter	696,7	660,6	5,5	148,7	822,0	1 010,0	188,0

Jämförelsestörande intäkter

Jämförelsestörande poster är resultat av händelser eller transaktioner som inte är extraordinära, men som är viktiga att uppmärksamma vid jämförelser med andra perioder.

Jämförelsestörande intäkter om 124,7 mkr har bokats i perioden. Av detta avser 77,2 mkr intäkter vid försäljning av mark vid Ulriksdalsfältet. Vidare har exploateringsintäkter om 47,5 mkr intäktsförts i perioden där 43,1 mkr avser kvarteret Lagern. Samma period förra året uppgick de jämförelsestörande intäkterna till 406,4 mkr.

Under året förväntas ytterligare jämförelsestörande intäkter med anledning av markförsäljning och intäktsföring av färdigställda exploateringsprojekt. Prognosen uppgår till 220,0 mkr. Detta gäller bland annat en markförsäljning i Bagartorp. Prognosen är osäker, då prognostiserade markförsäljningar och intäktsföring av färdigställda exploateringsprojekt kan bli försenade och intäktsföras nästa räkenskapsår.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår till 2 536,0 mkr och har ökat med 85,0 mkr (3,5 %) jämfört med samma period föregående år. Kostnadsförändringen förklaras huvudsakligen av planliga behovsökningar inom utbildningsområdet (46,0 mkr) och en återförd intäkt för stimulansmedel (16,8 mkr) tillhörande 2021. Därutöver ökar driftkostnader till följd av högre energipriser och genom att gränsdragning mellan investeringsutgifter och driftkostnader tydliggjorts.

Budgetavvikelsen, vad avser personalkostnader (13,3 mkr), förklaras i huvudsak av semesterlöneskulden (29,3

mkr), vilken uppgår till omkring noll vid årsskiftet. Därutöver uppkommer en budgetavvikelse eftersom statsbidrag avseende mer personalresurser i skolverksamheten är högre än planerat.

Budgetavvikelsen, vad avser köp av verksamhet, uppgår till 51,9 mkr och förklaras i första hand att behovet av äldreomsorgstjänster är fortsatt lägre än innan pandemin. Därutöver bidrar nystartade LSS-boende och skolplatser för gymnasiet till avvikelsen. Avstämningsdatum för elever i gymnasieskolan är i september och därför för tidigt att dra några slutsatser av utfallet för perioden.

Köp av huvudverksamhet från privata utförare och andra kommuner är en del av köp av verksamhet/tjänster och uppgår till 1 157,8 mkr. Kostnaden har totalt sett ökat med 47,8 mkr.

Köp av utbildningsverksamhet (613,7 mkr) ökar med 49,1 mkr (8,7 %). Större utförare av stadens utbildningsverksamhet utöver den egna verksamheten och andra kommuner är Raoul Wallenbergsskolorna AB, Pysslingen förskolor och skolor AB, Barnens Montessori Akademi AB, Vittra Utbildning AB samt Internationella Engelska skolan i Sverige AB.

Köp av vård- och omsorgsverksamhet (429,8 mkr) har minskat med 5,1 mkr (-1,2 %). Förändringen förklaras huvudsakligen av efterfrågan på boendeplatser inom äldreomsorgens särskilt boende. Väsentliga utförare av vård- och omsorgsverksamhet utöver den egna verksamheten är Vardaga Äldreomsorg AB, Attendo Sverige AB, Förenade Care AB samt A&O Temabo AB.

Årsprognosen för verksamhetens kostnader uppgår till 3 915,5 mkr och en avvikelse på -31,6 mkr. Prognostiserad avvikelse för personalkostnader förklaras i huvudsak av att de ökade statsbidragen, som syftar till att kompensera för extra personalresurser. Prognostiserad avvikelse för lokalkostnader är en följd av att gränsdragning mellan investering och driftkostnader förtydligats samt av ökade energipriser.

Mkr	Periodutfall				Årsprognos		
	2022	2021	% 22/21	Budget- avvikelse	Budget	Prognos	Prognos- avvikelse
Personalkostnader	-950,3	-957,8	-0,8	13,3	-1 445,4	-1 466,6	-21,2
Köp av verksamhet/tjänster	-1 248,7	-1 196,3	4,4	51,9	-1 950,9	-1 926,8	24,1
Lokalkostnader	-188,6	-174,1	8,3	0,6	-283,8	-305,0	-21,2
Övriga kostnader	-148,4	-122,9	20,8	-12,5	-203,9	-217,1	-13,2
Summa kostnader	-2 536,0	-2 451,0	3,5	53,3	-3 884,0	-3 915,5	-31,6

Jämförelsestörande kostnader

Jämförelsestörande kostnader innehåller, utöver struktur- och pensionskostnader där medel reserverats i eget kapital, även kostnader av engångskaraktär som påverkar jämförelser mellan åren. De medel som reserverats i eget kapital ska täcka framtida pensionskostnader, beslutade strukturomvandlingsinsatser som leder till en sänkt kostnadsnivå samt övriga strukturella utvecklingsinsatser. Dessa kostnader budgeteras inte utan redovisas som en jämförelsestörande kostnad, som huvudsakligen finansieras av tidigare gjorda reserveringar.

Jämförelsestörande kostnader uppgår till 18,7 mkr, varav 8,0 mkr avser de medel som reserverats i eget kapital och 10,8 mkr avser utrangeringskostnader kopplade till den pågående översynen av anläggningsregistret.

I jämförelse med motsvarande period föregående år minskar kostnaden med 32,7 mkr. Årsprognos uppgår till 31,0 mkr, vilket innebär en minskning med 43,1 mkr jämfört med föregående år.

Mkr	2022	2021	Förändring
Jämförelsestörande kostnader som ej reserverats i eget kapital	-10,8	-25,0	-14,2
Strukturomvandling	-8,0	-26,5	-18,5
Strukturella utvecklingsinsatser, stadens utbyggnad och skol- och förskolelokaler	0,0	0,0	0,0
Totalt	-18,8	-51,5	-32,7

Skatteintäkter och utjämning

Skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning har ökat med totalt 158,1 mkr (6,7 %) i jämförelse med motsvarande period föregående år och uppgår till 2 523,8 mkr.

Skatteintäkterna ökar med 238,6 mkr (8,3 %) i jämförelse med motsvarande period föregående år och uppgår till 3 122,6 mkr. Förändringen är högre än vad omvärldsförutsättningarna indikerade inför budgetbeslutet i november 2021, vilket bland annat avspeglar sig i att skatteavräkningsprognosen för innevarande år och skatteavräkningen för föregående år påverkar periodens utfall med 87,8 mkr.

Generella statsbidrag minskar med -6,8 mkr (-2,9 %) och uppgår till 230,0 mkr. Förändringen beror på att

regleringsbidrag är lägre än föregående år. Regleringsbidragets utfall påverkas av statens anslag till kommunerna i förhållande till nettot av utfallet i utjämningsystemets olika delar. Är nettot i utjämningsystemen lägre än statens anslag utbetalas ett bidrag till kommunerna.

Avgifterna i utjämningsystemen har ökat med 73,8 mkr (9,8 %) och uppgår till 828,8 mkr. Årsprognosen indikerar ett kostnadsutfall på 1 243,1 mkr att jämföra med föregående årsutfall om 1 132,4 mkr.

Årsprognosen för skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämningsbidrag uppgår till 3 635,1 mkr, vilket ger en avvikelse på 342,9 mkr, varav skatteintäkter och generella statsbidrag 225,9 mkr och avräkningarna för innevarande och föregående år 117,0 mkr.

Finansiella intäkter och kostnader

De finansiella intäkterna uppgår till 156,7 mkr för perioden januari - augusti 2022, jämfört med 561,2 mkr för samma period föregående år. Intäkterna för kapitalförvaltningen uppgår till 85,7 mkr och utgörs av utdelningar på 77,3 mkr och returprovisioner på 7,6 mkr samt räntor i likviditetsförvaltningen på 0,8 mkr. Samma period 2021 uppgick intäkterna till 499,6 mkr varav realiserade vinster utgjorde 425,9 mkr. Utdelning från Norrenergi AB har erhållits med 50 mkr i perioden. Ersättning om 5,0 mkr har liksom föregående år erhållits enligt gällande optionsavtal om Norrenergi med Stockholm Exergi (tidigare Fortum Värme). Borgensavgifterna uppgår till 1,7 mkr, vilket är 0,3 mkr lägre än samma period föregående år.

De finansiella kostnaderna uppgår till 787,5 mkr, vilket är 644,9 mkr högre än föregående år (142,6 mkr). Orsaken till kostnadsökningen är främst realiserade förluster inom kapitalförvaltningen på 555,1 mkr samt ökade nettokostnader för indexering av infrastruktur med 51,8 mkr. Räntan på pensionsskulden inklusive löneskatt är 11,9 mkr, vilket är en ökning med 5,4 mkr jämfört med motsvarande period föregående år.

Finansnettot beräknas uppgå till -586,8 mkr för helåret 2022, vilket är en avvikelse med -646,1 mkr mot budget. Prognosen bygger på att avkastningen i kapitalförvaltningen under återstoden av året följer målet i finanspolicyn som kommunfullmäktige fastställt om en avkastning om KPI plus tre procentenheter. Prognosen är osäker och beroende av marknadsutvecklingen för aktier och räntor under resten av året samt utvecklingen av konsumentprisindex.

Extraordinära poster

Hitills under året har inga extraordinära poster bokats. Under samma period 2021 redovisades extraordinära kostnader om 170,0 mkr och extraordinära intäkter om 49,9 mkr.

De extraordinära kostnaderna för att medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan och Mäljarbanan är åtaganden i stora infrastrukturella sammanhang. Det är unika händelser som på lång sikt tillgodoser kommunallagens krav på god ekonomisk hushållning genom att möjliggöra för staden att bli en attraktiv kommun att bo och verka i.

Nedanstående tabell visar stadens åtaganden om medfinansiering enligt Stockholmsförhandlingen (avtal 2014) och Sverigeförhandlingen (avtal 2017) samt Mäljarbanan (avtal 2018). Till detta tillkommer finansiella kostnader för indexuppräkningsdelen av dessa nominella belopp. Tabellen visar även bidragen till denna medfinansiering utifrån befintliga avtal med olika fastighetsägare.

Medfinansiering för utbyggnad av tunnelbana och Mäljarbanan

Mkr	2014-2019	2020	2021	2022	Totalt
Medfinansiering	-1 856,8	-63,6	-170,0		-2 090,4
Finansiella kostnader*	-119,6	-21,5	-160,7	-166,2	-538,7
Summa kostnader	-1 976,4	-85,1	-330,7	-166,2	-2 629,1
Bidrag till medfinansiering	553,8	8,7	49,9		612,4
Finansiella intäkter	11,9	1,4	2,0	3,3	18,6
Summa intäkter	565,7	10,1	51,9	3,3	631,0
Totalt	-1 410,7	-75,0	-278,8	-162,9	-1 998,1

* Under 2022 har Solna anpassat sin redovisning till RKR R9, vilket innebär att avsättningarna för finansiella kostnader korrigerats med -70,7 mkr mot eget kapital. Detta belopp ingår endast i totalen.

Totalt nominellt åtagande för Stockholmsförhandlingen uppgår till 840,4 mkr. År 2016 utbetalades nominellt 20,0 mkr, 2017 utbetalades 61,5 mkr, 2018 utbetalades 148,1 mkr och 2019 utbetalades 157,7 mkr enligt gällande betalplan. Under 2020 skedde inga utbetalningar. Under 2021 utbetalades nominellt 0,6 mkr. Hittills under 2022 har 7,7 mkr betalats ut. Dessutom har förskott om 30,4 mkr betalats ut under perioden. Kvarvarande åtagande

per 2022-08-31 uppgår nominellt till 444,9 mkr.

Totalt nominellt åtagande för Sverigeförhandlingen (Hagalundsstationen) uppgår till 650,0 mkr. År 2017 utbetalades nominellt 40,0 mkr, 2018 utbetalades 60,0 mkr och 2019 utbetalades 95,0 mkr enligt gällande betalplan. Under 2020 och 2021 skedde inga utbetalningar. Hittills under 2022 har 27,5 mkr betalats ut. Kvarvarande åtagande per 2022-08-31 uppgår nominellt till 427,5 mkr.

Totalt nominellt åtagande för Mäljarbanan uppgår till 600,0 mkr. Hittills har inga utbetalningar skett. Kvarvarande åtagande per 2022-08-31 uppgår nominellt till 600,0 mkr.

De totala kostnaderna för indexering av de tre avtalen Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen och Mäljarbanan under perioden 2014 till och med augusti 2022 uppgår till 468,0 mkr (varav 166,2 mkr avser perioden januari - augusti 2022) och har belastat finansnettot. Under 2022 har Solna anpassat sin redovisning till Rådet för kommunal redovisnings rekommendation 9 och diskonterar bedömda framtida betalflöden för avsättningarna med internräntan för att beräkna nuvärdet. Anpassningen av redovisningsmetod har inneburit att avsättningarna för finansiella kostnader korrigerats med -70,7 mkr mot eget kapital. Indexeringen har sedan 2014 totalt minskat det egna kapitalet med 538,7 mkr.

De totala bidragen till medfinansiering uppgår till nominellt 612,4 mkr. Av detta belopp har 281,9 mkr redan inbetalats. De avtal som innehåller indexklausul har räknats upp med avtalade index per sista augusti 2022. De totala intäkterna för indexering av avtalen uppgår till 18,6 mkr (varav 3,3 mkr för januari - augusti 2022) och utgör en finansiell intäkt.

De infrastrukturella åtagandena är upptagna utifrån gällande avtal och betalplaner samt nu kända marknadsförhållanden.

Framtida förändringar i projektens genomförande eller förändrade marknadsförhållanden kan leda till förändrade kostnader och intäkter för Solna.

Nämndernas budgetuppföljning

Nämndernas nettokostnader har ökat med 1,1 procent (19,7 mkr) i förhållande till motsvarande period föregående år och uppgår till 1 886,6 mkr. De senaste åren är nettokostnaderna i det närmaste oförändrade. Till del kan utvecklingen förklaras av pandemin i form av lägre efterfrågan av välfärdstjänster samt ökade statliga bidrag för att kompensera för pandemins merkostnader, men även nämndernas effektiviseringsarbete för att säkra en god hushållning bidrar till nettokostnadernas långsamma utveckling.

Nettokostnadsutvecklingen avspeglar sig även i budgetavvikelsen, som uppgår till +137,3 mkr, vilket är i nivå med motsvarande period föregående år (+143,7 mkr). Samtliga nämnder uppvisar en positiv budgetavvikelse för perioden och nämndernas nettokostnader är prognostiserade till 2 942,7 mkr och en prognosavvikelse på 93,2 mkr. Samtliga nämnders årsprognoser, bortsett från tekniska nämnden till följd av omvärldsläget, är i balans med budget eller bättre. Det visar att tilldelade budgetramar över lag ger verksamheterna ekonomiska förutsättningar att upprätthålla en god hushållning och service. Tekniska nämndens negativa prognosavvikelse är en följd av omvärldsläget, som i sin tur bidragit till en prisutveckling för bland annat el, och baseras på försiktighetsprincipen.

Kommunstyrelsens budgetavvikelse uppgår till +17,3 mkr och förklaras av att medelsreserven inte har tagits i anspråk (+6,7 mkr), lägre personalkostnader än planerat på grund av vakanser samt minskade kapitalkostnader. Årsprognos för kommunstyrelsens nettokostnader uppgår till 125,1 mkr, vilket är en prognosavvikelse på +15,0 mkr, varav +10,0 mkr avser stadens medelsreserv.

Revisionen uppvisar en budget i balans för perioden och ett nettokostnadsutfall i nivå med budget för året.

Byggnadsnämndens budgetavvikelse uppgår till +2,3 mkr och förklaras till största del av lägre kostnader för köp av tjänst beroende på att utvecklingsprojekt har skjutits fram i tiden. Nettokostnaderna för året prognostiseras till 7,2 mkr, vilket är en prognosavvikelse på +0,6 mkr. Prognosavvikelsen beror främst på lägre kostnader genom en genomlysning av investeringsprocessen samt anläggningsregistret som genomförts i staden och som inte var beaktat i budgetramen för 2022.

Tekniska nämnden inklusive affärsverksamheten uppvisar en budgetavvikelse på +5,7 mkr som till största delen beror på högre hyresintäkter än budgeterat. Affärsverksamheten, som utgör en del inom nämnden, redovisar en avvikelse på +2,8 mkr, vilket huvudsakligen förklaras av den omarbetade avfallstaxan i syfte att möta ökade miljökrav och tidigare års ekonomiska obalans. Nettokostnaderna för året prognostiseras till

29,0 mkr och en avvikelse på -5,2 mkr till följd av elprisutvecklingen.

Kultur- och fritidsnämndens budgetavvikelse uppgår till +6,8 mkr som till största del förklaras av högre intäkter än budgeterat när det gäller uthyrning av idrottslokaler samt elevavgifter för kulturskolan. Nettokostnaderna för året är prognostiserade till 148,4 mkr och en prognos i nivå med budget.

Skolnämndens budgetavvikelse uppgår till +14,5 mkr och beror främst på att intäkterna är högre än beräknat, men även att kostnaderna för köp av verksamhet/tjänster varit lägre än beräknat för perioden. Intäkterna avser framför allt att bidrag från Skolverket och Försäkringskassan har varit högre än budgeterat. Avvikelsen gällande kostnader för köp av verksamhet/tjänster, avseende elever som valt en annan skola än Solnas kommunala skolor, varit lägre än beräknat för perioden.

Nettokostnaderna för året är prognostiserade till 974,9 mkr, vilket är en prognos i nivå med budget. Osäkerheter i prognosen avser främst antalet elever under höstterminen. Osäkerheten avser främst gymnasiet, då avstämningsdatum för hösten är den 15 september och efter det justeras utbetalningen för både juli och augusti. En ytterligare osäkerhetsfaktor är ett nytt avtal för skolskjuts som kommer att innebära högre kostnader än tidigare för resor med taxi.

Barn- och förskolenämndens budgetavvikelse uppgår till +16,2 mkr och beror främst på högre bidrag från staten än budgeterat samt lägre kostnader för köp av huvudverksamhet. Det är främst bidrag från Skolverket för kvalitetshöjande åtgärder samt bidrag från Försäkringskassan för sjuklönekostnader som är högre än beräknat för perioden. Nettokostnaderna för året är prognostiserade till 531,2 mkr, vilket visar på en positiv årsavvikelse om + 5,0 mkr. Avvikelsen avser främst att det beräknas vara färre barn i verksamheten än budgeterat. Det är främst antalet barn i fristående förskolor och andra kommuner som prognostiseras bli färre än budgeterat, vilket ger lägre kostnader för köp av verksamhet/tjänst. Osäkerheter i prognosen avser antalet barn i egen regi respektive fristående förskolor och andra kommuner under hösten. Arbetet med att placera barn inför hösten pågår, men är ännu inte klart.

Kompetensnämnden uppvisar en budgetavvikelse på +2,7 mkr, vilket till största del förklaras av högre intäkter än budgeterat när det gäller intäkter för interkommunal ersättning inom vuxenutbildningen samt högre intäkter från Migrationsverket. Nettokostnaderna för året är prognostiserade till 39,3 mkr och en positiv prognosavvikelse på +2,3 mkr i förhållande till budget. Prognosavvikelsen förklaras främst av högre statsbidrag än budgeterat.

Socialnämndens budgetavvikelse uppgår till +19,2 mkr och förklaras huvudsakligen av färre aktualiseringar och dygnet runt placeringar inom barn, och ungdomsverksamheten, lägre kostnad för bistånd samt minskade aktualiseringar inom vuxen (16,2 mkr). Nettokostnaderna för året är prognostiserade till 207,0 mkr och en prognosavvikelse på +19,2 mkr. Prognosen baseras på ett nettokostnadsutfall i nivå med budget för perioden september-december.

Familjerättsnämndens budgetavvikelse uppgår till +0,3 mkr. Nettokostnaderna för året är prognostiserade till 4,5 mkr och en prognos i nivå med budget.

Omvårdnadsnämndens budgetavvikelse uppgår till +50,5 mkr och förklaras huvudsakligen av att behovet av äldreomsorgstjänster är fortsatt lägre än innan pandemin och att nystartade LSS-boende är i en uppstartsfas. Därutöver uppvisar intäkter från brukare en positiv budgetavvikelse. Nettokostnaderna för året är prognostiserade till 865,4 mkr och en prognosavvikelse på +54,8 mkr. Årsprognos baseras på full årseffekt för kostnadsökningar utifrån prisjusteringar och beläggningstal.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens uppvisar en budgetavvikelse på +1,5 mkr, vilket förklaras av lägre kostnader för köp av tjänst eftersom planerade projekt genomförs senare under året samt att vissa rekryteringar har senarelagts. Nettokostnaderna för året är prognostiserade till 9,1 mkr och en prognosavvikelse på +1,5 mkr.

Mkr	2022	2021	% 22/21	Budget- avvikelse	Budget	Prognos	Prognos- avvikelse
Kommunstyrelse	-76,1	-76,4	-0,3	17,3	-140,1	-125,1	15,0
Revisionen	-0,8	-0,8	-7,3	0,3	-1,6	-1,6	0,0
Byggnadsnämnden	-2,9	-2,7	7,8	2,3	-7,8	-7,2	0,6
Tekniska nämnden	-10,2	0,3	-3 554,2	5,7	-23,8	-29,0	-5,2
Kultur- Och fritidsnämnden	-92,1	-90,5	1,7	6,8	-148,4	-148,4	0,0
Skolnämnden	-635,4	-614,7	3,4	14,5	-974,9	-974,9	0,0
Barn- Och förskolenämnden	-341,3	-340,4	0,2	16,2	-536,2	-531,2	5,0
Kompetensnämnden	-25,0	-26,5	-5,6	2,7	-41,6	-39,3	2,3
Socialnämnden	-131,6	-138,1	-4,7	19,2	-226,2	-207,0	19,2
Familjerättsnämnden	-2,8	-3,0	-9,6	0,3	-4,5	-4,5	0,0

Omvårdnadsnämnden	-562,9	-568,3	-0,9	50,5	-920,2	-865,4	54,8
Miljö- Och hälsoskyddsnämnden	-5,6	-5,8	-3,6	1,5	-10,6	-9,1	1,5
Totalt	-1 886,6	-1 866,9	1,1	137,3	-3 035,9	-2 942,7	93,2

Uppföljning stadens investeringsbudget

Periodens investeringar uppgår till 83,6 mkr, vilket är en minskning med -72,3 mkr jämfört med föregående år och av årets investeringsbudget återstår 104,4 mkr. Förändring mot samma period föregående år beror på förra årets anpassning av Råsundaskolan för att möta barn- och utbildningsförvaltningens förändrade lokalbehov.

Investeringar i fastigheter uppgår till 43,0 mkr för perioden, varav 3,3 mkr avser den nya skolan i Järvastaden. I Råsundaskolan har taket på gymnastiksalen lagts om i sin helhet och det har installerats en helt ny hiss i mellanstadiebyggnaden. Gården framför mellanstadiet renoveras och kommer bli klar under hösten 2022. På Bergshamraskolan har fönster och fasad renoverats på matsals- och aulabyggnaden. Helt ny ventilation har installerats på Sunnanskolan. För att säkerställa rätt antal skolplatser i norra Solna, har Ringens förskola byggts om till skollokalerna. Ombyggnationen omfattar bland annat nya ytskikt och ny ventilation. Inom ramen för minskade barngrupper i förskolan har det gjorts invändiga renoveringar på Thors förskola och på Hannebergs förskola. Tellus förskola och förskolan Fantasia har fått nymålade fasader. Vidare har en stor satsning på förskolornas utemiljö genomförts. Ett stort antal förskolor har under sommaren fått ny lekutrustning och andra insatser på gårdarna.

Vid Sunnanskolan har en helt ny spontanidrottsyta anlagts. Ytan innefattar en konstgräsplan, en basketplan och ett utegym. På Solna fältrittklubbs ridhus pågår just nu en omfattande takrenovering. Renoveringen beräknas vara klar under hösten. Det pågår även insatser i flera hus med kulturhistoriskt värde. På Bergmarkska villan genomfördes en takrenovering under sommaren och under hösten pågår en takrenovering på Villa Alnäs. Färghandlarhuset i Hagalund målas om utvändigt och beräknas vara klart under hösten.

Bland stadsmiljöinvesteringar (17,8 mkr) som pågått under perioden har kollektivkörväg införts på Huvudstaleden och på östra delen av Solna kyrkväg. Ny asfaltsbeläggning har lagts bland annat på centumparkeringen vid Huvudstagatan, vid Skytteholmsskolan och på Hagalundsgatan. Gång- och cykelvägen genom Pampasparken har i samband med beläggningsarbetet breddats och gång- och cykeltrafiken separerats. Strandpromenaden mellan Augustendal och Huvudsta strandbad har restaurerats.

Arbetet utifrån budgetområdena med särskilt tilldelad budget av kommunfullmäktige; cykelplan (19,0 mkr), trygghetsåtgärder och återplantering i stadsmiljön (6,0 mkr), lekplatser (3,0 mkr) samt vatten (2,0 mkr), pågår som planerat och tilldelad investeringsbudget förväntas nyttjas.

Åtgärder utifrån cykelplanens genomförandeprogram har fortgått enligt plan med färdigställande av projektet längs Evenemangsgatan och cykelbanan genom korsningen Frösundaleden/Solnavägen. I Bergshamra har upprustningen av cykelbanan mellan Bergshamravägen och Barks väg pågått under året. Breddningen av cykelstråket genom Hagalundsparken är också påbörjat, med färdigställande under tidig höst.

Lekplatserna Råstahem, Råsunda torg och Lövdalsparken har rustats och försetts med ny lekutrustning. I Huvudsta har upprustningen av Jungfrudansens lekplats påbörjats och beräknas bli klar i höst. I Hagalundsparken har den populära mötesplatsen Rosenträdgården renoverats och fräschats upp. Anläggandet av ett nytt, naturligt utlopp för Råstasjön har inletts. Den gamla dammen är riven och uppbyggnaden av ny sjötröskel och åfåra har startat. Under hösten kommer även belysningen i parken att moderniseras. På Gustav III Boulevard i Frösunda har nya gatuträd planterats på ett avsnitt av gatan.

Mkr	Periodutfall				Årsprognos		
	2022	2021	Differens 22/21	Återstår årsbudget	Budget	Prognos	Prognos- avvikelse
Kommunstyrelsen	3,4	0,1	3,3	1,8	5,4	17,0	-11,6
Byggnadsnämnden	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Tekniska nämnden	77,6	151,6	-74,1	93,0	170,6	150,6	20,0
Kultur- och fritidsnämnden	1,8	0,9	0,8	2,4	4,2	4,2	0,0
Skolnämnden	0,0	1,2	-1,2	5,0	5,0	1,0	4,0
Barn- och förskolenämnden	0,3	1,6	-1,3	0,7	1,0	0,5	0,5
Kompetensnämnden	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Socialnämnden	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2
Familjerättsnämnden	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Omvårdnadsnämnden	0,6	0,4	0,2	0,9	1,5	1,0	0,5
Miljö- och	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1

hälsoskyddsnämnden	Periodutfall				Årsprognos		
	2022	2021	Differens 22/21	Budget	Prognos	Prognos-avvikelse	
Totalt	83,6	155,9	-72,3	104,4	188,3	174,3	14,0

Årets investeringsprognos uppgår till 174,3 mkr, vilket är en positiv prognosavvikelse på 14,0 mkr. Avvikelsen förklaras i all väsentlighet av den genomlysning av investeringsprocessen samt anläggningsregistret som genomförts under 2021. Genomlysningen har bland annat resulterat i ett tydliggörande av stadens anvisning för gränsdragning mellan investeringsutgifter och driftkostnader samt en förändring av beloppsgränsen. Detta innebär att budgeterade investeringar under 2022 delvis redovisas som driftkostnader.

För tekniska nämnden innebär den förändrade redovisningen en positiv prognosavvikelse på +20,0 mkr jämfört med budget. Övriga nämnder och kommunstyrelsen prognostiserar ett utfall på 8,7 mkr och en positiv prognosavvikelse på +9,0 mkr. Därutöver belastas kommunstyrelsens investeringsbudget med kostnader för att täcka beslutet att bygga en ny skola i Järvastaden som beslutades av kommunstyrelsen i februari. Investeringsutfall för skolbygget beräknas till 15 mkr under 2022.

Exploatering

Investeringsutgifterna avseende exploateringsverksamheten uppgår till 151,8 mkr för perioden januari - augusti jämfört med 157,7 mkr samma period 2021. De större projekten avser simhallsbyggnaden i kvarteret Idrottsplatsen 53,1 mkr, Hagalund 4:10 vid Solnavägen 17,6 mkr, Mäljarbanan 13,1 mkr samt Tomtebodadepån 8,9 mkr.

Under perioden januari till augusti har exploateringsbidrag om 56,1 mkr inkommit. De största inbetalningarna avser 34,7 mkr gällande Stora Frösunda och 11,8 mkr gällande Bagartorps Centrum. Färdigställda exploateringsobjekt om 47,5 mkr har intäktsförts i perioden, där 43,1 mkr avser kvarteret Lagern.

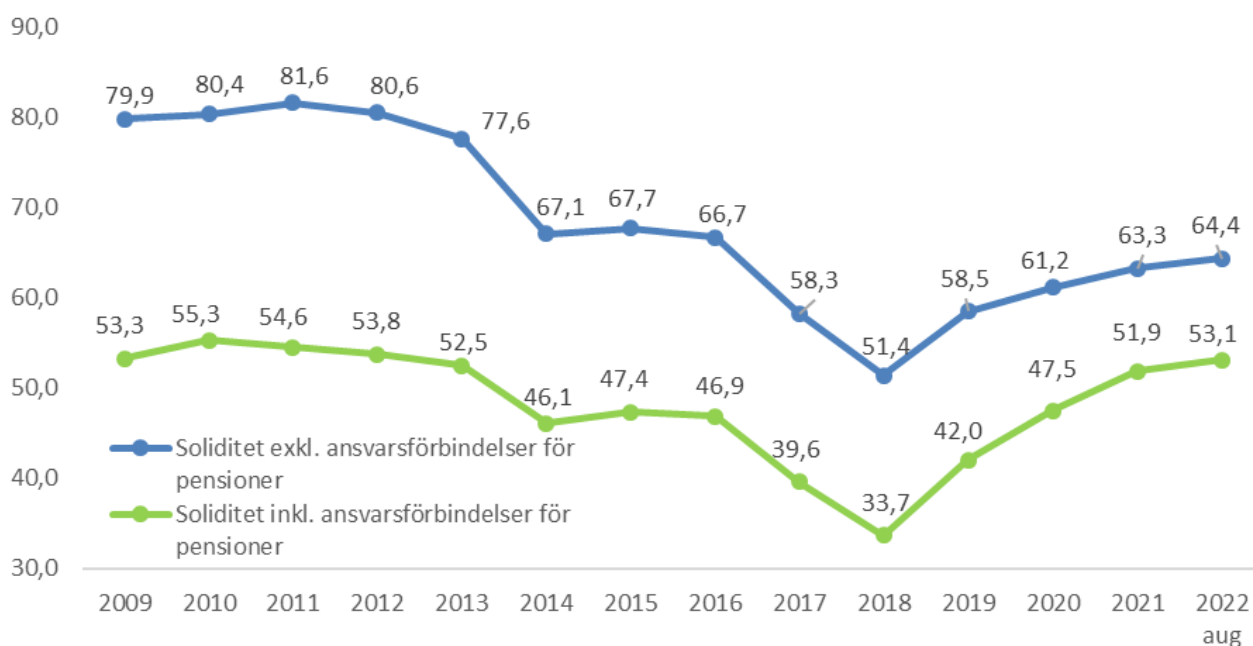
Årsprognosen för investeringar avseende exploateringsverksamheten uppgår till 210,0 mkr och de större projekten avser Simhallen, Hagalund 4:10, Tomtebodadepån, Mäljarbanan samt Stora Frösunda. Årsprognosen gällande inbetalda exploateringsbidrag uppgår till 82,0 mkr.

Mkr	Periodutfall			Årsprognos		
	2022	2021	Differens 22/21	Budget	Prognos	Prognos-avvikelse
Exploateringsverksamheten	151,8	157,7	-5,9		210,0	-210,0

Finansiering med egna medel

Soliditeten visar hur stor del av tillgångarna som finansierats med egna medel. Per sista augusti uppgick soliditeten till 64,4 procent. Vid utgången av 2021 uppgick soliditeten till 63,3 procent. Ökningen förklaras av ett positivt resultat i perioden samtidigt som balansomslutningen har minskat med 145,1 mkr sedan årsskiftet. Soliditeten inklusive ansvarsförbindelse för pensioner uppgår till 53,1 procent jämfört med 51,9 procent vid årsskiftet.

Sett över en tioårsperiod har soliditeten exklusive ansvarsförbindelser för pensioner fallit främst beroende på stadens åtaganden att medfinansiera tunnelbanan och Mäljarbanan. Allt eftersom stadens kostnader och intäkter för utbyggnaden av tunnelbanan och Mäljarbanan realiserar under de kommande tio åren, kommer stadens soliditet att förbättras i motsvarande mån.



Anm: År 2022 avser delårsboks slut i augusti. Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Kassaflödet från den löpande verksamheten är positivt och uppgår till 564,5 mkr. I posten ingår periodens resultat 49,6 mkr samt justering för avskrivningar 110,0 mkr och justering för värdeminskning i värdepapper med 520,2 mkr. Övriga ej likvidpåverkande poster om 259,8 mkr innehåller bland annat förändring i övriga avsättningar och förändring i pensionsavsättningar. Kassaflödet från den löpande verksamheten har påverkat negativt av minskade kortfristiga skulder med 379,3 mkr. Detta är främst minskade leverantörsskulder samt minskning av upplupna kostnader och förutbetalda intäkter. Investeringsverksamheten har ett negativt kassaflöde på 286,2 mkr.

Likviditeten (kassa och bank) har ökat med 289,1 mkr under perioden och uppgår till 1 172,0 mkr jämfört med 882,8 mkr vid det senaste årsskiftet.

Medelsförvaltning

Medelsförvaltningen är uppdelad i en långsiktig kapitalförvaltning och en kortsiktig likviditetsförvaltning.

Kapitalförvaltningen tillskapades år 2002 då aktierna i Solnabostäder AB avyttrades till Signalisten. Av det frigjorda kapitalet placerades 600 mkr med en placeringshorisont över tio år i en värdepappersportfölj, som innehåller svenska och globala aktier samt svenska räntebärande värdepapper. Per sista augusti var den långsiktiga kapitalförvaltningen värd 3 099,1 mkr att jämföra med 3 616,6 mkr vid årets början, 2 084,5 mkr per årsskiftet 2020/2021 samt ursprungliga insatsen på 600 mkr år 2002. Under 2021 investerades ytterligare 900 mkr i den långsiktiga kapitalförvaltningen och den totala investeringen uppgår till 1 500 mkr. Inkluderas den kortsiktiga likviditetsförvaltningen uppgår marknadsvärdet till 3 641,5 mkr. Under perioden har 400 mkr överförts från koncernkontot till likviditetsförvaltningen. Kapitalet förvaltas i enlighet med av kommunfullmäktige beslutad finanspolicy samt av kommunstyrelsen fastställda riktlinjer för medelsförvaltning.

Hittills i år har det varit en negativ utveckling för såväl svenska som globala aktier som räntor. Svenska aktier har avkastat -26,5 procent, globala aktier -6,7 procent och räntebärande värdepapper -6,8 procent. Sammantaget har den långsiktiga kapitalförvaltningen hittills i år genererat en avkastning på -14,3 procent, vilket är 4,6 procentenheter lägre än det jämförelseindex som totalportföljen ska mätas mot.

Kapitalet förvaltas på lång sikt för att täcka framtida investeringar och/eller pensionsutbetalningar och placeras med målet att uppnå en årlig avkastning som överstiger inflationen med tre procentenheter sett över en rullande femårsperiod. Mätt över den senaste femårsperioden (augusti 2017 – augusti 2022) har kapitalförvaltningen genererat en avkastning som klarat den målsättningen där den årliga avkastningen uppgått till 10,0 procent medan avkastningsmålet (inflationen plus tre procentenheter) uppgått till 6,2 procent årligen.

För att minimera förvaltningsrisker ska förvaltningen tillämpa principerna om matchning respektive

diversifiering. Matchningsprincipen strävar efter att balansera tillgångsportföljen mot skuldsidan. Det innebär främst att tillgångssidan ska ha goda möjligheter att uppnå det långsiktiga avkastningskravet, samtidigt som de kortsiktiga riskerna inte skall vara för stora. Diversifieringsprincipen används för att fördela en portföljs placeringar inom och mellan olika tillgångsslag och marknader i syfte att minska risken i en portfölj. Riskhantering får endast ske inom ramen för de tillgångsslag och värdepapper som beslutats av kommunstyrelsen.

Under perioden har inga avvikelser skett mot av fullmäktige fastställd finanspolicy eller av kommunstyrelsen fastställda riktlinjer för medelsförvaltningen. Stadens portfölj är överviktad mot aktier genom 72,8 procent aktier, vilket är inom det tillåtna placeringsintervallet 60 – 80 procent aktier.

Utöver den långsiktiga kapitalförvaltningen finns en likviditetsförvaltning. Portföljen får innehålla likvida medel som placeras på kort sikt, i allmänhet 2 år eller kortare. Avsikten med likviditetsförvaltningen är att minimera riskerna i den del av stadens likviditet som ska användas för kortsiktiga ändamål, som löpande betalningar och budgeterade investeringar. Under perioden har 400 mkr överförts från koncernkontot till likviditetsförvaltningen och den uppgick till 542,4 mkr per den 31 augusti. Medlem är placerade på olika löptider där den längsta är sex månader och sitträntan uppgår till 1,01 procent.

Pensionsförpliktelser

Stadens pensionsadministration sköts av KPA. Nedan lämnas upplysningar om stadens totala pensionsförpliktelse i balansräkningen, det vill säga avsättningar inklusive särskild löneskatt samt ansvarsförbindelse inklusive särskild löneskatt.

Medel som förvaltas på lång sikt, i enlighet med av kommunfullmäktige fastställd finanspolicy, för att täcka framtida investeringsbehov och/eller Solna stads pensionsåtagande uppgår per 2022-08-31 till 3 099,1 mkr. Stadens pensionsförpliktelser förvaltas således inte genom pensionsförsäkring, pensionsstiftelse eller egna förvaltade pensionsmedel.

Det totala pensionsåtagandet för stadens anställda uppgår till 1 682,7 mkr inklusive löneskatt. Åtagandet redovisas dels som avsättning i balansräkningen, dels som ansvarsförbindelse. Den totala pensionsförpliktelsen, inklusive ansvarsförbindelse, för kommunkoncernen uppgår till 1 686,5 mkr.

Avsättningen består av det åtagande som avser pensioner intjänade från 1 januari 1998 och utgörs av förmånsbestämd pension, ålderspension, efterlevandepension samt visstidspension. Den del som förvaltas av arbetsgivaren uppgår till 576,8 mkr inklusive löneskatt. Jämfört med 2021 är det en ökning med 53,3 mkr

Avsättningar avseende särskild avtalspension enligt överenskommelse (SAP-sök) uppgår till 1,0 mkr inklusive löneskatt och räknas som omstruktureringsåtgärder. De totala pensionsavsättningarna för staden uppgår till 582,5 mkr inklusive löneskatt. Den finansiella kostnaden på 11,9 mkr ingår i pensionsavsättningen.

Totala pensionskostnader för perioden uppgår till 127,4 mkr. Samma period föregående år uppgick pensionskostnaderna till 137,1 mkr.

Pensionsförpliktelser

Mkr	2022	2021	Förändring	Förändring %
Avsättning	582,5	531,2	51,3	9,7
- varav pensioner intjänade från 1998	576,8	523,5	53,3	10,2
- varav visstidspensioner	4,7	2,6	2,1	80,8
- varav pensioner omstrukturering	1,0	5,1	-4,1	-80,4
Ansvarsförbindelser pensioner intjänade före 1998	1 100,2	1 140,5	-40,3	-3,5
Totalt	1 682,7	1 671,7	11,0	0,7

I ansvarsförbindelsen ingår förpliktelser för pensionsförmåner som intjänades före 1998. Kostnaden redovisas när pensionen utbetalas. Förpliktelsen uppgår till 1 100,2 mkr inklusive löneskatt per den sista augusti. Den totala förpliktelsen redovisas enligt den kommunala redovisningslagen utanför balansräkningen.

Reservering för strukturåtgärder

Förutsättningen för att utnyttja medel till strukturåtgärder är att kravet på en god ekonomi uppfylls. De omstruktureringsåtgärder som beslutas ska leda till en sänkt kostnadsnivå på sikt. Exempel på kostnader som brukar kunna anses som omstruktureringskostnader är avgångsvederlag, avtalspensioner, effektiviserings- och återställningskostnader för lokaler, nedskrivning av bokfört värde samt eventuellt andra kostnader som saknar

samband med den löpande verksamheten.

I reserverat eget kapital finns medel för att täcka framtida pensionskostnader, beslutade strukturomvandlingsinsatser som leder till en sänkt kostnadsnivå samt övriga strukturella utvecklingsinsatser. Kostnader för strukturomvandling och strukturella utvecklingsinsatser har inte budgeterats utan redovisas som en jämförelsestörande kostnad att täckas av reserveringarna. Under året har 21,3 mkr använts av tidigare reserverat eget kapital för omstrukturering (8,0 mkr), pensioner (13,3 mkr) och kostnader för stadens utbyggnad och skol- och förskolelokaler (0,0 mkr).

Pensioner

Den del av pensionskostnaderna som enligt beslut i budgeten ska täckas av reserveringar i eget kapital uppgår för perioden till 13,3 mkr.

Omstrukturering

Kostnader för omstrukturering som avser avgångsvederlag, särskild avtalspension eller andra strukturella åtgärder som lokalanpassningar, uppgår under perioden till 8,0 mkr. Solna stad strävar efter att agera ansvarsfullt som arbetsgivare vid alla anpassningar och naturliga avgångar är det önskvärda alternativet. I de fall naturlig avgång inte är möjlig, kan staden bevilja avgångsvederlag eller särskild avtalspension.

Kommunfullmäktige har i flertalet årsbokslut alltsedan år 2005 beslutat att del av resultatet som översteg stadens resultatmål, skulle reserveras för att möta framtida kostnader för omstrukturering. Strukturåtgärderna ska leda till en sänkt kostnadsnivå för staden. Tjänster som blir vakanta på grund av omstrukturering, får inte återbesättas. Inte heller får personer som fått avgångsvederlag återanställas utan särskild prövning.

Under perioden har 7,7 mkr använts till avgångsvederlag och -0,1 mkr till särskild avtalspension samt övriga strukturåtgärder (lokanpassning) 0,4 mkr. Strukturomvandlingen har under perioden berört tre förvaltningar. Av reserveringen återstår 97,1 mkr.

Kostnader för omstrukturering

Mkr	2022	2021	Förändring
Avgångsvederlag	-7,7	-23,1	-15,4
Avtalspension	0,1	-3,0	-3,1
Övriga strukturåtgärder (lokanpassningar med mera)	-0,4	-0,4	0,0
Totalt	-8,0	-26,5	-18,5

Strukturella utvecklingsinsatser, stadens utbyggnad och skol- och förskolelokaler

I årsbokslutet 2021 avsattes 400,0 mkr för strukturella utvecklingsinsatser för stadens skol- och förskolelokaler. Under 2022 har 0,0 mkr tagits i anspråk. Tillsammans med tidigare avsatta medel återstår totalt 524,2 mkr för detta ändamål.

Koncernåtaganden

Borgensåtagandena för Norrenergi AB samt Bostadsstiftelsen Signalisten inklusive Solnabostäder AB uppgick per 31 augusti 2022 till 829,4 mkr, vilket är oförändrat jämfört med sista december 2021. Den av kommunfullmäktige i december 2019 fastställda borgensramen möjliggör ett totalt borgensåtagande om 1 725,0 mkr.

Utöver ovan borgensåtaganden finns en solidarisk borgen såsom för egen skuld för Kommuninvest i Sverige AB:s samtliga nuvarande och framtida förpliktelser. Staden har också garantiförpliktelser mot kommunalförbunden Norrvatten och Käppalaförbundet.

Inga interna lån förekommer inom kommunkoncernen.

Väsentliga personalförhållanden

Medarbetare

Hållbar utveckling

Solna stads förmåga att attrahera, rekrytera, utveckla samt behålla medarbetare med rätt kompetens blir allt viktigare i takt med en ökad konkurrens om arbetskraften. Det har därför pågått ett utvecklingsarbete i staden under de senaste åren där bland annat medarbetarperspektivet har integrerats i stadens styr- och uppföljningssystem. Det är viktigt att ständigt fortsätta med ett aktivt utvecklingsarbete i alla verksamheter för att säkra kompetensförsörjningen och att staden fortsätter vara en attraktiv arbetsgivare med engagerade medarbetare som trivs och mår bra.

Staden arbetar kontinuerligt med kompetensförsörjning, kompetensutveckling och intern rörlighet i syfte att utifrån verksamhetens behov, trygga kompetens och tillvarata engagemanget i organisationen.

I arbetet med kompetensförsörjning strävar staden efter att höja kvaliteten i chefsstöd, ledarutveckling och rekryteringar. Detta görs genom till exempel utbildningar i medarbetar- och lönesamtal, rekrytering och genom arbetet med resultatet av medarbetarundersökningen. Inom utbildningsområdet har staden till stor del övergått till digitala utbildningar och implementering av en gemensam kompetensportal pågår.

Den årliga löneöversynsprocessen genomfördes under våren. För de verksamheter som har möjlighet att erbjuda medarbetare distansarbete, fortlöper denna process utifrån stadens anvisning för distansarbete. Stadens chefer har vidareutvecklat sina kunskaper inom ledarskap och förändringsledning och delat med sig av sina erfarenheter inom området genom deltagande i stadens ledarforum. I syfte att öka den interna rörlighet har utbildningen "leda utan chefskap" genomförts.

Medarbetarundersökningen

Varje år genomförs en medarbetarundersökning som mäter medarbetarnas engagemang i verksamheten, chefernas förmåga att tillvarata och öka engagemanget samt styrningen av organisationen. Svarsfrekvensen i undersökningen uppgick 2021 till 90 procent, vilket visar på ett högt engagemang. Det totala HME indexet (Hållbara medarbetarengagemanget) uppgick till 80,9 2021, vilket kan jämföras med 79,7 för 2020.

Under november kommer staden genomföra årets medarbetarenkät.

Systematiska arbetsmiljöarbetet (SAM)

I den årliga uppföljningen av stadens systematiska arbetsmiljöarbete för 2021 noterades ett antal utvecklingsområden, som staden arbetat med under året och fortsätter arbeta med under resten av 2022:

- Staden ville öka möjlighet och tillgänglighet till utbildning inom området grundläggande arbetsmiljö och en utbildning i digital form för chefer och skyddsombud har tagits fram. Utbildningen bidrar till god samverkan då chefer och skyddsombud har möjlighet att ta del av samma utbildningsmaterial.
- För att säkerställa att chefer och medarbetare har en god arbetsmiljö, trivsel och gott partnerskap även vid arbete på distans, kommer en utvärdering i form av en enkät att genomföras under december.
- En del i digitaliseringen är att vidareutveckla stadens systematik i hantering av händelser avseende arbetsmiljö genom att integrera arbetsmiljöarbetet i stadens verksamhetssystem Stratsys. Arbetet pågår med att i ett första skede integrera den årliga uppföljningen av stadens systematiska arbetsmiljöarbete.
- I stadens arbete med att vara en attraktiv arbetsgivare utformas och implementeras under året en central pre-boarding och on-boarding i digitalt format.

Många medarbetare verkar numera i en digital arbetsmiljö och utvärdering och uppföljning blir viktigt för att dra lärdomar och för att skapa en god framtida arbetsplats.

Årsarbetare och anställda

Antal	2022	2021	Förändring	Förändring %
Årsarbetare	2 070	2 064	6	0,3
Totalt anställda	2 263	2 253	10	0,4
Tillsvidareanställda kvinnor	1 531	1 538	-7	-0,5
Tillsvidareanställda män	500	485	15	3,1
Totalt tillsvidareanställda	2 031	2 023	8	0,4
Visstidsanställda kvinnor	156	152	4	2,6
Visstidsanställda män	76	78	-2	-2,6
Totalt visstidsanställda	232	230	2	0,9
Anställda per åldersgrupp:				0
<30 år	233	241	-8	-3,3

Antal	2022	2021	Förändring	Förändring %
30 -49 år	1 112	1 108	4	0,4
50 -59 år	584	582	2	0,3
>60 år	334	322	12	3,7

Antalet medarbetare i staden uppgår per 31 augusti 2022 till 2 070, vilket är en ökning med sex medarbetare jämfört med motsvarande period 2021. Antalet tillsvidareanställda i staden uppgår per 31 augusti till 2 031, vilket är en ökning med 8 medarbetare jämfört med motsvarande period 2021. Överlag små förändringar i personalsammansättningen under perioden.

Tillsvidareanställda per förvaltning

Antal	2022	2021	Förändring	Förändring %
Stadsledningsförvaltningen	110	116	-6	-5,2
Tekniska förvaltningen	52	45	7	15,6
Förvaltningen för arbetsmarknad, kultur och fritid	129	130	-1	-0,8
Barn- och utbildningsförvaltningen	1 081	1 083	-2	-0,2
Socialförvaltningen	175	178	-3	-1,7
Omvårdnadsförvaltningen	425	419	6	1,4
Miljö- och byggnadsförvaltningen	59	52	7	13,5
Totalt	2 031	2 023	8	0,4

Sjukfrånvaro

Stadens totala sjukfrånvaro för perioden januari-juli 2022 är 8,3 procent, vilket är en ökning med 1,0 procentenheter jämfört med motsvarande period 2021 (7,3 %). Sjukfrånvaron har påverkats negativt av den ökade smittspridningen för covid-19 som skedde i början av året.

Långtidsfrånvaron ligger på en låg nivå i relation till länet och riket medan korttidsfrånvaron är svår att jämföra i år på grund av olika effekter av den pågående pandemin. Staden fortsätter arbeta med riktade insatser för att sänka sjukfrånvaron.

Procent	2022	2021	Förändring
Total sjukfrånvaro, andel av ordinarie arbetstid	8,3	7,3	1,0
Korttidsjukfrånvaro (<15 dagar)	4,2	3,7	0,5
Långtidssjukfrånvaro (>60 dagar)	2,4	2,2	0,2
Kvinnor	9,1	8,0	1,1
Män	5,6	5,4	0,2
Under 30 år	7,9	7,2	0,7
30 -49 år	7,7	6,4	1,3
Över 49 år	8,8	8,0	0,8
Långtidssjukfrånvaro (>60 dagar), andel av total sjukfrånvarotid	29,2	30,2	-1,0

Tvärsektoriella frågor

Solna stad har väl utvecklade metoder för att arbeta med de tvärsektoriella frågorna; internationellt arbete, likabehandlingsarbete samt strategiskt miljö- och klimatarbete. Kommunstyrelsen, kommittéer och råd skapar tillsammans med stadsledningsförvaltningen förutsättningar för arbetet bland annat genom styrdokument, kunskapsuppbyggnad, erfarenhetsutbyte och samarbete. Nämnderna har uppdraget att använda de tvärsektoriella perspektiven för att utveckla den egna verksamheten och stödja nämndens måluppfyllelse. Det tvärsektoriella arbetet följs upp i delårsrapport och årsredovisning.

Internationellt

Stadens internationella arbete används som en metod i verksamhets- och kvalitetsutveckling samt som ett verktyg för att rusta barn och unga för en framtid med täta kontakter över nations- och kulturgränser.

Långsiktiga relationer - framgångsfaktor i internationellt arbete

Staden är medlem i de europeiska nätverken Eurocities och European Forum for Urban Security (Efus) samt har ett väletablerat samarbete med vissa av sina vänorter. Förutom kunskap om aktuell europeisk utveckling och policy inom respektive område ger nätverken möjlighet till kunskaps- och erfarenhetsutbyte samt ömsesidigt lärande med kollegor från andra europeiska städer. Staden är aktiv i Eurocities Social Affairs Forum som spänner över områden som utbildning, arbete, migration och integration samt åldrande. Nätverket har, i spåren av

pandemin, utvecklat sina mötesformat och erbjuder en blandning av fysiska och digitala möten. Fokus har bland annat varit på hur välfärdssystem kan stödja inkluderande återhämtning efter pandemin samt utveckling av nya arbetsformer och metoder för att tillgodose medborgarnas behov av service.

I EU:s Regionkommittés initiativ "Cities and Regions for integration" delar Solna och andra städer och regioner med sig av exempel på framgångsrikt arbete för integration av flyktingar och migranter. Solnamodellen för att stötta nyanlända till arbete har fortsatt väcka stort europeiskt intresse. Modellen och andra goda exempel från Solna har även presenterats på det Skotska kommunförbundets kongress.

Fokus på verksamhets- och kvalitetsutveckling

Genom sitt fokus på sociala innovationer och digitalisering, anpassning till demografisk förändring, säkra kompetensförsörjning och tillgång till välfärdstjänster ligger Eurocities Social Affairs Forums aktiviteter väl i linje med stadens prioriteringar. Nätverkets arbetsgrupper ger medarbetare inom barn- och förskolenämnden, skolnämnden, omvårdnadsnämnden och kompetensnämnden tillgång till ett nätverk av kollegor i andra europeiska städer för utbyte och samarbete kring gemensamma frågor. Arbetsgrupperna lägger särskilt fokus på att synliggöra goda exempel, innovativa arbetssätt och metoder. Planering pågår för Stockholm och Solnas gemensamma värdskap för utbildningsarbetsgruppens möte i november och vid arbetsgruppen urbant åldrandes vårmöte fick omvårdnadsnämndens förebyggande verksamhet ta del av Oslos systematiska arbete för att bli en äldrevänlig stad.

Projektet "Digitalt medarbetarskap", som finansierats av Europeiska Socialfonden, har avslutats under perioden. Projektets syfte har varit att bygga en organisation för hållbar digital utveckling och stärka den digitala kompetensen hos anställda i förskola, fritidsverksamhet, förskoleklass samt inom vård och omsorg. Projektet har enligt slututvärderingen nått goda resultat och skapat förutsättningar för fortsatt lärande i verksamheterna.

Omvårdnadsnämnden har ett långsiktigt samarbete med ett kanadensiskt universitet som studerar skandinaviska exempel på äldreomsorg. En grupp studenter och lärare har under våren besökt Solna för ömsesidigt erfarenhetsutbyte om att stärka ett aktivt och hälsosamt åldrande. Under hösten kommer arbetsgrupper inom socialtjänsten att studera Lissabons skademinimerande arbete vid missbruk och hemlöshet samt hur Antwerpen utvecklat nätverksarbete för att trygga barns säkerhet enligt modellen "Signs of Safety". Båda aktiviteterna är en del av socialnämndens utvecklingsprogram "Nyfiken på Europa". Staden deltar i en gemensam nordisk ansökan om få arrangera Dam-EM i fotboll 2025.

För att få möjlighet till en sammanhållen internationell fortbildningsinsats för samtliga verksamheter samt möjlighet till utbyte för elever har skolnämnden och barn- och förskolenämnden sökt och fått två ackrediteringar inom EU-programmet Erasmus+ godkända. En ackreditering gäller hela programperioden fram till 2027 och nämnderna planerar årligen för samarbets- och utbytesaktiviteter med motsvarande verksamheter i andra länder.

Rusta barn och unga för framtiden

Skolambassadör för EU utbildas av universitets- och högskolerådet och finns på alla kommunala högstadieskolor samt på Solna Gymnasium. De har uppdraget att stödja skolutveckling med fokus på EU samt möjligheter till utbyte och samarbete. Ulriksdalsskolan och Solna Gymnasium är även ambassadörsskolor för EU i Europaparlamentets regi där både lärare och elever utbildats för att driva EU-arbetet på skolan.

Solna Gymnasium samarbetar med skolor i Danmark, Tyskland, Tjeckien och Slovakien i ett Erasmus+ projekt på temat klimatförändringar och hållbar utveckling samt leder ett metodutvecklingsutbyte mellan europeiska idrottsgymnasier.

Europadagen har uppmärksammats genom tävlingen "Vem vet mest om EU?" mellan åttondeklassare i Solnas skolor där Tallbackaskolan stod som segrare för första gången. Internationella kommittén kan ge bidrag till barn och ungdomar för internationella studieresor. Under perioden har bidragit beviljats Solna Gymnasium för ett besök på ett idrottsgymnasium i Tallinn, Estland och Apollon Solna FK Flickor 10 för en resa till stadens grekiska samarbetsort Kalamaria. Båda resorna syftar till att utbyta erfarenheter, knyta kontakter och etablera samarbete.

Internationella erfarenheter förvaltas i verksamheterna för att bidra till nämndmål om hög kvalitet och trygghet i förskola och pedagogisk omsorg samt goda kunskapsresultat och elever väl förberedd för vidare studier eller yrkeslivet. Det bidrar även till tillgängligt lärande i skolan då det internationella arbetets fokus är inkludering och kunskapsdelning.

Erfarenheterna bidrar även i arbetet för trygghet, bemötande, nöjdhet samt att motverka social isolering inom omvårdnad, hållbara hemmaplanslösningar inom socialtjänsten liksom stöd till solnabor för egenförsörjning.

Likabehandling

Stadens likabehandlingsarbete syftar till att medborgarna ska få likvärdigt bemötande och service i mötet med stadens verksamheter. Arbetet ska även vara en del av verksamhets- och kvalitetsutvecklingen, vilket innebär att det kort- och långsiktiga likabehandlingsarbetet drivs och vidareutvecklas av chefer och medarbetare inom samtliga verksamheter.

Fokus på likvärdig service och bemötande

I mötet med stadens kontaktcenter erbjuds flera alternativa kontaktvägar för solnaborna. Kontakt kan ske via telefon, webbformulär, sociala medier eller besök i stadshuset. Service kan även ges på olika språk. Genom att äldre- och funktionshindersonbudet numera är placerat i kontaktcenter har tillgängligheten och servicen ökat. Den grundläggande likabehandlingsutbildningen erbjuds samtliga medarbetare.

För 2022 beviljades Solna stadsbibliotek likabehandlingsbidrag för att utveckla aktiviteter för barn med funktionsnedsättning och ungdomsgruppen på socialförvaltningens barn- och ungdomsenhet beviljades likabehandlingsbidrag för att utveckla sig i att arbeta mer inkluderande med HBTQI+ personer i sina utredningar. Likabehandlingskommittén har uppmärksammat Internationella kvinnodagen med ett seminarium på temat "Värdegrundsarbete inom idrotten".

Skolnämnden har under 2022 fortsatt fokus på värdegrundsarbete och att arbeta för en likvärdig skola. Arbeta pågår med att öka elevernas tillgång till en behörig lärare och andelen behöriga lärare har också ökat. Organisationen har även förstärkts med särskilda undervisningsgrupper för att öka likvärdigheten samt för att alla elever kan få den utbildning de har rätt till.

Omvårdnadsnämnden har utbildat handläggare i normkritiskt tänkande, likabehandling och att arbeta för att undvika kränkande särbehandling. Vidare utbildar socialnämnden samtliga medarbetare inom temat inkluderande bemötande.

Tekniska nämnden beaktar tillgängligheten i kommunens lokaler i löpande fastighetsdrift och investeringsprojekt och trygghetsvandringar genomförs kontinuerligt i staden och platsamverkan pågår tillsammans med lokala aktörer.

Medarbetare på miljönämnden har under perioden deltagit i kompetensutvecklingsinsatser för att utveckla service och bemötande bland annat genom satsningen "medveten kommunikation".

Kultur- och fritidsnämndens arbete med konst, evenemang och kulturprogram för skolan samt kulturstöd till föreningsliv utgår bland annat från likabehandlingsperspektivet. För att erhålla kulturprojekt- och föreningsbidrag ställs krav på att föreningen följer en likabehandlingsplan.

Aktiviteter inom likabehandlingsområdet bidrar till att uppfylla stadens övergripande mål och till ett stort antal nämndmål som gott bemötande, trygghet, samverkan och god kvalitet inom omvårdad samt att socialtjänstens insatser ska ges utifrån individens behov med fokus på ett helhetsperspektiv. De bidrar även till målen att barnen är trygga i förskolan och att utbildningen ska vara tillgänglig och anpassas efter alla elevers förutsättningar samt att stadens lokaler ska vara ändamålsenliga och tillgängliga. Gott stöd till solnabor att uppnå egenförsörjning, goda resultat inom vuxenutbildningen samt goda förutsättningar för nyanlända att starta sina nya liv är ytterligare relevanta nämndmål.

Kommunstyrelsen bistår, genom likabehandlingskommittén och stadsledningsförvaltningen, även nämnderna i deras likabehandlingsarbete. Arbetet bidrar på detta sätt både till stadens övergripande mål och till olika nämnders mål.

Miljö och klimat

Stadens strategiska miljö- och klimatarbete utgår från den av kommunfullmäktige antagna miljöpolicy med fokus på områdena hållbar stadsutveckling, effektiv resursanvändning och god livsmiljö. Miljöpolicy konkretiseras genom ett antal övergripande styrdokument som miljöstrategi, klimatstrategi och dagvattenstrategi. Det strategiska miljö- och klimatarbetet är en del av verksamhets- och kvalitetsutvecklingen. Nedan beskrivs de huvudsakliga aktiviteterna inom miljöområdet under året utifrån miljöpolicyens fokusområden.

Kommunstyrelsen ansvarar, genom stadsledningsförvaltningen, för att samordna och följa upp miljöpolicy och miljöstrategin samt klimatstrategin. Under perioden har stadsledningsförvaltningen haft dialoger med samtliga förvaltningar för att stärka det systematiska miljöarbetet och uppföljningen utifrån stadens miljöpolicy med tillhörande miljöstrategi samt klimatstrategi. Stadsledningsförvaltningen har även bistått med stöd till

förvaltningarna i specifika miljöfrågor.

Under perioden har kommunstyrelsens arbete för *en hållbar stadsutveckling* fortsatt genom att skapa förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande, ett resurseffektivt och klimatsmart byggande samt en hållbar stadsmiljö. I samband med utarbetande av exploateringsavtal under perioden har miljöprogram och dagvattenutredningar tagits fram. Arbetet med att underlätta för invånare att använda kollektivtrafik och resa miljövänligt har fortsatt genom arbetet med utbyggnad av tunnelbanan, Mäljarbanan och övrig kollektivtrafik samt utbyggnad av cykel- och gångvägar. Utvecklingen i området kring Mäljarbanan, Solna station och längs Solnavägen är exempel på hållbar stadsutveckling med stöd av hållbar mobilitet.

Under perioden har en skyfallsanalys för Solna stad tagits fram. En kartering av geografiskt utpekade skyfallsrisker samt konsekvensanalys med beskrivning av risk och sårbarhet för bland annat framkomlighet blir ett bra verktyg och stöd för den klimatanpassade stadsplaneringen.

Som ett led i arbetet för att främja en *god livsmiljö* har flera aktiviteter genomförts. Under perioden har ett kommungemensamt lokalt åtgärdsprogram för Igelbäcken arbetats fram och inom ramen för arbetet har Solna bland annat genomfört trädplanteringar. För att skapa förutsättningar för en god luftkvalitet mäter staden sedan 2019 halterna av luftföroreningarna kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) i luften längs Råsundavägen, i närheten av stråket. Resultatet från mätåret 2021 sammanställdes under våren och resultatet visar på god luftkvalitet i staden och inga överskridande av miljökvalitetsnormerna.

Som ett led i att främja *en effektiv resursanvändning* har en ny avfallsplan antagits.

Arbetet med att digitalisera natttillsynen med trygghetskameror inom hemtjänsten har fortsatt under 2022, vilket medför minskat bilåkande för nattpatrullen. Humaniora hemtjänst har satsat på att öka antalet elcyklar och vanliga cyklar för medarbetarna och vårdplaneringar har till största del utförts via videolänk.

Miljökrav ställs fortsatt i upphandlingar, i enlighet med stadens upphandlingsstrategi med tillhörande riktlinjer utifrån ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv.

Förväntad utveckling

Osäkerhetsfaktorerna inför 2023 är många och utvecklingen framöver för svensk ekonomi är oviss. Pandemin har fått globalt omfattande effekter på hälsa, levnadsförhållanden, utbildning och ekonomi. Den naturliga prognosen efter en djup lågkonjunktur är en period med återställande hög tillväxt. Effekterna av Rysslands invasion av Ukraina skapar dock stor osäkerhet och en dämpande effekt på global och svensk tillväxt. Bland annat genom stigande priser på råvaror och livsmedel och ökad osäkerhet på de finansiella marknaderna. Inflationen är hög och kulminerar under 2022, för att sedan långsamt falla under 2023.

De ekonomiska konsekvenserna av pandemin förväntas klinga av samtidigt som Rysslands invasion av Ukraina leder till lägre konjunktur och skatteintäkter samt högre kommunala utgifter inom vissa verksamhetsområden. Enligt SKR bedöms skatteunderlaget utvecklas i linje med det historiska genomsnittet under kommande år. Samtidigt leder den ökade inflationen samt det nya pensionsavtalet till ökade kostnader år 2023. Som en följd av detta urholkas skatteunderlaget av kostnadsökningar, vilket innebär svåra ekonomiska förutsättningar för kommunsektorn inför 2023 och 2024.

Näringsliv och arbetsmarknad

Näringslivet i Stockholm har haft en stark återhämtning under 2021 och under inledningen av 2022. Den öppna arbetslösheten är nu tillbaka i nivå med innan pandemin, samtidigt som långtidsarbetslösheten ligger kvar på en hög nivå. Under 2022 och 2023 kommer arbetslösheten stegvis att öka igen.

För Solna stads del behöver fokus ligga på att möta effekterna av konjunkturförsämringen som förstärktes av pandemin. Staden har länge haft ett av de bästa företagsklimaten i landet till följd av bland annat stadens strategiska läge, goda kommunikationer och ett välutvecklat samarbete med de lokala företagen. Det har funnits en stor efterfrågan på etablering i Solna från företag, inte minst från kunskaps- och tjänsteintensiva företag. Solna ska fortsatt skapa goda förutsättningar för företag att etablera sig och växa i staden genom att erbjuda god service och attraktiva etablerings- och expensionsmöjligheter.

Staden behöver också intensifiera sitt arbetsmarknadsarbete för att rusta solnaborna för att delvis möta en förändrad arbetsmarknad. Redan före pandemin var arbetsmarknaden i Stockholmsregionen polariserad med en relativt stor grupp som hade svårt att skapa egen försörjning. Solna har en god arbetsmarknad med många arbetsgivare inom privat och offentlig sektor och har länge bedrivit ett systematiskt arbete, genom

Solnamodellen, för att få solnabor att gå från bidrag till egen försörjning via arbete eller studier. Det har gett goda resultat i form av låg arbetslöshet och minskat ekonomiskt bistånd, där andelen biståndsmottagare är bland de lägsta i landet.

Utveckling av Solna stads verksamheter och fortsatt god ekonomi

Även Solnas stads ekonomiska förutsättningar har förändrats. De hittillsvarande kommunalekonomiska utmaningarna kopplat till den demografiska utvecklingen finns fortsatt kvar. Därutöver tillkommer de ekonomiska konsekvenserna för staden och solnaborna till följd av Rysslands krig mot Ukraina. Det försämrade konjunkturläget riskerar att leda till lägre skatteintäkter och högre kommunala utgifter inom vissa verksamhetsområden. Staden kommer därför att behöva intensifiera arbetet med att utveckla stadens verksamheter och arbetssätt för att sammantaget möta denna utveckling. Detta kommer att ställa krav på prioriteringar, effektiviseringar och verksamhetsutveckling i stadens verksamheter.

Kommunstyrelsen har sedan 2020 drivit ett utvecklingsarbete om hur stadens verksamheter såsom äldreomsorg, skola och förskola behöver utvecklas. Arbetet har haft fokus på att säkerställa att erfarenheterna och lärdomarna från hanteringen av pandemin kunde tillvaratas i utvecklingen av verksamheterna. Fokusområden har varit prioritering, hur samverkan med näringsliv och civilsamhälle kan utvecklas, hur samverkan inom staden kan utvecklas, hur personalen kan nyttjas på bästa möjliga sätt och på hur it och digitalisering kan användas som verktyg för att effektivisera och förbättra välfärdsleveransen.

Stadsutveckling och trafik

Solna har tagit ett stort ansvar för försörjningen av nya bostäder och arbetsplatser i Stockholmsregionen. Stadens befolkning har vuxit med 48 procent under perioden 2000-2021 och uppgick i juni 2022 till 84 847. Inriktningen i översiktsplanen är att fortsätta utveckla Solna i en takt som staden och solnaborna maktar med. Staden planerar fortsatt för att det ska byggas 800 nya bostäder per år i Solna i olika boende- och upplåtelseformer.

Arbetet med de nuvarande utvecklingsområdena ska fullföljas, samtidigt som Hagalunds arbetsplatsområde, Solna strand, Solna Business Park samt Huvudsta ska prövas som nya utvecklingsområden för bostäder och arbetsplatser. I det perspektivet är det också viktigt att säkerställa att stadsutvecklingen samordnas med planeringen för olika typer av service, så att de nya stadsdelarna kan försörjas med förskola, skola, äldreomsorg, gruppboende, fritidsverksamhet, teknisk infrastruktur och annan kommunal service. Det ställer krav på staden att bygga ut den kommunala servicen i den takt och i de områden som Solna växer, för att kunna svara upp mot stadens åtaganden.

Trafiken är en stor utmaning för Solna. En fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken med bland annat den nya tunnelbanan, en ny pendeltågsstation i Huvudsta och stombussnätet är nödvändig för att Solna ska kunna fortsätta växa och nå klimatstrategins mål. För närvarande pågår arbetet med utbyggnaden av den nya tunnelbanan till Arenastaden, liksom planeringen för utbyggnaden av Mälärbanan genom Solna. Det kommer fortsatt att vara ett stort fokus på planering och utbyggnad av infrastruktur, som påverkar Solna under de kommande åren.

Behov av utbyggnad av den kommunala servicen

De närmaste tre åren bedöms befolkningsökningen vara begränsad i Solna och andra stockholmskommuner på grund av lågkonjunkturen och nedgången i byggkonjunkturen. Den lägre befolkningsökningen har pågått några år och blir nu tydligare under pandemin och lågkonjunkturen. Därför blir det sannolikt också en begränsad ökning av behovet av personal och lokaler. Det tillkommer dessutom en del lokaler genom exploateringsprojekt samt genom tillkommande verksamheter utförda av privata utförare inom bland annat förskola och skola.

Utifrån förutsättningen att byggkonjunkturen därefter kommer i gång innebär nuvarande befolkningsprognos att det sedan kommer finnas behov av ytterligare en förskola om 80 platser var tredje år samt en grundskola och ett gymnasium ungefär var åttonde år. Vad av detta som staden behöver uppföra, påverkas av tillkomsten av fristående förskolor och skolor, samarbetet i länet, ledig kapacitet i befintliga lokaler och tillkommande platser vid nybyggnation, som har avtalats om i exploateringsavtal med exploatörer.

Främst på högstadiet och gymnasiet är det vanligt att elever som bor i Solna väljer att gå i fristående skolor, men även i Stockholm stads skolor. Om mönstret inom förskola och skola består innebär det att behovet av tillkommande kommunala verksamheter i Solna blir lägre än vad befolkningsprognosen indikerar. Behoven av gymnasieplatser kommer att hanteras inom ramen för nuvarande gemensamma gymnasieregion.

I Solna ökar antalet äldre i en långsammare takt och i ett senare skede jämfört med i resten av Sverige. Ökningen

i Solna sker främst i åldersgruppen 80-89 år medan åldersgruppen 65-79 år och åldersgruppen äldre än 90 år minskar under kommande sjuårsperiod. Behovet av platser i vård- och omsorgsboende minskade tydligt under 2020-2021 och först efter 2027 bedöms behovet öka över hittillsvarande nivå. Enligt befolkningsprognosen kommer det behövas ytterligare ett vård- och omsorgsboende under det kommande decenniet med ungefär 2028-2030 som startår. Det kommer i stället finnas ett visst ökat behov av hemtjänst.

Utifrån befolkningsprognosen finns också ett behov av tillkommande LSS-bostäder, såväl gruppboenden som enskilda lägenheter för denna målgrupp. För att möta befolkningsutvecklingen kommer det enligt prognosen att finnas behov av motsvarande ett nytt gruppboende för LSS vartannat år. Behovet av LSS-boenden bedöms kunna mötas genom tillkommande platser vid nybyggnation, som har avtalats om i exploateringsavtal med exploatörer.

Utbyggnaden av den kommunala servicen behöver ske på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt. De långsiktiga investeringsbehoven måste balanseras mot behoven i den löpande verksamheten, vilket ställer krav på prioritering och effektivisering i stadens verksamheter. I detta sammanhang är det också viktigt att beräkna hur stor andel av investeringsbehovet som staden behöver svara för och hur mycket externa intressenter kan tillhandahålla. Målsättningen är att finansieringen av den infrastruktur och välfärd som krävs för utbyggnaden ska ske inom respektive exploateringsprojekt. I driftverksamheten är det på motsvarande sätt viktigt att ta ställning till vilka delar och vilken andel som stadens verksamhet ska utföras i egen regi och vad andra intressenter kan stå för.

Staden är, enligt bosättningslagen, skyldig att ta emot och bosätta nyanlända som har fått permanent uppehållstillstånd. Solnas kommunal fråga till Migrationsverket var 80 nyanlända under 2022 och kommer preliminärt att vara 89 under 2023. Åtagandet ställer krav på ett fortsatt nära samarbete för att ordna boende, skolgång, samhällsorientering med mera som ger de nya solnaborna en bra start på livet i Sverige. Parallellt är staden, liksom övriga kommuner i landet, sedan 1 juli 2022 skyldiga att ordna boendeplatser till skyddsbehövande från Ukraina utifrån massflyktsdirektivet. Under 2022 uppgår Solna stads kommunal till 155 skyddsbehövande, som staden ska ordna boendeplatser för.

Konkurrensutsättning

Staden har cirka 600 aktiva avtal med över 500 olika leverantörer. Hittills under året har upphandling och avrop skett inom en rad olika områden. Upphandlingsarbetet pågår i stort sett utan avvikelser. Staden använder ofta avrop på ramavtal inom Stockholms inköpscentral samt SKR:s ramavtal för anskaffning av varor och tjänster. Utöver det har en rad upphandlingar/avrop genomförts inom bland annat följande områden; IT-arbetsplatser, revidering av LOV daglig verksamhet enligt LSS samt Idrotts- och gymnastikmaterial.

Även inom fastighet och stadsmiljö har ett större antal upphandlingar/avrop gjorts inom bland annat följande områden; konstgräs, gatu- och parkskötsel, markskötsel samt renhållningsentreprenad. Vidare genomförs en rad upphandlingar inom ramen för stadens exploateringsprojekt. Utifrån nämndernas konkurrensplaner sker planering av kommande års upphandlingsbehov.

Under 2022 har arbetet med att förstärka samarbetet mellan olika nämnder för att dra nytta av gemensamma resurser och effektivisera arbetet inom upphandlings- och avtalsområdet fortsatt. Detta sker främst inom satsningen på samarbetsforum inom inköps- och upphandlingsområdet.

Stadens e-handelsprojekt fortgår enligt plan. Roller på inköps- och upphandlingsenheten har kategoriserats för att kunna arbeta ännu mer effektivt och skapa synergier mellan nämnder. Inköpsamordnare, som arbetar med inköpen som finns i stadens ekonomisystem, har kategoriserats i två grupper, tjänster och varor. Fokus har hittills varit enklare varuinköp och avtalsuppföljning. Framöver kommer fokus läggas på att bibehålla och effektivisera varuinköp och att expandera beträffande tjänsteinköp. Först ut i implementeringen av tjänster i inköpsystemet kommer vara IT-arbetsplatser, då den bedöms medföra störst förenkling av vardagen för nämnderna i deras inköp.

Avtalsuppföljningen sker främst inom respektive nämnd. Inom avtalsuppföljningen i stort har inriktningen under året varit att följa upp avtal som ska upphandlas på nytt enligt konkurrensplanen. Under hösten 2022 kommer arbetet med en gemensam avtalsuppföljningsrutin och gemensamma arbetssätt att inledas för att skapa tydlighet och förutsägbarhet i avtalsuppföljningen. Detta tillsammans med förbättrat systemstöd kommer leda till förbättrad kostnadskontroll och förenklade rutiner.

Intern kontroll

Intern kontroll är en del av verksamhetsstyrningen som syftar till att säkerställa att de mål som kommunfullmäktige fastställt uppfylls. Avvikelse hanteras i enlighet med stadens reglemente för intern kontroll. Styrelse och nämnder ska i årsredovisningen rapportera om resultatet av uppföljningen av den intern kontrollen. Rapporten ska redovisa omfattningen av utförd uppföljning, utfallet och vidtagna åtgärder. Utifrån rapporterna gör kommunstyrelsen en analys och genomgång av internkontrollrapportering under året och föreslår åtgärder för kommande år.

Planering och uppföljning av internkontrollen sker integrerat med övrig verksamhetsplanering i stadens verksamhetsstyrningssystem, vilket bidrar till en stabil och säker process för staden och för nämnderna kring intern kontroll.

Det sammantagna intrycket utifrån redovisningen av 2021 och pågående arbete under 2022 är att processerna fungerar och att internkontrollen bidrar till utveckling av rutiner, processer och kontrollmoment. Vid avvikelser av omfattande art ska nämnden omgående informera kommunstyrelsen. En uppföljning av internkontrollen görs till respektive nämnd samt till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i årsredovisningen.

Stadens nämnder

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen leder, samordnar och har uppsikt över stadens samlade verksamheter. Kommunstyrelsen har också ansvar för arbetsgivarfrågor, mark- och exploateringsfrågor, trafik och översiktlig planering, frågor om näringspolitik samt ett övergripande integrationsansvar. Kommunstyrelsens verksamhetsplan och budget omfattar även valnämnden, överförmyndarnämnden, arvodeskommittén, internationella kommittén, likabehandlingskommittén, miljö- och demokratiberedningen, exploaterings- och fastighetsberedningen samt de rådgivande organen; rådet för funktionshinderfrågor, trygghetsrådet samt pensionärsrådet.

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden är myndighet. Den ansvarar för frågor som rör detaljplaner, bygglov, byggnadsinspektion, kartframställning och mätningar. Enligt plan- och bygglagen ska byggnadsnämnden bland annat verka för en god byggnadskultur och en god stads- och landskapsmiljö.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden svarar för drift, underhåll och investeringar avseende stadens kommunaltekniska anläggningar såsom gator, byggnader, parker och grönområden. För att starta större investeringsprojekt krävs medgivande från kommunstyrelsens förvaltning. Vidare ansvarar nämnden för stadens parkeringsverksamhet samt den renhållning som staden enligt lag är skyldig att tillhandahålla. Tekniska nämnden är också trafiknämnd.

Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden ansvarar för stadens kultur- och fritidsverksamhet. Inom ramen för nämndens verksamhet finns konstförvaltning, museer och publika kulturmiljöer, föreställningar och evenemang, bibliotek samt kulturskola. Bidrag till föreningar och anläggningar och lokaler för idrotts- och motionsverksamheten tillhandahålls. Mötesplatser erbjuder aktiviteter för ungdomar.

Skolnämnden

Skolnämnden ansvarar för att barn och ungdomar mellan 6-16 år får sina behov av omsorg och obligatorisk utbildning tillgodosedda. Detta kan ske antingen inom ramen för Solna stads egna grundskoleverksamheter eller genom att vårdnadshavare väljer skola och omsorg i andra kommuners eller enskilda huvudmäns regi. Nämnden ansvarar även för ungdomsgymnasiet och gymnasiesärskolan. Eftersom eleverna har rätt att välja skola kan utbildningen antingen ske vid Solna Gymnasium eller i en friskola eller annan kommuns gymnasium. I nämndens ansvarsområde ingår också ungdomsmottagningen.

Barn- och förskolenämnden

Barn- och förskolenämnden ansvarar för att barn mellan 1-5 år erbjuds en god pedagogisk verksamhet där omsorg, lek och lärande är centralt för verksamheten. Detta kan ske antingen inom ramen för Solna stads egna förskoleenheter eller genom att vårdnadshavare väljer förskola eller annan pedagogisk omsorg i annan regi.

Kompetensnämnden

I kompetensnämndens ansvarsområde ingår arbetsmarknadsfrågor, vuxenutbildning samt mottagning av nyanlända enligt bosättningslagen.

Socialnämnden

Socialnämnden ansvarar för att utifrån individens behov erbjuda skydd och social service i form av råd, stöd eller behandling, så att den enskildes eller familjens egna resurser kan utvecklas och tillvaratas. Nämnden ansvarar också för att personer med psykiska funktionsnedsättning får stöd och därmed ökade möjligheter att leva som andra i samhället. Nämnden har ansvar för myndighetsutövning och styrs i huvudsak av socialtjänstlagen (SoL).

Familjerättsnämnden

Gemensamma familjerättsnämnden för Solna, Sundbyberg och Ekerö ger råd och stöd till separerade föräldrar och ansvarar för frågor som rör faderskap, adoption, skilsmässa, samarbetsavtal samt utredning om vårdnad, boende, och umgänge. Med den gemensamma nämnden ges bättre förutsättningar att upprätthålla och utveckla en god kvalitet.

Omvårdnadsnämnden

Omvårdnadsnämnden ansvarar för stadens äldreomsorg samt för omsorg om personer med funktionsnedsättning. Ansvarsområdet omfattar myndighetsutövning och verksamheterna styrs i stor utsträckning av socialtjänstlagen (SoL), hälso- och sjukvårdslagen (HSL) samt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Bland de verksamheter som nämnden ansvarar för finns boende, omsorg och service i ordinärt boende, daglig verksamhet, dagverksamhet, hälso- och sjukvård inom LSS-området med mera.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för tillsyn enligt miljöbalken, livsmedelslagen, smittskyddslagen, vissa delar av tobakslagen (platser med rökförbud) samt strålskyddslagen avseende strålskydd i solarier. Nämnden är även kommunstyrelsen behjälplig med kommunens övergripande miljöarbete samt bistår tekniska nämnden vid utvecklingen av avfallsfrågorna i staden.

Överförmyndarnämnden

Överförmyndarnämnden har dels till uppgift att ombesörja att de som av olika skäl inte klarar av att handha sin ekonomi med mera kan få hjälp av en god man, dels till uppgift att bevaka förmyndares hantering av underårigas förmögenheter.

Valnämnden

I varje kommun ska det finnas en valnämnd. Valnämnden ansvarar för förberedelse och genomförande av val på lokal nivå. Valnämnden ansvarar bland annat för att lämna förslag till indelning i valkretsar och valdistrikt, identifiera vallokaler, samt rekrytera och utbilda valförrättare.

Kommittéer

Staden har två kommittéer; Internationella kommittén och Likabehandlingskommittén. De båda kommittéerna är politiskt sammansatta beredningsorgan till kommunstyrelsen. Deras uppdrag är att samordna, stimulera, främja, kunskapsutveckla och följa stadens internationella arbete respektive arbetet med likabehandling. Stadsledningsförvaltningen stödjer kommittéernas arbete med personella resurser.

Revisionen

Stadens revisorer ska enligt kommunallagen granska kommunstyrelsens och övriga nämnders verksamhet. Revisorerna ska bland annat granska om stadens årsredovisning har upprättats enligt den kommunala bokförings- och redovisningslagen och god redovisningssed. Revisorerna ska även pröva om verksamheten bedrivs på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vidare ska revisorerna pröva att den kontroll som utövas inom nämnderna är tillräcklig.

Sammanställd redovisning och företagen

Enligt rekommendation nr 17 från Rådet för kommunal redovisning (RKR), är det upp till varje kommun att avgöra om de kommunala koncernföretagen ska omfattas av delårsrapporten. Detta gäller såväl räkenskaper som den förenklade förvaltningsberättelsen. Solna stad inkluderar koncernföretagen för att möjliggöra en

relevant och tillräcklig grund för utvärdering av god ekonomisk hushållning för hela kommunkoncernen.

I den sammanställda redovisningen visas stadens och de av staden ägda företagens verksamhet sammantaget. Här ingår företag där staden har ett betydande ägande och ett betydande inflytande.

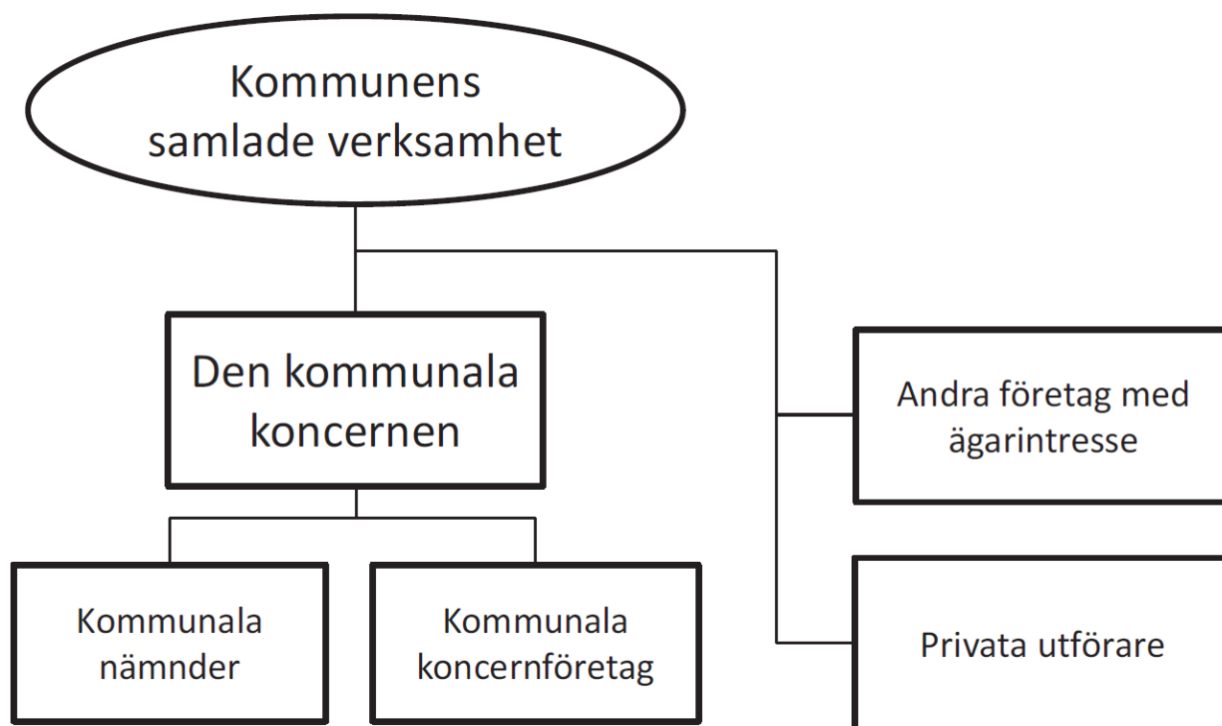
I kommunallagen fastställs att kommunstyrelsen ska pröva om den verksamhet som de kommunala bolagen bedrivit under föregående kalenderår har varit förenlig med det fastställda kommunala ändamålet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna. Sådan prövning kommer att ske i samband med årsbokslutet.

De kommunala befogenheterna som utgör ram för verksamheten är kommunalrättsliga principer såsom lokaliseringsprincipen, självkostnadsprincipen och likställighetsprincipen. Med det kommunala ändamålet avses vad verksamheten syftar till att åstadkomma.

Uppsiktsplikten fullgör kommunstyrelsen genom att krav ställs på företagen om att lämna löpande information från sin verksamhet enligt ett fastställt rapporteringssystem. För stiftelser gäller särskilda stadgar.

Ägarförhållandena varierar i de olika bolag och förbund som ingår i stadens koncern och därmed även formerna för uppsikt.

Privata utförare ägs inte av staden utan dessa företag driver verksamhet på stadens uppdrag, upphandlade i konkurrens. Omfattningen av privata utförare redovisas i avsnittet om verksamhetens kostnader.



Kommunkoncernen

Inom Solnas kommunkoncern finns verksamheter som bedrivs i Solna stad och i företagsform genom aktiebolag och stiftelse. Företagen är helt eller delvis ägda av Solna stad. I stadens koncernredovisning ingår de företag, som staden har ett betydande inflytande i. Ett betydande inflytande anses i allmänhet föreligga när röstandelen överstiger cirka 20 procent. Dessa är Bostadsstiftelsen Signalisten med dotterbolaget Solnabostäder AB, Råsunda Förstads AB med dotterbolaget Överjärva Gård AB, Norrenergi AB samt Solna Vatten AB. Bostadsstiftelsen Signalisten och Råsunda Förstads AB utgör egna koncerner.

Falkeneraren fusioneras under 2022 med Råsunda Förstads AB utifrån beslut i kommunfullmäktige under våren. Bolagsverket har gett tillstånd att genomföra fusionen och Fastighetsaktiebolaget Falkeneraren upplöses utan att gå i likvidation under sista tertialet 2022. Solna stad äger 30 procent av Solna Tenniscenter AB, men då bolagets verksamhet är av obetydlig omfattning i relation till koncernens omsättning har staden valt att undanta bolaget från den sammanställda redovisningen.

Kommunalförbunden Käppalaförbundet och Norrvatten ingår inte i den sammanställda redovisningen. Solna

stads ägarandel uppgår till strax under 20 procent i dessa kommunalförbund.

Flerårsöversikt koncernen

	2022	2021	2020	2019	2018
Verksamhetens intäkter, mkr	1 336,4	1 991,2	1 860,5	1 843,4	1 831,8
Verksamhetens kostnader, mkr	-2 966,4	-4 486,7	-4 353,6	-4 418,5	-4 268,5
Årets resultat, mkr	93,5	1 517,5	1 002,3	602,7	-240,9
Soliditet, procent	59,4	58,4	55,2	51,7	45,2
Investeringar i materiella anläggningstillgångar, mkr		714,5	601,9	977,2	878,4
Självfinansieringsgrad, procent		71,1	255,2	81,9	89,0
Långfristig låneskuld, mkr	825,0	825,0	950,0	1 000,0	1 066,7

Anm: Kolumn 2022 avser utfall till och med augusti 2022. Uppgifter om investeringar och självfinansieringsgrad finns tillgängliga först i årsboks slutet. Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Sammanställda resultatet för koncernen

Resultatet för Solna koncernen perioden januari - augusti är positivt och uppgår till 93,5 mkr. För motsvarande period 2021 var resultatet 1 183,6 mkr.

Verksamhetens intäkter ökar med 20,1 mkr till 1 336,4 mkr samtidigt som verksamhetens kostnader exklusive avskrivningar ökar med 90,2 mkr till 2 966,4 mkr. Verksamhetens nettokostnader i koncernen minskar med 323,3 mkr i jämförelse med samma period föregående år och uppgår till 1 739,5 mkr. En del av denna minskning förklaras av minskade jämförelsestörande intäkter hos Solna stad om 124,7 mkr, vilket är 281,7 mkr mindre än samma period 2021.

Solna stads intäkter uppgår till 696,7 mkr och har ökat med 36,1 mkr jämfört med motsvarande period föregående år. Förändringen förklaras främst av att olika typer av bidrag har ökat, främst bidrag från Skolverket, Migrationsverket, Försäkringskassan samt Arbetsförmedlingen. Intäkterna för Norrenergi har minskat med 25,4 mkr, främst som en följd av att starten på året varit varmare än 2021. För Solna Vatten minskar intäkterna med 5,7 mkr främst beroende på lägre anslutningsavgifter.

Solna stads kostnader uppgår till 2 536,0 mkr och har ökat med 85,0 mkr jämfört med motsvarande period föregående år. Kostnadsförändringen förklaras huvudsakligen av planliga behovsökningar inom utbildningsområdet (46,0 mkr) och en återförd intäkt för stimulansmedel (16,8 mkr) tillhörande 2021. Därutöver ökar driftkostnader till följd av högre energipriser. Kostnaderna hos Norrenergi ökar med 38,9 mkr mellan delåren på grund av ökade priser på pellets och el. För Signalisten sjunker däremot fastighetskostnaderna med 26,9 mkr främst beroende på lägre underhållskostnader 2022. Kommunkoncernens avskrivningskostnader är 4,2 mkr högre än motsvarande period föregående år, där den största ökningen skett hos Norrenergi som har ökat avskrivningarna med 3,2 mkr

Skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning har ökat med totalt 158,1 mkr i jämförelse med motsvarande period föregående år och uppgår till 2 523,8 mkr.

Koncernens finansnetto uppgår till -690,8 mkr att jämföra med överskott om 354,1 mkr samma period föregående år. Det försämrade finansnettot förklaras främst av att stadens finansnetto minskat med 1 049,5 mkr jämfört med motsvarande period föregående år, som en följd av att överskott i kapitalförvaltningen växlat till underskott.

Solna stads företag

Företag	Juridisk form	Solnas andel %	Utfall jan-aug 2022	Utfall jan-aug 2021	Budget 2022	Prognos 2022
Bostadsstiftelsen Signalisten	stiftelse	100	56,0	29,6	43,5	48,0
Norrenergi AB	aktiebolag	67	66,7	131,2	182,4	25,2
Solna Vatten AB	aktiebolag	100	-16,2	-8,1	-11,2	-13,5
Råsunda Förstads AB (koncern)	aktiebolag	100	4,2	3,0	3,4	3,4
Råsunda Förstads AB	aktiebolag	100	6,0	4,8	5,0	5,0
Överjärva Gård AB	aktiebolag	100	-1,8	-1,9	-1,6	-1,6
Norrvatten	kommunalförbund	19	11,0	15,0	1,0	-5,0
Käppalaförbundet	kommunalförbund	19	3,9	5,2	1,7	0,2
Storstockholms Brandförsvaret	kommunalförbund	5				
SÖRAB	aktiebolag	5				
Solna Tenniscenter AB	aktiebolag	30				
Stockholmsregionens Försäkring AB	aktiebolag	6				
Fastighets AB Falkeneraren	vilande aktiebolag	100				

Anm: Anser resultat efter finansnetto

Företagens resultatutveckling

Nedan kommenteras resultatutveckling och övriga väsentliga händelser för de företag som ingår i den sammanställda redovisningen. Resultatutvecklingen för Solna stad kommenteras på annan plats i delårsrapporten.

Bostadsstiftelsen Signalisten (inklusive Solnabostäder) redovisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 56,0 mkr (29,6 mkr motsvarande period 2021). Kostnaderna för såväl drift och underhåll har minskat jämfört med 2021 och främst är det underhållskostnaderna som minskat. Intäkterna är oförändrade. Prognosen för helåret uppgår till 48,0 mkr jämfört med budgeten på 43,5 mkr.

Norrenergi AB redovisar ett positivt resultat efter finansnetto på 66,7 mkr (131,2 mkr). Intäkter minskar som följd av mildare vinter samtidigt som kostnaderna ökar. Tillgång till pellets och skenande elpriser har fått stor påverkan på resultatet. Fortsatt arbete kring inriktning framtida produktion pågår. Bolagets helårsprognos om ett resultat på 25,2 mkr före skatt är 157,2 mkr sämre än budget.

Solna Vatten AB redovisar ett resultat efter finansnetto på -16,2 mkr (-8,1 mkr). Intäkterna minskar 5,7 mkr främst beroende på lägre anslutningsavgifter under perioden jämfört med 2021. Kostnaderna ligger 2,4 mkr över utfallet samma period 2021, vilket främst förklaras av kostnader för ett par större vattenläckor. Helårsprognosen uppgår till -13,5 mkr och är 2,3 mkr sämre än budget. Underskottet väntas täckas av tidigare avsatta medel som kan tas i anspråk via bokslutsdispositioner.

Råsunda Förstads AB (inklusive dotterbolaget Överjärva Gård AB) redovisar ett positivt resultat efter finansiella poster på 4,2 mkr (3,0 mkr). Resultatbättringen förklaras främst av att det var lägre hyresintäkter under 2021 till följd av hyresnedsättningar med anledning av Covid-19. Helårsprognosen överensstämmer med budget och uppgår till 3,4 mkr.

Kommunens företag

Delar av Solna stads verksamheter bedrivs i aktiebolag, kommunalförbund eller stiftelseform. Många av dessa verksamheter påverkas av stadens och regionens tillväxt. Det gäller bolagen Solna Vatten och Norrenergi, som ska försörja de nya stadsdelarna i Solna med vatten, avlopp, fjärrvärme och fjärrkyla i takt med att staden växer, men även kommunalförbunden Norrvatten och Käppala.

Bostadsstiftelsen Signalisten har, som allmännyttigt bostadsföretag, en uppgift i stadens bostadsplanering. I förhållande till andra jämförbara fastighetsbolag har Signalisten en stor andel fastigheter, som är i behov av stambyte och förnyelse. Detta upprustningsbehov i kombination med planerna på nybyggnation innebär en stor utmaning för Signalisten. Det handlar om att kunna möta dessa behov med en fortsatt god ekonomi.

Bostadsstiftelsen Signalisten

Bostadsstiftelsen Signalisten är ett allmännyttigt bostadsföretag i form av en stiftelse till vilken staden tillskjutit hela grundfondskapitalet. Signalisten betraktas ur koncernsynpunkt som ett helägt företag. Från och med år 2001 ingår även det helägda dotterbolaget Solnabostäder AB i koncernen. Signalisten äger och förvaltar, inräknat det helägda dotterbolaget Solnabostäder AB, cirka 4 000 bostadslägenheter och knappt 300 verksamhets- och lagerlokaler samt cirka 6 000 bilplatser inklusive de parkeringsplatser som Signalisten hyr från Solna stad.

Norrenergi AB

Norrenergi AB bildades år 2004 och ägs till 2/3 av Solna stad och till 1/3 av Sundbybergs stad. Norrenergi AB producerar, köper, distribuerar samt säljer fjärrvärme och fjärrkyla till kunder inom Solna och Sundbyberg med angränsande områden. I juli 2016 ikraftträdde avtalet mellan Norrenergi och Stockholm Exergi (tidigare Fortum Värme) om produktionssamverkan.

I december 2017 fattade kommunfullmäktige i Solna och kommunfullmäktige i Sundbyberg beslut om att under 2018 genomföra en nedströmsfusion av Norrenergi och Miljö AB med dotterbolaget Norrenergi AB. Fusionen tillsammans med ägarinsatser till bolaget innebär en minskad skuldsättning och en konsolidering av bolagets tillgångar, vilket möjliggör årlig utdelning till ägarna Solna stad och Sundbybergs stad.

Solna Vatten AB

Solna Vatten AB är helägt av Solna stad och driver sedan år 1995 vatten- och avloppsverksamheten i Solna. Bolagets uppgift är att förse stadens invånare med dricksvatten samt att transportera avloppsvatten till reningsverk. Vattnet köps från kommunalförbundet Norrvatten och avloppsvattnet tas om hand och renas av

kommunalförbundet Käppalaförbundet. Bolaget är helägt av Solna stad och drivs både med egen personal och genom uppdragsavtal med staden. För drift och underhåll av VA-nätet finns ett flerårsavtal tecknat med extern entreprenör.

Råsunda Förstads AB

Råsunda Förstads AB är helägt av Solna stad och dess verksamhet omfattar i huvudsak förvaltning av egna fastigheter. Bolaget förvaltar de tre fastigheterna stadshuset, biblioteket och Industriviadukten samt mark och byggnader vid Överjärva Gård.

Råsunda Förstads äger sedan år 2005 samtliga aktier i dotterbolaget Överjärva Gård AB, som bedriver naturskola för barn och ungdomar och ordnar kursdagar för förskolor och skolor.

Fastighets AB Falkeneraren

Fastighets AB Falkeneraren är helägt av Solna stad. Företaget är vilande och bedriver inte någon verksamhet. Solna stads aktiekapital i företaget uppgår till 0,5 mkr. Falkeneraren fusioneras under 2022 med Råsunda Förstads AB utifrån beslut i kommunfullmäktige under våren. Bolagsverket har i augusti 2022 gett tillstånd att genomföra fusionen och Falkeneraren kommer därmed att upplösas utan att gå i likvidation.

Norrvatten

Norrvatten är ett kommunalförbund som bildades 1926 och förser medlemskommunerna Danderyd, Knivsta, Järfälla, Norrtälje, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Sundbyberg, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker med dricksvatten. Solna stads andel av förbundets tillgångar är 19,4 procent vid 2021 års utgång.

Käppalaförbundet

Käppalaförbundet är ett kommunalförbund vars medlemskommuner är Danderyd, Lidingö, Nacka, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna och Värmdö. Käppalaförbundet bildades 1957 och har som uppdrag att ta hand om och rena avloppsvattnet från medlemskommunerna. Avloppsvattnet leds till förbundets reningsverk Käppalaverket, som är beläget på Lidingö. Solna stads andel av förbundets tillgångar är 18,5 procent vid 2021 års utgång.

Storstockholms Brandförsvaret

I kommunalförbundet Storstockholms brandförsvaret ingår kommunerna Danderyd, Lidingö, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Värmdö och Österåker. Kommunalförbundet ska skapa trygghet för de som bor och vistas i medlemskommunerna samt verka för ökad riskmedvetenhet, minskad sårbarhet, färre olyckor och skador i samhället.

SÖRAB

SÖRAB (Söderhalls Renhållningsverk AB) bildades 1978. Företaget är ett samarbete mellan tio kommuner i Stockholms län. SÖRAB har som uppgift att driva regionala avfallsanläggningar. Solna stads aktiekapital i företaget uppgår till 0,4 mkr.

Solna Tenniscenter AB

Solna Tenniscenter AB startade 1985. De fyra intressenterna i klubben är Solna stad, Huvudsta tennisklubb, SJ tennisklubb och Solna tennisklubb. Solna stads aktiekapital i företaget uppgår till 0,03 mkr och ägarandelen är 30 procent.

Stockholmsregionens Försäkring AB

Stockholmsregionens Försäkring AB bildades 2008 och är ett kungemensamt försäkringsbolag inom Stockholms län. Företaget ägs av tjugo kommuner inom Stockholms län. Solna stads aktiekapital i företaget uppgår till 6,2 mkr.

Resultaträkning

Mkr	Not	Utfall stad 2022	Utfall stad 2021	Budget stad 2022	Prognos stad 2022	Utfall koncern 2022	Utfall koncern 2021
Verksamhetens intäkter	2	696,7	660,6	822,0	1 010,0	1 336,4	1 316,3
Jämförelsestörande intäkter	3	124,7	406,4	0,0	220,0	124,7	406,4

Mkr	Not	Utfall stad 2022	Utfall stad 2021	Budget stad 2022	Prognos stad 2022	Utfall koncern 2022	Utfall koncern 2021
Verksamhetens kostnader	4-5	-2 536,0	-2 451,0	-3 884,0	-3 915,5	-2 966,4	-2 876,2
Jämförelsestörande kostnader	6	-18,7	-51,5	0,0	-31,0	-18,7	-51,5
Avskrivningar	7	-110,0	-110,5	-194,6	-170,0	-215,4	-211,2
Verksamhetens nettokostnader		-1 843,4	-1 546,0	-3 256,5	-2 886,5	-1 739,5	-1 416,2
Skatteintäkter	8	3 122,6	2 883,9	4 206,5	4 535,0	3 122,6	2 883,9
Generella statsbidrag och utjämning	9	-598,7	-518,2	-914,2	-899,9	-598,7	-518,2
Verksamhetens resultat		680,4	819,8	35,7	748,6	784,3	949,6
Finansiella intäkter	10	156,7	561,2	111,0	159,6	105,7	509,6
Finansiella kostnader	11	-787,5	-142,6	-51,7	-746,4	-796,5	-155,5
Resultat efter finansiella kostnader		49,6	1 238,4	95,0	161,8	93,5	1 303,7
Extraordinära intäkter			49,9	0,0	0,0		49,9
Extraordinära kostnader			-170,0	0,0	0,0		-170,0
Extraordinära poster (netto)	12-13		-120,1	0,0	0,0		-120,1
Periodens resultat		49,6	1 118,3	95,0	161,8	93,5	1 183,6

Tabellens utfall avser perioden januari - augusti innevarande år och föregående år. Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Balanskravsresultat

Mkr	Utfall 2022	Utfall 2021	Prognos år 2022	Utfall år 2021	Utfall år 2020
Periodens resultat (förändring av eget kapital)	49,6	1 118,3	161,8	1 350,3	873,7
Samtliga realisationsvinster	0,0	0,0	0,0	-26,1	-66,8
Orealiserade vinster och förluster i värdepapper	555,1	-402,7	503,4	-553,4	14,7
Återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper	-34,9	0,0	-34,9	0,0	0,0
Periodens resultat efter balanskravsjusteringar	569,8	715,7	630,3	770,9	821,7
Jämförelsestörande intäkter	-124,7	-406,4	-220,0	-460,3	-452,2
Jämförelsestörande kostnader	18,7	51,5	31,0	74,1	48,4
varav reserverat för omstrukturering, utbyggnad, skol- och förskolelokaler	8,0	26,5	21,0	28,7	40,8
Reserverat för pensioner	13,3	13,3	20,0	20,0	20,0
Extraordinära poster (Tunnelbane-/ Mälarbaneåtaganden)	0,0	120,1	0,0	120,1	54,9
Resultat efter balanskravsjusteringar och synnerliga skäl	477,2	494,1	461,3	524,7	492,8

Tabellens utfall avser perioden januari - augusti innevarande år och föregående år. Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Kassaflödesanalys

Mkr	Not	Stad 2022	Stad 2021
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Årets resultat		49,6	1 118,3
Justering för gjorda avskrivningar/nedskrivningar		110,0	110,5
Justering för värdeökning/-minskning av värdepapper		520,2	-402,7
Justering för övriga ej likviditetspåverkande poster	14	259,8	336,2
Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital		939,6	1 162,3
Ökning/minskning exploateringsfastigheter / förråd		5,6	
Ökning/minskning kortfristiga fordringar		50,6	27,8
Ökning/minskning kortfristiga placeringar		-52,1	-673,6
Ökning/minskning kortfristiga skulder		-379,3	-219,8
Kassaflöde från den löpande verksamheten		564,5	296,8
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
Investering i materiella och immateriella anläggningstillgångar		-237,7	-313,6
Försäljning av materiella och immateriella anläggningstillgångar			0,1
Investering i finansiella anläggningstillgångar		-48,4	-30,7
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar			
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-286,2	-344,1
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Ökning/minskning långfristiga fordringar			
Ökning/minskning lång skuld förutbetalda gatukostnadsersättning		10,8	23,1
Ny upplåning			
Amortering			
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		10,8	23,1
ÅRETS KASSAFLÖDE		289,1	-24,2
Likvida medel vid årets början		882,8	1 064,1

Mkr	Not	Stad 2022	Stad 2021
Likvida medel vid periodens slut		1 172,0	1 039,9

Tabellens utfall avser perioden januari - augusti innevarande år och föregående år.

Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Balansräkning

Mkr	Not	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	15			7,3	8,7
Materiella anläggningstillgångar					
- Mark, byggnader och tekniska anläggningar	16	3 276,2	3 181,8	6 821,1	6 687,6
- Maskiner och inventarier	17	30,8	36,1	37,6	42,6
Finansiella anläggningstillgångar	18-20	1 653,9	1 605,5	511,5	462,6
Summa anläggningstillgångar		4 960,9	4 823,4	7 377,5	7 201,4
Omsättningstillgångar					
Exploateringsfastigheter med mera	21		5,6	38,4	30,5
Fordringar	22	457,2	507,9	565,4	687,6
Kortfristiga placeringar	23	3 097,7	3 613,2	3 097,7	3 613,2
Kassa och bank	24	1 172,0	882,8	1 427,6	1 102,6
Summa omsättningstillgångar		4 726,9	5 009,5	5 129,1	5 433,9
SUMMA TILLGÅNGAR		9 687,8	9 832,9	12 506,6	12 635,3
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER					
Eget kapital	25	6 242,8	6 224,1	7 423,2	7 373,3
varav årets resultat		49,6	1 350,3	93,5	1 446,8
varav reserverat eget kapital		703,0	724,4		
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	26	582,5	541,3	586,3	545,2
Andra avsättningar	27	1 956,4	1 793,0	2 204,8	2 043,9
Summa avsättningar		2 538,9	2 334,3	2 791,2	2 589,1
Skulder					
Långfristiga skulder	28	343,2	332,4	1 168,2	1 156,9
Kortfristiga skulder	29	562,8	942,1	1 124,0	1 516,1
Summa skulder		906,0	1 274,5	2 292,2	2 673,0
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER		9 687,8	9 832,9	12 506,6	12 635,3
Ansvars- och borgensförbindelser					
Pensionsförpliktelser ej upptagna bland skulder/avsättningar	30	1 100,2	1 124,3	1 100,2	1 124,3
Övriga ansvars- och borgensförbindelser	31	829,4	829,4	0,7	0,7

Tabellens utfall avser perioden januari - augusti för innevarande år och januari - december för föregående år. Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

De redovisningsprinciper och beräkningsmetoder som används i denna delårsrapport är samma som i föregående års årsredovisning. Inga ändrade uppskattningar eller bedömningar avseende tidigare räkenskapsår har haft någon påverkan på den aktuella rapportperioden.

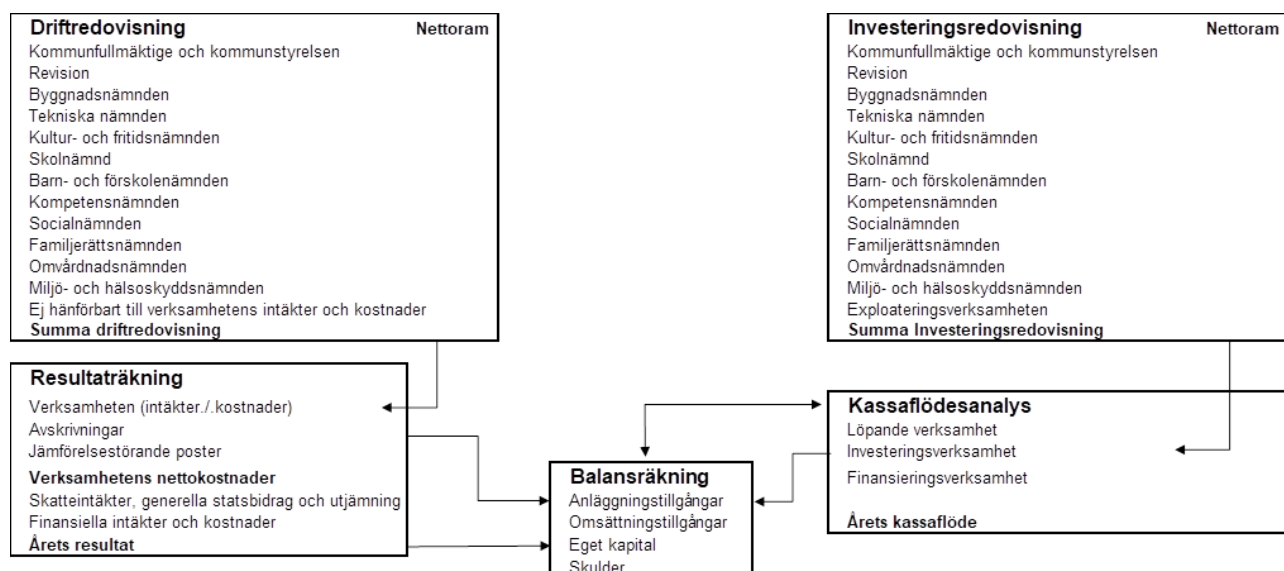
God redovisningssed och rättvisande bild

Från och med räkenskapsår 2019 tillämpas Lagen om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) i allt väsentligt. Stadens kontoplan har uppdaterats och resultaträkningen fullt ut anpassats till Kommun-Bas 21 på 4 positioner.

Staden strävar efter att följa god redovisningssed. Staden följer de rekommendationer som lämnats av Rådet för kommunal redovisning (RKR) i allt väsentligt, i den mån avvikelse sker kommenteras de under respektive avsnitt.

Beskrivning av drift- och investeringsredovisningens samband med delårsrapportens övriga delar

Driftredovisningen summeras i resultaträkningens poster. Investeringsredovisning summeras i kassaflödesanalys.



Nämndernas intäkter och kostnader i driftredovisningen ska spegla respektive nämnds ekonomiska relationer till sin omvärld, där de andra nämnderna utgör en del av omvärlden. Det innebär att jämfört med resultaträkningen, som bara innehåller kommunexterna poster, ingår även interna poster som såsom internhyra och intern ränta samt resursfördelningsposter inom skolnämnden, barn- och förskolenämnden samt omvårdnadsnämnden.

Redovisningsprinciper i driftredovisningen

Löner har belastats med ett personalomkostnadspålägg på 37,5 procent som inkluderar sociala avgifter, avtalsförsäkringar och pensionskostnader.

Materiella och immateriella anläggningstillgångar belastas med verklig avskrivningskostnad samt en kalkylränta på 1,0 procent för årets genomsnittliga kapitalbindning.

Internhyror för lokaler debiteras respektive verksamhet.

Gemensam central administration så som ekonomi, personal, upphandling, it, kommunikation etcetera fördelas inte ut på de olika verksamheterna.

Skatteintäkter

Skatteintäkterna har periodiserats i enlighet med RKR R2. Enligt rekommendationen ska kommunalskatten periodiseras och redovisas det inkomstår då den beskattningsbara inkomsten intjänats. Årets resultat har påverkats av en positiv slutavräkning avseende 2021 på 29,9 mkr samt en positiv prognos för slutavräkning 2022 på 58,3 mkr (enligt prognos från SKR, cirkulär 22:28).

Statsbidrag

Enligt RKR R17 ska staden upplysa om erhållna men ännu inte intäktsredovisade generella statsbidrag. Staden har erhållit ett statsbidrag för tillfälligt stöd med anledning av kriget i Ukraina på 4,4 mkr. Bidraget avser perioden juni 2022 till och med december 2023. Staden har intäktsfört tre månader av bidraget per augusti, 0,7 mkr. Därutöver har staden per augusti intäktsfört 2 månader av statsbidraget avseende skolmiljarden för andra halvåret 2022.

Jämförelsestörande poster

Jämförelsestörande intäkter eller kostnader är av engångskaraktär, de ska uppgå till väsentligt belopp och är viktiga att uppmärksamma vid jämförelser med andra perioder. Staden redovisar intäkter från försäljning av anläggningstillgångar och exploateringsmark samt kostnader för främst omstrukturering och övriga kostnader, som är reserverade i eget kapital som jämförelsestörande. Upplysningar lämnas i not.

Extraordinära poster

Stadens två överenskommelser med Region Stockholm med flera om medfinansiering av tunnelbanebygget till Arenastaden och Hagalund samt överenskommelsen med Trafikverket om Mäljarbanan redovisas som extraordinära kostnader. Staden redovisar även avtalen om bidrag till stadens medfinansiering av tunnelbanan och Mäljarbanan som extraordinära intäkter. Upplysningar lämnas i not.

Pensioner

Stadens pensionsförpliktelse redovisas enligt den så kallade blandmodellen. Den del av pensioner till personalen som kan hänföras till den avgiftsbestämda delen har särredovisats och klassificerats som kortfristig skuld i balansräkningen. Övriga pensionsåtaganden som avser pensioner intjänade från 1998 redovisas som avsättningar i balansräkningen. Pensionsåtaganden före 1998 redovisas som ansvarsförbindelse. Pensionsförpliktelserna är beräknade enligt RIPS21.

Koncernens totala pensionsförpliktelser finns också beskrivna i förvaltningsberättelsen, förändringen mellan åren består i allt väsentligt av stadens pensionshantering.

Anläggningstillgångar

Materiella och immateriella anläggningstillgångar har i balansräkningen tagits upp till anskaffningsvärdet efter avdrag för planenliga avskrivningar. Beloppsgränsen för att skilja mellan investeringsutgifter och driftkostnader i Solna stad är två prisbasbelopp, vilket är 96 600 kr för 2022. När skillnaden i förbrukningen av en materiell anläggningstillgångs ingående komponenter är väsentlig delas tillgången upp på dessa och respektive komponent skrivs av separat. Återanskaffning av komponent redovisas som anskaffning av ny anläggningstillgång och eventuellt kvarvarande redovisat värde för den ersatta enheten kostnadsförs. Genomgång och aktivering av löpande investeringsutgifter görs projektvis den månad som anläggningen tas i drift i enlighet med stadens rutin för aktivering och avskrivningstider.

Under 2021 och 2022 har en genomlysning av investeringsprocessen samt anläggningsregistret genomförts. Genomlysningen har bland annat resulterat i ett förtydliggörande av stadens anvisning för gränsdragning mellan investeringsutgifter och driftkostnader samt en förändring av beloppsgränsen för en investeringsutgift. Staden har även infört en kontrollinstans som ser över riktigheten i alla investeringsprojekt innan ett nytt investeringsprojekt registreras i ekonomisystemet. Anledningen till förändringarna är främst att minska risken att driftkostnader felaktigt bokförs som investeringsutgifter. Som ett resultat av genomlysningen har ett flertal objekt i anläggningsregistret identifierats som inte uppfyller stadens krav för att definieras som investeringsutgifter, vilket korrigerats under 2021. Under våren 2022 genomfördes en inventering av anläggningsregistret tillsammans med respektive nämnd, vilket resulterade i att ytterligare objekt utrangerats. Restvärdet för dessa objekt uppgick till 33,0 mkr, vilket har korrigerats via eget kapital respektive 10,8 mkr som korrigerats via årets resultat, se stadens jämförelsestörande kostnader. Utöver detta har värdet av stadens konst korrigerats via eget kapital med - 2,3 mkr.

Som en del av översynen av anläggningsregistret har samtliga äldre anläggningar i stadens anläggningsregister komponentindelats, vilket innebär att staden följer rekommendation RKR R4 vad gäller komponentuppdelad avskrivning. Komponentindelningen har inte påverkat anläggningarnas restvärde.

Staden avviker från delar av rekommendation RKR R4, Materiella anläggningstillgångar vad gäller redovisning av anskaffningsvärde för en materiell anläggningstillgång, som förvärvats genom byte av icke monetär tillgång, gåva eller annan överlåtelse utan symboliskt vederlag. Skäl till avvikelsen är osäkerhet kring att tillförlitligt bedöma värdet av allmän platsmark. En översyn av tillämpning av rekommendationen ska göras.

När en ny anläggningstillgång ska aktiveras görs rutinmässigt en översyn av befintliga restvärden och fastställda nyttjandeperioder för de anläggningstillgångar som avser aktuell fastighet.

En årlig inventering av samtliga anläggningstillgångar som avser inventarier görs för att säkerställa att anläggningsredovisningen är korrekt. Ett utvecklingsarbete pågår för att skapa en fungerande rutin för översyn av befintliga restvärden och fastställda nyttjandeperioder för de anläggningstillgångar som avser fastigheter.

Avskrivningar

Utgångspunkt för antaganden om nyttjandetid är RKR:s förslag till avskrivningstider för kommunal verksamhet. Solna stad har från och med 2019 valt att tillämpa direktavskrivning vid nyinköp av datorer, surfplattor, mobiltelefoner och liknande. Genomlysningen av investeringsprocessen samt anläggningsregistret som beskrivs ovan har resulterat i att staden från och med 2021 även tillämpar direktavskrivning vid nyinköp av mediautrustning så som exempelvis kostnader för tv-apparater, projektorer, skärmar etcetera samt standardiserade programvaror, licenser, nyttjanderätter med mera är en driftkostnad. Som beskrivs ovan har anläggningsregistret setts över och korrigerats för att uppfylla stadens definition av investeringsutgifter. Korrigeringen kommer att påverka kommande års avskrivningar positivt, exempelvis kommer 2022 års beräknade avskrivningar att minska med ungefär 20 mkr.

Använda avskrivningstider:

- verksamhetsfastigheter 10-100 år
- fritidsanläggningar 7-33 år
- gator, parker, planteringar 10-33 år
- inventarier, maskiner 3-20 år
- konst obegränsad livslängd
- mark obegränsad livslängd.

Exploatering

Exploateringsfastigheter och tomträttsfastigheter som ska avyttras klassificeras som en omsättningstillgång. Utgångspunkten för omklassificeringen av en exploateringsfastighet från anläggningstillgång till omsättningstillgång är att detaljplanen för området vunnit laga kraft och avtal upprättats med exploatör.

För tomträtter utgör fullmäktiges beslut att erbjuda tomträttsinnehavaren att friköpa marken utgångspunkten för omklassificeringen från anläggningstillgång till omsättningstillgång. För exploateringsfastigheter bokförs intäkten på tillträdesdagen efter det att kommunfullmäktiges beslut vunnit laga kraft. Intäkter vid försäljning av tomträttsfastigheter bokförs senast vid tillträdesdagen.

Finansiella anläggningstillgångar

Staden redovisar medfinansieringsavtal för tunnelbanebyggandet uppräknade med KPI i de fall det förekommer, som finansiell anläggningstillgång. De avtal som förväntas betalas in inom ett år, redovisas som omsättningstillgång.

Kortfristiga placeringar

Staden följer god redovisningssed enligt vilken värdepapper och fonder i stadens medelsförvaltning värderas till det verkliga värdet på balansdagen. Värderingen baseras på respektive värdepappers stängningskurs på balansdagen. Staden har en finanspolicy som reglerar hur den finansiella verksamheten ska bedrivas och hur finansiella risker ska hanteras. Inom ramen för finanspolicyen har kommunstyrelsen fastställt riktlinjer för medelsförvaltning.

Riktlinjer för medelsförvaltning reglerar placeringar i likviditetsförvaltning, obligationsförvaltning, långsiktig medelsförvaltning samt reglerar finansieringsrisk och ränterisk, då det sammanlagda värdet på den långfristiga länestocken överstiger 200 mkr.

Staden har inga upptagna lån. Koncernföretagen har upplåning.

Avsättningar

Avsättningar redovisas i balansräkningen när det finns en befintlig förpliktelse, men där belopp eller tidpunkt för betalning är osäker. De största posterna utgörs av pensionsavsättningar samt förpliktelsen angående infrastrukturåtgärder.

Staden följer RKR R9, Avsättningar och ansvarsförbindelser när det gäller förpliktelsen för infrastrukturåtgärderna tunnelbanan och Mäljarbanan. De framtida betalplanerna räknas upp utifrån prisnivå per balansdagen med antagande om genomsnittlig utveckling av KPI med 2,0 procent och en genomsnittlig utveckling av Entreprenadindex med 2,0 procent. De framtida betalplanerna diskonteras sedan med SKR:s internräntan för år 2023 (1,25 %). Antaganden om framtida prisutveckling är osäker och betalplanerna kan komma att förändras.

De avtal som ska betalas ut inom ett år enligt betalplan, redovisas som kortfristig skuld.

Hyses-/leasingavtal

Stadens hyres-/leasingavtal bedöms i allt väsentligt som operationella utifrån en kompletterande genomgång under 2022. Framtida kostnader för hyresavtal längre än tre år redovisas i tilläggsupplysning operationell leasing.

Sammanställda räkenskaper för den kommunala koncernen

Enligt LKBR ska sammanställda räkenskaper upprättas för den kommunala koncernen. Syftet med den sammanställda redovisningen är att ge en samlad bild av nämndernas och bolagens verksamheter och

ekonomiska ställning. Den sammanställda redovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden med proportionell konsolidering. Förvärvsmetoden innebär att det egna kapital som förvärvats vid anskaffningstillfället elimineras. Med proportionell konsolidering menas att endast ägda andelar av dotterföretagens räkenskaper tas med i den sammanställda redovisningen.

Inom Solnas kommunkoncern finns verksamheter som bedrivs i Solna stad och i företagsform genom aktiebolag och stiftelse. Företagen är helt eller delvis ägda av Solna stad. I stadens koncernredovisning ingår de företag, som staden har ett betydande inflytande i. Dessa är Bostadsstiftelsen Signalisten i Solna med dotterbolaget Solnabostäder AB, Råsunda Förstads AB med dotterbolaget Överjärva Gård AB, Solna Vatten AB samt Norrenergi AB. Ägarandelen i Norrenergi uppgår till 2/3-delar.

Bostadsstiftelsen Signalisten och Råsunda Förstads AB utgör egna koncerner. Den kommunala koncernens sammansättning har inte förändrats under räkenskapsåret.

Grundprincipen är att företag där staden har mer än cirka 20 procent av rösterna och där inflytandet får anses vara betydande konsolideras. Hel- och delägda bolag, vars storlek är ringa konsolideras inte. Solna stad äger 30 procent av Solna Tenniscenter AB, men då bolagets verksamhet är av obetydlig omfattning i relation till Solna stads skatteintäkter har staden valt att undanta bolaget från den sammanställda redovisningen. Kommunalförbunden Käppalaförbundet och Norrvatten ingår inte i den sammanställda redovisningen. Solna stads ägarandel uppgår till strax under 20 procent i dessa kommunalförbund.

Koncerninterna kostnader och intäkter samt fordringar och skulder elimineras. Dotterbolagens obeskattade reserver beaktas i balansräkningen som eget kapital. I resultaträkningen återförs dotterbolagens bokslutsdispositioner. Skatteskuld i obeskattade reserver redovisas som avsättning i den sammanställda redovisningen. Den sammanställda redovisningen har i allt väsentligt upprättats i enlighet med RKR R16. Skillnader i redovisningsprinciper mellan företagen och staden kan förekomma på grund av att olika rekommendationer tillämpas för staden respektive företagen.

Stadens majoritetsägda bolag, som ingår i den sammanställda redovisningen, har under 2014 övergått till redovisning enligt K3-regelverket. Staden redovisar materiella anläggningstillgångar enligt RKR R4. Huvudmetoden är att varje enskilt koncernföretag ska konsolideras för sig. Som alternativ metod kan civilrättsliga underkoncerners bokslut konsolideras förutsatt att nödvändiga justeringar görs. I den sammanställda redovisningen har den alternativa metoden använts.

Förvaltningsberättelse

Avsteg från rekommendationen RKR R15 Förvaltningsberättelse har gjorts då vissa rubriker i förvaltningsberättelsen inte är huvudrubriker. De rubriker som utelämnats är ”Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning”, ”God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning” samt ”Balanskravsresultat”. De upplysningar som efterfrågas under de utelämnade huvudrubrikerna återfinns i löpande text. Information och analys kopplat till koncernen finns samlat under en och samma huvudrubrik.

Ansvarsförbindelse

Inga väsentliga förändringar har skett avseende stadens borgensåtaganden under perioden. Pensionsförpliktelseerna har ändrats under perioden med anledning av förändrade livslängdsåtaganden i SKR:s Riktlinjer för beräkning av pensionsskuld (RIPS).

Delårsrapport

Säsongsvariationer och cykliska effekter, i form av till exempel semesterlöneskuld, snöröjning, uppvärmning, skolterminer, befolkningsutveckling, kan ha en viss påverkan på delårsresultatet.

Mkr	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
Not 2. Verksamhetens intäkter				
Försäljningsintäkter	13,4	12,5		
Taxor och avgifter	239,5	229,4		
Hyror och arrenden	92,5	86,6		
Bidrag	269,6	255,4		
varav bidrag och kostnadsersättningar från staten	260,6	249,2		
Försäljning av verksamhet	81,7	76,6		
Summa	696,7	660,6	1 336,4	1 316,3
Not 3. Jämförelsestörande intäkter				
Exploateringsfastigheter, tomträtter	124,7	406,4	124,7	406,4

Mkr	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
Summa	124,7	406,4	124,7	406,4
Not 4. Verksamhetens kostnader				
Personal	-950,3	-957,8		
varav pensionskostnader, inkl. reserverat eget kapital*)	-127,4	-137,1		
varav pensionsbelopp, som reserverats i eget kapital	-13,3	-13,3		
Lämnade bidrag	-43,2	-49,0		
Köp av huvudverksamhet	-1 157,8	-1 110,0		
Konsulttjänster/inhyrd personal	-90,9	-86,2		
Lokal- och markhyror	-84,0	-85,2		
Skattekostnader avseende bolagsskatt				
Övriga verksamhetskostnader	-209,7	-162,7		
Summa	-2 536,0	-2 451,0	-2 966,4	-2 876,2
Not 5. Revision (räkenskaps- och förvaltningsrevision)				
varav sakkunnigt biträde	-0,1	-0,8		
varav räkenskapsrevision (revisorer och biträde)	-0,2			
Not 6. Jämförelsestörande kostnader				
Strukturomvandlingskostnader	-8,0	-26,5	-8,0	-26,5
Strukturella utvecklingsinsatser, stadens utbyggnad				
Utrangeringar av anläggningstillgångar	-10,8		-10,8	
Ökat livslängdsantagande pensioner		-25,0		-25,0
Summa	-18,7	-51,5	-18,7	-51,5
Not 7 Avskrivningar				
Planenliga avskrivningar på anläggningstillgångarnas anskaffningsvärden				
Immateriella anläggningstillgångar	0,0	-4,0		
Verksamhetsfastigheter	-56,5	-54,1		
Fastigheter för affärsverksamhet	-0,3	-0,8		
Publika fastigheter	-40,9	-31,3		
varav avskrivningar som matchas med gatukostnadsersättning	0,0	0,0		
Fastigheter för annan verksamhet	-8,9	-11,5		
Inventarier	-3,5	-8,8		
Summa	-110,0	-110,5	-215,4	-211,2
Not 8. Skatteintäkter				
Preliminär skatteinbetalning	3 034,7	2 826,1	3 034,7	2 826,1
Preliminär slutavräkning innevarande år	58,3	41,9	58,3	41,9
Slutavräkningsdifferens föregående år	29,5	15,9	29,5	15,9
Summa	3 122,6	2 883,9	3 122,6	2 883,9
Not 9. Generella statsbidrag				
Regleringsbidrag	155,1	165,1	155,1	165,1
Generella statsbidrag	7,7	7,0	7,7	7,0
varav skolmiljarden	5,3	7,0	5,3	7,0
varav tillfälligt stöd Ukraina	0,7		0,7	
varav tillfälligt stöd ökade kostnader finansiering	1,7		1,7	
Kommunal fastighetsavgift	67,2	64,6	67,2	64,6
Delsumma bidragsintäkter	230,0	236,8	230,0	236,8
Inkomstutjämnning	-308,9	-270,1	-308,9	-270,1
Kostnadsutjämnning	-381,0	-353,7	-381,0	-353,7
LSS-utjämnning	-138,9	-131,2	-138,9	-131,2
Delsumma bidragskostnader	-828,8	-754,9	-828,8	-754,9
Summa	-598,7	-518,2	-598,7	-518,2
Not 10. Finansiella intäkter				
Utdelning på aktier och andelar	129,7	118,2	79,7	68,2
Ränteintäkter	1,5	0,2	2,1	0,4
Realisationsvinst				0,0
Borgensavgifter	1,7	2,0	0,1	0,2
Optionsersättning	5,0	5,0	5,0	5,0
Intäkt indexreglering medfinansiering tunnelbana, förskott staten	11,2	3,0	11,2	3,0
Övriga finansiella intäkter	7,7	6,9	7,7	6,9
Orealiserad värdeförändring kapitalförvaltning		425,9		425,9
Summa	156,7	561,2	105,7	509,6
Not 11. Finansiella kostnader				
Räntekostnader	-0,1	-0,1	-9,6	-13,1

Mkr	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
Realisationsförlust	-47,4		-47,4	
Ränta på pensionskuld	-11,9	-6,5	-11,9	-6,5
Förvaltningsarvode, bankavgifter m.m.	-0,1	-0,2	-0,1	-0,2
Värdereglering finansiell anläggningstillgång	-0,5			
Kostnad indexreglering medfinansiering tunnelbana/Mälärbanan/förskott staten	-172,5	-112,5	-172,5	-112,5
Orealiserad värdeförändring kapitalförvaltning	-555,1	-23,3	-555,1	-23,3
Summa	-787,5	-142,6	-796,5	-155,5
Not 12. Extraordinära intäkter				
Bidrag till medfinansiering av tunnelbana				
- Nytt avtal Veidekke kv Fogdevreten		2,7		2,7
- Nedjustering av avtal Fabege kv Signalen				
- Uppjustering av avtal Wählin kv Bellona och JM kv Motorn				
- Kv Banken och bidrag medfinansiering		50,0		50,0
- Nedjustering av avtal kv Tygel		-2,8		-2,8
Summa		49,9		49,9
Not 13. Extraordinära kostnader				
Tilläggsavtal medfinansiering av tunnelbana Arenastaden		-170,0		-170,0
Summa		-170,0		-170,0
Not 14. Justeringsposter				
Justering av ej rörelsekapitalpåverkande poster				
Förändring pensionsavsättning	41,2	70,7		
Förändring övriga avsättningar	234,2	265,4		
Reavinst försäljning av kortfristig placering				
Reaförlust försäljning av kortfristig placering	47,4			
Rättelse beräkning index ingående balans	-70,7			
Utrangering inventarier o byggnader samt rättelse av tidigare fel	7,7			
Summa	259,8	336,2		
Not 15. Immateriella anläggningstillgångar				
Ingående bokfört värde	0,0	13,8	8,7	19,9
Nyanskaffningar	0,0	0,0	0,1	4,0
Periodens avskrivningar	0,0	-5,7	-1,5	-7,1
Utrangeringar/försäljningar/överföringar	0,0	-8,1		-8,1
Summa	0,0	0,0	7,3	8,7
Anskaffningsvärde	0,0	0,0		10,2
Ackumulerade avskrivningar enligt plan	0,0	0,0		-1,5
Restvärde	0,0	0,0	7,3	8,7
Genomsnittlig avskrivningstid:				5,0 år
Stadens immateriella anläggningstillgångar har utrangerats 2021 då de inte fyller kravet för tillgångsslaget.				
Norrenergi har tre egenutvecklade program med bokfört värde 8,7 mkr per 2021-12-31.				
Not 16. Mark, byggnader och tekniska anläggningar				
Ingående bokfört värde	3 181,8	2 974,9		6 477,2
Nyanskaffningar	234,7	504,1		707,2
Periodens avskrivningar	-106,5	-147,4		-295,5
Utrangeringar/försäljningar/flyttningar	-33,8	-149,8		-201,4
Summa	3 276,2	3 181,8	6 821,1	6 687,6
varav markreserv, exploateringsverksamhet	28,9	45,0		45,0
varav verksamhetsfastigheter	1 372,1	1 301,9		1 301,9
varav fastigheter för affärsverksamhet	5,1	5,1		3 373,7
varav publika fastigheter, naturreservat	1 015,9	905,6		905,6
varav fastigheter för annan verksamhet	72,9	82,4		82,4
varav pågående investeringar	781,3	841,8		979,0
Genomsnittlig avskrivningstid:	24,0 år	23,9 år		30,2 år
Avskrivningsmetod: Rak avskrivning på anskaffningsutgiften				
Not 17. Maskiner och inventarier				
Ingående bokfört värde	36,1	55,3		62,4
Nyanskaffningar	3,1	5,5		7,4
Periodens avskrivningar	-3,5	-12,7		-15,3
Utrangeringar/försäljningar/flyttningar	-4,9	-12,0		-11,8
Summa	30,8	36,1	37,6	42,6
Genomsnittlig avskrivningstid:	8,8 år	8,4 år		7,8 år
Avskrivningsmetod: Rak avskrivning på anskaffningsutgiften				

Mkr	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
Materiella anläggningstillgångar				
Anskaffningsvärde	5 372,8	5 243,2		12 000,3
Ackumulerade avskrivningar enligt plan	-2 065,8	-2 025,2		-5 270,1
Restvärde	3 307,0	3 217,9	6 858,7	6 730,2
Not 18. Finansiella anläggningstillgångar				
Aktier	62,1	62,6	6,6	6,6
Andelar	1 166,9	1 159,5	69,4	69,4
varav i Bostadsstiftelsen Signalisten	88,5	88,5		
varav i Kommuninvest	75,4	68,0		
varav i Storstockholms brandförsvaret	1,3	1,3		
varav i Råstahems Folketshusförening (610 andelar à 10 kr)	0,0	0,0		
varav i Råsunda Förstads AB	75,0	75,0		
varav i Solna Vatten AB	220,0	220,0		
varav i Norrenergi AB	706,7	706,7		
Bostadsrätter	1,9	1,9	5,0	5,0
Grundfondskapital Stiftelsen Filmstadens Kultur	5,0	5,0	5,0	5,0
Långfristiga fordringar	77,2	39,0	77,2	39,0
Bidrag till stadens medfinansiering av tunnelbana	340,8	337,5	340,8	337,5
Summa	1 653,9	1 605,5	511,5	462,6
Not 19. Aktier				
Råsunda Förstads AB (150 000 aktier à 50 kr)	7,5	7,5		
Solna Vatten AB (100 aktier à 100 000 kr)	10,0	10,0		
Norrenergi AB	38,0	38,0		
varav aktiekapital (28 aktier à 1 000 000 kr)	28,0	28,0		
Stockholmsregionens Försäkring AB (61 717 aktier à 100 kr)	6,2	6,2	6,2	6,2
Söderhalls Renhållningsverk AB (SÖRAB) (400 aktier à 1 000 kr)	0,4	0,4	0,4	0,4
Solna Tenniscenter AB (300 aktier à 100 kr)	0,0	0,0	0,0	0,0
Fastighets AB Falkeneraren (5 000 aktier à 100 kr)		0,5		
Inera AB (5 aktier à 8 500 kr)	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa	62,1	62,6	6,6	6,6
Not 20. Långfristiga fordringar				
Stiftelsen Stockholms studentbostäder	0,5	0,5	0,5	0,5
Stockholmsförhandlingen förskott	76,7	38,5	76,7	38,5
Summa	77,2	39,0	77,2	39,0
Not 21. Exploateringsfastigheter med mera				
Tomträtter		0,2		0,2
Exploateringsfastigheter		5,4		5,4
Varulager			38,4	24,9
Summa		5,6	38,4	30,5
Not 22. Kortfristiga fordringar				
Kundfordringar	37,4	54,8		115,9
varav koncerninterna kundfordringar	0,7	7,8		
Statsbidragsfordringar	35,3	28,6		33,2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	100,5	152,8		256,8
Upplupna skatteintäkter	183,4	95,2		95,2
Mervärdesskatt	95,8	141,3		141,3
Fordran bidrag till medfinansiering tunnelbana		25,0		25,0
Andra fordringar	4,8	10,2		20,2
Summa	457,2	507,9	565,4	687,6
Not 23. Kortfristiga placeringar				
Svenska aktier (kapitalförvaltning)	1 018,2	1 384,5	1 018,2	1 384,5
Globala aktier (kapitalförvaltning)	1236,6	1325,3	1236,6	1325,3
Obligationer (kapitalförvaltning)	842,9	903,4	842,9	903,4
Summa	3 097,7	3 613,2	3 097,7	3 613,2
Anm: Kortfristiga placeringar värderas enligt LKBR till verkligt värde.				
Not 24 Kassa och bank				
Bankkonton	1 172,0	882,8	1 427,6	1 102,6
Summa	1 172,0	882,8	1 427,6	1 102,6
Not 25. Eget kapital				
Ingående eget kapital	6 224,1	5 024,4	7 373,3	6 070,1
Utrangering/rättelse av tidigare fel	-30,9	-150,6	-43,5	-150,5

Mkr	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
Rättelse beräkning index avsättning		-70,7		-70,7
Direktbokning eget kapital förändrad skattesats egenkapitalandel obeskattade reserver				6,9
Delårets/årets resultat	49,6	1 421,0	93,5	1 517,5
Utgående eget kapital	6 242,8	6 224,1	7 423,2	7 373,3
varav kvar av reservation (se tilläggsupplysning)	703,0	724,4		
varav reserverat i bokslut 2022/2021		450,0		
Not 26 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser				
Ingående avsättning, inkl. löneskatt	541,3	460,4		
Pensionsutbetalningar	-10,4	-15,5		
Nyintjänad pension	34,1	63,5		
Ränte- och basbeloppsuppräknig	9,6	6,6		
Förändring av löneskatten	8,0	15,8		
Övrig post	-0,1	10,5		
Utgående avsättning, inkl. löneskatt	582,5	541,3	586,3	545,2
Varav avsättning pensioner omstrukturingskostnader				
Ingående avsättning SAPsök, omstrukturering, inkl. löneskatt	3,4	5,4		
Nya förpliktelser under året		2,4		
varav arbetstagare som pensionerats		2,3		
varav ränte- och basbeloppsuppräknig		0,1		
Årets utbetalningar	-1,9	-4,0		
Förändring av löneskatt	-0,5	-0,4		
Övrigt	-0,1	0,0		
Utgående avsättning pensioner omstrukturingskostnader	1,0	3,4		
Not 27 Andra avsättningar				
Ingående andra avsättningar	1 722,3	1 471,0	1 973,2	1 728,6
lansspråktaget	-3,3	-82,7	-9,5	-89,4
Årets avsättningar	166,8	334,0	170,4	334,0
Rättelse beräkning index ingående balans	70,7	70,7	70,7	70,7
Utgående andra avsättningar	1 956,4	1 793,0	2 204,8	2 043,9
Uppskjutna skatter som ingår i andra avsättningar			136,7	138,4
Tilläggsupplysning Andra avsättningar:				
Ingående balans Avsättning naturreservat Igelbäcken	4,6	5,3		
lansspråktaget, reservatets skötsel		-0,7		
Årets avsättning				
Utgående balans Avsättning naturreservat Igelbäcken	4,6	4,6		
De infrastrukturella åtagandena gällande Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen och Mälardalen är upptagna utifrån gällande avtal och betalplaner samt nu kända marknadsförhållanden. Framtida förändringar i avtal, projektens genomförande eller förändrade marknadsförhållanden kan leda till förändrade kostnader och intäkter för Solna.				
Ingående balans Förpliktelse medfinansiering av tunnelbana Arenastaden (Stockholmsförhandlingen)	502,7	316,7		
Överföring enligt betalplan till/från kort skuld		-10,0		
lansspråktaget	-3,3	-10,6		
Årets avsättning	22,8	36,6		
Tilläggsavtal fördyring		170,0		
Rättelse beräkning index ingående balans	22,2	22,2		
Utgående balans Förpliktelse medfinansiering av tunnelbana Arenastaden (Stockholmsförhandlingen)	544,4	524,9		
Anm: Medfinansiering tunnelbanan enligt tilläggsavtal till Huvudavtal och delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse samt betalplan beslutad av parterna december 2021. Årliga betalningar väntas uppgå till 10 mkr 2022, 28 mkr 2023, 37 mkr 2024, 189 mkr 2025, 121 mkr 2026, 45 mkr 2027 och 22 mkr 2028. Dessutom tillkommer kostnader för indexering. År 2016 betalades nominellt 20 mkr, 2017 61,5 mkr, 2018 148,1 mkr, 2019 157,7 mkr och 2021 betalades 0,6 mkr ut i enlighet med avtalet. Hittills i år 2022 har 7,7 mkr betalats ut.				
Ingående balans Förpliktelse medfinansiering av tunnelbana Hagalund (Sverigeförhandlingen)	457,2	499,6		
Överföring enligt betalplan till/från kort skuld		-55,0		
lansspråktaget		-6,4		
Årets avsättning	25,2	19,0		
Rättelse beräkning index ingående balans	12,5	12,5		
Utgående balans Förpliktelse medfinansiering av tunnelbana Hagalund (Sverigeförhandlingen)	494,8	469,6		
Anm: Medfinansiering utbyggnad av tunnelbanestation Södra Hagalund enligt avtal Sverigeförhandlingen. Betalplanen gäller från september 2020. Årliga betalningar väntas uppgå till 55 mkr 2022, 170 mkr 2023, 205 mkr 2024, 35 mkr 2025, 30 mkr 2026, 5 mkr				

Mkr	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
2027 och 5 mkr 2028. Kostnader för indexering tillkommer. Av beloppen avser 50 mkr bostadstillskott som återbetalas tidigast 2035. År 2017 betalades nominellt 40 mkr, 2018 60 mkr och 2019 95 mkr i enlighet med avtalet. Hittills under 2022 har 27,5 mkr betalats ut.				
Ingående balans Förpliktelse medfinansiering av Mäljarbanan	757,7	649,3		
lanspråktaget				
Årets avsättning	118,8	108,4		
Rättelse beräkning index ingående balans	36,1	36,1		
Utgående balans Förpliktelse medfinansiering av Mäljarbanan	912,6	793,8		
<i>Anm: Medfinansiering utbyggnad av Mäljarbanan enligt avtal Trafikverket. Årliga betalningar väntas uppgå till 300 mkr 2023, 100 mkr 2028 och 200 mkr 2030. Kostnader för indexering tillkommer. År 2019, 2020 och 2021 betalades nominellt 0,0 mkr ut i enlighet med avtalet.</i>				
Not 28 Långfristiga skulder				
Fastighets AB Falkeneraren		0,5		
Övriga skulder till kreditinstitut			825,0	825,0
Summa långfristiga skulder	0,0	0,5	825,0	825,0
Skuld för offentliga bidrag	5,7	4,9	5,7	4,9
Skuld förutbetalda exploateringsintäkter	337,5	327,0	337,5	327,0
Summa förutbetalda intäkter	343,2	331,9	343,2	331,9
Summa långfristiga skulder och förutbetalda intäkter	343,2	332,4	1 168,2	1 156,9
Tilläggsupplysning förutbetalda intäkter				
Ingående förutbetalda intäkter	327,0	353,5		
Årets inbetalningar	56,1	21,9		
<i>Under året resultatförda intäkter</i>	<i>-45,6</i>	<i>-48,4</i>		
Omföring från föregående år	1,9			
Utgående förutbetalda intäkter som regleras över flera år	337,5	327,0		
Förutbetalda intäkter per exploateringsprojekt				
Pågående exploateringsprojekt				
Kvarteret Motorn, Råsunda		2,5		
Kvarteret Stora Frösunda	63,2	28,5		
Kvarteret Västerjärva (f.d. Grönlingen, Järvastaden)	5,5	5,5		
Kvarteret KS-KI Solnavägen	10,5	10,5		
Kvarteret Laboratoriet, Huvudsta				
Kvarteret Lagern, Råsunda		43,1		
Kvarteret Uarda, Arenastaden		0,0		
Kvarteret Styckjunkaren, Huvudsta	11,6	11,6		
Kvarteret Tomtebodan	62,5	62,5		
Kvarteret Startboxen, Nya Ulriksdal	13,1	13,1		
Kvarteret Sparrisens, Huvudsta	24,0	24,0		
Kvarteret Charlottenburg, Råsunda	5,0	5,0		
Kvarteret Ulriksdalsfältet, förskott kommersiella lokaler				
Kvarteret Ulriksdalsfältet, detaljplan 1 och 3	105,1	105,1		
Kvarteret Idrottsplatsen, Frösunda	11,1	11,1		
Kvarteret Diktaren, Huvudsta		0,0		
Kvarteret Ballongberget, Frösunda	12,1	2,5		
Kvarteret Banken, Solna centrum	2,1	2,1		
Kvarteret Bagartorp centrum	11,8			
Summa	337,5	327,0		
Not 29. Kortfristiga skulder				
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	186,4	334,7	294,6	464,9
varav övertidsskuld inkl. sociala avgifter	1,8	2,0		
varav semesterlöneskuld inkl. sociala avgifter	24,9	65,0		
varav förutbetalda skatteintäkter	0,0	44,9		
Upplupna pensionskostnader, avgiftsbestämd del	33,4	42,0	33,4	42,0
Upplupen löneskatt pensioner, avgiftsbestämd del	18,2	20,3	18,2	20,3
Skulder till koncernföretag	64,0	142,3		
Leverantörsskulder	128,6	250,7	174,8	349,4
varav koncerninterna leverantörsskulder	0,6	15,5		
Personalens skatter, arbetsgivaravgifter och löneavdrag	43,5	44,7	43,5	44,7
Skulder till staten	24,4	11,0	24,4	11,0
Anslutningsavgifter			460,3	467,0
Skatteskulder			0,4	11,9
Kort skuld betalplan tunnelbana	29,9	65,0	29,9	65,0
Andra kortfristiga skulder	34,6	31,4	44,6	39,8
Summa	562,8	942,1	1 124,0	1 516,1

Mkr	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
Not 30. Pensionsförpliktelser ej upptagna bland skulder/avsättningar				
Ingående pensionsförpliktelse (pension intjänad före 1998 inkl. löneskatt)	1 124,3	1 128,5	1 124,3	1 128,5
Pensionsutbetalningar	-35,2	-54,2	-35,2	-54,2
Nyintjänad pension	2,9		2,9	
Ökat livslängdsantagande		23,9		
Ränte- och basbeloppsuppräkring	24,4	16,1	24,4	16,1
Förändring löneskatt	-5,0	-1,0	-5,0	-1,0
Övrig post	-11,2	11,0	-11,2	11,0
Utgående pensionsförpliktelse	1 100,2	1 124,3	1 100,2	1 124,3
Aktualiseringsgrad i procent	89,0	89,0		
varav pensionsförpliktelser för visstidspension/ålderspension till aktiva/passiva förtroendevalda m.fl.	41,6	37,2		
Antal förtroendevalda (aktiva)	5	5		
Överskottsmedel försäkring per 2009 för pensionsförpliktelse i nedlagda Solna-Sundbybergs brandförsvarsförbund.		1,5		
Not 31. Övriga ansvars- och borgensförbindelser				
Gentemot kommunens företag	829,4	829,4		
varav Norrenergi AB	154,4	154,4		
varav Bostadsstiftelsen Signalisten	675,0	675,0		
Övriga ansvarsförbindelser Bostadsstiftelsen Signalisten			0,7	0,7
Summa	829,4	829,4	0,7	0,7
Summa pensions-, ansvars- och borgensförbindelser	1 929,6	1 953,7	1 100,9	1 125,0
Garantiförpliktelser				
Käppalaförbundet		310,4		
Kommunalförbundet Norrvatten		225,8		
Summa		536,1		
Anm: Garantiförpliktelse för förbundens lån utifrån ägarandel (Käppala 18,5 % och Norrvatten 19,4 %).				
Tilläggsupplysning operationell leasing				
Framtida hyres-/leasingavgifter (avtalstid längre än 3 år)				
- hyreskostnad förfaller inom ett år	24,6	23,8		
- hyreskostnad förfaller senare än ett år men inom fem år	67,0	133,1		
- hyreskostnad förfaller senare än fem år	284,3	305,6		
Summa	376,0	462,4		
Tilläggsupplysning reserverat eget kapital				
Omstrukturering				
Reserverat i 2005-2007, 2009, 2013-2014, 2017-2018 års bokslut	304,0	304,0		
lanspråktaget år 2006-2018	-230,7	-230,7		
lanspråktaget 2019	-41,2	-41,2		
Reserverat för omstrukturering i 2019 års bokslut	75,0	75,0		
lanspråktaget 2020	-39,8	-39,8		
Reserverat för omstrukturering i 2020 års bokslut	16,5	16,5		
lanspråktaget 2021	-28,7	-28,7		
Reserverat för omstrukturering i 2021 års bokslut	50,0	50,0		
lanspråktaget 20220831	-8,0			
Summa	97,1	105,1		
Anm: Från 2018 ingår inte interna kostnader i Omstrukturering				
Pensioner				
Reserverat i 2005-2008 års bokslut	330,7	330,7		
lanspråktaget 2009, 2011-2018	-175,6	-175,6		
lanspråktaget 2019	-20,0	-20,0		
lanspråktaget 2020	-20,0	-20,0		
lanspråktaget 2021	-20,0	-20,0		
lanspråktaget 20220831	-13,3			
Summa	81,7	95,1		
Strukturella utvecklingsinsatser, stadens utbyggnad och skol- och förskolelokaler				
Reserverat i boksluten 2011-2013, 2015-2016	485,0	485,0		
lanspråktaget 2012-2018	-345,0	-345,0		
lanspråktaget 2019	-2,6	-2,6		
lanspråktaget 2020	-0,9	-0,9		
Reserverat för skollokaler i 2020 års bokslut	33,5	33,5		
lanspråktaget 2021	-45,8	-45,8		

Mkr	Stad 2022	Stad 2021	Koncern 2022	Koncern 2021
Reserverat för skol- och förskolelokaler i 2021 års bokslut	400,0	400,0		
Summa	524,2	524,2		
Summa reserverat eget kapital	703,0	724,4		

Anm: beloppen i tabellerna är avrundade och summerar därför inte exakt.

Särredovisning har upprättats enligt Lag om allmänna vattentjänster (2006:412, 50 §) hos Solna Vatten AB, solna.se/solnavatten samt enligt Fjärrvärmelag (2008:263) hos Norrenergi AB, norrenergi.se och energimarknadsinspektionen, ei.se

Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

Driftredovisning

Mkr	Intäkter		Kostnader		Nettokostnad		Nettobudget	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	Budget- avvikelse
Kommunstyrelsen	64,0	69,4	-140,1	-145,8	-76,1	-76,4	-140,1	17,3
Revisionen	0,0	0,0	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-1,6	0,3
Byggnadsnämnden	18,6	15,7	-21,5	-18,4	-2,9	-2,7	-7,8	2,3
Tekniska nämnden	378,1	365,1	-388,3	-364,8	-10,2	0,3	-23,8	5,7
Kultur- och fritidsnämnden	21,9	15,2	-114,0	-105,8	-92,1	-90,5	-148,4	6,8
Skolnämnden	420,6	424,4	-1 056,1	-1 039,1	-635,4	-614,7	-974,9	14,5
Barn- och förskolenämnden	238,7	226,6	-579,9	-567,1	-341,3	-340,4	-536,2	16,2
Kompetensnämnden	46,2	44,6	-71,2	-71,1	-25,0	-26,5	-41,6	2,7
Socialnämnden	32,0	30,3	-163,6	-168,4	-131,6	-138,1	-226,2	19,2
Familjerättsnämnden	3,1	3,4	-5,9	-6,4	-2,8	-3,0	-4,5	0,3
Omvårdnadsnämnden	251,9	219,5	-814,8	-787,7	-562,9	-568,3	-920,2	50,5
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	8,8	9,5	-14,4	-15,3	-5,6	-5,8	-10,6	1,5
Ej hänförligt till verksamhetens intäkter och kostnader	-787,4	-763,2	834,7	839,6	47,3	76,4	-26,1	64,7
Verksamhetens intäkter och kostnader	696,7	660,6	-2 536,0	-2 451,0	-1 839,3	-1 790,5	-3 062,0	202,0

Tabellens utfall och budgetavvikelse avser perioden januari - augusti respektive år medan budget avser helåret.

Investeringsredovisning

Mkr	Periodutfall			Årsbudget	
	2022	2021	Differens 22/21	Budget	Återstår av budget
Kommunstyrelsen	3,4	0,1	3,3	5,4	1,8
Byggnadsnämnden	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Tekniska nämnden	77,6	151,6	-74,1	170,6	93,0
Kultur- och fritidsnämnden	1,8	0,9	0,8	4,2	2,4
Skolnämnden	0,0	1,2	-1,2	5,0	5,0
Barn- och förskolenämnden	0,3	1,6	-1,3	1,0	0,7
Kompetensnämnden	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Socialnämnden	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Familjerättsnämnden	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Omvårdnadsnämnden	0,6	0,4	0,2	1,5	0,9
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Exploateringsverksamheten	151,8	157,7	-5,8	0,0	-151,8
Summa investeringar	235,5	313,6	-78,1	188,3	-47,4

Tabellens utfall avser perioden januari - augusti innevarande år och föregående år.



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-10-04
KS/2022:76

Finansrapport per 31 augusti 2022

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tar del av finansrapporten per den 31 augusti 2022.

Sammanfattning

För perioden januari till och med augusti 2022 uppgår finansnettot till -630,8 mkr, varav den orealiserade värdeförändringen på värdepapper i kapitalförvaltningen uppgår till -555,1 mkr. Finansnettot beräknas uppgå till -586,8 mkr för helåret 2022, vilket är 646,1 mkr lägre än budget. Avvikelsen mot budget förklaras främst av sämre resultat i kapitalförvaltningen samt ökade kostnader för indexering av infrastruktur i och med en högre inflation än budgeterat. Prognosen är osäker och beroende av marknadsutvecklingen för aktier och räntor under resten av året samt utvecklingen av konsumentprisindex.

Per sista augusti var den långsiktiga kapitalförvaltningen värd 3 099,1 mkr att jämföra med 3 616,6 mkr vid årets början, 2 084,5 mkr per årsskiftet 2020/2021 samt ursprungliga insatsen på 600 mkr år 2002. Under 2021 investerades ytterligare 900 mkr i den långsiktiga kapitalförvaltningen och den totala investeringen uppgår till 1 500 mkr. Inkluderas den kortsiktiga likviditetsförvaltningen uppgår marknadsvärdet till 3 641,5 mkr. Under perioden har 400 mkr överförts från koncernkontot till likviditetsförvaltningen.

Hittills i år har det varit en negativ utveckling för såväl svenska som globala aktier som räntor. Den långsiktiga kapitalförvaltningen har för perioden till och med augusti genererat en avkastning på -14,3 procent, vilket är 4,6 procentenheter lägre än det jämförelseindex som totalportföljen ska mätas mot. Kommunfullmäktiges mål om en årlig avkastning som överstiger inflationen med tre procentenheter över en rullande femårsperiod har uppnåtts för den senaste femårsperioden.

Christer Lindberg
Förvaltningschef/Ekonomichef

Axel Bernhult
Finansstrateg



Kapitalförvaltning

I bifogad rapport redovisas marknadsvärde, tillgångsallokering och avkastning för stadens externa förvaltningsuppdrag.

Kapitalet förvaltas på lång sikt för att täcka framtida investeringar och/eller pensionsutbetalningar och placeras med målet att uppnå en årlig avkastning som överstiger inflationen med tre procentenheter över en rullande femårsperiod. Mätt över den senaste femårsperioden (augusti 2017 – augusti 2022) har kapitalförvaltningen genererat en avkastning som klarat den målsättningen, då den årliga avkastningen uppgått till 10,0 procent medan inflationen uppgått till 3,2 procent årligen.

Vid utgången av augusti 2022 var marknadsvärdet på stadens samlade värdepappersportfölj 3 641,5 mkr. Marknadsvärdet för de 1 500 mkr som placerats i Solnas långsiktiga kapitalförvaltning var per den 31 augusti 2022 3 099,1 mkr.

Perioden januari till och med augusti har inneburit en negativ utveckling på kapitalmarknaderna som en följd av krig i Ukraina, ökad inflation och stigande räntor. Hittills i år har det varit en negativ utveckling för såväl svenska som globala aktier. Den svenska aktieportföljen som förvaltas via hållbar indexfond hos SEB har genererat en avkastning på -26,5 procent. Det är 1,4 procentenheter lägre än SIXPRX, det jämförelseindex som den svenska aktieportföljen skall mätas mot enligt riktlinjerna för medelsförvaltning men i linje fondens hållbara jämförelseindex. Den globala aktieportföljen, som förvaltas av Öhman i en hållbar indexfond, har genererat en avkastning på -6,7 procent, vilket är 3,3 procentenheter lägre än jämförelseindexet, MSCI World. Den relativt sätt starkare utvecklingen för globala aktier än för svenska aktier beror delvis på att svenska kronan har försvagats mot dollarn som blivit 18 procent dyrare i perioden. Aktiefondernas hållbarhetscreening har bidragit negativt till avkastningen jämfört med de breda aktieindexen hittills i år.

Avkastningen på de räntebärande värdepapperpapper som ingår i den långsiktiga kapitalförvaltningen uppgår till -6,8 procent för årets första fyra månader, vilket är 7,9 procentenheter sämre än det jämförelseindex som ränteportföljen ska utvärderas mot enligt riktlinjerna för medelsförvaltning. Jämförelseindexet är definierat som avkastningen på statsskuldsväxlar plus två procentenheter vilket inte går att efterlikna. Den negativa avkastningen för räntor beror på stigande räntor och ökade riskpremier för krediter. De enskilda fonderna har utvecklats mellan 0,2 och 1,0 procentenheter sämre än sina respektive index. En konkurrensutsättning av mandatet för de räntebärande fonderna har genomförts under perioden och byte av fonder till en korg av räntefonder hos SPP Storebrand har slutförts under maj.

Sammantaget har kapitalförvaltningen hittills i år genererat en avkastning på -14,3 procent, vilket är 4,6 procentenheter lägre än det jämförelseindex som totalportföljen ska mätas mot. Andelen aktier i portföljen har minskat från 75,0 procent per sista december 2021 till 72,8 procent per sista augusti i år. Detta innebär att portföljen fortsatt är överviktad mot aktier jämfört med normalportföljens 70 procent. Det är inom det tillåtna placeringsintervallet 60 – 80 procents aktier.



Under perioden har inga avvikelser skett mot av fullmäktige fastställd finanspolicy eller av kommunstyrelsen fastställda riktlinjer för medelsförvaltningen.

Likviditetsförvaltning

Räntorna har rört sig uppåt och räntan på koncernkontot uppgick till 0,50 procent per sista augusti. Möjlighet till högre räntor finns via tidsbegränsade fastränteplaceringar. Under perioden har 400 mkr överförts från koncernkontot till likviditetsförvaltningen och den uppgick till 542,4 mkr per den 31 augusti. Medlem är placerade på olika löptider där den längsta är sex månader och sitträntan uppgår till 1,01 procent. Solna stads likviditet är fortsatt god.

Finansnettot

Nedan följer en sammanställning av det redovisade resultatet för stadens finansiella verksamhet

Belopp mkr	Utfall aug 2022	Budget 2022	Utfall aug 2021*	Prognos 2022
Finansiella intäkter	156,7	111,0	561,2	159,6
Finansiella kostnader	-787,5	-51,7	-142,6	-746,4
Finansnetto	-630,8	59,3	418,6	-586,8

* Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

De finansiella intäkterna uppgår till 156,7 mkr för perioden januari - augusti 2022, jämfört med 561,2 mkr för samma period föregående år. De finansiella kostnaderna uppgår till 787,5 jämfört med 142,6 mkr samma period 2021.

Belopp mkr	Utfall aug 2022	Budget 2022	Utfall aug 2021*	Prognos 2022
Totalt kapitalförvaltningen	-516,7	49,7	476,3	-465,1
- varav orealiserat resultat	-555,1	0,0	402,7	-503,4
Utdelningar	52,4	52,0	51,5	52,4
Optionsersättning	5,0	5,0	5,0	5,0
Borgensavgifter	1,7	3,0	2,0	2,6
Nettokostnad indexreglering infrastruktur	-161,3	-39,9	-109,5	-168,2
Finansiell kostnad pensioner	-11,9	-9,9	-6,5	-13,5
Övriga finansiella intäkter - kostnader	0,0	-0,6	-0,2	0,0
Summa	-630,8	59,3	418,6	-586,8

* Jämförelsesiffrorna för 2021 har anpassats till redovisning enligt RKR R9 gällande avsättningar då staden 2022 ändrat hantering av indexregleringar.

I kapitalförvaltningen 2022 ingår orealiserade värdeförändringar på värdepapper med -555,1 mkr. Under samma period 2021 var den orealiserade värdeförändringen 402,7 mkr. Utdelning från Norrenergi AB har erhållits med 50 mkr i perioden. Ersättning om 5,0 mkr har liksom föregående år erhållits enligt gällande optionsavtal om Norrenergi med Stockholm Exergi



(tidigare Fortum Värme). Borgensavgifterna uppgår till 1,7 mkr, vilket är 0,3 mkr lägre än samma period föregående år.

De finansiella kostnaderna uppgår till 787,5 mkr, vilket är 644,9 mkr högre än föregående år. Orsaken till kostnadsökningen är främst realiserade förluster inom kapitalförvaltningen på 555,1 mkr samt ökade nettokostnader för indexering av infrastruktur med 51,8 mkr. Räntan på pensionsskulden inklusive löneskatt är 11,9 mkr, vilket är en ökning med 5,4 mkr jämfört med motsvarande period föregående år.

Finansnettot beräknas uppgå till -586,8 mkr för helåret 2022, vilket är en avvikelse med -646,1 mkr mot budget. Prognosen bygger på att avkastningen i kapitalförvaltningen under återstoden av året följer målet i finanspolicyn som kommunfullmäktige fastställt om en avkastning om KPI plus tre procentenheter. Prognosen är osäker och beroende av marknadsutvecklingen för aktier och räntor under resten av året samt utvecklingen av konsumentprisindex.

Utlåning till koncernföretag

Ingen koncernintern utlåning har förekommit under perioden.

Den av kommunfullmäktige i december 2019 fastställda borgensramen möjliggör ett totalt borgensåtagande om 1 725,0 mkr. Borgensåtagandena för Norrenergi AB samt Bostadsstiftelsen Signalisten inklusive dotterbolaget Solnabostäder AB uppgick per 30 augusti 2022 till 829,4 mkr, varav 675,0 mkr för Signalisten inklusive dotterbolaget Solnabostäder AB och 154,4 mkr för Norrenergi. Borgensåtagandena är oförändrade jämfört med december 2021.

Utöver ovan borgensåtaganden finns en solidarisk borgen såsom för egen skuld för Kommuninvest i Sverige AB:s samtliga nuvarande och framtida förpliktelser.

Solna stad har också som medlem i kommunalförbunden Käppalaförbundet och Norrvatten garantiförpliktelser för kommunalförbundens lån motsvarande sitt andelstal. Samtliga medlemskommuner har godkänt finansiering av Käppalaförbundet via ägarlån vilket sänker förbundets finansieringskostnader. Under sista tertialet väntas utbetalning av ägarlån om cirka 118 mkr ske till Käppalaförbundet. Lånet löper med tremånaders räntebindning med ett påslag om 0,20 procent över tre månaders STIBOR. Parallellt med att ägarlånen ökar minskar stadens garantiförpliktelser för förbundets nuvarande upplåning.

Månadsrapport kapitalförvaltning Solna stad augusti 2022

Kapitalförvaltning

mkr	augusti 2022			Avk sedan årsskifte (%)	december 2021 marknadsvärde
	Marknads- värde	Allokering (%)	Anskaffnings- värde		
Räntor	843,1	27,2%	877,5	-6,8%	904,8
Aktier totalt	2 256,0	72,8%	2 010,6	-16,8%	2 711,7
Svenska aktier	1 018,6	32,9%	947,7	-26,5%	1 385,3
Globala aktier	1 237,3	39,9%	1 062,9	-6,7%	1 326,4
Tot långsiktig kap förvaltning	3 099,1	100,0%	2 888,0	-14,3%	3 616,6
Likviditetsförvaltning	542,4		542,4		142,4
Fasträntekonto*	542,4		542,4		142,4
TOTAL	3 641,5		3 430,4		3 759,0

* Snittränta f n 1,01%

Avkastning (%)	1 månad		Index		Avvikelse index ack 2022
	ack 2022	ack 2022	1 månad	ack 2022	
Räntor**	-0,6%	-6,8%	0,2%	1,1%	-7,9%
SEB Företagsobl.fond Hållbar		-4,8%		-4,1%	-0,7%
Storebrand Grön Obligationsfond	-1,0%	-2,1%	-1,7%	-1,8%	-0,2%
Storebrand FRN Företag	0,7%	-1,7%	0,6%	-0,7%	-1,0%
Aktier totalt	-4,0%	-16,8%	-3,7%	-14,2%	-2,6%
Svenska aktier	-7,4%	-26,5%	-7,2%	-25,0%	-1,4%
SEB Hållbarhetsfond Sv.Index	-7,4%	-26,5%	-7,4%	-26,4%	0,0%
Globala aktier	-0,9%	-6,7%	-0,1%	-3,4%	-3,3%
Öhman Global Marknad Hållbar	-0,9%	-6,7%	-0,1%	-3,4%	-3,3%
Total	-3,1%	-14,3%	-2,5%	-9,6%	-4,6%

**Räntor hos SEB avvecklades under maj 2022. Räntor hos Storebrand består av 75% GRÖN Obligationsfond och 25% FRN Företag

Jämförelseindex;

Räntor

SEB räntor (företagsobligationer)

Storebrand Grön Obligationsfond

Storebrand FRN Företagsobligation

Svenska Aktier

SEB hållbara svenska aktier

Globala Aktier

T-bill +2%

Solactive SEK IG Credit Index

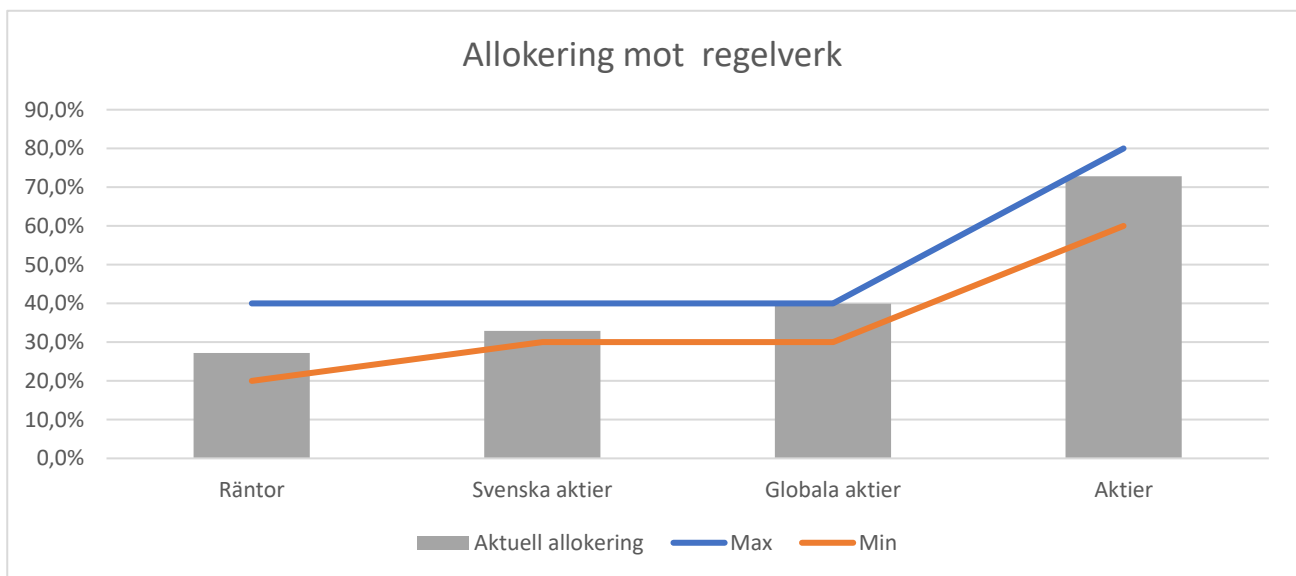
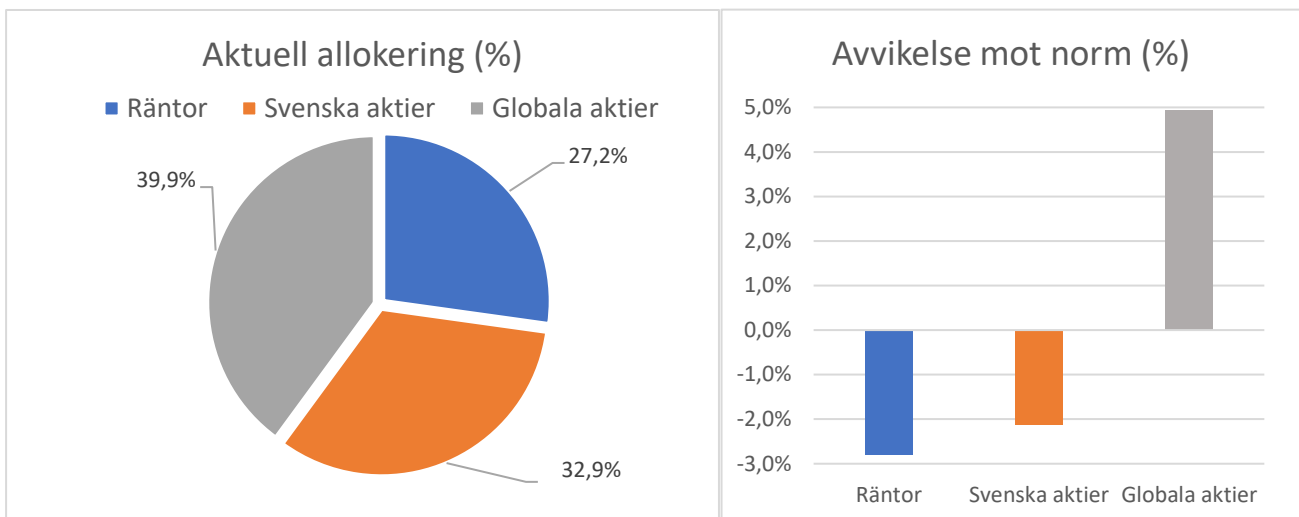
OMRX Mortgage Bond All Index

Solactive SEK FRN IG Corporate Index

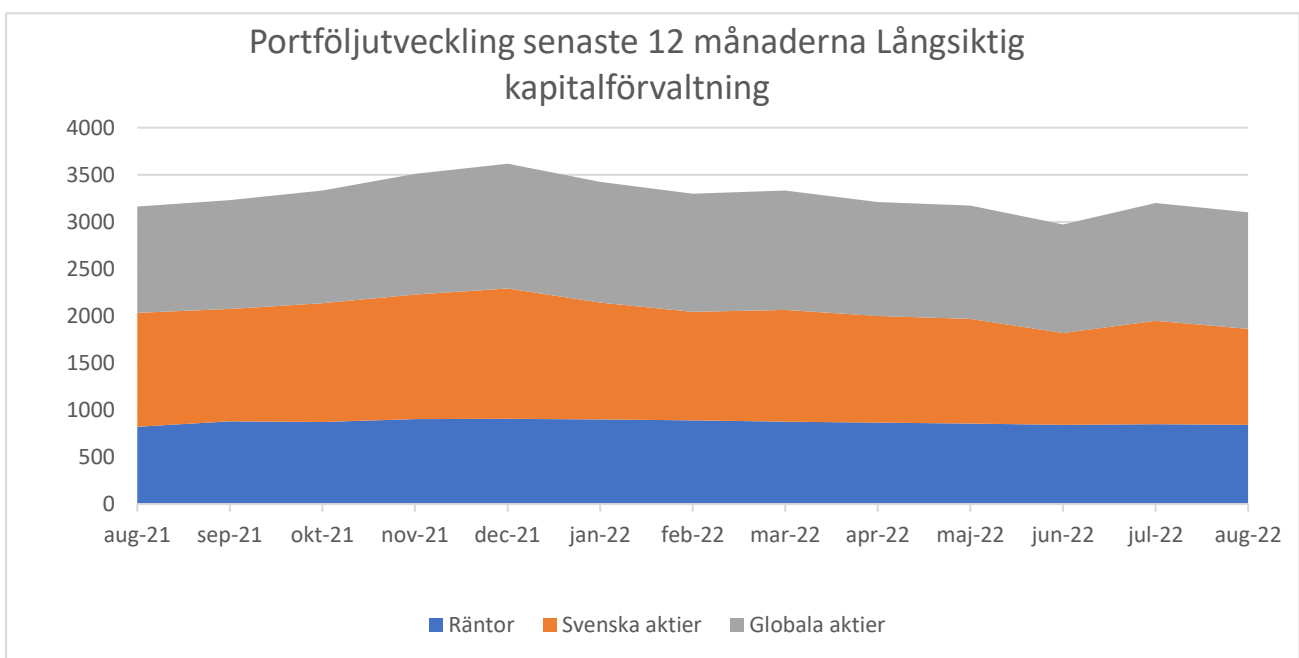
SIX PRX

SIX Sweden Sustainability Index Gross Index

MSCI World Net i SEK



Alla avvikelser inom det tillåtna intervallet för respektive tillgångsslag



Under 2021 tillfördes 900 mkr till den långsiktiga kapitalförvaltningen.



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-10-05

KS/2022:2

Kommunstyrelsens verksamhetsplan och budget 2023

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen fastställer förvaltningens förslag till verksamhetsplan och budget inklusive mål, ekonomiska ramar, konkurrensplan och internkontrollplan.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen beslutade i juni 2022 om planeringsförutsättningarna för verksamhetsplan och budget 2022 med inriktning för 2023 och 2024. Kommunstyrelsen har beslutat om fyra övergripande mål för staden, som också utgör kommunstyrelsens nämndmål:

- Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.
- Solna stad ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.
- Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.
- Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.

Kommunstyrelsens budgetram 2023 är 145,3 mkr. Förutom justeringar för pris- och löneuppräknings (2 %) innehåller budgeten justeringar (0,5 mkr) till följd av ändrad fakturahantering samt en justering (0,8 mkr) för personal som har bytt förvaltning.

Kommunstyrelsens investeringsbudget uppgår till 100,0 mkr, varav 95,0 mkr avser ny skola i Järvastaden och 5,0 mkr avser stadsövergripande it-investeringar i digitalisering och välfärdsteknik.

Nämnden ska, med utgångspunkt från stadens övergripande mål/nämndmålen och föreslagna ekonomiska ramar, precisera och fastställa en verksamhetsplan och budget. I detta arbete ska även hänsyn tas till viktiga förändringar i omvärlden såsom ändringar i lagstiftningen och förändringar i befolkningsstrukturen. Nämnden ska också till sin budget och verksamhetsplan besluta om åtagande med efterföljande kvalitetsdeklarationer.

Bland framtida utmaningar finns att säkerställa att Solna kan möta det tuffare konjunktur- och arbetsmarknadsläget, som också påverkar stadens ekonomiska förutsättningar. Staden kommer att behöva identifiera arbetet med att skapa förutsättningar för nya jobb och rusta Solnaborna för en delvis förändrad arbetsmarknaden. Staden kommer också att behöva fortsätta arbetet med att utveckla stadens verksamheter och arbetssätt för att kunna möta de ökade välfärdsbehoven som följer av den demografiska utvecklingen. Även Solnas fortsatta tillväxt och trafiken är en fortsatt stor utmaning för staden.

Revisionen har en egen budgetram och redovisas i särskild rapport.



SOLNA STAD

SID 2 (2)

Kristina Tidestav
Stadsdirektör

Frida Enocksson Wikström
Controller



SOLNA STAD

Verksamhetsplan och budget 2023

KOMMUNSTYRELSEN

Behandlas på kommunstyrelsen i oktober.

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse.....	3
Sammanfattning.....	3
Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten	3
Mål och uppdrag.....	6
Ekonomi	9
Väsentliga personalförhållanden	10
Tvärsektoriella frågor.....	10
Förväntad utveckling.....	11
Konkurrensutsättning.....	13
Intern kontroll.....	14

Förvaltningsberättelse

Sammanfattning

Kommunstyrelsen beslutade i juni 2022 om planeringsförutsättningarna för verksamhetsplan och budget 2022 med inriktning för 2023 och 2024. Kommunstyrelsen har beslutat om fyra övergripande mål för staden, som också utgör kommunstyrelsens nämndmål:

- Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.
- Solna stad ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.
- Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.
- Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.

Kommunstyrelsens budgetram 2023 är 145,3 mkr. Förutom justeringar för pris- och löneuppräknings (2 %) innehåller budgeten justeringar (0,5 mkr) till följd av ändrad fakturahantering samt en justering (0,8 mkr) för personal som har bytt förvaltning.

Kommunstyrelsens investeringsbudget uppgår till 100,0 mkr, varav 95,0 mkr avser ny skola i Järvastaden och 5,0 mkr avser stadsövergripande it-investeringar i digitalisering och välfärdsteknik.

Nämnden ska, med utgångspunkt från stadens övergripande mål/nämndmålen och föreslagna ekonomiska ramar, precisera och fastställa en verksamhetsplan och budget. I detta arbete ska även hänsyn tas till viktiga förändringar i omvärlden såsom ändringar i lagstiftningen och förändringar i befolkningsstrukturen. Nämnden ska också till sin budget och verksamhetsplan besluta om åtagande med efterföljande kvalitetsdeklarationer.

Bland framtida utmaningar finns att säkerställa att Solna kan möta det tuffare konjunktur- och arbetsmarknadsläget, som också påverkar stadens ekonomiska förutsättningar. Staden kommer att behöva identifiera arbetet med att skapa förutsättningar för nya jobb och rusta Solnaborna för en delvis förändrad arbetsmarknaden. Staden kommer också att behöva fortsätta arbetet med att utveckla stadens verksamheter och arbetssätt för att kunna möta de ökade välfärdsbehoven som följer av den demografiska utvecklingen. Även Solnas fortsatta tillväxt och trafiken är en fortsatt stor utmaning för staden.

Revisionen har en egen budgetram och redovisas i särskild rapport.

Styrning och uppföljning av den kommunala verksamheten

Styrningen i Solna stad utgår från ett system för samlad ekonomi- och verksamhetsstyrning samt gällande lagstiftning, föreskrifter och nationella mål för den kommunala verksamheten. Utgångspunkten är en sammanhållen målstyrning, där kommunfullmäktige anger inriktning och ekonomiska ramar för styrelse och nämnder. Det sker i Solna stads verksamhetsplan och budget, som är stadens främsta styrdokument. Den årliga verksamhetsplanen och budget kompletteras inom vissa områden med andra styrande dokument som policyer, strategier, riktlinjer, planer och program.

Styrelse och nämnder ska, med utgångspunkt från kommunfullmäktiges inriktning, precisera och fastställa en verksamhetsplan och budget utifrån föreslagna ekonomiska ramar. Hänsyn ska tas till viktiga förändringar i omvärlden såsom ändringar i lagstiftningen och förändringar i befolkningsstrukturen. Styrelse och nämnder ska till sin verksamhetsplan och budget besluta om internkontrollplan och konkurrensplan för verksamheten.

Utifrån styrelsens och nämndernas mål samt ekonomiska ramar ska förvaltningsledningen utarbeta verksamhetsplan och budget i dialog med sina enheter. Enheterna ska arbeta fram sina mål/aktiviteter, vilka i sin tur ska brytas ned till individuella mål/aktiviteter för varje medarbetare. Målen/aktiviteterna tydliggör medarbetarens ansvar och befogenhet i det gemensamma arbetet med att uppnå enhetens, nämndens och stadens mål.

I Solna stads styr- och uppföljningssystem ingår uppföljning och utvärdering. Styrelse och nämnder ansvarar för att verksamheten följs upp och utvärderas i den omfattning som krävs för att ha en god kontroll. Befarade avvikelser, som inte är ringa, ska omgående informeras kommunstyrelsen som har uppsikt över nämndernas verksamhet, uppföljning och utvärdering. Uppföljning och utvärdering för Solna stad behandlas av kommunstyrelsen och kommunfullmäktige per 30 april, 31 augusti (delårsrapport) och 31 december (årsredovisning). De övergripande målen, nämndmålen och uppdragen samt stadens finansiella mål följs främst

upp i delårsrapporten och i årsredovisningen.

Solna stads verksamhet bedrivs i vissa delar i aktieföretag, kommunalförbund eller stiftelseform. Kommunfullmäktige utser ledamöter till bolagsstyrelser och stiftelser samt utser ledamöter till förbundsfullmäktige för kommunalförbunden. Kommunfullmäktige väljer också ägarombud till bolagsstämmor. Kommunstyrelsen ansvarar för att företagen sköter verksamheten på ett ändamålsenligt sätt och att tillräcklig samordning sker med övrig kommunal verksamhet. Stadens styrning utgår ifrån lagstiftning inom området och de styrdokument som särskilt utfärdats av kommunfullmäktige i form av företagspolicy, bolagsordningar, ägardirektiv, särskilda direktiv, avtal eller förbundsordningar och medlemsdirektiv.

Uppsynsplikten fullgör kommunstyrelsen genom att krav ställs på företagen om att lämna löpande information från sin verksamhet enligt ett fastställt rapporteringssystem. Koncernredovisning upprättas per sista augusti och sista december. För stiftelser gäller särskilda stadgar. Ägarförhållandena varierar i de olika bolag/förbund som ingår i Solna stads koncern och därmed formerna för uppsikt.

Kommunstyrelsens ansvarsområden

Kommunstyrelsen leder, samordnar och har uppsikt över stadens samlade verksamheter. Kommunstyrelsen har också ansvar för arbetsgivarfrågor, mark- och exploateringsfrågor, trafik och översiktlig planering, frågor om näringspolitik samt ett övergripande integrationsansvar. Kommunstyrelsens verksamhetsplan och budget omfattar även valnämnden, överförmyndarnämnden, arvodeskommittén, internationella kommittén, likabehandlingskommittén, miljö- och demokratiberedningen, exploaterings- och fastighetsberedningen samt de rådgivande organen; rådet för funktionshinderfrågor, trygghetsrådet samt pensionärsrådet.

Nämndens kvalitetsdeklarationer

Kommunstyrelsen har en kvalitetsdeklaration för vigsel. Överförmyndarnämnden har en kvalitetsdeklaration för god man och förvaltare.

Kvalitetsdeklarationer	Beslutsdatum	Status
Vigsel	2016-12-19	Oförändrad
God man och förvaltare	2020-02-13	Oförändrad

Organisation

Stadsledningsförvaltningens uppgift är att biträda kommunstyrelsen med ledning och styrning av övergripande och strategiska frågor. Förvaltningen ansvarar dessutom för samordning av och stöd till stadens övriga förvaltningar.

Politisk organisation

I kommunstyrelsens budgetram innefattas ett antal politiska verksamheter:

- Kommunfullmäktige
- Kommunstyrelsen
- Arvodeskommittén, rådet för funktionshinderfrågor, likabehandlingskommittén, internationella kommittén och trygghetsrådet
- Partistöd
- Resurser för kommunalråd och oppositionsråd

Utöver dessa politiska verksamheter omfattar kommunstyrelsens budgetram medel för valnämndens och överförmyndarnämndens verksamheter.

I staden finns två kommittéer och tre råd som är berednings- och/eller samrådsorgan till kommunstyrelsen och biträds av stadsledningsförvaltningen. De är likabehandlingskommittén, internationella kommittén samt rådet för funktionshinderfrågor, trygghetsrådet och pensionärsrådet, som även är samrådsorgan till omvårdnadsnämnden. Det finns också, från och med 2019, två beredningar; miljö- och demokratiberedningen samt exploaterings- och fastighetsberedningen. Uppdraget till respektive organ är fastlagt i direktiv som har beslutats av kommunstyrelsen.

Stadsledningsförvaltningen

Stadsledningsförvaltningen leds av stadsdirektören, som ansvarar för hela förvaltningens verksamhet samt för stadens förvaltningschefer och därmed indirekt för stadens organisation. Uppgifterna består i att styra och samordna hela den kommunala verksamheten och biträda kommunstyrelsen i arbetet med styrning och ledning av koncernen. Det innefattar också ett övergripande ansvar för fullgörandet av kommunstyrelsens uppsiktsplikt.

Stadsdirektören ska ha fokus på övergripande strategiska frågor för staden och har stöd av tre staber och två avdelningar på stadsledningsförvaltningen, som ansvarar för frågor inom ramen för respektive ansvarsområde. Stadsdirektören har, till följd av ny lagstiftning, från 1 december 2021 ansvaret för stadens övergripande säkerhetsskydd. Säkerhetschefen är fortsatt operativt ansvarig och rapporterar i säkerhetsskyddsfrågor, till skillnad från andra säkerhetsfrågor, direkt till stadsdirektören.

Under det kommande året ligger fokus på att förstärka förvaltningens roll i att biträda kommunstyrelsen i styrningen, ledningen och samordningen av staden. Inriktningen är att stärka det strategiska och samordnande arbetet inom förvaltningen, utveckla det stadsövergripande perspektivet, fördjupa samordningen av den verksamhetsmässiga och ekonomiska styrningen samt att driva utvecklingen mot ett tydligare medborgar-, brukar-, kundfokus.

Stadsledningsförvaltningen är organiserad enligt beskrivningen nedan.

Stadsdirektörens stab

I staben ligger ansvaret för övergripande frågor om infrastruktur, exploatering, stora projekt och investeringar, samordning av planeringsfrågor samt näringslivs- och besöksnäring.

Exploatering ansvarar för utvecklingen och förvaltningen av stadens mark och hanterar inom ramen för detta marköverlåtelser, tomträttsupplåtelser och arrenden. I uppgifterna ingår att aktivt följa projekten från första idé, genom planprocessen och vidare under genomförandefasen. Avtal förhandlas fram med exploatören och andra aktörer som behövs för exploaterings genomförande.

Näringslivsenheten ansvarar för att leda och samordna stadens strategiska näringslivsarbete i syfte att utveckla Solna som företags- och besöksplats samt serviceorganisation. Arbetet sker i samarbete med övriga förvaltningar i staden och genom samverkan i stadens kommuninterna näringslivsråd, som består av de berörda förvaltningscheferna. Näringslivsenheten fungerar som stadens övergripande företagslots samt ansvarar för samordning av stadens näringslivsservice.

HR-staben

HR-staben ansvarar för att styra, samordna och följa upp det strategiska och operativa HR-arbetet i staden. I detta ansvar ingår att stödja förvaltningarna i det strategiska och operativa HR-arbetet samt att driva utvecklingen av HR-processerna utifrån HR-policyn och HR-strategin.

Stab – Projektledning och bygg

Staben för projektledning och bygg ansvarar för utbyggnaden av allmän plats kopplad till de exploateringsprojekt som äger rum i staden och för den strategiska trafikplaneringen. Staben bevakar även att stadens intressen tas till vara och att ekonomiska förutsättningar skapas för utbyggnad av allmän plats i exploateringsprojekten.

Avdelningen för ekonomi- och verksamhetsstyrning

Avdelningen för ekonomi- och verksamhetsstyrning samordnar den stadsövergripande styrningen och ansvarar för stadens sammanhållna ekonomi- och verksamhetsstyrning, inklusive IT, verksamhetsutveckling, upphandling och inköp samt redovisning och lön. I detta ansvar ingår bland annat frågor om strategiska ekonomi- och finansfrågor, verksamhetsstyrning, internationella frågor, bolagsfrågor samt stadens digitalisering och IT-miljö.

Avdelningen för kommunikation och kansli

Avdelningen för kommunikation och kansli ansvarar för kommunikation, kansli, kontaktcenter och juridik. Kommunikation innefattar såväl daglig kommunikation med medborgare via kontaktcenter som strategiskt kommunikationsarbete kopplat till Solnas utveckling samt stadens presstjänst. Kansliet ansvarar för nämndadministrationen i KF, KS, nämnder och utskott, överförmyndarkansli, stadsarkiv, registratur och internservice. Inom avdelningens ansvarsområde ligger också frågor om trygghet och säkerhet samt stadens strategiska miljö- och klimatarbete.

Mål och uppdrag

Solna stads vision och övergripande mål

Den politiska viljeinriktningen för Solna stads framtida utveckling kommer till uttryck i *en vision* och fyra övergripande mål. Solna stads vision lyder på följande sätt:

Solna ska vara en sammanhållen och levande stad, som växer och utvecklas hållbart för alla solnabor. Staden kännetecknas av trygghet och öppenhet, där allas potential tas tillvara. Vi erbjuder kunskap, kreativitet och upplevelser som ökar regionens attraktionskraft.

Visionen bryts ner i *fyra övergripande mål*, som lyder på följande sätt:

Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.

Alla verksamheter som Solna stad finansierar, oavsett utförare, ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser. Staden ska säkerställa att de insatta resurserna ger avsedda resultat i verksamheterna. Verksamheter inom välfärdens kärna ska prioriteras. Kvalitetsnivåer ska sättas och följas upp och utvärderas. Det ska vara ordning och reda i stadens ekonomi och verksamheterna ska hålla budget. Staden tar ansvar för framtidens välfärd genom att balansera kostnader för dagens verksamheter och behovet av att göra avsättningar för kommande investeringar.

Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.

Solna ska möta efterfrågan på att leva, bo och verka i staden med ett stort utbud av bostäder, arbetsplatser och service. Staden ska växa hållbart i en takt som staden och solnaborna mäktar med utifrån ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt perspektiv. De möjligheter som tillväxten skapar ska tillvaratas samtidigt som stadens framtida ekonomi tryggas, viktiga naturvärden säkras och jämlika livsvillkor skapas. Barriärer ska byggas bort och stadsdelarnas egna identiteter tas till vara och länkas ihop för att skapa en sammanhållen och levande stad.

Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.

Solna ska erbjuda en attraktiv och trygg miljö att leva och verka i. Här ska finnas tillgång till bra boende, stimulerande arbete och utbildningsmöjligheter, god service, trivsamma grönområden och goda kommunikationer. Stadsmiljön ska vara trygg och tillgänglig för alla, utan fysiska och sociala barriärer. Solnaborna ska kunna forma sina liv efter sina förutsättningar och trygga sin försörjning genom eget arbete. Den service som Solna stad finansierar ska finnas som ett naturligt stöd för de solnabor som behöver den under livets olika skeden.

Solna stad ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.

Solna ska vara en mångsidig och upplevelserik stad, som ökar regionens attraktionskraft. Här ska storstadens puls samspela med det lugn som närheten till natur och vatten ger. Staden ska ha en internationell prägel och vara en mötesplats för människor med olika bakgrund, en importhamn för nya idéer och ett centrum för upplevelser. Här ska alla ges möjlighet att förverkliga sina livsdrömmar och allas potential tas tillvara i stadens och regionens utveckling.

Nämndmål

Nämndmålen pekar ut kommunfullmäktiges övergripande prioriteringar och strategiska ställningstaganden för respektive nämnd. Nedan beskrivs nämndens huvudsakliga aktiviteter per respektive nämndmål och vilka mått som används för att beskriva måluppfyllelsen under 2023.

Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser.

Aktiviteter	Beskrivning
Säkerställa verksamhet och ekonomi	Utveckla stadens verksamhets- och ekonomistyrning för att säkerställa att stadens verksamheter levererar en god och effektiv service till solnaborna. Säkerställa framtidens välfärd genom en hållbar nivå på stadens investeringar och kostnader. Säkerställa att behov av tillväxtrelaterade investeringar möts inom exploateringsverksamheten. Skapa förutsättningar för verksamhetsutveckling med stöd av bland annat IT, digitalisering och HR. Vidareutveckla formerna för en långsiktig gemensam

Aktiviteter	Beskrivning
	ägarstyrning av bolagen och kommunalförbunden. Tillhandahålla effektiva administrativa processer för att säkerställa att stadens verksamheter kan fokusera på kärnverksamheten.
Tillvarata stadens intressen	Tillvarata stadens intressen genom omvärldsbevakning, komma med synpunkter på lagförslag och utredningar m.m. som får konsekvenser för Solna stads verksamheter, ekonomi och övrig utveckling. Samverka med Stockholm Business Region, Storsthlm, Samverkan Stockholmsregionen, Region Stockholm, fastighetsägare, företagare och intresseorganisationer i frågor som främjar Solnas intressen.
Utveckla service, tillgänglighet, bemötande och effektivitet	Utveckla stadens förmåga att leverera god och samordnad service till medborgare och företag genom att fortsatt utveckla effektiva arbetssätt, processer och system, bland annat genom digitalisering. Under 2023 ligger fokus på att fortsätta att utveckla förutsättningarna för obrutna digitala processer med hjälp av bland annat e-arkiv, e-signatur och e-tjänsteplattformen. Leda stadens arbete med att utveckla stadens verksamheter för att möta de kommande välfärdsbehoven.
Utveckla Solna stad som en attraktiv arbetsgivare	Säkerställa ett bra HR-stöd till stadens förvaltningar och bolag. Det sker genom att tillhandahålla stöd i bland annat rekrytering, kompetensutveckling, arbetsmiljö, hälsa och lön. Långsiktigt säkerställa Solna stads kompetensförsörjning genom att utveckla staden som arbetsgivare och stärka stadens arbetsgivarvarumärke.
Samordna stadens lokalförsörjning	Samordna lokalplaneringen med utbyggnaden av den kommunala servicen i takt med att staden växer. Säkerställa ett effektivt lokalutnyttjande genom bland annat samnyttjande av verksamhetslokaler och avveckling av lokaler som staden inte längre behöver.

Mått
Andel kontaktcenterärenden som besvaras inom utlovad tid
Medarbetarengagemang, totalt i staden
Sjukfrånvaro, totalt i staden
Resultatmål enligt balanskrav och synnerliga skäl
Nettoinvesteringar rullande femårsperiod (Finansiellt mål)
Kostnadseffektivitet
Ekonomisk hållbarhet (SKR-/Kolada-index)
Skattesats till kommun, (%)
Fossiloberoende fordon i kommunorganisationen (Klimatstrategin)
Klimatneutralt köldmedium (Klimatstrategin)
Insamling av matavfall i stadens verksamheter (Klimatstrategin)
Materialåtervinning i stadens verksamheter (Klimatstrategin)
Klimatkrav i upphandling (Klimatstrategin)
Upphandling och inköp av klimatneutral el (Klimatstrategin)

Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.

Aktiviteter	Beskrivning
Medverka i genomförandet av stadens prioriterade infrastrukturprojekt	Medverka till utbyggnaden av tunnelbanan i samarbete med Region Stockholm. Planera för utbyggnaden av Mälarbanan genom Solna i samarbete med Trafikverket. Tillse att Solna stads åtagande om bostadsbyggande och medfinansiering kopplade till projekten möjliggörs.
Fortsatt fokus på tillväxt och stadsutveckling enligt Översiktsplan 2030	Verka för att uppnå mål om 800 nya bostäder per år och övriga intentioner som kommer till uttryck i översiktsplanen. Fokus ligger fortsatt på utvecklingsområdena Arenastaden, Hagastaden, Nya Ulriksdal, Järvastaden, Solna centrum/Solnavägen, Solna Business Park och Huvudsta.
Driva stadens miljöstrategiska arbete och klimatarbete	Samordna och följa upp genomförandet av miljöpolicyen med tillhörande miljöstrategi. Samordna och följa upp klimatstrategin.
Utveckla samverkan med näringslivet för att uppnå en hållbar kompetensförsörjning och tillväxt	Utveckla forum och mötesplatser för att tillgodose näringslivet behov av kompetens och stärka stadens samverkan med lokala arbetsgivare inom ramen för Solnamodellen för att få solnabor i arbete och studier.
Skapa goda förutsättningar för hållbar tillväxt, innovationer, entreprenörskap och nya arbetstillfällen	Säkerställa effektiva processer vid etablering av nya företag för att öka antalet arbetsplatser och bidra till fler arbetstillfällen.

Aktiviteter	Beskrivning
	Stödja utvecklingen av entreprenörskap och nyföretagande i samarbete med näringslivet, skola, UF, Nyföretagarcentrum och andra berörda aktörer.

Mått
Ekonomisk hållbarhet (SKR-/Kolada-index)
Social hållbarhet (SKR-/Kolada-index)
Miljömässig hållbarhet (SKR-/Kolada-index)
Agenda 2030 (Kolada-sammanställning)
Utsläpp av växthusgaser i Solnas geografiska yta (Klimatstrategin)

Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsatt fokus på stadsutveckling och hållbara transporter enligt intentionerna i Översiktsplan 2030	Genom stadsutvecklingen skapa förutsättningar för att Solna ska vara en sammanhållen och levande stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och grönområden. Verka för att staden ska kunna uppnå mål om 800 nya bostäder per år. Medverka till utveckling av hållbara transporter genom bland annat utbyggnaden av tunnelbanan, planering för Mäljarbanan genom Solna och utveckling av stombusstrafiken.
Skapa förutsättningar för att solnaborna ska kunna trygga sin försörjning genom arbete	Utveckla Solna som företagsplats och stärka samarbetet med näringslivet för att genom Solnamodellen skapa förutsättningar för fler solnabor att arbeta.
Utveckla stadens trygghetsarbete	Utveckla trygghetsarbetet utifrån fokusområdena "Utveckling och förvaltning av stadsmiljön", "Närvaro och sammanhållning i samhället" och "Trygga verksamheter". Utifrån samverkansöverenskommelsen utveckla samarbetet med polisen. Utveckla det förebyggande trygghetsarbetet med civilsamhälle, näringsliv och andra viktiga aktörer.
Säkerställa god krisberedskap och utveckla stadens förmågor inom civilförsvaret	Säkerställa att de grundläggande förutsättningar som staten i enlighet med överenskommelse tillhandahåller staden, stärker stadens beredskapsförberedande verksamhet, särskilt inom socialtjänsten (Exempelvis RSA, kontinuitetshandtering och bemanning av krigsorganisationen).

Mått
Trygghet och säkerhet (SKR)
Antal färdigställda bostäder
Förvärvsarbetande dagbefolkning, antal
Antal invånare

Solna ska vara en stad som kännetecknas av mångfald, kreativitet och upplevelser.

Aktiviteter	Beskrivning
Utveckla Solna som företags- och entreprenörspåls	Utveckla Solna förutsättningar som företags- och entreprenörspåls för att säkerställa att Solna ska vara hemvist för allt från multinationella företag till små nystartade och från högteknologiska företag till tjänstesektorn.
Utveckla Solna stads service till företag	Stärka stadens förmåga att leverera god och samordnad service till företag genom att fortsatt utveckla effektiva processer och system bl.a. genom en ökad digitalisering. Genomföra utbildningen "Service i samverkan" för nya medarbetare och upprätthålla stadens nätverk för handläggare med företagskontakter.
Utveckla Solna som evenemangs- och besöksstad	Fortsätta utveckla Solna som besöksstad tillsammans med besöksnärings- och fastighetsägare kring besöksmålen i staden. Utveckla stadens service för att underlätta för evenemangsarrangörer att genomföra evenemang i Solna. Fortsätta samverkan med Stockholm Business Region och Visit Stockholm.

Mått
Antal gästnätter
Nystartade företag, antal/1 000 inv, 16-64 år
Företagsklimat enl. ÖJ (Insikt) - Totalt, NKI
Antal företagsbesök (nybesök)

Mått
Företagsklimat enl. Svenskt Näringsliv, ranking

Löpande verksamhet enligt reglemente

Vid sidan av nämndens verksamhet utifrån nämndens nämndmål, finns även en löpande verksamhet utifrån det av kommunfullmäktige beslutade reglementet för respektive nämnd.

Ekonomi

Driftbudget, nämnd

Kommunstyrelsens budget omfattar förutom kommunstyrelsen och kommunfullmäktige även valnämnden, överförmyndarnämnden, arvodeskommittén, internationella kommittén, likabehandlingskommittén, miljö- och demokratiberedningen, exploaterings- och fastighetsberedningen samt de rådgivande organen; rådet för funktionshinderfrågor, trygghetsrådet samt pensionärsrådet. Kommunstyrelsens budget omfattar även brandförsvaret.

Kommunstyrelsens budgetram 2023 är 145,3 mkr. Förutom justeringar för pris- och löneuppräknings (2 %) innehåller budgeten justeringar (0,5 mkr) till följd av ändrad fakturahantering samt en justering (0,8 mkr) för personal som har bytt förvaltning. Dessa justeringar påverkar både intäkter och kostnader för 2023.

Överförmyndarverksamheten som ingår i kommunstyrelsens budget har en nettokostnadsbudget på 4,9 mkr.

mkr	Budget 2023	Budget 2022	Förändring
Intäkter	92,9	95,6	2,7
Kostnader	-238,2	-235,7	2,5
Nettokostnader	-145,3	-140,1	5,2

Driftbudget, per verksamhet

Driftbudgeten för kommunstyrelsen fördelas mellan politiska kostnader och gemensam verksamhet, Storstockholms Brandförsvärsförbund samt stadsledningsförvaltningen. Den gemensamma verksamheten som innehåller medlemsavgifter till bland annat Sveriges kommuner och regioner (SKR), Storsthlm, Mälardalsrådet samt olika stadsgemensamma avgifter.

Tabellen nedan visar fördelningen mellan kommunstyrelsens olika verksamheter. Fördelningen av budget mellan stadsledningsförvaltningens avdelningar kan komma att justeras.

mkr	Budget 2023	Budget 2022	Förändring
Politiska kostnader och gemensam verksamhet	42,9	42,1	0,8
Brandförsvaret	38,7	34,9	3,8
Stadsledningsförvaltningen	53,7	53,1	0,6
varav stadsdirektörens staber	4,3	2,9	1,4
varav avdelningen för ekonomi- och verksamhetsstyrning	20,5	17,3	3,2
varav avdelningen för kommunikation och kansli	28,9	32,9	-4,0
Medelsreserv	10,0	10,0	0,0
Summa, driftram	145,3	140,1	5,2

Investeringsbudget

Tabellen investeringsbudget för nämnden visar de investeringsramar som kommunstyrelsen har beslutat om i planeringsförutsättningarna inför 2023.

Kommunstyrelsens investeringsbudget uppgår till 100,0 mkr, varav 95,0 mkr avser ny skola i Järvastaden och 5,0 mkr avser stadsövergripande it-investeringar i digitalisering och välfärdsteknik.

Stadsövergripande it-investeringar består av utveckling av it, digitalisering och välfärdsteknik, på både stadsövergripande och verksamhetsnivå. Investeringarna hanteras inom ramen för olika projekt med löpande tilldelning av investeringsmedel.

mkr	Budget 2023	Budget 2022	Förändring
Digitalisering/välfärdsteknik, kapitalinventarier	5,0	5,4	-0,4
Ny skola Järvastaden	95,0	0,0	95,0
Summa	100,0	5,4	94,6

Taxor och avgifter

Kommunstyrelsen har taxor inom tre områden, se nedan tabell. Taxan för avskrifter, kopior, utskrifter inklusive elektroniska kopior följer avgiftsförordningen. Beslutade taxor för Storstockholms brandförsvaret justeras årligen med hjälp av index.

Nämndens taxor och avgifter

Taxor och avgifter	Beslutad	Status	Datum för nytt beslut	Gäller från och med
Avskrifter, kopior, utskrifter m.m.	KF 1996-11-25	Oförändrad		1996-11-25
Storstockholms brandförsvaret	KF 2021-06-21	Oförändrad		2022-01-01
Vatten och avlopp	KF 2008-02-18	Oförändrad		2008-08-01

Väsentliga personalförhållanden

Kommunstyrelsen bedriver kontinuerligt utvecklingsarbete för att säkra kompetensförsörjningen och vara en bra arbetsgivare med engagerade medarbetare. Nedan beskrivs de huvudsakliga aktiviteterna inom medarbetarområdet under 2023.

Stadsledningsförvaltningen har, per augusti 2022, 114 medarbetare, vilket är 6 färre jämfört med motsvarande period 2021. Vid särskilda behov anlitar förvaltningen projektanställd personal samt konsulter för att hantera kompetens- och resursbehov utifrån stadens utveckling.

Under det kommande året kommer stadsledningsförvaltningen fortsätta arbetet med att skapa en effektiv och sammanhållen förvaltning där alla avdelningar och staber arbetar mot samma mål. För förvaltningen är det av stor vikt att ha engagerade medarbetare som både vill och kan ta ansvar samt skapa goda resultat. Processen medarbetarsamtal är en viktig del för att skapa engagemang och i dessa samtal bryts verksamhetens mål ned till individnivå och planering görs för medarbetarens kompetensutveckling.

Medarbetarundersökningen är ett viktigt verktyg för att skapa delaktighet och engagemang hos medarbetarna. Under hösten 2022 kommer en medarbetarundersökning genomföras. Förvaltningen arbetar därefter enhets-/avdelningsvis med resultatet från undersökningen.

Stadsledningsförvaltningen kommer även att fokusera på utveckling av ledarskap och medarbetarskap bland annat genom att utveckla den digitala plattformen för utbildning och lärande i staden.

Tväarsektoriella frågor

I Solna stads verksamhetsplan och budget har de tvärasektoriella frågorna - internationellt arbete, likabehandlingsarbete samt miljö- och klimatarbetet - integrerats i stadens styrsystem. Utgångspunkten är att arbetet med de tvärasektoriella frågorna ska bidra till stadens vision och mål. Nämnderna har uppgiften att i arbetet med verksamhetsplan och budget inkludera tvärasektoriella aktiviteter, som effektivt stödjer nämndens måluppfyllelse.

Internationellt

Kommunstyrelsens internationella arbete är en metod för verksamhets- och kvalitetsutveckling. Kommunstyrelsen bistår, genom internationella kommittén och stadsledningsförvaltningen, även nämnderna i deras internationella arbete. Arbetet bidrar på detta sätt både till kommunstyrelsens mål och till olika nämnders mål.

Långsiktiga relationer är en framgångsfaktor i det internationella arbetet. Staden är medlem i de europeiska nätverken Eurocities och European Forum for Urban Security (Efus) samt har väl etablerade kontakter med vissa av sina vänorter. De europeiska nätverken är arenor för kunskaps- och erfarenhetsutbyte samt samarbete med andra europeiska städer.

Kommunstyrelsen kommer under året att fortsätta arbeta med att stärka stadens aktiva deltagande i Eurocities Social Affairs Forum som spänner över områden som utbildning, arbete, migration och integration samt åldrande. Genom sitt fokus på sociala innovationer och digitalisering, anpassning till demografisk förändring, säkra kompetensförsörjning och tillgång till välfärdstjänster ligger forumets aktiviteter väl i linje med stadens prioriteringar. Nätverket har utvecklat nya samarbetskoncept och erbjuder nu en blandning av webinarier och fysiska möten.

Internationella kommittén har möjlighet att ge bidrag till internationella studieresor för barn och ungdomar som arrangeras av skolor, ungdomsverksamheter och ideella föreningar i Solna. Syftet är att bidra till att ge barn och unga de kunskaper och färdigheter de behöver för att studera och arbeta i en värld med täta kontakter över nations- och kulturgränser.

Likabehandling

Kommunstyrelsens likabehandlingsarbete syftar till att alla medborgare ska få likvärdigt bemötande och service. Kommunstyrelsen bistår, genom likabehandlingskommittén och stadsledningsförvaltningen, även nämnderna i deras likabehandlingsarbete. Arbetet bidrar på detta sätt både till kommunstyrelsens mål och till olika nämnders mål.

Stadens webbplats möter högt ställda krav på tillgänglighet för alla och har fokus på självservice. Utvecklingsarbetet kommer att fortsätta under kommande år för att bland annat öka funktionaliteten, sökoptimeringen, förbättra interaktion med medborgare samt införa nya digitala tjänster. Stadens kontaktcenter erbjuder flera alternativa kontaktvägar.

Likabehandling och bemötande ingår i introduktionen av nya medarbetare och dialog om bemötandefrågor sker löpande och stadens likabehandlingsutbildning är tillgänglig för alla medarbetare. Medarbetarnas kunskap, förhållningssätt och engagemang är helt avgörande för att säkra likvärdigt bemötande och service till medborgarna.

Likabehandlingskommittén har möjlighet att ge bidrag till verksamheter för aktiviteter inom likabehandlingsområdet och lämpar sig väl för pilotprojekt inom bland annat metodutveckling.

Miljö och klimat

Kommunstyrelsens miljöarbete utgår från den av kommunfullmäktige antagna miljöpolicy med tillhörande miljöstrategi, klimatstrategin samt nämndens nämndmål. Nedan beskrivs de huvudsakliga aktiviteterna inom miljö- och klimatområdet under 2023.

Kommunstyrelsen samordnar och följer upp det miljöstrategiska miljöarbetet i staden. Genom stadsledningsförvaltningen kommer kommunstyrelsen fortsatt bistå med stöd till stadens övriga nämnder i systematiskt genomförande av stadens miljöpolicy och miljöstrategi. På samma sätt kommer stöd att ges till övriga nämnder i genomförandet av stadens klimatstrategi.

Fokus i kommunstyrelsens strategiska miljöarbete kommer fortsatt ligga på hållbar stadsutveckling och att skapa förutsättningar för ett effektivt transportsystem. Arbetet för en hållbar stadsutveckling sker genom att skapa förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande, en tät stadsstruktur, ett resurseffektivt byggande och en klimatsmart stad. I samband med utarbetande av exploateringsavtal under perioden tas miljöprogram, eller likvärdigt, och dagvattenutredningar fram. Utvecklingen i området kring Mälarbanan, Solna station, längs Solnavägen och Solna Business Park är exempel på hållbar stadsutveckling.

Arbetet med åtgärder för förbättrad vattenkvalitet i stadens vattenförekomster fortsätter utifrån antagna åtgärdsprogram samt för uppföljning av resultatet av övervakning av luftkvaliteten.

Aktiviteterna inom miljö och klimat bidrar till uppfyllelse av inriktningen i samtliga fokusområden i miljöpolicy, samt nämndmålet att Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt.

Förväntad utveckling

Kommunstyrelsens verksamhetsutveckling och kvalitetsarbete syftar till att uppfylla stadens övergripande mål tillika kommunstyrelsens nämndmål. Utvecklingsarbetet sker inom ramen för det löpande arbetet och de huvudsakliga aktiviteterna beskrivs under respektive nämndmål.

Näringsliv och arbetsmarknad

Näringslivet i Stockholmsregionen hade en stark återhämtning under 2021 och under inledningen av 2022. Den öppna arbetslösheten föll tillbaka i nivå med innan pandemin, samtidigt som långtidsarbetslösheten låg kvar på en hög nivå. Samtidigt dämpas nu tillväxten till följd av Rysslands krig mot Ukraina bland annat genom stigande priser på råvaror och livsmedel samt ökad osäkerhet på de finansiella marknaderna. Under 2022 och 2023 kommer arbetslösheten därav att stegvis öka igen.

För Solna stads del behöver fokus ligga på att möta effekterna av konjunkturförsämringen och dämpningen av tillväxten. Staden har länge haft ett av de bästa företagsklimaten i landet till följd av bland annat stadens strategiska läge, goda kommunikationer och ett välutvecklat samarbete med de lokala företagen. Det har funnits en stor efterfrågan på etablering i Solna från företag, inte minst från kunskaps- och tjänsteintensiva företag. Solna ska fortsatt skapa goda förutsättningar för företag att etablera sig och växa i staden genom att erbjuda god service och attraktiva etablerings- och expansionsmöjligheter.

Staden behöver också intensifiera sitt arbetsmarknadsarbete för att rusta solnaborna för att delvis möta en förändrad arbetsmarknad. Redan före pandemin var arbetsmarknaden i Stockholmsregionen polariserad med en relativt stor grupp som hade svårt att skapa egen försörjning. Solna har en god arbetsmarknad med många arbetsgivare inom privat och offentlig sektor och har länge bedrivit ett systematiskt arbete, genom Solnamodellen, för att få solnabor att gå från bidrag till egen försörjning via arbete eller studier. Det har gett goda resultat i form av låg arbetslöshet och minskat ekonomiskt bistånd, där andelen biståndsmottagare är bland de lägsta i landet.

Utveckling av Solna stads verksamheter och fortsatt god ekonomi

Även Solnas stads ekonomiska förutsättningar har förändrats. De hittillsvarande kommunalekonomiska utmaningarna kopplat till den demografiska utvecklingen finns fortsatt kvar. Därutöver tillkommer de ekonomiska konsekvenserna för staden och solnaborna till följd av Rysslands krig mot Ukraina. Det försämrade konjunkturläget riskerar att leda till lägre skatteintäkter och högre kommunala utgifter inom vissa verksamhetsområden. Staden kommer därför att behöva intensifiera arbetet med att utveckla stadens verksamheter och arbetssätt för att sammantaget möta denna utveckling. Detta kommer att ställa krav på prioriteringar, effektiviseringar och verksamhetsutveckling i stadens verksamheter.

Kommunstyrelsen har sedan 2020 drivit ett utvecklingsarbete om hur stadens verksamheter såsom äldreomsorg, skola och förskola behöver utvecklas. Arbetet har haft fokus på att säkerställa att erfarenheterna och lärdomarna från hanteringen av pandemin kunde tillvaratas i utvecklingen av verksamheterna. Fokusområden har varit prioritering, hur samverkan med näringsliv och civilsamhälle kan utvecklas, hur samverkan inom staden kan utvecklas, hur personalen kan nyttjas på bästa möjliga sätt och på hur it och digitalisering kan användas som verktyg för att effektivisera och förbättra välfärdsleveransen.

Stadsutveckling och trafik

Solna har tagit ett stort ansvar för försörjningen av nya bostäder och arbetsplatser i Stockholmsregionen. Stadens befolkning har vuxit med 48 procent under perioden 2000-2021 och uppgick i juni 2022 till 84 847. Inriktningen i översiktsplanen är att fortsätta utveckla Solna i en takt som staden och solnaborna maktar med. Staden planerar fortsatt för att det ska byggas 800 nya bostäder per år i Solna i olika boende- och upplåtelseformer.

Arbetet med de nuvarande utvecklingsområdena ska fullföljas, samtidigt som Hagalunds arbetsplatsområde, Solna strand, Solna Business Park samt Huvudsta ska prövas som nya utvecklingsområden för bostäder och arbetsplatser. I det perspektivet är det också viktigt att säkerställa att stadsutvecklingen samordnas med planeringen för olika typer av service, så att de nya stadsdelarna kan försörjas med förskola, skola, äldreomsorg, gruppboende, fritidsverksamhet, teknisk infrastruktur och annan kommunal service. Det ställer krav på staden att bygga ut den kommunala servicen i den takt och i de områden som Solna växer, för att kunna svara upp mot stadens åtaganden.

Trafiken är en stor utmaning för Solna. En fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken med bland annat den nya tunnelbanan, en ny pendeltågsstation i Huvudsta och stombussnätet är nödvändig för att Solna ska kunna fortsätta växa och nå klimatstrategins mål. För närvarande pågår arbetet med utbyggnaden av den nya tunnelbanan till Arenastaden, liksom planeringen för utbyggnaden av Mälarbanan genom Solna. Det kommer fortsatt att vara ett stort fokus på planering och utbyggnad av infrastruktur, som påverkar Solna under de kommande åren.

Behov av utbyggnad av den kommunala servicen

De närmaste tre åren bedöms befolkningsökningen vara begränsad i Solna och andra stockholmskommuner på grund av lågkonjunkturen och nedgången i byggkonjunkturen. Den lägre befolkningsökningen har pågått några år och blev nu tydligare under pandemin och lågkonjunkturen. Därför blir det sannolikt också en begränsad ökning av behovet av personal och lokaler. Det tillkommer dessutom en del lokaler genom exploateringsprojekt samt genom tillkommande verksamheter utförda av privata utförare inom bland annat förskola och skola.

Utifrån förutsättningen att byggkonjunkturen därefter kommer i gång innebär nuvarande befolkningsprognos att

det sedan kommer finnas behov av ytterligare en förskola om 80 platser var tredje år samt en grundskola och ett gymnasium ungefär var åttonde år. Vad av detta som staden behöver uppföra, påverkas av tillkomsten av fristående förskolor och skolor, samarbetet i länet, ledig kapacitet i befintliga lokaler och tillkommande platser vid nybyggnation, som har avtalats om i exploateringsavtal med exploatörer.

Främst på högstadiet och gymnasiet är det vanligt att elever som bor i Solna väljer att gå i fristående skolor, men även i Stockholm stads skolor. Om mönstret inom förskola och skola består innebär det att behovet av tillkommande kommunala verksamheter i Solna blir lägre än vad befolkningsprognosen indikerar. Behoven av gymnasieplatser kommer att hanteras inom ramen för nuvarande gemensamma gymnasierregion.

I Solna ökar antalet äldre i en långsammare takt och i ett senare skede jämfört med i resten av Sverige. Ökningen i Solna sker främst i åldersgruppen 80-89 år medan åldersgruppen 65-79 år och åldersgruppen äldre än 90 år minskar under kommande sjuårsperiod. Behovet av platser i vård- och omsorgsboende minskade tydligt under 2020-2021 och först efter 2027 bedöms behovet öka över hittillsvarande nivå. Enligt befolkningsprognosen kommer det behövas ytterligare ett vård- och omsorgsboende under det kommande decenniet med ungefär 2028-2030 som startår. Det kommer i stället finnas ett visst ökat behov av hemtjänst.

Utifrån befolkningsprognosen finns också ett behov av tillkommande LSS-bostäder, såväl gruppboenden som enskilda lägenheter för denna målgrupp. För att möta befolkningsutvecklingen kommer det enligt prognosen att finnas behov av motsvarande ett nytt gruppboende för LSS vartannat år. Behovet av LSS-boenden bedöms kunna mötas genom tillkommande platser vid nybyggnation, som har avtalats om i exploateringsavtal med exploatörer.

Utbyggnaden av den kommunala servicen behöver ske på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt. De långsiktiga investeringsbehoven måste balanseras mot behoven i den löpande verksamheten, vilket ställer krav på prioritering och effektivisering i stadens verksamheter. I detta sammanhang är det också viktigt att beräkna hur stor andel av investeringsbehovet som staden behöver svara för och hur mycket externa intressenter kan tillhandahålla. Målsättningen är att finansieringen av den infrastruktur och välfärd som krävs för utbyggnaden ska ske inom respektive exploateringsprojekt. I driftverksamheten är det på motsvarande sätt viktigt att ta ställning till vilka delar och vilken andel som stadens verksamhet ska utföras i egen regi och vad andra intressenter kan stå för.

Staden är, enligt bosättningslagen, skyldig att ta emot och bosätta nyanlända som har fått permanent uppehållstillstånd. Solnas kommunal fråga från Migrationsverket var 80 nyanlända under 2022 och kommer preliminärt att vara 89 under 2023. Åtagandet ställer krav på ett fortsatt nära samarbete för att ordna boende, skolgång, samhällsorientering med mera som ger de nya solnaborna en bra start på livet i Sverige. Parallellt är staden, liksom övriga kommuner i landet, sedan 1 juli 2022 skyldiga att ordna boendeplatser till skyddsbehövande från Ukraina utifrån massflyktsdirektivet. Under 2022 uppgår Solna stads kommunal till 155 skyddsbehövande, som staden ska ordna boendeplatser för.

Konkurrensutsättning

Ett antal stadsövergripande avtal kommer upphandlas på nytt under 2023 enligt tabell nedan. Vidare kommer löpande avrop och upphandlingar göras med lägre avtalsvärden.

Befintliga avtal som ska upphandlas på nytt

Avtalsbeteckning	Diarienummer
Elkraft	TND/2016:1090
Idrotts- och gymnastikmaterial	KS/2018:283
Grossistleverantör av Livsmedel	KS/2017:20
Produkter och tjänster för it-arbetsplats	KS/2018:138
Diarieföringssystem	KS/2012:433
Medicinteknisk utrustning (STIC)	STIC 20-53
Management- och organisationskonsulter (STIC)	KS/2019:160
Tekniska konsulter (STIC)	TND/2018:1135

Nya upphandlingsbehov samt större avrop på befintliga ramavtal

Nya upphandlingsbehov
I dagsläget finns inga kända behov av nya upphandlingar och avtalsområden av större omfattning.

Avrop kommer löpande att göras från främst avtalen för tekniska konsulter och management- och

organisationskonsulter.

Intern kontroll

Varje nämnd ansvarar för intern kontroll inom sitt verksamhetsområde enligt kommunfullmäktiges reglemente. En god intern kontroll bidrar till att säkerställa att verksamheten bedrivs ändamålsenligt, kostnadseffektivt och säkert.

I samband med verksamhetsplan och budget ska varje nämnd ta fram en internkontrollplan för nästa år som beskriver väsentliga risker i verksamheten. Riskerna sorteras in i en av fyra kategorier: styrning, medarbetare, ekonomi och verksamhetsprocesser. Riskerna kopplas sedan till en process eller rutin. Verksamheten ska bedöma sannolikheten för och konsekvensen av om en risk skulle inträffa. Bedömningen redovisas som ett riskindex 1-16, där 16 är hög risk. Internkontrollplanen beskriver kontrollmoment för hur verksamheten ska kontrollera att risken inte har inträffat. Internkontrollplanen följs upp i samband med delårsrapport och årsredovisning.

Internkontrollplan

Kategori	Process/Rutin	Riskindex	Risker	Kontrollmoment
Ekonomi	Redovisning av representation	6	Redovisningen blir felaktig. Risk att representation används felaktigt, muta/jäv.	Granskning av redovisning av representation
	Ekonomi- och verksamhetsuppföljning	4	Ekonomi och verksamhetsuppföljningar görs inte enligt ekonomistyrningsregler.	Kontroll av följsamhet mot stadens drift- och investeringsbudget samt mot verksamhetsmål.
	Kontroll av utbetalningar	3	Utbetalningar görs till rätt mottagare. Bluffakturor betalas.	Kontroll av stadens samtliga utbetalningar har skett till rätt mottagare.
Verksamhetsprocesser	Kriskommunikation	8	Risk att kriskommunikation inte fungerar vid händelse av kris.	Kontroll av kompetens kopplat till kriskommunikation samt att rutiner för back up är uppdaterade i enlighet med reviderad krishanteringsplan.
	Hantering av sekretesshandlingar	12	Sekretesshandlingar görs offentliga, publiceras	Granskning av att sekretessbelagda uppgifter inte har publicerats i handlingar till nämnd.
	Hantering av sekretessbelagda uppgifter i kontaktcenter	8	Hantering av sekretessbelagda uppgifter i kontaktcenter brister.	Granskning av hantering av sekretessbelagda uppgifter i kontaktcenter.



SOLNA STAD

Verksamhetsplan och budget 2023

KOMMUNREVISIONEN

Behandlas på kommunstyrelsen i oktober.

Innehållsförteckning

Förvaltningsberättelse.....	3
Revisionens ansvarsområde	3
Ekonomi	3

Förvaltningsberättelse

Revisionens ansvarsområde

Revisorernas uppgift är att varje år granska den verksamhet som bedrivs inom nämnders och styrelsers verksamhetsområden. Den övergripande revisionsuppgiften i kommunen är att granska om verksamheten följer fullmäktiges beslut och om verksamheten uppnår de politiska målen inom givna ekonomiska ramar.

Ekonomi

Driftbudget, nämnd

Solna stads revisorer ska granska kommunstyrelsens och övriga nämnders verksamhet samt de kommunala bolagen. Revisorerna ska bland annat granska om stadens årsredovisning är gjord enligt lagen och enligt god redovisningssed. Solna stad har idag sju förtroendevalda revisorer.

Kommunallagen formulerar fyra granskningsområden för den kommunala revisionen:

- verksamhetens ändamålsenlighet
- tillfredsställande ekonomi
- rättvisande räkenskaper
- tillräcklig intern kontroll

Revisionens budget innehåller kostnader för nämndledamöter samt sakkunniga biträden som utför revisionsgranskningar.

mkr	Budget 2023	Budget 2022	Förändring
Intäkter	0,0	0,0	0,0
Kostnader	1,6	1,6	0,0
Nettokostnader	1,6	1,6	0,0



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2021-10-04
KS/2022:108

Prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023 enligt Storsthlm:s rekommendation.

Sammanfattning

Sedan den 1 januari 2015 gäller ett samverkansavtal som samtliga kommuner i Stockholms län samt Håbo kommun har antagit avseende gymnasieskolor i samverkansområdet. En översyn av prislistan och en ny modell för uppräknings togs fram när avtalet förnyades 2015, då det även infördes ett strukturtillägg. En bärande princip för arbetet med prislistan var att skapa mer likvärdiga villkor för elevens utbildning.

Storsthlms styrelse beslutade den 9 juni 2022 att rekommendera samverkansområdets kommuner följande:

- Prislistan för gymnasieskolan 2023 justeras med en genomsnittlig uppräknings om 1,8 procent.
- Barn- och fritidsprogrammet, Vård- och omsorgsprogrammet, Försäljnings- och serviceprogrammet (tidigare Handels- och administrationsprogrammet) och Hotell- och turismprogrammet räknas upp med 3 procent 2023.
- Programpriset för Fordonsprogrammet höjs med 1 000 kr 2023.
- Strukturtillägget 2023 justeras med en uppräknings om 1,8 procent.

Ärendet har remitterats till skolnämnden som fattat beslut om att anta prislistan för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023 enligt Storsthlm:s rekommendation. Skolnämnden påpekar dock att nämnden även vill att enhetspris för mindre undervisningsgrupper (SPV-tillägg) ska återinföras i Storsthlms prislista.

Stadsledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta i enlighet med Skolnämndens förslag att anta prislistan, samt instämmer i nämndens påpekande att enhetspris för mindre undervisningsgrupper (SPV-tillägg) bör återinföras i Storsthlms prislista.

Kristina Tidestav
Stadsdirektör

Anders Offerlind
Förvaltningschef

Beslutet expedieras till:
Skolnämnden
Registrator@storsthlm.se

**Skolnämnden****§ 30****Rekommendation prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023 (SKN/2022:1050)****Beslut**

Skolnämnden antar prislistan för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023 enligt Storsthms rekommendation och överlämnar till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Från och med den 1 januari 2015 gäller ett nytt samverkansavtal som samtliga kommuner i Stockholms län samt Håbo kommun har antagit.

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

Storsthms styrelse beslutade den 9 juni 2022 att rekommendera samverkansområdets kommuner följande:

- Prislistan för gymnasieskolan 2023 justeras med en genomsnittlig uppräknings om 1,8 procent.
- Barn- och fritidsprogrammet, Vård- och omsorgsprogrammet, Försäljnings- och serviceprogrammet (tidigare Handels- och administrationsprogrammet) och Hotell- och turismprogrammet räknas upp med 3 procent 2023.
- Programpriset för Fordonsprogrammet höjs med 1 000 kr 2023.
- Strukturtillägget 2023 justeras med en uppräknings om 1,8 procent.

Skolnämnden ser att enhetspris för mindre undervisningsgrupper (SPV-tillägg) ska återinföras i Storsthms prislista och har mot bakgrund av det tillsvidare en egen modell för motsvarande ersättning.



Barn- och
utbildningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-06-22
SKN/2022:1050

Rekommendation prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023

Förslag till beslut

Skolnämnden antar prislistan för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023 enligt Storsthlns rekommendation och överlämnar till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Från och med den 1 januari 2015 gäller ett nytt samverkansavtal som samtliga kommuner i Stockholms län samt Håbo kommun har antagit.

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

Storsthlns styrelse beslutade den 9 juni 2022 att rekommendera samverkansområdets kommuner följande:

- Prislistan för gymnasieskolan 2023 justeras med en genomsnittlig uppräkning om 1,8 procent.
- Barn- och fritidsprogrammet, Vård- och omsorgsprogrammet, Försäljnings- och serviceprogrammet (tidigare Handels- och administrationsprogrammet) och Hotell- och turismprogrammet räknas upp med 3 procent 2023.
- Programpriset för Fordonsprogrammet höjs med 1 000 kr 2023.
- Strukturtillägget 2023 justeras med en uppräkning om 1,8 procent.

Skolnämnden vill att enhetspris för mindre undervisningsgrupper (SPV-tillägg) ska återinföras i Storsthlns prislista och har mot bakgrund av det tillsvidare en egen modell för motsvarande ersättning.

Handlingar

- Förslag till uppräknings av programpriser och strukturtillägg inom gymnasieskolan för 2023
- Rekommendation prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023

Alessandra Wallman
Förvaltningschef

Maria Gyllenberg
Chefscontroller



SOLNA STAD

SID 2 (2)

Beslutet expedieras till:
Kommunstyrelsen

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

Förslag till uppräknings av programpriser och strukturtillägg inom gymnasieskolan för 2023

Rekommendation

Storsthlm's styrelse beslutade den 9 juni 2022 att rekommendera samverkansområdets kommuner följande:

- Prislisan för gymnasieskolan 2023 justeras med en genomsnittlig uppräknings om 1,8 procent.
- Barn- och fritidsprogrammet, Vård- och omsorgsprogrammet, Försäljnings- och serviceprogrammet (tidigare Handels- och administrationsprogrammet) och Hotell- och turismprogrammet räknas upp med 3,0 procent 2023.
- Programpriset för Fordonsprogrammet höjs med 1 000 kr 2023.
- Strukturtillägget 2023 justeras med en uppräknings om 1,8 procent.

Sammanfattning

I enlighet med nuvarande samverkansavtal ska avtalsparterna årligen besluta om eventuell justering av programpriserna. Storsthlm tar fram underlag enligt fastställd beräkningsmodell och därtill görs en politisk bedömning. Storsthlm's styrelse föreslår att både programpriserna för nationella program och strukturtillägget räknas upp med i genomsnitt 1,8 procent inför 2023.

Uppräkningen av programpriserna differentieras så att priserna för Barn- och fritidsprogrammet, Vård- och omsorgsprogrammet, Försäljnings- och serviceprogrammet (tidigare Handels- och administrationsprogrammet) och Hotell- och turismprogrammet justeras upp med 3 procent i förhållande till 2022 års priser.

Programpriserna för Fordonsprogrammen får en uppjustering med ett fast belopp på 1 000 kronor i förhållande till programpriserna 2022. Det motsvarar en justering av programpriset på 0,7 procent.

Programpriserna för övriga program justeras ned med beaktande av de justeringarna som görs i differentieringen. Den genomsnittliga uppräknings av programpriserna blir således 1,76 procent.

Uppräknings programpriser 2023

Samtliga index från SCB som ingår i beräkningsmodellen: lärarlöner, övriga kommunala löner inom gymnasieskolan, lokaler, KPIF och livsmedel ger en vägd kostnadsökning på gymnasieskolan mellan 2021 och 2022 på 2,8 procent. Kostnadsutvecklingen för strukturtillägget beaktas också i samband med uppräknings av programpriserna. Efter samråd med kommunledningarna har Storsthlm's styrelse beslutat att rekommendera samverkansområdets kommuner att anta föreslagen

prislista som baseras på en genomsnittlig ökning om 1,8 procent med hänsyn taget till kommunernas ekonomiska förutsättningar.

Uppräkning strukturtillägg 2023

Även strukturtillägget ingår i uppräkningsen för 2022. Här tas hänsyn till index från SCB:s lärarlöner och KPIF och ger en vägd kostnadsökning med 2,8 procent. Strukturtillägget följer uppräkningsen för prislistan och har också räknats upp med 1,8 procent (se bilaga s 4).

Årlig beslutsprocess

Kommunerna ska årligen besluta om en eventuell justering av programpengen för respektive utbildning på nationellt program samt strukturtillägg inför nästa budgetår. För att beslutsprocessen ska hinna ha sin gång fattar därför styrelsen innan sommaren beslut om rekommendation till kommunerna att anta prislistan.

Kommunernas beslut att anta uppräkningsen av prislistan samt strukturtillägg ska vara fattade före 15 december 2022.

Ärendegång

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

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

Beslut om antagande av överenskommelse är att likställas med undertecknande.

Överenskommelsen börjar gälla 1 januari 2023

Svarsperiod

Storsthlm önskar få kommunernas ställningstaganden senast den 15 december 2022 med e-post till registrator@storsthlm.se

Frågor och information

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

Med vänlig hälsning



Mats Gerdau
Ordförande Storsthlm



Johan von Sydow
Förbundsdiröktör Storsthlm

Rekommendation

Prislista för gymnasieskolan i Stockholmsregionen 2023

Innehåll

Samverkansavtalet utgör grunden	3
Prislistans uppbyggnad.....	3
Struktur tillägg infördes VT 2015	3
Belopp för struktur tillägget under 2023	4
Vilka omfattas inte av prislistan och struktur tillägg?	4
Ersättning till fristående huvudmän	4
Elev folkbokförd i samverkansområdet som går i fristående skola.....	4
Elev folkbokförd i Storsthlm's samverkansområde och går i kommunal skola (eller regiondriven skola) utanför samverkansområdet.....	5
Elev folkbokförd utanför samverkansområdet som går i kommunal skola inom Storsthlm's samverkansområde	5
Elev folkbokförd utanför samverkansområdet som går i fristående skola inom Storsthlm's samverkansområde	6
Priser beslutade av Skolverket m.fl.	6
Prislista för Introduktionsprogram – Programinriktat val (IMV)	6
Prislista – nationella program inom samverkansområdet	7
Studievägsvariant - mindre undervisningsgrupper	10
Interkommunal ersättning/tilläggsbelopp avseende Nationellt godkända idrottsutbildningar, modersmålsundervisning samt för elever i klass med hörselanpassning	10
Prislista för Introduktionsprogrammet – Programinriktat val	11
OBS! Uppdateras under hösten/vintern 2022/23	12
Priser 2023 bestämda av Skolverket samt Stockholms stad (yrkesdansare).	12

Samverkansavtalet utgör grunden

Från och med den 1 januari 2015 gäller ett samverkansavtal som samtliga kommuner i Stockholms län samt Håbo kommun har antagit.

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

Prislistans uppbyggnad

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

Årlig uppräknings görs på dessa sju olika kostnadsslag baserat på kostnadsutveckling definierad av givna index som hämtas från SCB. Kostnadsökningarna appliceras därefter på respektive kostnadsslag utifrån hur stor andel som är lärarlöner, övriga löner, lokaler, matinköp samt övriga kostnader. Avslutningsvis görs en politisk bedömning med hänsyn till kommunernas ekonomiska läge och gemensamma politiska prioriteringar.

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

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

Strukturtillägg infördes VT 2015

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

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

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

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

antagningsgränserna till gymnasieskolan. Läs mer om struktur tillägget på Storsthlm hemsida.

Belopp för struktur tillägget under 2023

Meritvärdesintervall	Belopp kalenderår 2023 (kr)	Belopp per termin 2023 (kr)
0 – saknar meritvärde	7 590	3 795
1 – 79	10 715	5 358
80 – 119	10 715	5 358
120 – 159	9 378	4 689
160 – 199	6 028	3 014

Vilka omfattas inte av prislistan och struktur tillägg?

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

Ersättning till fristående huvudmän

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

Elev folkbokförd i samverkansområdet som går i fristående skola

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

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

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

Elev folkbokförd i Storsthlm's samverkansområde och går i kommunal skola (eller regiondriven skola) utanför samverkansområdet

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

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

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

Elev folkbokförd utanför samverkansområdet som går i kommunal skola inom Storsthlm's samverkansområde

Erbjuder hemkommunen det nationella programmet och inriktningen så blir eleven normalt andrahandsmottagen vid en kommunal skola (eller regiondriven) inom Storsthlm's samverkansområde.

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

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

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

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

Elev folkbokförd utanför samverkansområdet som går i fristående skola inom Storsthlm's samverkansområde

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

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

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

Priser beslutade av Skolverket m.fl.

Priser fastställda av Skolverket och Skolinspektionen räknas upp med skolindex. Skolindex för 2023 kommer att fastställas av regeringen i slutet på 2022. För spetsutbildningar och internationella skolor räknas priset upp enligt riksprislistan. Priset som uppdateras med skolindex uppdateras i UEDB i december 2022 och rikspris i slutet av januari 2023. Riksprislistan avser priser inklusive moms.

Prislista för Introduktionsprogram – Programinriktat val (IMV)

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

Skolverket har beslutat att det belopp som en kommunal huvudman eller en huvudman för en fristående gymnasieskola har rätt att få i ersättning för den del av programmet som avser visst stöd för att uppnå behörighet är 4 200 kronor per elev och ämne 17 kap. 16 § skollagen.

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

Denna prislista ska alltid användas för elever folkbokförda inom Storsthlm's samverkansområde och som går i skola inom samverkansområdet samt vid fristående gymnasieskolor.

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

För elever, folkbokförda inom samverkansområdet, som är andrahandsmottagna i kommunal skola utanför Storsthlm's samverkansområde ska denna prislista användas vid jämförelse med anordnarens pris.

Prislista – nationella program inom samverkansområdet

Program och inriktning	Pris 2023
Barn- och fritidsprogrammet (BF)	88 412
Fritid- och hälsa (BFFRI)	88 412
Pedagogiskt och socialt arbete (BFPEA)	88 412
Bygg- och anläggningsprogrammet (BA) - samtliga inriktningar årskurs 1	119 817
Husbyggnad (BAHUS)	119 817
Mark och anläggning (BAMAR)	119 817
Måleri (BAMAL)	119 817
Plåtslageri (BAPLA)	119 817
Anläggningsfordon (BAANL) – åk 2 och 3 – eget pris	224 291
Ekonomiprogrammet (EK)	81 692
Ekonomi (EKEKO)	81 692
Juridik (EKJUR)	81 692
El- och energiprogrammet (EE)	114 548
Automation (EEAUT)	114 548
Dator- och kommunikationsteknik (EEDAT)	114 548
Elteknik (EEELT)	114 548
Energiteknik (EEENE) – eget pris	121 605
Estetiska programmet (ES)	111 377
Bild och formgivning (ESBIL)	111 377
Dans (ESDAN)	111 377
Teater (ESTEAT)	111 377

STORSTHLM

Estetik och media (ESEST) – eget pris	115 825
Musik (ESMUS) – eget pris	129 529
Försäljnings- och serviceprogrammet (FS)	92 524
Inga nationella inriktningar	
Fordons- och transportprogrammet (FT) - samtliga inriktningar årskurs 1	138 702
Karosseri och lackering (FTKAR)	138 702
Lastbil och mobila maskiner (FTLAS)	138 702
Personbil (FTPER)	138 702
Transport (FTTRA) –åk 2 och 3 – eget pris	209 231
Handels- och administrationsprogrammet (HA)	92 524
Administrativ service (HAADM)	92 524
Handel och service (HAHAN)	92 524
Hantverksprogrammet (HV)	111 995
Finsnickeri (HVFIN)	111 995
Florist (HVFLO)	111 995
Frisör, barberare och hår- och makeupstylist (HVFRS)	111 995
Textil design (HVTEX)	111 995
Övriga hantverk (Skolverket har koder)	111 995
Guldsmed (HVGUL) – erbjuds inte av kommunal skola inom samverkansområdet, riksprislistan gäller	
Hotell- och turismprogrammet (HT)	92 780
Hotell- och turismprogrammet (HTHUT)	92 780
Humanistiska programmet (HU)	82 010
Kultur (HUKUL)	82 010

Språk (HUSPR)	82 010
Industri tekniska programmet (IN)	147 858
Driftsäkerhet och underhållsteknik (INDRI)	147 858
Processteknik (INPRO)	147 858
Produkt och maskinteknik (INPRK)	147 858
Svetsteknik (INSVE)	147 858
Naturbruksprogrammet (NB)	172 468
Djurvård (NBDJR)	172 468
Lantbruk (NBLAN) – eget pris	213 869
Trädgård (NBTRA) - erbjuds inte av kommunal skola inom samverkansområdet, riksprislistan gäller	
Skogsbruk (NBSKG) - erbjuds inte av kommunal skola inom samverkansområdet, riksprislistan gäller	
Hästhållning (NBHAT) - erbjuds inte av kommunal skola inom samverkansområdet, riksprislistan gäller	
Naturturism (NBNAT) - erbjuds inte av kommunal skola inom samverkansområdet, riksprislistan gäller	
Naturvetenskapliga programmet (NA)	90 333
Naturvetenskap (NANAT)	90 333
Naturvetenskap och samhälle (NANAS)	90 333
Restaurang och livsmedelsprogrammet (RL)	132 777
Bageri och konditor (RLBAG)	132 777
Kök och servering (RLKOK)	132 777
Samhällsvetenskapliga programmet (SA) - samtliga inriktningar årskurs 1	81 513
Beteendevetenskap (SABET)	81 513
Samhällsvetenskap (SASAM)	81 513
Medier, info och kommunikation (SAMED) - åk 2 och 3 – eget pris	97 125

Teknikprogrammet (TE)	94 645
Design och produktutveckling (TEDES)	94 645
Informations- och medieteknik	94 645
Produktionsteknik (TEPRO)	94 645
Samhällsbyggande och miljö (TESAM)	94 645
Teknikvetenskap (TETEK)	94 645
VVS- och fastighetsprogrammet (VF)	115 958
Fastighet (VFFAS)	115 958
Kyl- och värmepumpsteknik (VFKYL)	115 958
VVS (VFFVVS)	115 958
Vård- och omsorgsprogrammet (VO)	92 851
Inga nationella inriktningar	

Studievägsvariant - mindre undervisningsgrupper

Under perioden från och med prislistan 2020 till 2021 fanns ett fastställt pris för elever som är antagna till ett nationellt program inom samverkansområdet och har behov av att gå studievägsvarianten mindre undervisningsgrupper med specialpedagogisk verksamhet. Det gemensamma priset är från och med prislistan 2022 borttagen och ersätts av enskilda överenskommelser mellan hemkommun och anordnarkommun eller med tilläggsbelopp utifrån elevens individuella behov.

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

Inför 2017 års prislista beslutades om att införa interkommunal ersättning/tilläggsbelopp för modersmålsundervisning och elever i klass med hörselanpassning.

Nationellt godkända idrottsutbildningar (NIU)	2023
<i>Rör ett stort antal godkända utbildningar</i>	

Tilläggsersättning Lagidrott	18 194
Tilläggsersättning Individuell idrott	21 833
Interkommunal ersättning/tilläggsbelopp för modersmålsundervisning	2023
Ersättning kr/elev/läsår	9 001
Interkommunal ersättning för elever som går i klass med hörselanpassning Ersättning utöver programpris (kr/elev/läsår)	2023
Vård- och omsorgsprogrammet – Kungsholmens västra gymnasium	357 391
Naturvetenskapliga programmet – Kungsholmens västra gymnasium	357 014
Samhällsvetenskapliga programmet, beteende – Kungsholmens västra gymnasium	319 134
Samhällsvetenskapliga programmet, samhälle – Kungsholmens västra gymnasium	319 134
Ekonomiprogrammet – Thorildsplans gymnasium	319 908
Teknikprogrammet – Thorildsplans gymnasium	375 656
El- och energiprogrammet – Thorildsplans gymnasium	460 348

Prislista för Introduktionsprogrammet – Programinriktat val

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

Program	Pris 2023
Barn- och fritidsprogrammet	91 753
Bygg-och anläggningsprogrammet	123 406
Ekonomiprogrammet	83 177
El- och energiprogrammet	117 577

Estetiska programmet	113 223
Fordons- och transportprogrammet	142 287
Försäljnings- och serviceprogrammet	96 188
Handels- och administrationsprogrammet	96 188
Hantverksprogrammet	115 094
Hotell- och turistprogrammet	96 188
Humanistiska programmet	83 177
Industriprogrammet	150 465
Naturbruksprogrammet	175 111
Naturvetenskapliga programmet	91 280
Restaurang - och livsmedelsprogrammet	135 668
Samhällsvetenskapsprogrammet	83 177
Teknikprogrammet	96 424
VVS - och fastighetsprogrammet	119 448
Vård -och omsorgsprogrammet	96 188

OBS! Uppdateras under hösten/vintern 2022/23

Priser 2023 bestämda av Skolverket samt Stockholms stad (yrkesdansare).

Priser som följer skolindex är uppdaterad med 2023 års skolindex. Skolindex för 2023 är x,xxxx. Studievägar som följer riksprislistan är uppdaterad med 2023 års pris (inkl moms). Även Stockholm Stads pris för yrkesdansare är uppdaterad för 2023.

Program och inriktning	Pris 2023
Estetiska programmet (ES)	
Botkyrka – Nycirkus (ESCIRVS)	

Botkyrka – (EEST0S/ESBIL0S)	
Stockholm – Yrkesmusiker - Södra Latin (ESMUS0S) ÅK1+ÅK2	
Stockholm – Yrkesmusiker - Södra Latin (ESMUS0S) ÅK3	
Stockholm – Yrkesdansare (RXYRK, YXKLA, YXMOD) Stockholmspris	
Stockholm – S:t Eriks gymnasium (EEST0S)	
Kristofferskolan Stockholm (ESWALVE)	
Lilla Akademin – Musikgymnasium (ESMUS0S)	
Nordiska musikgymnasiet (ESMUS0S)	
Örjanskolan (ESWALVE)	
Stockholms Estetiska Gymnasium (ESDAN0S) ÅK1	
Stockholms Estetiska Gymnasium (ESDAN0S) ÅK2 och ÅK3	
Järfälla- Järfälla gymnasium (ESBIL0S) ÅK1	
Järfälla- Järfälla gymnasium (ESBIL0S) ÅK2 och ÅK3	
Fordons- och transportprogrammet (FT)	
Sjömansskolan Långholmen (SX)	
Marina läroverket Danderyd (marinteknik)(MXSER)	
Industri tekniska programmet (IN)	
Teknik och servicegymnasiet (INDRI00R)	
Naturbruksprogrammet (NB)	
Marina läroverket Danderyd (marinbiolog) (NBVAMV)	
Naturvetenskapliga programmet (NA)	
Kristofferskolan Stockholm (NAWALVE)	
Örjanskolan i Järna (NAWALVE)	
Danderyd – Danderyds gymnasium (NAMATVS) (Riksprislistan)	

Danderyd – Danderyds gymnasium (NABILVE/NAMUSVE) ÅK1+ÅK2	
Danderyd – Danderyds gymnasium (NABILVE/NAMUSVE) ÅK3	
Danderyd – Danderyds gymnasium (NATEAVE) ÅK1+ ÅK2	
Danderyd – Danderyds gymnasium (NATEAVE) ÅK3	
Stockholm- Blackebergs gymnasium (NABILVE) ÅK1+ ÅK2	
Stockholm- Blackebergs gymnasium (NABILVE) ÅK3	
Stockholm- Blackebergs gymnasium (NAMUSVE) ÅK1+ ÅK2	
Stockholm- Blackebergs gymnasium (NAMUSVE) ÅK3	
Stockholm – Östra real (NAESEVE) ÅK1+ ÅK2	
Stockholm – Östra real (NAESEVE) ÅK3	
Stockholm – Kungsholmens gymnasium (NAMUSVE)	
Stockholm – Anna Whitlocks gymnasium (NABILVE)	
Stockholm – Anna Whitlock gymnasium (NADESVE)	
Täby - Åva Gymnasium (NAMUSVE) ÅK1+ÅK2	
Täby - Åva Gymnasium (NAMUSVE) ÅK3	
Täby – Åva Gymnasium (NANASVE)	
Lycée Français (Riksprislistan)	
Tyska skolan (Riksprislistan)	
Viktor Rydberg, Odenplan (NAMUSVE) ÅK1+ÅK2	
Viktor Rydberg, Odenplan (NAMUSVE) ÅK3	
Viktor Rydberg, Odenplan (NABILVE) ÅK1+ÅK2	
Viktor Rydberg, Odenplan (NABILVE) ÅK3	
Kulturama (NANASVE) ÅK1+ÅK2	
Kulturama (NANASVE) ÅK3	

Huddinge – Östra gymnasium (NAMUSVE)	
Lidingö-Hersby gymnasium (NAMUSVE) ÅK1+ÅK2	
Lidingö-Hersby gymnasium (NAMUSVE) ÅK3	
Sollentuna – Rudbeck (NANASVE / NAMUSVE) ÅK1+ÅK2	
Sollentuna – Rudbeck (NANASVE / NAMUSVE) ÅK3	
Teknikprogrammet (TE)	
Huddinge – Östra gymnasium (TETEKVE)	
Nacka gymnasium (TEINFVE)	
Samhällsvetenskapliga programmet (SA)	
Stockholm – Globala gymnasiet (SASAM0S) (Riksprislistan)	
Stockholm – Kungsholmens gymnasium (SASAMVE)	
Stockholm – Anna Whitlocks gymnasium (SABILVE)	
Stockholm – Anna Whitlock gymnasium (SADESVE)	
Huddinge – Östra gymnasium (SAMUSVE)	
Danderyd - Danderyds gymnasium (SASAMVE)	
Sollentuna – Rudbeck (SABETVE) ÅK1+ÅK2	
Sollentuna – Rudbeck (SABETVE) ÅK3	
Nacka - Nacka gymnasium (SABILVE)	
Nacka - Nacka gymnasium (SAMUSVE)	
Botkyrka – Tumba gymnasium (EKFINVS) (Riksprislistan)	
Psykologigymnasiet (SABETVE)	
Lycée Français (Riksprislistan)	
Tyska skolan (Riksprislistan)	
Kristofferskolan (SAWALVE)	

STORSTHLM

Viktor Rydberg, Djursholm (SABET0S) (Riksprislistan)	
Ekonomiprogrammet (EK)	
Viktor Rydberg, Djursholm (EKEK0VE)	
Huddinge – Östra gymnasium (EKMUSVE)	
Flygteknikutbildningen (FX)	
Sigtuna kommun Arlanda gymnasiet (FXFLY FXHEL)	



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-10-03
KS/2012:396

Tilläggsavtal 1 till Exploateringsavtal angående exploatering inom del av kvarteret Startboxen med överlåtelse av mark

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner tilläggsavtal 1 till exploateringsavtal angående exploatering inom del av kvarteret Startboxen med överlåtelse av mark med NCC Property Development AB (org.nr 556080-5631).

Sammanfattning

Staden och NCC Property Development AB träffade 2017-01-15 ett exploateringsavtal om exploatering avseende detaljplan för del av kvarteret Startboxen vid Järva Krog. Inom planlagd mark ska, enligt avtalet, bostäder och kontor uppföras av Exploatören och allmän platsmark i form av lokalgata byggas ut av Staden. Det ställer krav på samordning mellan Staden och Exploatören i genomförandet av projekten.

I arbetet med samordningen av projekten mellan Staden och Exploatören har konstaterats att vissa anläggningsarbeten avseende lokalgatan, av tekniska skäl, måste byggas ut av Exploatören. Staden ska ersätta Exploatören för kostnaden för dessa arbeten, som beräknas uppgå till 1,4 miljoner kronor. Ett tilläggsavtal har därför upprättats som reglerar denna förändring mot exploateringsavtalet. I övrigt gäller exploateringsavtalet oförändrat.

Förvaltningen föreslår, mot denna bakgrund, att kommunstyrelsen godkänner tilläggsavtal 1 till exploateringsavtal angående exploatering inom del av kvarteret Startboxen med överlåtelse av mark.

Kristina Tidestav
Stadsdirektör

Tomas Andersson
Projektchef

Mellan Solna kommun (org.nr. 212000-0183), nedan kallad **Staden** och NCC Property Development AB (org.nr 556080-5631), nedan kallad **Exploatören** samt där så uttryckligen anges NCC Property Tjugotvå AB (org.nr 556779-2410), har följande tilläggsavtal till exploateringsavtal träffats.

TILLÄGGSAVTAL 1

till Exploateringsavtal angående exploatering inom del av kvarteret Startboxen med överlåtelse av mark

1. Bakgrund

Staden och Exploatören träffade 2017-01-15 ett exploateringsavtal ("Exploateringsavtalet") angående exploatering avseende detaljplan för del av kvarteret Startboxen, vid Järva Krog.

Inom planlagd mark ska bostäder och kontor uppföras och allmän platsmark i form av lokalgata byggas ut. Det ställer krav på samordning mellan Staden och Exploatören i genomförandet av projekten. Förutom löpande samordning avseende uppförande av bostäder och gator, måste delar av gata som ska bli allmän plats, främst av tekniska skäl, byggas av Exploatören, på Stadens bekostnad.

Parterna har mot bakgrund av ovan träffat överenskommelse om att göra följande tillägg till Exploateringsavtalet.

2. Arbetenas omfattning och utförande

I samordningen mellan Staden och Exploatören har framgått att vissa markarbeten av tekniska skäl behöver utföras av Exploatören. De arbeten som innefattas är brunnar med erforderliga anslutningsledningar och gatuöverbyggnad för körbanor upp till och med AG-lager för lokalgatorna Åkerbruksvägen och Nederjärva Gårdsväg, se entreprenadområde i bilaga 1.

Staden tillhandahåller bygghandling baserade på handlingar stämplade med *Startboxen FU2, 2022* som tillhandahållits Exploatören. Exploatören ansvarar för att upphandla/utföra de arbeten som framgår av tillhandahållna bygghandlingar och som omfattas av entreprenadområdet i bilaga 1.

Parterna ska, efter att Staden översänt bygghandlingarna, dokumentera vilka bygghandlingar som översänts och därmed ska ligga till grund för arbetenas utförande.

Exploatören ska i god tid kalla Staden till syn efter avslutade arbeten.

Innan syn ska Exploatören överlämna relationsunderlag för utförda arbeten i form av inmätning, leverans i dwg-format, samt fotodokumentation.

3. Ersättning

Staden ska ersätta Exploatören för dennes faktiska kostnad för ovan beskrivna markarbeten. Arbetenas omfattning framgår av Bilaga 1 samt av Staden tillhandahållna handlingar baserade på handlingar stämplade med *Startboxen FU2, 2022*.

För det fall staden sänder över ytterligare bygghandlingar utvisande mer arbeten än vad som framgår av ovan beskrivning, Bilaga 1, samt arbetsområdesgräns redovisad i bygghandling ska detta ses som ett arbete Staden beställer av Exploatören och som ska ersättas enligt principerna för ersättning enligt denna punkt.

Exploatören har baserat på handlingar stämplade med *Startboxen FU2, 2022* tillhandahållna av Solna uppskattat den totala kostnaden för arbetena till 1 410 000 kronor inkluderat alla kostnader.

Exploatören ersätts för arbetena på löpande räkning (enligt principerna för ersättning på löpande räkning i ABT 06 kap 6 § 9) och kostnaden ska faktureras Staden. Till fakturan skall biläggas verifikat avseende den faktiska kostnaden. Exploatörens upphandlade entreprenör NCC Sverige AB (org.nr 556613-4929) för arbeten ska fakturera Staden ovanstående kostnader. För att förenkla debiteringen av vissa yrkeskategorier har Parterna överenskommit om att använda sig av timpriser vilka framgår av Bilaga 3.

Entreprenörsarvodet framgår av bilaga 3.

4. Tidplan

Markarbetena ska vara slutförda senast 2023-04-01

Staden tar in en oberoende besiktningsman som kommer besikta anläggningen mot handlingar 2 § tredje stycket. Exploatören ska senast fyra månader innan arbetena slutförs meddela Staden när i tid delbesiktning eller slutbesiktning kan utföras. Staden kallar till och ombesörjer besiktning.

Exploatören ska tillhandahålla Staden underlag för relationshandling två veckor innan slutbesiktning.

* * * * *

Av detta tilläggsavtal är två likalydande exemplar upprättade och utväxlade.

Solna den

Solna den

För Solna kommun genom dess
kommunstyrelse

För NCC Property Development AB

.....

()

.....

()

.....

()

.....

()

För NCC Property Tjugotvå AB där så uttryckligen anges

.....

()

.....

()

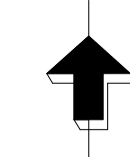
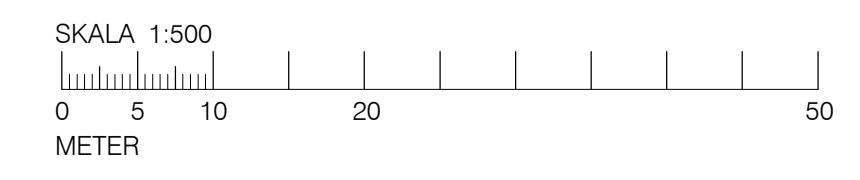
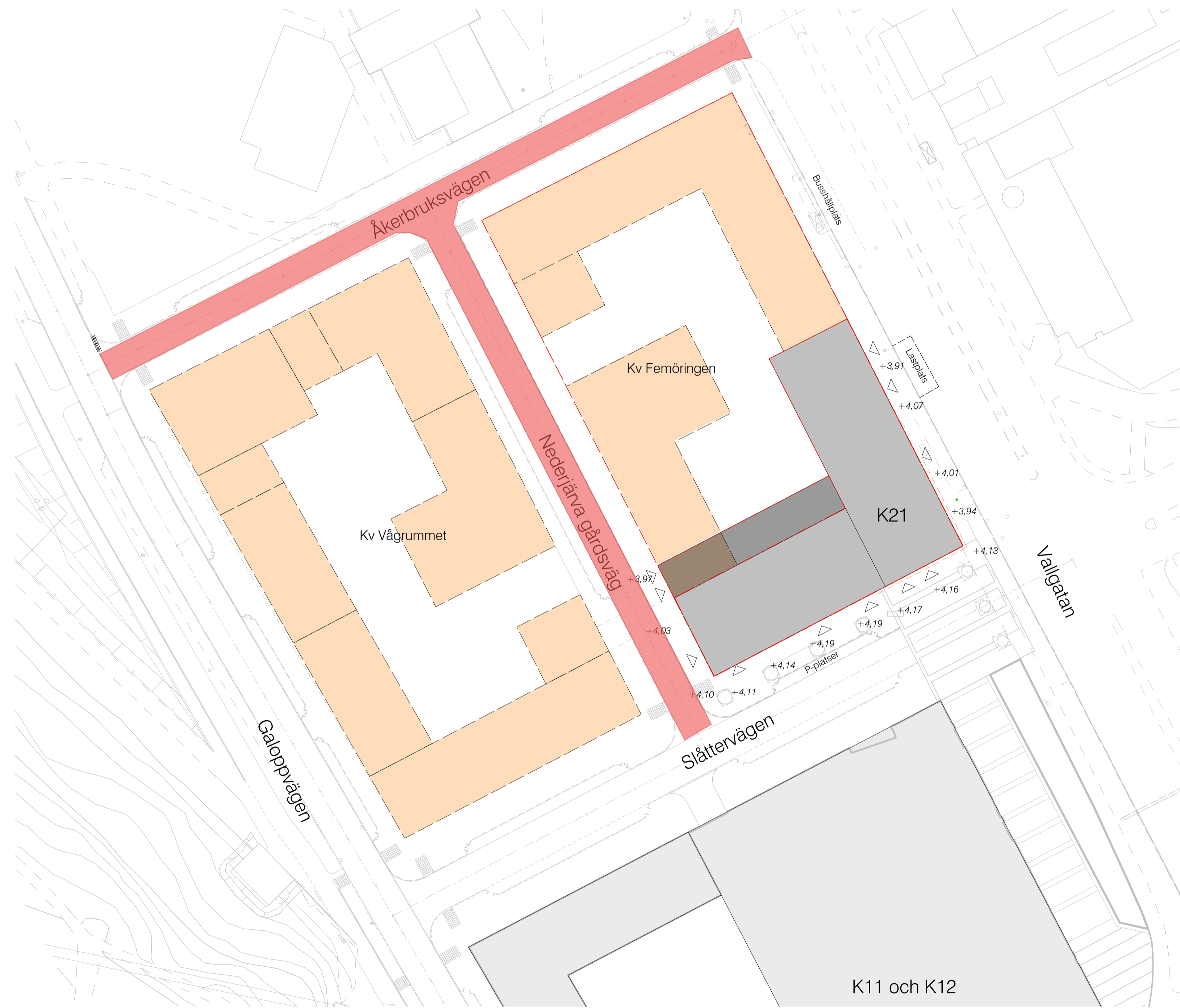
Bilagor:

Bilaga 1 – Entreprenadområde markarbeten lokalgator

Bilaga 2 – Budget markarbeten lokalgator

Bilaga 3 – Timprislista

Röd markering anger entreprenadområde för överbyggnad gata



STATUS			
INFORMATION			
HANDLING			
APD-PLAN			
DATUM	GODKÄND AV	ÄNDRINGS PM	
2021-12-07	-Frida Rastbäck	-	
BESTÄLLARE			
			
PROJEKTNAMN			
Kv Femöringen och kv Vågrummet			
OMRÅDE			
-			
PROJEKTNUMMER	ADRESS		
-	-		
FÖRETAG			
NCC Building Sweden			
SKAPAD AV			
Lars-Erik Henriksson			
TELEFON	KONTAKTPERSON		
-	-		
VÄNINGSPLAN	VÄNINGSREK	DELOMRÅDE	
-	-	-	
SPECIFIKATION	SKALA	FORMAT	
-	1:x00	A1	
DOKUMENTNUMMER	ÄNDRING		
APD-PLAN Xx	-		

BILAGA 2



ANBUDESKALKYL
Slutsida

Projektnr	Projekt	Byggtid i mån	Anbudsdag
202 201 311	Femöringen	0,3	2017-12-15
Kalkyl		Version	Dagens datum
GATOR			2022-03-10
Kund		Entr. form	Klockan
			13:52:04

TIMMAR EGNA YRKESARBETARE

	MK-tim	GK-tim	MK+GK tim	kr/tim	Anmärkning
Yrkesarbetare	180	95	275	432	

ARBETSPLATSKOSTNAD (APK)

Benämning	Direkta kost MK	Indirekta kost GK	Justeringar från flik Resurskonto	Summa	Anmärkning
41 Basbyggnadsmaterial	145 990	40		146 030	
42 Sammansatta byggvaror					
43 Underentreprenader	253 080			253 080	
44 Installationer					
451 Maskiner utan förare	19 505	21 105		40 610	
452 Maskiner med förare	393 122	20 450		413 572	
70 Yrkesarbetare	77 657	40 977		118 633	
47 Konsulter					
72 Tjänstemän		134 749		134 749	
46 Övr drifts och förbrukningskostn.	63 450	67 475		130 925	
631 Kapital, försäkringar, sāk.		6 000		6 000	
4927 Garantiavsättning		3 000		3 000	
Övriga resurskonton		26 060		26 060	
Kostnader utan resurskonto					
Summa	952 803	319 855		1 272 658	
Tillägg för kostnadsändring (Index)					
			APK + Bedömt Index	1 272 658	

PROJEKTRESERV (RSV)

Benämning	Summa	Anmärkning
Bedömd Risk		
Bedömd Möjlighet		
	<i>Summa för R/M (Bedömd Risk - Bedömd Möjlighet)</i>	
Bedömd Inköpsvinst		
Reserv för Oförutsett		
	<i>Summa</i>	
	DELSUMMA	1 272 658

ADMINISTRATIONSKOSTNAD OCH VINST

Benämning		Faktor (%)	Summa	Anmärkning
IPC	1 272 658			Arvode
AK	1 272 658			
		DELSUMMA	1 272 658	
Vinst	1 272 658	10,50%	133 629	
	<i>Summa</i>	10,50%		
		DELSUMMA	1 406 287	

SLUTSUMMERING

Benämning	Summa	Anmärkning
	<i>Summa</i>	1 406 287
Slutkorrigerering		3 713
	TOTALSUMMA ANBUD	1 410 000

EKONOMISKA NYCKELTAL SLUTSIDA

Benämning	Nyckeltal	Anmärkning
TB0 (Resultat på arbetsplats)	137 342	
TG0 = TB / Totalsumma Anbud	9,74%	
TB1 (Resultat inkl. IPC)	137 342	
TG1%	9,74%	
EBIT (Rörelseresultat)	137 342	
EBIT% (Rörelseresultat)	9,74%	



NCC Construction Sverige AB

Projektnummer
Projektnamn
Projekt
Beskrivning

202201311
Femöringen
GATOR

Mängdkostnader

10 Anbud\01 AMA-MF\A. AMA-MF

Datum 2022-03-14

Tid 08:32

Sida

Valuta

1(4)

SEK

Kod	Text	Mängd	Enhet	Material	Arbete	Mask MF	U-E	Pris	Total	Ref
2	Mängdkostnader				145 990	180		316 530	952 803	
BCB	HJÄLPARBETEN I ANLÄGGNING					70			120 190	
	Justering brunnar	10	st		2,000	20,00	2570,00	25 700	3 434,00	34 340
				K98	Fmgd		Mängd	Enhet	Pris	Total
3222009	Grävmaskin hjulb (21.2418) > 21 ton			45220	1,00		0,5	20 tim	1 285,00	25 700
410M	Yrkesarbetare mark			70	1,00		0,5	20 tim	432,00	8 640
	Risk arbeten va-ledningar etc	10	st		5,000	50,00	6425,00	64 250	8 585,00	85 850
				K98	Fmgd		Mängd	Enhet	Pris	Total
3222009	Grävmaskin hjulb (21.2418) > 21 ton			45220	1,00		0,2	50 tim	1 285,00	64 250
410M	Yrkesarbetare mark			70	1,00		0,2	50 tim	432,00	21 600
CBB.112	Jordschakt kategori B för väg, plan o d					4		55 350	163 486	
CBB.112/02	Jordschakt kategori B för väg, plan o d // Fall B	410	m3		0,010	4,10	245,69	100 733	135,00	55 350
				K98	Fmgd		Mängd	Enhet	Pris	Total
0.321016	Schakt med grävmaskin				1,00			410 m3	64,25	26 343
0.203005	Transport lastbil jord < 10 km				1,00			410 m3	181,44	74 390
0.480010	Mottagning schaktmassor på tipp				1,00			410 m3	135,00	55 350
0.515010	Packning och kontroll av schaktbotten (100 m2/h)				1,00		0,01	410 m2	18,06	7 403
CBB.3111	Jordschakt för va-ledning					12		8 100	37 776	
CBB.3111/02	Jordschakt för va-ledning // Fall B	60	m3		0,200	12,00	408,20	24 492	135,00	8 100
				K98	Fmgd		Mängd	Enhet	Pris	Total
0.321036	Schakt med grävmaskin + yrk				1,00		0,2	60 m3	343,40	20 604



Mängdat av

Handläggare

Kalkylansvarig

Prissatt av

Projektansvarig



NCC Construction Sverige AB

Projektnummer
Projektnamn
Projekt
Beskrivning

202201311
Femöringen
GATOR

Mängdkostnader

10 Anbud\01 AMA-MF\A. AMA-MF

Datum 2022-03-14

Tid 08:32

Sida

Valuta

2(4)

SEK

Kod	Text	Mängd	Enhet	Material	Arbete	Mask MF	U-E	Pris	Total	Ref		
0.203005	Transport lastbil jord < 10 km				1,00		60 m3	151,20	9 072			
0.480010	Mottagning schaktmassor på tipp				1,00		60 m3	135,00	8 100			
CEB.11221	Fyllning kategori B med grovkornig jord och krossmaterial för väg, plan o d			60 885	41				149 585			
CEB.11221/02	Fyllning kategori B med grovkornig jord och krossmaterial för väg, plan o d // Fall B	410	m3	148,50	0,100	60 885	41,00	168,83	69 222	364,84	149 585	
				K98	Fmgd		Mängd	Enhet	Pris	Total	Ref	
CEB.212/02	Fyllning upp till terrassnivå för trottoarer och väg.				1,00		0,1	410 m3	364,84	149 585		
DBB.31213				1 000	1					2 717		
DBB.31213	Materialskiljande lager av geotextil kring ledningsbädd och kringfyllning i ledningsgrav i jord	100	m2	10,00	0,010	1 000	0,010	1,00	12,85	1 285	27,17	2 717
				K98	Fmgd		Mängd	Enhet	Pris	Total		
17012	Geotextil kl N2			41650	1,00		25	125 m2	8,00	1 000		
3222009	Grävmaskin hjulb (21.2418) > 21 ton			45220	1,00		100	1 tim	1 285,00	1 285		
410M	Yrkesarbetare mark			70	1,00		100	1 tim	432,00	432		
DBB.3131				11 100	8					17 921		
DBB.31224	Materialskiljande lager av geotextil under överbyggnad för väg, plan o d	1110	m2	10,00	0,007	11 100	0,007	7,93	3,06	3 396	16,15	17 921
				K98	Fmgd		Mängd	Enhet	Pris	Total		
17012	Geotextil kl N2			41650	1,00		25	1 387,5 m2	8,00	11 100		
3222009	Grävmaskin hjulb (21.2418) > 21 ton			45220	1,00		420	2,6 tim	1 285,00	3 396		
410M	Yrkesarbetare mark			70	1,00		140	7,9 tim	432,00	3 425		
DCB.212	Förstärkningslager kategori B till överbyggnad med flexibel konstruktion och med bitumenbund											



Mängdat av

Handläggare

Kalkylansvarig

Prissatt av

Projektansvarig



NCC Construction Sverige AB

Projektnummer
Projektnamn
Projekt
Beskrivning

202201311
Femöringen
GATOR

Mängdkostnader

10 Anbud\01 AMA-MF\A. AMA-MF

Datum 2022-03-14

Sida 3(4)

Tid 08:32

Valuta SEK

Kod	Text	Mängd	Enhet	Material		Arbete		Mask MF		U-E		Pris	Total	Ref
	<i>et slitlager, betongmarkplattor m m</i>				46 035		12						117 797	
DCB.213/02	Forstärkningslager kategori B till överbyggnad med flexibel konstruktion och med bitumenbundet slitlager, betongmarkplattor m m //Fall B	310	m3	148,50	46 035	0,039	12,10	190,25	58 977			379,99	117 797	
				K98	Fmgd					Mängd	Enhet	Pris	Total	Ref
0.102005	Samkross 0-90					1,00				310	m3	274,50	85 095	
0.421008	Mottagning fyllning med grävmaskin (20 m3/h)					1,00				310	m3	64,25	19 918	
0.501045	Packning med vält					1,00		0,039		310	m3	41,24	12 785	
DCB.313	Obundet bärlager kategori C till belagda ytor				14 322		26						67 301	
	Obundet bärlager av bergkross 0-32	1110	m2	12,90	14 322	0,023	25,65	33,65	37 356			60,63	67 301	
				K98	Fmgd					Mängd	Enhet	Pris	Total	Ref
0.102012	Samkross 0-32 bärlager					0,08				88,8	m3	273,28	24 267	
0.421008	Mottagning fyllning med grävmaskin (10 m3/h)					0,08		0,1		88,8	m3	171,70	15 247	
0.501010	Packning med vält (100 m2/h)					1,00		0,011		1 110	m2	8,27	9 176	
0.431050	Finjustering före beläggning med väghyvel (250 m2/h)					1,00		0,004		1 110	m2	16,77	18 611	
DCC	BITUMENBUNDNA ÖVERBYGGNADSLAGER FÖR VÄG, PLAN O D											253 080	253 080	
DCC.21111/01	Bärlager kategori B av asfaltgrus vid nybyggnad //	1110	m2							228,00	253 080	228,00	253 080	
				K98	Fmgd					Mängd	Enhet	Pris	Total	
224111C	Asfaltbeläggning AG22 160/220 100mm			43152		1,00				1 110	m2	218,00	241 980	
	Etablering			43152		0,00				0,8	st	15 000,0	11 563	
224111C	Asfaltbeläggning AG22 160/220 100mm			43152		1,00				1 110	m2	10,00	11 100	



Mängdat av

Handläggare

Kalkylansvarig

Prissatt av

Projektsvarig



NCC Construction Sverige AB

Projektnummer
Projektnamn
Projekt
Beskrivning

202201311
Femöringen
GATOR

Mängdkostnader

10 Anbud\01 AMA-MF\A. AMA-MF

Datum 2022-03-14

Sida

4(4)

Tid 08:32

Valuta

SEK

Kod	Text	Mängd	Enhet	Material	Arbete	Mask MF	U-E	Pris	Total	Ref
PDB.511A					12 648				22 950	
PDB.511/011	Dagvattenbrunn av betong med vattenlås och sandfång // "MEAG d=400 , A-betäckning"	3 st		4216,00	12 648	2,000			7 650,00	22 950
				K98	Fmgd		Mängd	Enhet	Pris	Total
136AS162415	DBSF botten 4015 h=261 m sandfång 245 kg/st			41230	1,00		3 st	1 500,00	4 500	
136AT162401	IVL 4000 Insatsvattenlås platta			41230	1,00		3 st	98,00	294	
136AT162401	IVL0091 Insatsvattenlås låstratt			41230	1,00		3 st	197,00	591	
136AT164610	ÖDR rak överdel 4070 150 kg/st			41230	1,00		3 st	285,00	855	
13611703801f	Dagvattenbrunnsbetäckning A1 400 gråjärn flytande C250 "Bästa val"			41536	1,00		3 st	2 001,00	6 003	
136AÅ166120	Fraktkostnad VA material av betong inkl pallar o dyl 0-900 kr/ton			41230	0,45		1,4 ton	300,00	405	
3222009	Grävmaskin hjulb (21.2418) > 21 ton			45220	1,00	0,5	6 tim	1 285,00	7 710	
410M	Yrkesarbetare mark			70	2,00	1	6 tim	432,00	2 592	



Mängdat av

Handläggare

Kalkylansvarig

Prissatt av

Projektansvarig

A´prislista Herrjärva

A´prislista framtagen 2022-09-06.

*Under rådande omständigheter behöver lastbil och grävmaskiner indexregleras var tredje månad med hänsyn till vad som händer i omvärlden och drivmedelspriser.

Yrkesarbetare	600	kr/h
Arbetsledare	750	kr/h
Platschef	880	kr/h
Entreprenadingenjör	800	kr/h
Projektchef	1100	kr/h
Mättekniker	950	kr/h
Lastbil ink förare *	1050	kr/h
Grävmaskin ink förare*	1300	kr/h
Påslag, Maskiner, grus, kross, tippavgifter, Material, avstängningsmaterial, UE etc	10,5%	

Med vänlig hälsning
NCC Sverige AB

Jonas Leandersson
Projektchef



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-09-22
KS/2020:78

Förlängning av Principöverenskommelse avseende utveckling av del av fastigheten Turkosen 1 i stadsdelen Skytteholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att förlänga giltighetstiden för Principöverenskommelse avseende utveckling av del av fastigheten Turkosen 1 i stadsdelen Skytteholm till 2024-12-31, genom att godkänna Tilläggsöverenskommelse till Principöverenskommelsen.

Sammanfattning

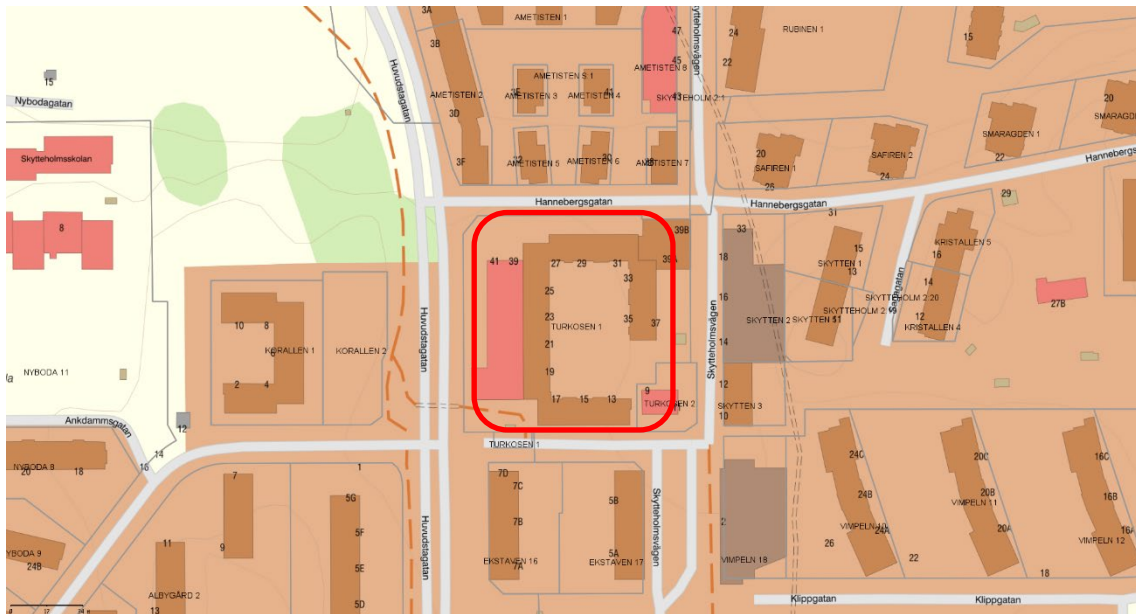
Solna stad och Bostadsstiftelsen Signalisten, tecknade 2020-05-11 en principöverenskommelse avseende utvecklingen av del av fastigheten Turkosen 1 i stadsdelen Skytteholm. Principöverenskommelsen innebär bl a att parterna ska verka för att markområdet planläggs för bostäder med lokaler i bottenplan. Detaljplanearbetet fortgår fortsatt och då inget exploateringsavtal ännu har träffats, har ett förslag till ny tilläggsöverenskommelse upprättats avseende förlängning av principöverenskommelsens giltighet till 2024-12-31.

Ann-Christine Källeskog
Plan- och exploateringschef

Charlotta Ekbohm
Exploateringsingenjör

Handlingar

Bilaga 1. Tilläggsöverenskommelse till Principöverenskommelse



Markområdets läge inom fastigheten Turkosen 1.

Mellan Solna kommun (org. nr. 212000–0183), genom dess kommunstyrelse, nedan kallad **Staden**, och Bostadsstiftelsens Signalisten i Solna (org. nr. 815200–1148), nedan kallad **Exploatören**, har under de förutsättningar som anges nedan träffats följande

Tillägg till Principöverenskommelse avseende utveckling av del av Turkosen 1 i stadsdelen Skytteholm

Bakgrund

Mellan Staden och Exploatören tecknades 2020-05-11 Principöverenskommelse avseende utveckling del av fastigheten Turkosen 1 i stadsdelen Skytteholm. Denna principöverenskommelse innebar en avsiktsförklaring att bl.a. träffa exploateringsavtal senast 2022-05-11 för utveckling av Exploatörens och kommunens fastigheter.

§1

Principöverenskommelsen för Markområdet förlängs till 2024-12-31.

§ 2

Principöverenskommelsen ska i övrigt gälla oförändrat.

* * * * *

Denna tilläggsöverenskommelse har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Solna den

Ort och datum

För Solna kommun genom dess kommunstyrelse

För Bostadsstiftelsen
Signalisten i Solna

.....
()

.....
()

.....
()

.....
()



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-09-27
KS/2020:178

Förlängning av Principöverenskommelse avseende utveckling av del av kvarteret Albygård i stadsdelen Skytteholm

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att förlänga giltighetstiden för Principöverenskommelse avseende utveckling av del av kvarteret Albygård i stadsdelen Skytteholm till 2023-12-31, genom att godkänna Tilläggsöverenskommelse till Principöverenskommelsen.

Sammanfattning

Solna stad och PP Pension tecknade 2020-10-12 en principöverenskommelse avseende utvecklingen av del av kvarteret Albygård i stadsdelen Skytteholm. Principöverenskommelsen innebär bl a att parterna ska verka för att markområdet planläggs för ny bostadsbebyggelse med koppling till ny pendeltågstation i Huvudsta. Detaljplanearbetet fortgår fortsatt och då inget exploateringsavtal ännu har träffats, har ett förslag till ny tilläggsöverenskommelse upprättats avseende förlängning av principöverenskommelsens giltighet till 2023-12-31.

Handlingar

Bilaga 1. Tilläggsöverenskommelse till Principöverenskommelse

Kristina Tidestav
Stadsdirektör

Ann-Christine Källeskog
Plan- och exploateringschef



Markområdets läge inom Huvudsta

Mellan Solna kommun (org. nr. 212000-0183), genom dess kommunstyrelse, nedan kallad **Staden**, och PP Pension Tjänstepensionsförening (org. nr. 802005-5573), nedan kallad **Exploatören**, har träffats följande

Tillägg till Principöverenskommelse avseende utveckling av del av kvarteret Albygård i stadsdelen Skytteholm

Bakgrund

Mellan Staden och Exploatören tecknades 2020-10-12 Principöverenskommelse avseende utveckling av del av kvarteret Albygård i stadsdelen Skytteholm. Denna principöverenskommelse innebar en avsiktsförklaring att bl.a. träffa exploateringsavtal senast 2022-10-12 för utveckling av Exploatörens fastigheter.

§1

Principöverenskommelsen för Markområdet förlängs till 2023-12-31.

§ 2

Principöverenskommelsen ska i övrigt gälla oförändrat.

* * * * *

Denna tilläggsöverenskommelse har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Solna den

Ort och datum

För Solna kommun genom dess
kommunstyrelse

För PP Pension
Tjänstepensionsförening

.....
()

.....
()

.....
()

.....
()



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-09-22
KS/2020:234

Förlängning av Principöverenskommelse avseende utveckling av avseende utveckling del av fastigheten Huvudsta 4:15

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att förlänga giltighetstiden för Principöverenskommelse avseende utveckling för del av fastigheten Huvudsta 4:15 till 2024-12-31, genom att godkänna Tilläggsöverenskommelse till Principöverenskommelsen.

Sammanfattning

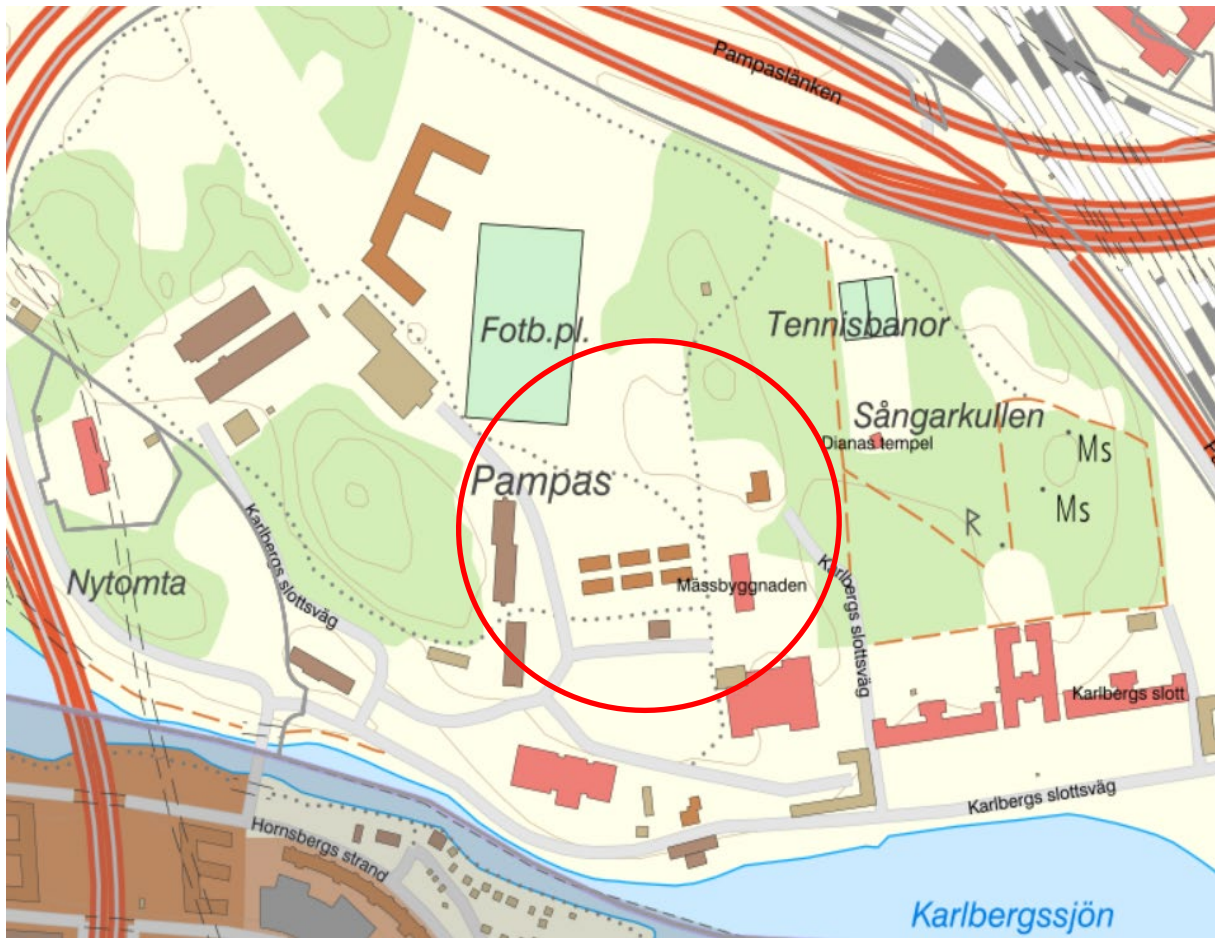
Solna stad och Fortifikationsverket tecknade 2020-12-08 en principöverenskommelse avseende utveckling av del av fastigheten Huvudsta 4:15, inom Karlbergs slottsområde. Principöverenskommelsen innebar att markområdet skulle planläggas för studentbostäder, undervisningslokaler samt en ny matsal. Under arbetets gång har Fortifikationsverket fått i uppdrag att begränsa planarbetet och prioritera enbart matsalsbyggnaden. Detaljplanearbetet fortgår fortsatt och då inget exploateringsavtal ännu har träffats, har ett förslag till ny tilläggsöverenskommelse upprättats avseende förlängning av principöverenskommelsens giltighet till 2024-12-31.

Ann-Christine Källeskog
Plan- och exploateringschef

Charlotta Ekbohm
Exploateringsingenjör

Handlingar

Bilaga 1. Tilläggsöverenskommelse till Principöverenskommelse



Markområdets läge inom fastigheten Huvudsta 4:15.

Mellan Solna kommun (org. nr. 212000-0183), genom dess kommunstyrelse, nedan kallad **Staden**, och Fortifikationsverket (org. nr. 202100-4607), nedan kallad **Exploatören**, har under de förutsättningar som anges nedan träffats följande

Tillägg till Principöverenskommelse avseende utveckling del av fastigheten Huvudsta 4:15

Bakgrund

Mellan Staden och Exploatören tecknades 2020-12-08 en principöverenskommelse avseende utveckling av del av fastigheten Huvudsta 4:15 inom stadsdelen Huvudsta. Denna principöverenskommelse innebar en avsiktsförklaring att bl.a. träffa exploateringsavtal senast 2022-12-08 för utveckling av Exploatörens och kommunens fastigheter.

§1

Principöverenskommelsen för Markområdet förlängs till 2024-12-31.

§ 2

Exploatören och staden är överens om att planläggningen skall omfatta en ny matsalsbyggnad med tillhörande funktioner.

§ 3

Principöverenskommelsen ska i övrigt gälla oförändrat.

* * * * *

Denna tilläggsöverenskommelse har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Solna den

Ort och datum

För Solna kommun genom dess
kommunstyrelse

För Fortifikationsverket

.....
()

.....
()

.....
()

.....
()



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2022-09-29
KS/2022:107

Yttrande över rapporten ”Arlanda flygplats – en plan för framtiden” (Ds 2022:11)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som eget yttrande översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse.

Sammanfattning

I början av 2022 fick en utredare i uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Rapporten ”Arlanda flygplats – en plan för framtiden” överlämnades i juni månad till Regeringskansliet, som därefter på remiss har översänt rapporten bland annat till Solna stad.

I rapporten beskrivs de viktigaste utgångspunkterna och förslagen till åtgärder för att utveckla Arlanda flygplats. Under rubrikerna, ”*Arlanda flygplats och svenskt luftrum*”, ”*Transport- och infrastruktur försörjning till och från Arlanda flygplats*”, ”*Energiförsörjning av Arlanda flygplats och flygtrafiken vid flygplatsen*”, ”*Styrning av Swedavia och markområdet vid Bromma flygplats*” och ”*Åtgärder utifrån ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv*” återfinns totalt 23 åtgärds punkter i sammanfattning.

Stadsledningsförvaltningen anser att det är bra att det nu finns en rapport med redovisning av de åtgärder – och att åtgärderna måste genomföras i en viss ordning - som krävs för att stärka Arlanda som nationell och internationell storflygplats. Det är samtidigt viktigt att konstatera att flera delfrågor/åtgärder måste utredas närmare och stadsledningsförvaltningen delar därför rapportens konstaterande av att tidsperspektiven kopplade till genomförande av olika åtgärder inte kan ses som definitiva.

En av de aspekter som rapporten om Arlanda flygplats har beaktat är de slutsatser som lämnats i en tidigare utredningen om avveckling av Bromma flygplats. Solna stad yttrade sig i december 2021 över den utredningen. I yttrandet framförde staden att det är viktigt att komma igång med den tidskrävande planerings- och tillståndprocess som krävs för att få en utökad kapacitet på Arlanda, att det behöver säkerställas att Arlanda flygplats fungerar för den kundgrupp som idag föredrar Bromma, samt att kapaciteten i marktransporterna till och från Arlanda måste öka. Det är därför positivt att dessa aspekter har tagits upp i rapporten om Arlandas utveckling, även om det längre fram kommer att krävas mer ingående utredningar i de enskilda frågeställningarna. Det blir inte minst tydligt när det gäller beredskaps- och totalförsvarsperspektivet, där utredaren inte haft möjlighet att fullt ut analysera konsekvenserna med en avveckling av Bromma flygplats. När det gäller en samlad lösning för de samhällsviktiga transporterna som idag finns på Bromma, såsom ambulansflyg och samhällsviktig helikoptertrafik, vill stadsledningsförvaltningen understryka vikten av att Swedavia får ett direktiv om att med hög prioritet utreda frågan.

Kristina Tidestav
Stadsdirektör

Anders Offerlind
Förvaltningschef

Arlanda flygplats – en plan för framtiden

Ds 2022:11



Arlanda flygplats – en plan för framtiden

Ds 2022:11



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

SOU och Ds finns på regeringen.se under Rättsliga dokument.

Svara på remiss – hur och varför

Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på regeringen.se/remisser.

Omslag: Regeringskansliets standard

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2022

ISBN 978-91-525-0420-8 (tryck)

ISBN 978-91-525-0421-5 (pdf)

ISSN 0284-6012

Statsrådet Tomas Eneroth beslutade den 15 februari 2022 att tillkalla en bokstavsutredare med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling (Bilaga till protokoll §1 den 15 februari 2022, I2022/00382).

Den dåvarande egna företagaren och det tidigare statsrådet Peter Norman anställdes som ämnessakkunnig och utredare den 15 februari 2022.

Den 15 februari 2022 anställdes enhetschef Johan Holmér respektive strateg Anders Svensson som ämnessakkunniga i Regeringskansliet för att biträda i utredningen.

Härmed överlämnar jag betänkandet Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm den 14 juni 2022

Peter Norman

/ Johan Holmér
Anders Svensson

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	7
2	Utredarens inledning	13
3	Viktiga utgångspunkter.....	17
3.1	Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar ger viktiga ramar för fortsatt utveckling	17
3.1.1	Inledning	17
3.1.2	Regeringens flygstrategi.....	18
3.1.3	Klimatpolitisk handlingsplan	19
3.1.4	Införande av reduktionsplikt inom flyget.....	20
3.1.5	Miljömålsberedningens förslag till etappmål för flygets klimatpåverkan	21
3.1.6	Miljöstyrande start- och landningsavgifter	21
3.1.7	Klimatdeklaration	21
3.2	Beaktande av Brommautredningens slutsatser.....	22
3.2.1	Promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25).....	22
3.2.2	Mina reflektioner rörande Brommautredningen	25
3.3	Flygtrafikens utveckling följer utvecklingen i omvärlden	25
3.3.1	Persontrafik	25
3.3.2	Frakttrafik.....	29
3.3.3	Rörelser	30
3.4	Flyget har stor betydelse för Sveriges tillgänglighet – både i ett nationellt och internationellt perspektiv.....	31

3.4.1	Transportsystemets betydelse.....	31
3.4.2	Sveriges geografiska förutsättningar.....	32
3.4.3	Sveriges beroende av omvärlden.....	32
3.4.4	Flygtrafikens bidrag.....	33
3.5	Arlanda flygplats har en särställning som nav i det svenska flygplatssystemet och som multimodal bytespunkt.....	33
3.6	Luftfarten kommer att öka i omfattning och genomgå ett teknikskifte – både utifrån nya energikällor och med utvecklade farkoster.....	34
3.6.1	Samhällets och samhällsekonomin utvecklingstrender.....	35
3.6.2	Transportsystemets och flygmarknadens utvecklingstrender.....	36
3.6.3	Prognos flygpassagerare.....	38
3.7	Swedavias ekonomiska förutsättningar.....	45
4	Tidplan och åtgärdssamband.....	47
4.1	Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats.....	47
4.2	Översiktlig tidplan och väsentliga åtgärder.....	48
4.2.1	Arlanda flygplats och luftrum.....	50
4.2.2	Transport och landinfrastrukturförsörjning.....	50
4.2.3	Energiförsörjning.....	51
4.2.4	Styrning av Swedavia och Bromma flygplats.....	51
4.2.5	Beredskaps- och totalförsvarsperspektiv.....	52
4.3	Dialog och uppföljning av åtgärderna.....	52
5	Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats.....	55
5.1	Terminalerna ska moderniseras och bli mer attraktiva för passagerarna med korta ledtider.....	55
5.1.1	Nuläge och utveckling på kort och medellång sikt.....	55
5.2	Samhällsviktigt flyg ska ges bra förutsättningar för verksamheten.....	61
5.2.1	Bakgrund.....	61

5.2.2	Behov av ytterligare åtgärder	63
5.3	Goda premisser för godstransporter är av vikt	64
5.4	Kapaciteten för rullbanor, taxibanor och uppställningsplatser måste kunna möta efterfrågan över tid	64
5.4.1	Bakgrund	65
5.4.2	Regelverk avseende slots	69
5.4.3	Trängselavgifter	73
5.4.4	Behov av ytterligare åtgärder	75
5.5	Säkerställ fortsatt modernisering av svenskt luftrum	76
5.5.1	Bakgrund	77
5.5.2	Pågående utvecklingsinsatser	78
5.5.3	Behov av ytterligare åtgärder	79
5.6	Klimatanpassning inom luftfarten	80
5.6.1	Övergripande inom luftfarten	80
5.6.2	Klimatanpassningsåtgärder på Arlanda flygplats i nuläget	81
5.7	Förberedelserna bör påbörjas omgående för en fortsatt utveckling av flygplatsen	82
5.7.1	Samhällsplanering och riksintresse	82
5.7.2	Miljöbalken och miljöprövning	84
5.8	Anslutande transportinfrastruktur måste vara robust och behöver utvecklas med fokus på ökad kollektivtrafik	87
5.8.1	Nulägesbild för väg- och järnvägsinfrastrukturen	88
5.8.2	Pågående utveckling i väg- och järnvägsinfrastrukturen	93
5.8.3	Behov av ytterligare åtgärder	94
5.8.4	En Arlandaförhandling	94
5.8.5	Klimatanpassningsåtgärder inom väg- och järnvägsområdet	96
5.9	Fler bör åka med kollektivtrafik	97
5.10	Besked om framtiden för Bromma flygplats anger tempot för utveckling av Arlanda flygplats	101

5.10.1	Bakgrund.....	101
5.10.2	Behov av ytterligare åtgärder.....	104
5.11	Tillgänglighet till vissa flyglinjer bör säkerställas	105
5.12	Försörjning av energi behöver säkerställas för Arlanda flygplats och för den flygtrafik som bedrivs vid flygplatsen	108
5.13	Fördjupade analyser ur ett totalförsvarsperspektiv bör genomföras.....	113
5.13.1	Bakgrund.....	113
5.13.2	Behov av ytterligare åtgärder.....	116
6	Konsekvensanalys	119
6.1	Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen	119
6.2	Påverkan på kostnader eller intäkter för staten, kommuner, regioner, företag eller enskilda	120
6.3	Påverkan på samhällsplanering och bostadsbyggande.....	122
6.4	Samhällsekonomiska konsekvenser.....	123
6.5	Påverkan på regler.....	126
6.6	Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv	126
6.7	Bedömning av konsekvenser för totalförsvaret	127
Bilaga 1	Uppdrag	129
Bilaga 2	Dialog och möten.....	133
Bilaga 3	Referensförteckning.....	137

1 Sammanfattning

Flyget bidrar till tillgänglighet för Sverige

Sverige är beroende av fungerande transporter i hela landet. Ett välutvecklat, tillförlitligt och hållbart transportsystem, där olika trafikslag samverkar effektivt, bidrar till ett ökat välbefinnande och högre livskvalitet för hela Sverige.

Tillgängligheten möjliggör ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning. Det handlar också om mänskliga möten och utbyte av tankar och idéer.

Sverige har en lång och framgångsrik industritradition med en stark kunskapsekonomi som är nära sammanflätad med den globala ekonomin genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder.

Sverige är ett avlångt land, som ligger i utkanten av Europa. Avstånden är långa såväl inom landet som till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv.

Både Sverige i allmänhet och Stockholmsregionen i synnerhet är beroende av väl fungerande internationella relationer och en god internationell tillgänglighet. Utvecklingen av den fossilfria industrin i Norr- och Västerbottens län exemplifierar detta.

Arlanda flygplats har en särställning och behöver utvecklas

Stockholm har stor betydelse för Sverige. Stockholms län har nära en fjärdedel av Sveriges befolkning, är en betydande tillväxt- och kunskapsregion och har den största andelen av huvudkontoren på minst nordisk nivå bland världens största företag med verksamhet i Norden.

Både Sverige som helhet och Stockholmsregionen är beroende av väl fungerande internationella relationer, en god internationell

tillgänglighet. Utvecklingen av den fossilfria industrin i Norr- och Västerbottens län ställer krav på god tillgänglighet.

Flyget spelar en viktig roll genom snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd och bidrar därigenom till nationell och internationell tillgänglighet.

Sverige hålls ihop nationellt med ett nav för flygtrafiken i Stockholm. Andra flygplatser i Sverige och i våra grannländer har betydelse för tillgängligheten för medborgare och näringsliv i Sverige, men Arlanda flygplats bidrar med både nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning för Sverige.

Arlanda flygplats har en viktig roll i transportsystemet och behöver utvecklas för att möta framtidens behov av en effektiv och hållbar flygtrafik.

En plan för utveckling av Arlanda flygplats

Jag har haft till uppgift att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser.

Planen har tagits fram bland annat med utgångspunkt i de transportpolitiska- och klimatpolitiska målen och fyrstegsprincipen. Detta innebär bland annat att planen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg.

I detta betänkande beskriver jag mina viktigaste utgångspunkter och förslag till åtgärder för att utveckla Arlanda flygplats. Jag föreslår i betänkandet åtgärder som berör såväl Arlanda flygplats och luftrummet som åtgärder för transport- och energiförsörjning till Arlanda flygplats. Nedan redovisas översiktligt mina förslag till åtgärder:

Arlanda flygplats och svenskt luftrum

- Swedavia AB (fortsättningsvis Swedavia) bör intensifiera arbetet med att minska ledtiderna för passagerare vid Arlanda flygplats, inte minst för passagerare som reser över dagen.

- Swedavia bör omgående påbörja förberedelserna för att förstärka kapaciteten för taxi- och rullbanesystemet samt för uppställningsplatser vid Arlanda flygplats. Det handlar om allt från mer begränsade åtgärder, som att införa mixade parallella operationer¹, bygga fler av- och påfarter i taxi- och rullbanesystemet eller införa trängselavgifter, till att bygga en eventuell ytterligare tredje parallell rullbana. Det tar lång tid att bygga en rullbana. Jag tar inte ställning till om en tredje parallell rullbana behöver byggas i nuläget. Sannolikheten är dock så pass hög för att en ytterligare rullbana kan komma att behövas i framtiden att förberedelserna bör påbörjas omgående med full kraft.
- Samarbetet mellan olika aktörer bör utvecklas. Ett gott samarbete mellan olika aktörer vid planering, genomförande av utvecklingsinsatser och vid operativ drift bidrar till att ge passagerare och transportköpare goda förutsättningar. Det kan bidra till korta ledtider och att flygplatsen upplevs som attraktiv.
- Swedavia bör samla kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg på ett område vid Arlanda flygplats för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna flygtrafik vid flygplatsen.
- Regeringen bör, för det fallet Swedavia ansöker om ett nytt miljötillstånd för verksamheten vid Arlanda flygplats, förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten för verksamheten. Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet och är av nationellt intresse. Endast regeringen kan åstadkomma en allsidig prövning med en sammanvägning av bland annat miljöskyddsmässiga, arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska synpunkter.
- Regeringen bör säkerställa att en fortsatt modernisering av det svenska luftrummet genomförs. Detta kommer att ge viktiga förutsättningar för utveckling av luftrummet inom Arlanda flygplats kontroll- och terminalområde.
- Regeringen bör tydliggöra vem som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet.

¹ Parallella mixade operationer; innebär att man både landar och startar på bägge parallellbanorna samtidigt oberoende av varandra (Källa: Luftfartsverket).

- Utöver nuvarande flyglinjer med allmän trafikplikt, bör regeringen även peka ut kommersiella flyglinjer, men samhällsviktiga inrikes flyglinjer, där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra. Om den kommersiella flygtrafiken på dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras ska beslut fattas om allmän trafikplikt och ett upphandlingsförfarande inledas. Ett sådant utpekande skulle ge en trygghet för de orter som är beroende av en fungerande flygverksamhet.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att löpande följa utvecklingen på marknaden och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjer där det inte finns kommersiella förutsättningar för att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik.
- Swedavia bör i den fortsatta utvecklingen av Arlanda flygplats ta hänsyn till ett förändrat klimat. Flygplatsen bör anpassas för att klara av klimatförändringar och ökade väderrelaterade problem, som annars kan förorsaka reducerad kapacitet.

Transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda flygplats

- Andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast 2030.
- Regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling. I förhandlingen bör berörda kommuner och regioner, Swedavia och Trafikverket delta. Inriktningen för förhandlingen bör vara att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. Trafikverket bör även ta hänsyn till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda flygplats.

- Regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.
- Regeringen bör i god tid, inför det att avtalet med A-Train löper ut, ta fram en inriktning för hur en fortsatt snabbflygtåg ska kunna bedrivas efter avtalet mellan staten och A-Train löper ut.

Energiförsörjning av Arlanda flygplats och flygtrafiken vid flygplatsen

- Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, vara fossilfritt senast år 2045. För att uppnå detta mål måste klimatarbetet intensifieras. Regeringen bör ta initiativ till att Sverige tar fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov, för att flyget överhuvudtaget ska kunna utvecklas i linje med klimatmålen. Regeringen bör tillsätta en ”flygbränslekommission” som samlar företrädare från näringsliv, akademi och offentlig sektor och som kan bidra till konkretisering och genomförande av denna plan. Etappmål för svensk storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle för att nå klimatmålen bör även tas fram.
- Bromma flygplats bör från och med 1 januari 2030 enbart användas för fossilfritt flyg. Bromma flygplats skulle därmed bli en av världens första helt fossilfria flygplatser. Bromma flygplats bör därefter stängas senast den 1 januari 2035.
- Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda de legala förutsättningarna och tillvägagångssätt för att kunna etablera Bromma flygplats som en flygplats endast för fossilfritt flyg 2030.
- Swedavia bör successivt anpassa Arlanda flygplats bränsle- och energiförsörjning så att flygplatsen möjliggör för utveckling av fossilfritt flyg. Senast 2035 bör Arlanda flygplats ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken.

Styrning av Swedavia och markområdet vid Bromma flygplats

- Regeringen bör tydliggöra sin syn på framtiden för Bromma flygplats, kopplat till frågan om nationellt basutbud av flygplatser, samt använda sin ägarstyrning av Swedavia för att tydliggöra inriktningen för det som regeringen förväntar sig ska ske. I detta ingår bland annat ändrad bolagsordning, utvecklade uppdragsmål samt behov av att vidta förberedande åtgärder som till exempel markundersökningar vid Bromma flygplats.
- Swedavia bör i närtid ta initiativ till fördjupade markundersökningar för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna för sanering av markområdet vid Bromma flygplats.
- Regeringen bör ta initiativ till en förhandling mellan staten och Stockholms kommun avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats. Inriktningen för förhandlingen bör vara att tydliggöra framtida markanvändning av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marken inom flygplatsområdet.

Åtgärder utifrån ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv

- Regeringen bör ge ett gemensamt till flera myndigheter, bland annat Försvarmakten och Myndigheten för samhällsberedskap (MSB), att tillsammans med berörda aktörer analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.

2 Utredarens inledning

Frågan om flygplatskapacitet i Stockholm är inte ny

Flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen har diskuterats och analyserats i decennier. Bara under de senaste åren har flera utredningar genomförts.

I slutet av 2014 utsåg regeringen Anders Sundström att utreda förutsättningarna för en nedläggning av Bromma flygplats. Rapporten ”Mer flyg och bostäder” visar på att flygtrafiken vid Bromma flygplats på sikt måste avvecklas och att flygtrafiken flyttas över till Arlanda flygplats.

I januari 2017 presenterade regeringen en flygstrategi. I strategin lyfter regeringen fram, som ett fokusområde, att Arlanda flygplats bör stärkas som nav och storflygplats.

I enlighet med regeringens flygstrategi bildades Arlandarådet under 2017. Arlandarådets arbete avslutades i början av 2019.

Regeringen utsåg under 2021 Magnus Persson att ta fram ett underlag för avveckling av Bromma flygplats. En promemoria (Ds 2021:25 Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet) redovisades i augusti 2021.

Mitt uppdrag

Jag har fått i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser.

Planen ska tas fram med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen, samt vara i linje med klimatmålen. Det innebär bland annat att planen ska bidra i omställningen till fossilfritt flyg.

Jag ska även beakta de bedömningar och förslag som redovisas i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) samt redovisa olika konsekvenser för mina förslag.

Uppdraget att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling återfinns i bilaga 1.

Arbetsformer och arbetssätt

Kunskapsunderlag

Jag har haft en begränsad utredningstid till förfogande. Jag har därför i första hand fått förlita mig till befintligt underlagsmaterial, som till exempel tidigare statliga utredningar, myndighetsrapporter och olika intressenters analyser och inspel.

Vid sidan av detta har ett antal myndigheter, organisationer, bolag och kollegor inom Regeringskansliet bidragit med kunskapsunderlag som berör frågor kopplade till utredningsuppdraget. Jag vill särskilt tacka Luftfartsverket, Swedavia AB, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen för att de på kort tid tagit fram efterfrågade underlag.

En referensförteckning över underlag som jag tagit del av återfinns i bilaga 3.

Dialog med intressenter

Det finns ett stort intresse och engagemang i frågan om utveckling av Arlanda flygplats. Det märks inte bara bland medborgare, näringsliv och representanter för det offentliga Sverige i Stockholmsområdet – utan engagemanget och intresset kring tillgängligheten till och från Stockholm och utveckling av luftfarten märks tydligt runt om i landet.

Jag har bedömt det som viktigt att föra en dialog med olika intressenter under utredningens genomförande, för att på så vis kunna ta del av deras faktaunderlag, analyser och bedömningar. Det handlar om intressenter inom offentlig sektor, näringsliv och akademi. Dialogen har genomförts på varierande sätt. Jag har genomfört studiebesök på Arlanda och andra flygplatser, deltagit i

kunskapsdagar, arrangerat hearingar och seminarier samt haft enskilda möten. Dialogen har genomförts såväl genom fysiska möten som via digitala verktyg och system. Jag har även tagit emot ett antal skriftliga underlag från olika intressenter.

Jag vill rikta ett stort tack till alla som tagit sig tid för att delta på något sätt i de mötesfora som använts.

En förteckning över intressenter som jag fört dialog med återfinns i bilaga 2.

3 Viktiga utgångspunkter

3.1 Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar ger viktiga ramar för fortsatt utveckling

3.1.1 Inledning

Utredningens förslag till plan för Arlanda utgår från de transport-, klimat- och näringspolitiska målen. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet, liksom funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa, är beslutade av riksdagen. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska 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. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. De transportpolitiska målen och de transportpolitiska principerna är de viktigaste utgångspunkterna för regeringens åtgärder och val av styrmedel inom transportområdet.

Det klimatpolitiska ramverket med klimatmål, klimatlag och ett klimatpolitiskt råd syftar till att ge Sverige en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik. Riksdagen har beslutat om *klimatpolitiska* mål för transportsektorn genom att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Därtill finns ett övergripande klimatmål som innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några

nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Klimatlagen säger bland annat att regeringen i budgetpropositionen varje år ska lämna en klimatredevisning till riksdagen och ta fram en *klimathandlingsplan* för varje mandatperiod.

Målet för *näringspolitiken* är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag. Konkurrenskraft anger den svenska ekonomins produktivitet i jämförelse med andra länders ekonomier. Konkurrenskraften stärks genom att staten genomför insatser så att svenska företag, både existerande och potentiella, ges goda förutsättningar att utveckla sin kompetens, effektivitet och innovationsförmåga.

3.1.2 Regeringens flygstrategi

Jag noterar att regeringens flygstrategi från 2017, alltjämt gäller. Flygstrategin ska bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I flygstrategin lyfter regeringen ett antal fokusområden och prioriteringar som är viktiga för flyget, både på kort och lång sikt. De sju fokusområdena är:

- Tillgänglighet inom Sverige och internationellt
- Stärk Arlanda flygplats som nav och storflygplats
- Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska
- Hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk
- Rättvisa villkor och sund konkurrens
- En forskningsstark och innovativ flygindustrination
- Ökad export av svenska varor och tjänster

Ett fokusområde i strategin lyfter fram behovet av att stärka Arlanda som nav och storflygplats.

Jag menar att Arlandas nationella och internationella flygnavsfunktion behöver utvecklas och stärkas. Detsamma gäller Arlanda som multimodal bytespunkt för flera trafikslag.

3.1.3 Klimatpolitisk handlingsplan

År 2017 beslutade riksdagen om en ny klimatlag. Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018. Enligt klimatlagen ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan. Lagen anger också vad en sådan handlingsplan bör innehålla, bland annat Sveriges åtaganden inom EU och internationellt, historiska utsläppsdata, planerade åtgärder för utsläppsminskningar, och vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen. Handlingsplanen utgår i huvudsak från Sveriges långsiktiga klimatmål och regeringens ambition om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Den första klimathandlingsplanen och nu gällande har 132 föreslagna åtgärder, varav flera stycken riktar sig direkt till luftfarten. Dessa redovisas nedan.

Klimathandlingsplanen med direkt påverkan/krav på luftfarten

- Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast 2045.
- Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet, där målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent till 2030 har gjorts till ett etappmål. En uppföljning av att dessa förändringar får önskat genomslag ska genomföras.
- Miljömålsberedningen ska få i uppdrag att ta fram etappmål för flygets klimatpåverkan.²
- Uppdrag ska ges till relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporterernas klimatpåverkan. Sverige ska fortsatt ta en ledande internationell roll för att det ska bli möjligt att beskatta fossilt flygbränsle i yrkesmässig luftfart. På global nivå ska Sverige verka för att de till Chicagokonventionen anknutna policyer, som anger att flygbränsle inte ska beskattas, ändras.

² Förslag på etappmål redovisades den 7 april 2022, Se särskilt avsnitt nedan.

- På EU-nivå ska Sverige verka för att energiskattedirektivet ändras så att flygbränslebeskattning inom EU blir tillåten. På kort sikt ska Sverige verka för att sådan flygbränslebeskattning inom EU möjliggörs genom bilaterala avtal mellan medlemsstater eller, ännu hellre, genom ett multilateralt avtal.
- Transportstyrelsen har fått i uppdrag att lämna förslag på miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget.
- Klimatdeklaration för långväga resor ska införas. Trafikanalys har fått i uppdrag att lämna ett förslag till obligatorisk deklaration vid marknadsföring och försäljning av långväga resor med flyg, tåg, buss och färja.
- Krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle för flyget ska införas.

I nedanstående avsnitt redovisas något mer ingående för några av ovanstående punkterna.

3.1.4 Införande av reduktionsplikt inom flyget

Reduktionsplikten innebär att leverantörer av flygfotogen blir skyldiga att blanda in biodrivmedel i fossil flygfotogen. Nivåer för hur mycket utsläppen ska minska föreslås för 2021 – 2030. Kravet på inblandning börjar på 0,8 procent 2021 för att successivt öka till 27 procent 2030. Regeringen anför som skäl för sitt förslag att flygets klimatpåverkan ska minska för att bidra till att Sverige blir ett fossilfritt föregångsland. Att ersätta flygfotogen med biodrivmedel minskar växthusgasutsläppen och bidrar till att stärka svensk industris omställning till en biobaserad ekonomi. Ett krav på inblandning av biodrivmedel ökar också sannolikheten för spridningseffekter och att det internationella arbetet för ett fossilfritt flyg påskyndas. Riksdagen biföll förslaget och lagen började gälla från den 1 juli 2021.

3.1.5 Miljömålsberedningens förslag till etappmål för flygets klimatpåverkan

Miljömålsberedningen (SOU 2022:15) lämnade ett delbetänkande till regeringen den 7 april 2022 med mål för konsumtionens klimatpåverkan, inklusive ett långsiktigt mål om att nå netto-nollutsläpp till 2045 och mål för exportens klimatpåverkan. Vidare föreslås mål om att utsläppen från offentligt upphandlade varor och tjänster ska minska snabbare än utsläppen från samhället i övrigt. Miljömålsberedningen föreslår även ett paket styrmedel och åtgärder inom detta område, inklusive ett krav att beakta de nationella klimatmålen i offentlig upphandling. För flyget föreslås mål om att inkludera det internationella flygets klimatpåverkan i Sveriges långsiktiga territoriella klimatmål samt mål om att inkludera koldioxidutsläpp från inrikes flyg i etappmålet för inrikes transporter till år 2030.

3.1.6 Miljöstyrande start- och landningsavgifter

Riksdagen har beslutat om att Sverige ska införa miljöstyrande start- och landningsavgifter på Arlanda och Landvetters flygplatser. De nya bestämmelserna innebär att de flygplatsavgifter som utgör start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan där renare flyg ska betala mindre än de flygplan som släpper ut mer koldioxid. Lagändringen gäller från 1 augusti 2021 och innebär att differentierade och miljöstyrande avgifter tas med i Swedavias avgifter från år 2022 för Arlanda och Landvetter.

3.1.7 Klimatdeklaration

Trafikanalys redovisade i april 2020 förslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan för långväga resor med buss, tåg, flyg och färja i samband med försäljning och marknadsföring av sådana resor. I redovisningen föreslås en lag om klimatdeklarationer för långa resor med flyg, fartyg, tåg och buss. Syftet med den föreslagna lagen är att minska klimatpåverkan av långa resor genom att synliggöra en resas klimatpåverkan för en resenär innan köp. På så sätt kan den resenär som vill minska sin

klimatpåverkan till följd av en tilltänkt resa fatta ett mer välinformerat beslut. Myndigheterna som tillsammans lämnat förslagen konstaterar att rapportens lagförslag kräver vidare bearbetning och rekommenderar att regeringen fördjupar analyserna inom ett antal områden, bland annat förslagets förenlighet med EU-rätten, hur resors klimatpåverkan ska bestämmas (metod), hur resors klimatpåverkan ska visas (visuell framställning), hur kontroll och tillsyn ska organiseras samt eventuella undantag från skyldigheten att lämna en klimatdeklaration.

Regeringskansliet genomförde under hösten 2021 en remissrunda av en promemoria om förslag på klimatdeklarationer för långväga resor. I promemorian lämnades ett förslag till lag som innebär krav på transportörer att tillhandahålla klimatdeklarationer vid försäljning och erbjudande till försäljning av resor. Promemorian innehöll även ett förslag till förordning med närmare bestämmelser om klimatdeklarationers innehåll och omfattning och hur klimatpåverkan kan beräknas. Promemorian föreslog att kravet på klimatdeklarationer inledningsvis ska gälla endast för resor med flyg med motivet att flygbolagen genom befintliga regelverk för EU ETS och Corsia redan i dag har tillgång till data och uppgifter om flygresor som i hög grad också är ändamålsenliga för klimatdeklarationerna. För resor med personbil, buss, tåg och fartyg ser situationen annorlunda ut och hur klimatpåverkan från dessa färdmedel ska beräknas är oklar och behöver utredas vidare.

3.2 Beaktande av Brommautredningens slutsatser

I enlighet med mitt uppdrag ska jag i arbetet beakta de bedömningar och förslag som redovisas i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Nedan redogör jag översiktligt för bedömningar och förslag i denna utredning samt på vilket sätt jag beaktat dessa i mitt uppdrag.

3.2.1 Promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Statsrådet Tomas Eneroth tillkallade 2021 Magnus Persson som bokstavsutredare med uppdrag att ta fram underlag inför en

avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Utredaren överlämnade ett betänkande i augusti 2021.

Utredaren bedömer att Bromma flygplats kan avvecklas i förtid. Utredaren bedömer att regeringen, genom den ”mjuka bindning” som finns mellan riksdag och regeringen i frågan om nationellt basutbud, bör informera riksdagen om sin avsikt och sina skäl för att besluta att ta bort Bromma flygplats ur det nationella basutbudet. Utredaren föreslår även att regeringen informerar riksdagen om att regeringen avser ändra Swedavias bolagsordning och att regeringen tydliggör att man avser att ytterligare förtydliga sina förväntningar på Swedavia att leda avvecklingen av Bromma flygplats med intentionen att det ska ske i strukturerade former och i god ordning över en tidsperiod om tre till fem år.

För att säkerställa att avvecklingen kan genomföras ”snarast” bör förutsättningsskapande beslut, som kan sätta i gång avvecklingen, fattas skyndsamt. Utredarens bedömning var att beslutet kan vara på plats under 2022 och att Bromma flygplats skulle kunna vara avvecklad som flygplats tidigast 2025 och senast 2027.

Utredaren bedömer att det krävs mer detaljerade undersökningar för att få en tydlig bild av förekomsten av föroreningar vid Bromma flygplats. Swedavias och statens ansvar för saneringen sträcker sig till att sanera marken till en risknivå som motsvarar nuvarande markanvändning. Kostnadsansvaret för en mer omfattande sanering inför bostadsexploatering är markägarens.

Det finns inte några konkreta planer på att omvandla flygplatsen till stadsmiljö innan 2038 då arrendeavtalet löper ut. De bedömningar som utredaren tagit del av anger en värdering av marken på mellan 16 och 43 miljarder kronor. Det finns förutsättningar för en stor mängd bostäder och verksamhetsytor. Förutsättningarna begränsas bland annat av hur sanering sker och hur en hållbar mobilitet kan skapas.

Den regionala tillgängligheten påverkas av en avveckling av Bromma flygplats. Utredaren menar att pandemins turbulenta strukturomvandling av inrikesflyget har en större påverkan på de regionala flyglinjerna och flygplatserna, än vad en avveckling av Bromma flygplats har. Med ett antal kompensatoriska åtgärder på Arlanda flygplats och för marktransporterna mellan Arlanda och Stockholm kan effekterna på den regionala tillgängligheten vid en avveckling av Bromma flygplats dämpas.

Med en avveckling av trafiken vid Bromma flygplats skulle ett stort antal personer få en minskad exponering för flygbuller, med positiva hälsoeffekter som följd. Utredaren bedömer att den sammantagna effekten av klimatpåverkande utsläpp inte entydigt pekar i vare sig ökande eller minskande riktning. Fortsatt utveckling av elflyg och ökad användning av fossilfria bränslen har större betydelse enligt utredaren.

Det finns behov av att vidta åtgärder vid en avveckling av Bromma flygplats för att säkerställa kapacitet och tankningsmöjligheter för samhällsviktiga lufttransporter. Utredaren bedömer att det i praktiken är möjligt att flytta över det samhällsviktiga flyget till Arlanda flygplats mer eller mindre omgående. På sikt behöver denna flygtrafik ges bättre och mer effektiva förutsättningar vid Arlanda flygplats.

Utredaren bedömer att det inte är lämpligt att flytta den samhällsviktiga helikoptertrafiken som bedrivs vid Bromma flygplats till Arlanda flygplats. På kortare sikt kan en tillfällig basering eller tankmöjligheter ges på befintliga helikopterflygplatser i Stockholmsområdet. På lite längre sikt skulle det kunna handla om samma sak vid Ullna, där Region Stockholm planerar att basera sina ambulanshelikoptrar. Den övriga samhällsviktiga verksamheten vid Bromma flygplats, som exempelvis verkstads- och underhållsverksamhet, är enligt utredaren möjlig att bedriva vid flera alternativa flygplatser.

Utredaren bedömer att det kommer att finnas ledig kapacitet vid Arlanda flygplats under de närmaste åren. Det flyg som under samma tid skulle finnas på Bromma flygplats får därför plats, även i peaktid. Den långsiktiga kapaciteten för linjefarten vid Arlanda ligger dock utanför utredarens uppdrag.

Utredaren bedömer att den utveckling som planeras för Arlanda flygplats i allt för hög grad fokuserar på utrikestrafik och transfer och därmed i för låg grad ser till de värden som point-to-point eller över-dagen-resenärer värdesätter. Arlanda flygplats bör ”Brommafieras” enligt utredaren och erbjuda en tidseffektiv hela-resan-upplevelse från det att flygplanet landar tills man tagit sig till sin anslutningsresa för att senare ta sig till sin målpunkt.

Det är en komplex process enligt utredarens bedömning. En avveckling av Bromma flygplats och sanering av marken liksom etablering av verksamheter på en ny plats är en komplex process,

som inte kan förutsägas i alla sina steg. Planen kommer därför enligt utredaren med all säkerhet att behöva revideras, löpande.

3.2.2 Mina reflektioner rörande Brommautredningen

Jag har tagit del av den tidigare utredningen och gör i allt väsentligt samma bedömningar som den tidigare utredaren. Det gäller exempelvis avseende den osäkerhet som är förenat med att förutse framtiden för luftfarten, relationen med riksdagen och Swedavia, behovet av fördjupade markundersökningar kring förorenad mark och dialog med Stockholms stad om framtida användning, risk för att den regionala tillgängligheten påverkas vid en avveckling av Bromma flygplats, behovet av en ”Brommafiering” av Arlanda flygplats och förstärkning av kapaciteten i vissa funktioner och hantering av samhällsviktig luftfart.

När det gäller avveckling av Bromma flygplats och överflyttning av flygtrafik till Arlanda flygplats gör jag dock en delvis annan bedömning. Denna diskrepans beror på, enligt min uppfattning, att våra utredningar har haft olika uppdrag.

Den tidigare utredaren hade enligt uppdraget ett fokus på ”snarast” möjligt. Jag har inte haft denna restriktion. Jag menar att det är viktigt att aktörerna ges rimliga möjligheter att anpassa sig till nya förutsättningar, för att minska risken för en försämrad konkurrenssituation och tillgänglighet. Med ytterligare tidsutrymme för en förflyttningsprocess ges bättre möjligheter för stegvis överflyttning, att verksamhetsflytt kan ske på frivillig grund och att den kan anpassas till de enskilda företagens förutsättningar. Dessa resonemang utvecklas senare i betänkandet.

3.3 Flygtrafikens utveckling följer utvecklingen i omvärlden

3.3.1 Persontrafik

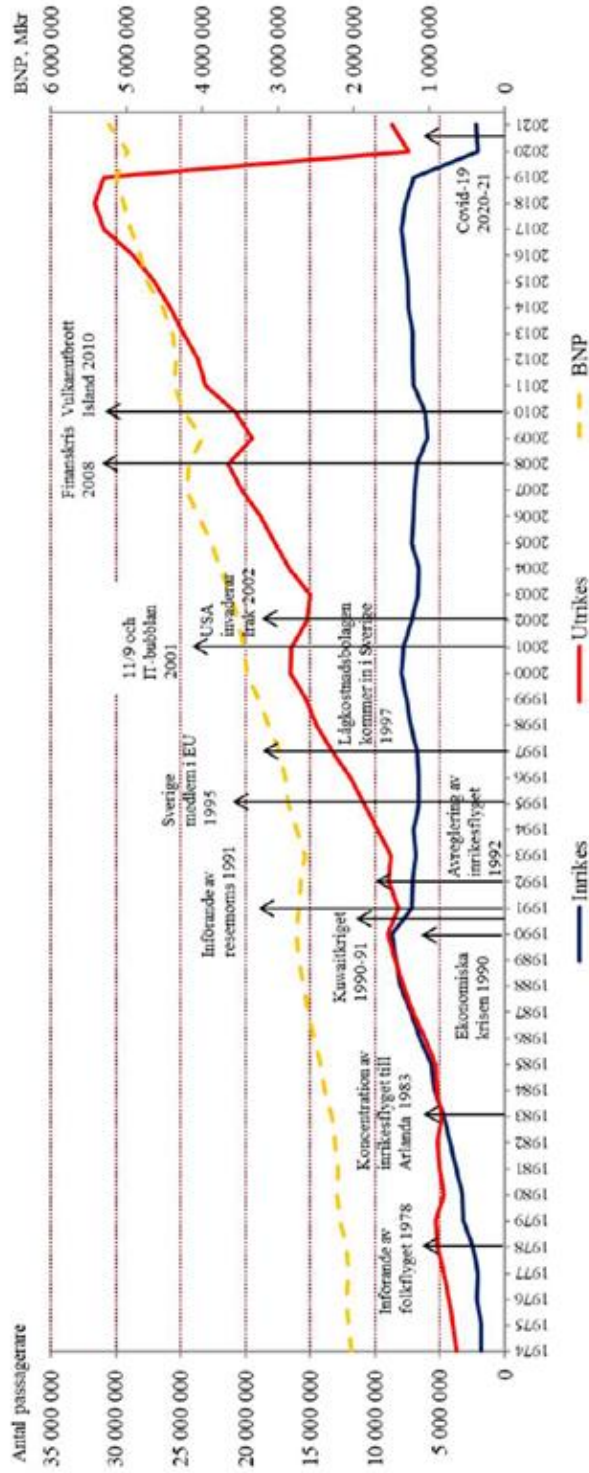
Flygtrafiken har ökat i Sverige under lång tid. Inrikesflyget och utrikesflyget var tidigare relativt jämnstora, men sedan tiden för flygets avreglering i början av 1990-talet och framåt har utrikesflyget stadigt vuxit. Samtidigt har inrikesflyget stagnerat.

Det svenska inrikesflyget avreglerades 1992. Åren före hade SAS/Linjeflyg en stark dominans med över 95 procent av marknaden för inrikesresor. Efter 1992 fick Sverige en av Europas mest liberaliserade och konkurrensutsatta inrikesmarknader.

När flygmarknaden avreglerades, ökade konkurrensen genom att så kallade lågkostnadsbolag kom in på marknaden i början av 2000-talet. På vissa sträckor ökade det totala passagerarantalet till följd av lågkostnadsbolagens inträde på marknaden, medan de mer traditionella nätverksbolagen kunde uppleva ett minskat antal passagerare på vissa sträckor. Framför allt påverkades nätverksbolagen negativt vad gäller antal passagerare i de fall de trafikerade samma flygplats som lågkostnadsbolagen.

Finanskrisen 2008, medförde en nedgång i såväl inrikes- som utrikestrafiken. Från 2010 ökade återigen antalet passagerare.

Figur 3.1 Passagerar- och BNP-utveckling 1974-2021



Källa: Transportstyrelsen.

Under 2019 hade efterfrågan på inrikes flygresor börjat minska genom en kombination av flera faktorer; den ekonomiska avmattningen, den svenska flygskatten, ett förändrat affärsresande och en ökad priskänslighet för flygresande. Uppmärksamheten kring klimathotet kan ha bidragit till den minskade efterfrågan. Men det som kom att bryta trafikutvecklingen, både utrikes och inrikes, var Covid-19-pandemin från årsskiftet 2019 - 20. Det är pandemin som enskild händelse som påverkat flygtrafiken mest under hela luftfartens moderna tid, se figuren ovan.

Pandemins effekter drabbade den globala ekonomin. Restriktioner och stängda gränser fick stora konsekvenser för många företag och verksamheter. Antalet passagerare på svenska flygplatser föll snabbt under våren 2020 och i april och maj samma år nåddes en bottennotering med ca 98 procent färre passagerare i jämförelse med motsvarande månader under 2019. Luftfartssektorn fick minskade intäkter genom uteblivet resande under året och såväl flygbolag som flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst redovisade omfattande förluster.

En följd av pandemin innebar att flygbolag i princip ställde sina flygplansflottor på marken. Flygbolagen fick se över sina organisationsstrukturer och tillgångar.

Tidigare nedgångar har varit tillfälliga och volymerna har återgått relativt snart till de nivåer som var innan respektive specifik händelse, för att sedan fortsätta att öka därefter. Hur återhämtningen kommer att vara efter pandemin är dock fortfarande oklar. Nedgången på grund av pandemin har varit betydligt större och mer långvarig än tidigare nedgångar.

Under 2022 har Rysslands invasion av Ukraina gjort situationen i omvärlden mer konfliktfylld och svårare att förutse. Effekterna av invasionen påverkar bland annat flygtrafiken. Många länder har stängt sitt luftrum för ryska flygbolag. Ryssland har i sin tur svarat med att stänga sitt luftrum för europeiska flygbolag. Stängningen av det ryska luftrummet har inneburit stora konsekvenser för europeiska flygbolag avseende trafik mellan Europa och Asien. Därtill har EU fattat beslut om ett flertal sanktioner mot Ryssland som bland annat omfattar transport- och flygsektorn. Den geopolitiska situationen leder till stora konsekvenser för transportsystemet, men som helhet bör dessa inte bli lika påtagliga som under pandemin när industrier och hela länder stängde ned.

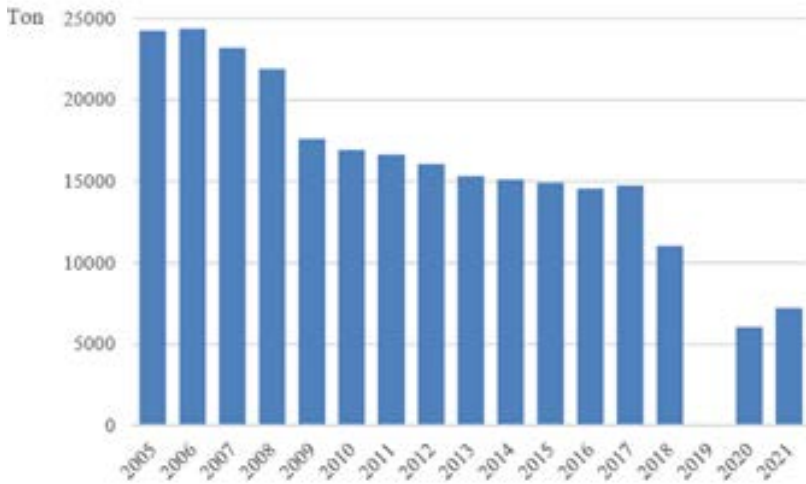
Före Covid-19-pandemin hade SAS, Braathens/BRA Flyg och Norwegian de största marknadsandelarna. Från 2005 till 2019 har SAS varit dominerande på den svenska inrikesmarknaden med omkring hälften av passagerarna. Under pandemin (2021) var SAS ännu mer dominerande än tidigare. Braathens/BRA respektive Norwegian hade cirka 30 procent respektive 19 procents andel av marknaden 2019. Både BRA Flyg och Norwegian har under pandemin genomgått företagsrekonstruktioner och har inte kunnat flyga under hela perioden. Fler flygbolag är verksamma på utrikesmarknaden jämfört med inrikesmarknaden. De fyra största bolagen är SAS, Ryanair, Wizz Air och Norwegian, som delar på hälften av marknaden. SAS dominerar med ca 24 procents marknadsandel i utrikestrafiken 2019.

3.3.2 Frakttrafik

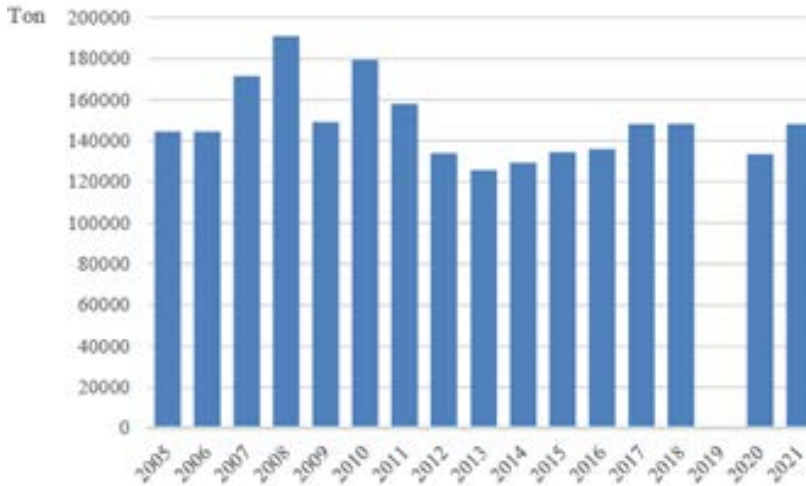
Globaliseringen av ekonomin, produktion och handel är några viktiga drivkrafter bakom flygfraktens utveckling. Efterfrågan på högteknologiska produkter, IT, elektronik, kläder och kostnadsdrivande konsumtionsprodukter är kärnan i flygfrakten.

Det finns tre kategorier av flygbolag som verkar inom fraktområdet. Första kategorin består av flygbolag med dominerande passagerartrafik. Flygbolagen bedriver främst fraktverksamhet genom att erbjuda överkapacitet i lastrummet inom det befintliga linjenätet, s.k. pax-belly kapacitet. Ungefär hälften av det totala fraktflyget i världen går som belly-frakt. Den andra kategorin, kombinerade flygbolag, är flygbolag som har expanderat på fraktmarknaden genom att vid sidan av ordinarie belly-kapacitet utveckla fristående fraktverksamhet för att bedriva reguljär trafik och ad-hoc flygningar. Den tredje kategorin utgörs av renodlade fraktflygbolag.

Mängden frakt och post som transporteras med flyg utrikes ligger på nivåer som är ungefär tio gånger så höga jämfört med inrikestransporterna. Frakt och post i utrikestrafiken har fluktuerat under årens lopp. Under 2010-talet har utrikes flygfrakt stabiliserats på en något lägre nivå. Från 2013 haft utrikes flygfrakt haft en viss tillväxt. Inrikes frakt och post har haft en nedåtgående trend under de senaste decennierna.

Figur 3.2 Flygbefordran frakt och post inrikes, ton, 2005-2021

Källa: Transportstyrelsen.

Figur 3.3 Flygbefordran frakt och post utrikes, ton, 2005-2021

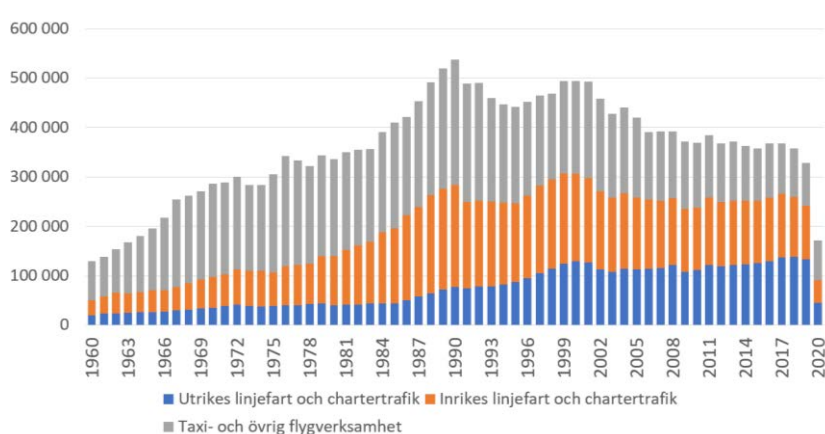
Källa: Transportstyrelsen.

3.3.3 Rörelser

I inrikestrafiken har passagerarvolymen legat relativt stabilt under de senaste decennierna, men antalet landningar har minskat. Det kan

bero på att man med åren övergått till att använda större flygplansmodeller, som rymmer fler passagerare per flygning. Större flygplan än tidigare har även använts i utrikestrafiken, men där hålls antalet landningar uppe av en ökad passagerarvolym. Antalet landningar minskar dock stadigt för övrigt flyg, där bland annat taxiflyg, privatflyg, bruksflyg och skolflyg ingår. Privatflyget har minskat trendmässigt under lång tid och mer än halverades mellan 2005 – 2020. Även taxiflyg minskade under perioden.

Figur 3.4 Antal landningar på svenska trafikflygplatser 1960-2020



Källa: Trafikanalys.

3.4 Flyget har stor betydelse för Sveriges tillgänglighet – både i ett nationellt och internationellt perspektiv

3.4.1 Transportsystemets betydelse

En god tillgänglighet är nödvändig för att ett samhälle ska fungera. Tillgängligheten möjliggör ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning och är därför av grundläggande betydelse för näringsliv och samhälle. Även om tillgänglighet kan skapas utan mobilitet, är resor och transporter av stor betydelse för ett väl fungerande näringsliv och samhälle.

Resor ger möjlighet för människor att ta sig till och från olika platser. Det handlar om betydelsen av exempelvis mänskliga möten,

utbyte av tankar och idéer, möjlighet att bo på en plats och arbeta eller studera på en annan.

Transporter är också helt avgörande för näringslivets möjligheter att verka och utvecklas. Det handlar till exempel om transporter av råvaror, insatsvaror och färdiga produkter eller tjänster.

I ett historiskt perspektiv innebar utbyggnaden av snabbtågstrafiken att järnvägen tog marknadsandelar av flyget i de stora stråken i landet. Järnvägen har potential att fortsätta den utvecklingen genom utbyggnaden av höghastighetståg och nattåg till den europeiska kontinenten med mera. En omställning av transportsystemet påskyndas om det blir lättare för medborgare och näringsliv att välja klimatsmarta alternativ.

Ett välutvecklat, väl fungerande och tillförlitligt transportsystem, där olika trafikslag samverkar effektivt, bidrar till grundläggande tillgänglighet, regional utveckling och i förlängningen ett ökat välbefinnande och högre livskvalitet i hela landet och ger förutsättningar för att hela Sverige ska kunna leva.

3.4.2 Sveriges geografiska förutsättningar

Sverige är ett avlångt land som ligger i utkanten av Europa, och har stora avstånd till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv. Flyget spelar en viktig roll genom snabba transporter som överbryggar långa fysiska avstånd.

Både Sverige som helhet och Stockholmsregionen är beroende av väl fungerande internationella relationer, en god internationell tillgänglighet och att Sverige hålls ihop nationellt med ett effektivt nät för flygtrafiken i Stockholm.

3.4.3 Sveriges beroende av omvärlden

Sverige har en lång och framgångsrik historia av att vara såväl en industri- som en kunskapsnation. Industrin och den industrinära tjänstesektorn står för en femtedel av landets bruttonationalprodukt. Sveriges ekonomi är nära sammanflätad med den övriga världsekonomin genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder. Tjänster spelar en allt större betydelse för exporten. Industrin och

den industrinära tjänstesektorn står tillsammans för nästan 77 procent av det samlade exportvärdet.

Stockholm är Sveriges huvudstad med rikets ledning och har nästan 23 procent av Sveriges befolkning i Stockholms län. Stockholm är även en betydande tillväxt- och kunskapsregion. Av världens största företag som har verksamhet i Norden finns den största andelen av huvudkontoren, på minst nordisk nivå, i Stockholms län. Forskningen visar att placeringen av ett företags huvudkontor är viktig då företagets forsknings- och utvecklingscentra ofta lokaliserar till huvudkontoren. Detta visar på Stockholms betydelse för Sverige.

3.4.4 Flygtrafikens bidrag

Flygtrafiken bidrar till tillgänglighet med snabba förbindelser över långa avstånd till nationella och internationella destinationer. Den tillgänglighet flyget skapar bidrar till stärkt konkurrenskraft, regional utveckling, ökad sysselsättning, och ekonomisk utveckling i Sverige.

De snabba flygförbindelserna ger näringslivet tillgång till kompetens, kapital, leverantörer, kunder och marknader i andra delar av landet eller i andra delar av världen. Flyget ger också människor möjlighet till kulturellt utbyte och att träffa släkt och vänner.

3.5 Arlanda flygplats har en särställning som nav i det svenska flygplatssystemet och som multimodal bytespunkt

Arlanda flygplats är Sveriges största flygplats och har med sin dominerande storlek, det stora nationella- och internationella linjeutbudet och närhet till Sveriges huvudstad en särskild betydelse för Sverige. Arlanda flygplats knyter ihop landet med sin navfunktion för både inrikes och utrikes flygtrafik genom att erbjuda direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Genom detta bidrar Arlanda flygplats till nationell och internationell tillgänglighet för stora delar av Sveriges befolkning och näringsliv.

Övriga svenska flygplatser har även de en viktig roll. De bidrar med både nationell och internationell tillgänglighet och till resandeunderlag för de direktlinjer som utgår från Arlanda flygplats. Huvudstadsflygplatser i våra grannländer har också betydelse för svenska medborgare och näringsliv. De bidrar med internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats utmärker sig dock i förhållande till övriga flygplatser genom att den har flyglinjer som bidrar till både nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats är genom sina nationella och internationella flyglinjer viktig för utvecklingen och tillväxten för olika delar i Sverige.

Som Sveriges största flygplats, med en omfattande flygtrafik, finns möjlighet för Arlanda flygplats att spela en viktig roll i omställningen av flygtrafiken. En betydande del av allt flygbränsle i Sverige tankas på Arlanda flygplats. Genom att erbjuda flygbränsle som bidrar till lägre klimatpåverkan kan Arlanda flygplats spela en viktig roll i flygets omställning till fossilfrihet.

Med åtgärder som bidrar till att ställa om flyget, kan Arlanda flygplats också bli en förebild för andra flygplatser i Norden, Europa och världen. Som global förebild i flygets omställning kan Arlanda flygplats ta marknadsandelar från andra flygplatser i Europa – under förutsättning att flygplatsen är attraktiv, smidig att använda och har tillräcklig kapacitet.

Jag ser Arlanda flygplats som en nationell tillgång för Sverige. Det är därför, utifrån mitt perspektiv, viktigt att flygplatsen på ett aktivt sätt kan bidra till omställningen av flyget, möjliggör destinationsutveckling samt kan leverera konkurrenskraftiga tjänster till flygbolag, medborgare och näringslivet i övrigt.

3.6 Luftfarten kommer att öka i omfattning och genomgå ett tekniskifte – både utifrån nya energikällor och med utvecklade farkoster

Två nutida stora omvärldshändelser skakar om vårt samhälle. Coronapandemin (2020-) ledde till en aldrig tidigare skådad flygmarknadskollaps som är långt från återhämtad. Den andra händelsen, Rysslands invasion av Ukraina (2022-), har hittills inte fått påtagliga effekter på flygmarknaden, även om rusande bränslepriser inom kort kommer att göra flygresor dyrare. Det ryska

luftrummet är stängt för bland annat Skandinavien och innebär en påverkan på hur vissa flyglinjer, exempelvis Asientrafiken, kan genomföras av flygbolagen och flygtrafikledningen. Det råder sammanfattningsvis en osäkerhet kring vad omvärldens oro och instabilitet kan komma att få för samhällskonsekvenser, det är en trend som fortsätter. Coronapandemin kommer sannolikt få långvariga effekter på flygresandet i Sverige och tidigast om fem år bedömer branschkännare att flygmarknaden återhämtat sig till de efterfrågenivåer som rådde före pandemin. Men om detta kommer ske beror också på hur andra företeelser och trender utvecklas, till exempel kriget i Europa. Nedan redogörs för tre trender inom samhället och tre trender inom transportsystemet och flygmarknaden som bedöms vara av betydelse för detta uppdrag.

3.6.1 Samhällets och samhällsekonomin utvecklingstrender

Ökad instabilitet och omvärldsoro

Politisk polarisering mellan öst och väst ger instabilitet i Europa och övriga världen med ökade risker för eskalering av konflikter som snabbt kan få ekonomiska och politiska konsekvenser. Säkerhetsproblem (krig eller hot om krig i närområdet och hot om terroristaktiviteter) behöver hanteras. Ökat fokus på säkerhet kommer prägla utvecklingen i olika former och kommer sannolikt märkas både på samhälls- och individnivå. En tilltagande politisk och säkerhetspolitisk oro i Europa och övriga världen leder till nya samarbeten. Sveriges och Finlands ansökan i maj 2022 om medlemskap i NATO innebär en ny säkerhetsordning i vårt närområde. Ekonomiska sanktioner bilateralt och multilateralt på grund av Rysslands krigföring riskerar få global spridning som i sin tur påverkar världshandel och ekonomisk tillväxt.

Globaliseringen är fortsatt stark

Det finns tecken på minskad globalisering, nationalistisk expansion och separatistiska strömningar i flera länder. Men teknisk utveckling, handel och kulturella utbyten är något som stora delar av världens befolkning idag har tillgängligt, oberoende av geografisk

tillhörighet. Städer och regioner konkurrerar om att attrahera människor och företag på en global arena. Den globala handeln förväntas vara stabil i förhållande till den globala tillväxten. En mer tjänsteorienterad ekonomi fortsätter ställa krav på global handelsstyrning, men förutsätter politiska beslut om globala ekonomiska frågor från Peking till Washington.

Demografiska rörelser mot storstäder som förändrar den ekonomiska geografin

Sveriges folkmängd väntas öka till nästan 13 miljoner människor år 2060. Urbaniseringen i Sverige fortsätter och koncentreras till de större städerna som får en allt viktigare roll som mötesplats och drivhus för innovation och tillväxt. Stockholms befolkning ökar och år 2050 beräknas Stockholms län ha över 3 miljoner invånare. Ett ökat arbetspendlande kommer att leda till att Mälardalen som region blir viktigare. Glesbygdskommuner i alla landsändar förutses få en minskande folkmängd och en växande andel äldre.

De genomsnittliga inkomsterna i Sverige fördubblas till år 2060. Produktiviteten i hela ekonomin väntas öka med ca 1,7 procent per år i genomsnitt fram till 2060. Utvecklingen blir något svagare än under 1990- och delar av 2000-talet.

Efterfrågan på tjänster förväntas öka, vilket gör att produktivitetsutvecklingen i tjänstesektorn blir allt viktigare. Näringslivet rör sig i allt högre utsträckning från marknadsmodeller baserade på produkter och tjänster till att sälja lösningar.

3.6.2 Transportsystemets och flygmarknadens utvecklingstrender

Krav på anpassningar till miljö och förändrat klimat

Utsläppen från transporter är en växande global utmaning. Tuffare styrmedel kan förväntas. Kraven på kvalitet i utemiljön ökar när städernas folkmängd växer och städerna blir tätare. Klimatförändringarna leder till ökade risker för översvämningar, skred och andra hot mot infrastrukturen. För att nå regeringens mål

om en fossilfri transportsektor behöver inte minst flygsektorn göra mer för att nå fossilfrihet. För att internalisera flygets samhällsekonomiska kostnader behövs styrmedel som inkluderar åtgärder som minskar klimatpåverkan och styr mot effektivare flygplan, ökad andel förnybara drivmedel och mer klimatanpassade ruttor. Omställningen av luftfarten behöver innebära att flygplanet drivs fram av andra energikällor än fossilt flygbränsle. Uppfinningsrikedomen och produktivitetsutvecklingen är hög, vilket troligtvis kommer att leda till processer som möjliggör produktion och logistik av den nya fossilfria flygtekniken. Framtida flygplan kommer ha både annan och lägre bränsleförbrukning, lägre utsläpp av kväveoxider och minskat buller i jämförelse med flygplan som produceras idag.

Men transportererna ökar

Generellt förutses trafiken fortsätta att öka i världen liksom i Sverige. De stora flödena tenderar att koncentreras i befolkningstäta områden. Internationella transporter får allt större betydelse för samtliga trafikslag. Förändringar i världshandelsmönstret påverkar särskilt sjö- och luftfartens marknader. Flygtrafiken väntas öka men den svenska inrikestrafiken förväntas att uppleva en svag återhämtning efter pandemin och når en platåfas som är lägre än de senaste 30 årens nivåer efter avregleringen av inrikesflyget. Det är utrikestrafiken som står för tillväxten. Allt fler resenärer kan resa och de genomför fler och längre flygresor. Andelen tjänsteresor minskar, medan resande till semesterorter, släkt och vänner kommer att öka. Frakt med flyg tycks vara på uppgång. Ökningen är internationell och sker främst i Asien och mellan Asien och Europa. Inte minst e-handeln bidrar till flygfraktens tillväxt. Flygfrakten transporteras både ombord på renodlade fraktflyg och i passagerarplan. Kapacitetsbrist bedöms uppstå såväl i det svenska luftrummet som för infrastrukturen på Arlanda flygplats inom de närmaste 20 åren.

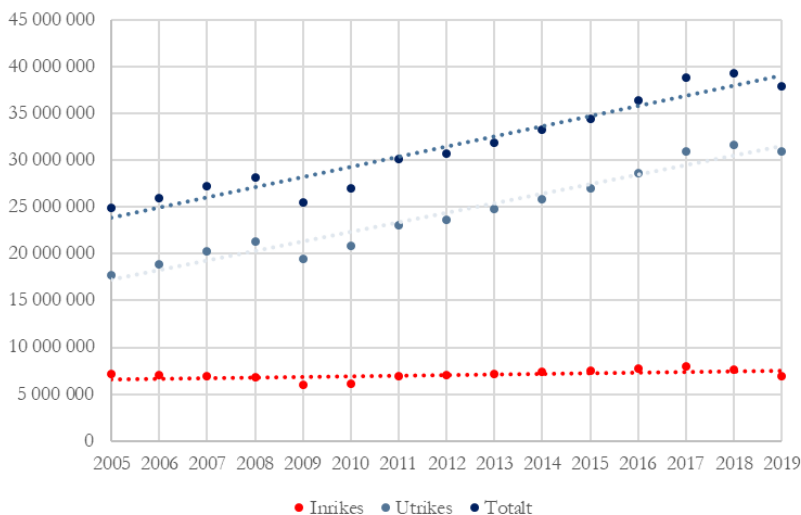
Ökad digitalisering och automatisering

Digitaliseringen har potential att radikalt förändra samhället och transporter med självlärande teknik (lärande maskiner och artificiell intelligens) där det fysiska smälter samman med digitala beskrivningar av det fysiska. Digitaliseringen är en viktig förutsättning för automatisering av olika tjänster i transportsystemet, elektroniskt informationsutbyte mellan föremål och för utveckling av exempelvis förarlösa farkoster och fordon. Mängden digital information växer och ökad automatisering ställer nya krav på fordon, informationssystem och infrastruktur där krav på säkerhet och kvalitet kommer att öka och integritetsfrågor blir allt viktigare. Cybersäkerhet är en samhällsfråga som inte bara berör transportsektorn. Utsatta system är flygtrafikledning och andra kommunikationssystem. Transportkedjor och det ihopkopplade transportsystemet kan innebära att resor och transporter med olika färd sätt kan kombineras och paketeras för att uppnå mer effektiva och hållbara transportlösningar. Drönare skapar nya möjligheter och kan användas för allehanda uppgifter och användningsområden både för att transportera passagerare och frakta varor. Ny infrastruktur för drönare kommer utvecklas i städer och vid transportnav som exempelvis hamnar och flygplatser som komplement till den existerande transportinfrastrukturen.

3.6.3 Prognos flygpassagerare

Passagerarutvecklingen under senaste tjugoårsperioden fram till och med 2019 visar på två distinkt skilda utfall för inrikestrafiken respektive utrikestrafiken. Medan utrikestrafiken närmast fördubblades från 16 till 31 miljoner årspassagerare så visar inrikestrafiken en stagnation med en stabil platå på omkring 7 miljoner årspassagerare.

Figur 3.5 Antal passagerare på svenska flygplatser inrikes, utrikes och totalt 2005–2019



Källa: Transportstyrelsen.

Redan innan coronapandemins utbrott inleddes i mars 2020 hade den svenska flygtrafiken dock börjat mattas av med en miljon färre flygpassagerare år 2019 jämfört med föregående år. Sedan kollapsade den svenska flygmarknaden våren 2020 med 98 procent färre flygpassagerare under april och maj 2020 jämfört med samma månader 2019. Totalt för helåret 2020 minskade antalet flygresenärer i Sverige i linjefart och charter med 75 procent vilket motsvarade marknadsnivån för 40 år sedan. Under 2021 återhämtade sig efterfrågan något men passagerarantalet låg fortfarande 70 procent lägre jämfört med tiden före pandemin.³ Vid tiden för detta utredningsarbete befinner sig svenska flygmarknaden i en relativt stark återhämtningsfas med omkring halverat passagerarantal jämfört med samma period 2019.

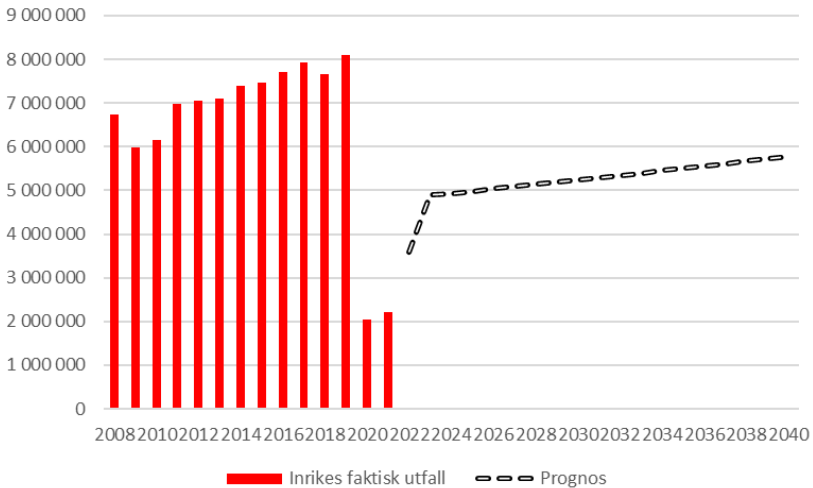
Det råder delade meningar om hur länge det dröjer innan den svenska flygmarknaden (antalet passagerare) har återhämtat sig till förpandemiska nivåer⁴. Enligt IATA:s senaste scenariedömning av flygmarknaden i Europa är det att dröja till år 2024 innan man har återhämtat sig, ACI Europe bedömer att det sker mellan

³ Återhämtningen 2021 jämfört med 2020 var 15 procent.

⁴ Jag har under utredningsarbetet inte sett någon bedömning av Ukrainakrigets marknadskonsekvenser då det är ännu för tidigt avgöra.

2024 och 2026, medan Swedavias senaste bedömning för den svenska flygmarknaden landar i en återhämtning någon gång mellan 2025 och 2027. Transportstyrelsen och Trafikverket tror däremot att det dröjer uppemot 10 år innan återhämtningen är nådd och det gör även LFV som prognosticerar flygplansrörelser⁵.

Figur 3.6 Antal passagerare inrikestrafik, utfall och prognos till år 2040.



Källa: Trafikverket.

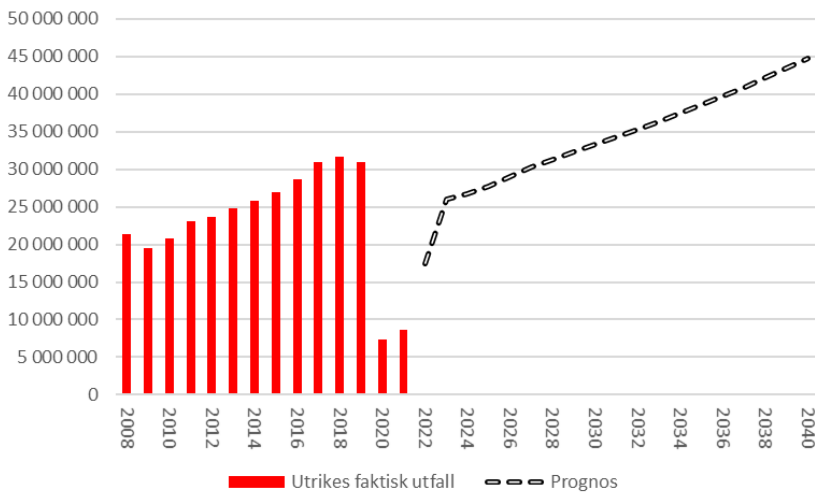
Återhämtningstakten ser olika ut beroende på marknadssegment och region, men generellt är de flesta överens om att utrikestrafiken återhämtas snabbare medan inrikestrafiken, som efter initialt snabb återhämtning, stagnerar och landar på en plåta som ligger på en lägre nivå än vid tiden före pandemin. Skälen är en mix av bland annat flygskam, digitalisering av möten och distansarbete samt konkurrens från andra trafikslag. Däremot skiljer det sig åt mellan olika delar av landet. I stora delar av Norrland är flyget det trafikslag som kan upprätta en rimlig tillgänglighet till övriga landet och där kan inrikestrafiken komma att växa vidare inte minst på grund av pågående och framtida industrisatsningar.

En osäkerhetsfaktor för marknadsutvecklingen är vad som kommer ske med konkurrenssituationen inom inrikesflyget.

⁵ Eurocontrol för däremot ett annat prognosresonemang i senaste uppdatering från April 2022, där man tror att Europa (mätt i antalet flygrörelser är återhämtad redan under år 2024)

Historiskt sedan avregleringen av inrikesflyget 1992 har åtminstone de fem största inrikeslinjerna haft en mer eller mindre kontinuerlig konkurrens av mellan minst två flygbolag. Inte sällan har både Arlanda och Bromma flygplatser varit en del av konkurrensförutsättningarna, där pris och utbud har använts för att konkurrera om resenärerna. Flyglinjer utan konkurrens finns det många av och där har både prisbild och utbud ändå varit stabila och konkurrenskraftiga över tiden, beroende på konkurrens från andra trafikslag eller flygplatser. I andra fall saknas alternativ till flyget och där har ändå utbudet varit tillräckligt förutom i de fall där staten behövt gå in och beslutat om allmän trafikplikt och upphandlat flygtrafiken utifrån transportpolitiska motiv. I ytterligare ett antal fall har reguljär inrikestrafik upphört utan att återkomma, bland annat under pandemin. Jag anser att en väl fungerande konkurrens avseende inrikesflyget i Sverige är essentiellt för flygkunderna. Det finns gott om exempel där en flyglinje som gått från en konkurrensutsatt marknad till en monopolmarknad resulterat i ett försämrat utbud och försämrad prisbild. Min bedömning är det finns en rad osäkerheter för inrikesflygets framtid, och jag anser därför att staten ska fortsätta ta ansvar för transportpolitiskt motiverad flygtrafik till Arlanda.

Figur 3.7 Antal passagerare utrikestrafik, utfall och prognos till år 2040



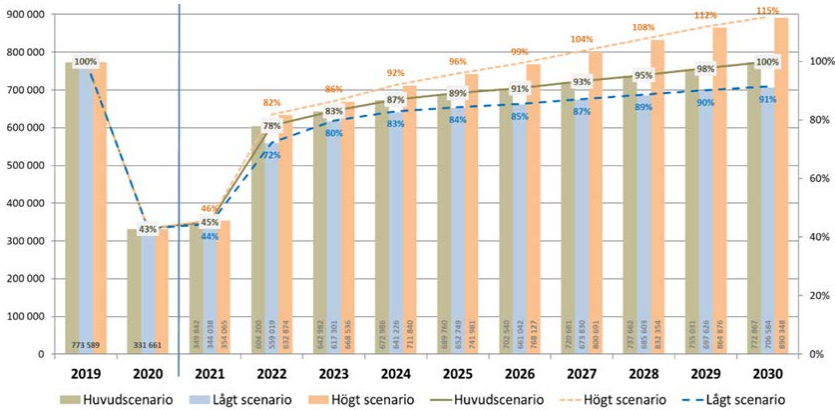
Källa: Trafikverket.

Utrikestrafiken har sedan 1980-talet vuxit ifrån inrikestrafiken och står för en allt större andel av det svenska flygresandet. År 2040 kanske endast var åttonde resenär flyger inrikes. Globalisering och handelsrelationer har varit viktiga faktorer bakom utrikesflygets snabba utveckling. Under de senaste 15-20 åren är fritidsresandets ökning, främst kopplad till lågprisflygets priser och utbud, som varit den viktigaste förklaringen till den snabba volymökningen från vissa svenska flygplatser som exempelvis Arlanda. 2019 stod fritidsresandet för 7 av 10 flygresor från Arlanda flygplats. En planerad utökning av utbudet gör att mycket talar för en fortsatt trafiktillväxt. De främsta skälen som kan bromsa denna utveckling är faktorer som påverkar priskänsliga fritidsresenärer och inkluderar framför allt bränslepriser och införande av styrmedel för att ge incitament för ett klimatsmart flygande. Jag anser att det är positivt om Sverige får fler flyglinjer, inte minst vid Arlanda flygplats, i och med att det bidrar till att tillgängligheten till och från Sverige ökar, vilket i förlängningen är positivt för samhällsekonomin.

Prognos flygrörelser

LFV pekar i sin prognos för flygrörelser att huvudscenariot är en återhämtning motsvarande 2019 års nivå kommer först år 2030. Det beror enligt LFV på en svagare ekonomisk tillväxt, pandemins effekter på branschen, beteendeförändringar och ekonomiska styrmedel för flygets omställning. Överflygningar över Sverige kommer öka under perioden liksom utrikestrafiken, medan LFV bedömer att inrikestrafiken kommer stagnera markant mätt i antalet rörelser.

Figur 3.8 Antal årliga luftrumrörelser 2019-2030, utifrån huvud-, låg- respektive högsceario (antal respektive procent i förhållande till 2019)



Källa: Luftfartsverket.

Prognos frakt

Prognosen för flygfrakt är i dagsläget osäker. Som jag beskrivit tidigare har den svenska flygfraktens volym minskat de senaste åren och påverkades vidare av avbrott i produktion av varor och komponenter som pandemin orsakade. Produktionen och även godslogistiken inklusive flygfrakt har börjat återhämtningen. Inte minst pandemin visade på flygfraktens betydelse till exempel för distribution av läkemedel. Andelen gods som transporteras med flyg⁶ är i vikt räknat mycket låg sett till andra trafikslag, men det rör sig oftast om högvärdigt gods med krav på mycket korta ledtider. Tyvärr saknas uppgifter om värdet på det flygfraktade godset. Exempel på flyggods är högteknologi, elektronik, läkemedel men även andra icke-skrymmande varor. Makroekonomiska faktorer talar definitivt för att flygfrakten kommer öka. Utveckling av global handel, mer ekonomiskt välstånd för fler i världen samt ökad befolkning är exempel på vad som över tiden, med beaktande av dagens omvärldsoro, kommer att driva upp flygfraktmarknaden. Sverige är en exportberoende ekonomi och jag konstaterar att

⁶ Flyggodset transporteras på tre sätt, dels flygfrakt i flygplan som endast transporterar gods (freighters), dels frakt som transporteras med passagerarflyget (belly), samt med lastbil (trucking).

flygfrakten har en naturligt viktig roll här. Arlanda flygplats är idag den största flygplatsen i Sverige för flygfrakt med ungefär hälften av marknaden.

Utblick flygmarknaden och nya luftfarkoster vid horisonten

Min bedömning är sammanfattningsvis att den svenska flygmarknaden kommer att fortsätta växa, helt enkelt därför att Sveriges geografi och ekonomi behöver den tillgänglighet som flyget ger. Det finns idag inget som talar för att efterfrågan på fritidsresande till och från Sverige kommer minska, snarare gäller den motsatta trenden. Affärsresandets andel av flygresandet kommer dock troligen fortsätta minska. För att möjliggöra en tillväxt av flygmarknaden behöver flyget ställa om snabbt för att även luftfarten ska nå beslutade klimatmål. Detta kommer behöva åstadkommas både genom flygbranschens egna ansträngningar för teknisk innovation, och genom ekonomiska styrmedel samt genom offentligt stöd, inte minst till utvecklingen av tillgängligt fossilfritt flygbränsle.

Utvecklingen av nya fossilfria luftfarkoster går framåt i snabb takt även om mycket arbete återstår bland annat med certifiering för kommersiell trafik. Drönare går från att vara små hobbyprylar till användning i större skala inom många områden, från godstransporter till samhällsnödvändiga funktioner. De fördelar som lyfts är bland annat kortare transporttider i städer för varor och resenärer, minskad trängsel och minskade utsläpp. Nackdelar kan vara kopplade mot en eventuell osäkerhet kring de nya luftfarkosternas miljöpåverkan och säkerhet. Så kallade eVTOLs⁷ kommer använda så kallade vertiports⁸ för att som flygtaxi i luften ta passagerare från exempelvis Arlanda flygplats till Stockholm city. Denna del av flygmarknaden kallad Urban Air Mobility (UAM), med nya mindre fossilfria luftfarkoster, kommer successivt att påverka det svenska luftrummet och det kommer att ställas krav på regelverket för att integrera dessa farkoster med mer traditionell flygtrafik. Jag bedömer att det kommer behövas förändringar både på flygplatser och i luftrummet, där bland annat ett gemensamt

⁷ electric Vertical Take Off and Landing

⁸ Vertiports varierar i storlek men kan finnas i stadsmiljö, i anslutning till flygplatser eller på andra platser där efterfrågan på flygtaxi -eVTOL – finns.

europiskt ramverk (U-space) finns framtaget som ska möjliggöra en säker och effektiv integration av dagens och framtida obemannade luftfarkoster.

3.7 Swedavias ekonomiska förutsättningar

Svenska staten bestämmer Swedavias verksamhetsmål och vissa ramar för verksamheten genom bolagsordningen. I bolag med statligt ägande har verksamhetsföremålet sin grund i riksdagens beslut. Swedavia har i samhällsuppdrag att inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade målen.

Swedavia har två rörelsesegment i verksamheten, flygplats- respektive fastighetsverksamhet. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar. Inom flygplatsverksamheten äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatser som ingår i nationellt basutbud. Swedavia delar in flygplatsverksamheten i två delar, "aviation business"⁹ och kommersiella tjänster. I de kommersiella tjänsterna inryms uthyrning av lokaler, bilparkering och angöring samt tjänster för resenärer som och bland annat reklam och IT.

Inom fastighetsverksamheten äger, driver och förvaltar Swedavia byggnader och markfastigheter i anslutning till Swedavias tio flygplatser. I denna verksamhet ingår bland annat ägande, utveckling och förvaltning av exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.

Swedavias intäkter från "aviation business" motsvarade 63 procent av nettoomsättningen för 2019. Resterande intäkter avsåg bland annat bilparkering och angöring, "retail, food & beverage" samt fastighetsintäkter.

Swedavia kommer med stor sannolikhet att behöva betydande kapitaltillskott i syfte att finansiera framtida investeringar. Som en konsekvens av en obruten trafiktillväxt under många år startade Swedavia år 2013 Utvecklingsprogram för Arlanda flygplats för att höja kapaciteten inom olika områden och därmed positionera flygplatsen som den ledande i Norden. Däremot har bolagets

⁹ I "aviation business" ingår resenärstjänster, start- och landningstjänster, säkerhetskontroll, terminal- och undervägstjänster, assistanstjänster för personer med funktionsvariationer och infrastruktur för marktjänster.

ekonomiska förutsättningar, som en konsekvens av pandemin och den kollapsade flygmarknaden, väsentligt förändrats även om återhämtningen nu har fått fart. Investeringsstakten av planerade kapacitetshöjande åtgärder har bromsats eller stoppats tills vidare. Arlandas investeringströskel behöver minska för att kunna möjliggöra nödvändiga kapacitetshöjande åtgärder både på kortare och längre sikt. En direkt åtgärd som regeringen vid behov kan ta initiativ till är att staten ger Swedavia kreditgarantier genom att låta bolaget låna upp kapital via Riksgälden.

Det krävs kommersiella argument för att en statlig finansiering av en flygplats skall accepteras i enlighet med EUs statsstödsregler. Det är rimligen lättare att motivera kommersiella argument för ett statligt kapitalkott om ett bolag också har privata ägare. Därmed finns det argument att släppa in ett privat ägande i Swedavia. Det är också vanligt att flygplatser utanför Sveriges gränser har privata ägare, till mindre del. En privatisering av Swedavia skulle innebära en process där Swedavias affärsverksamhet, utan någon myndighetsuppgift i bolagsform (Swedavias nuvarande struktur), stegvisa överläts helt eller partiellt till privata ägare. Företag investerar mer och bygger upp sin kapitalstock när de privatiseras och detta får stöd i flera akademiska studier, eftersom statliga företag oftast inte kan uppbringa medel till så stora investeringsprogram. Stora investeringsbehov kan med andra ord vara ett privatiseringsmotiv. En delprivatisering av Swedavia kan därmed få positiva ekonomiska effekter för investeringsbehovet, medan staten ännu kvarstår som huvudägare.

Av de flygplatser som ingår i moderbolaget Swedavia är sannolikt endast de större flygplatserna med flest passagerare lönsamma. Det skulle innebära flygplatser som exempelvis Arlanda, Landvetter och Sturup. Därför är det förmodligen svårt att finna privata investerare som är villiga att investera i hela Swedavia.

Ett sätt att attrahera privat kapital skulle vara ett bolagisera Swedavias kommersiella verksamhet. Swedavia har en relativt stor kommersiell verksamhet som innefattar exempelvis restauranger, parkeringar och kommersiella fastigheter. Skulle dessa verksamheter inrymmas i ett eget bolag är det förmodligen möjligt att attrahera privat kapital.

4 Tidplan och åtgärdssamband

4.1 Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats

I detta kapitel redovisas en översiktlig bild av de åtgärder som bedöms som viktiga för utveckling av Arlanda flygplats, luftrum, anslutande transport- och energiinfrastruktur och transporter.

Det råder ett visst samband och beroende mellan olika åtgärder, vilket har betydelse för genomförandet i stort. För att åstadkomma en hållbar utveckling och få ut största möjliga nytta av varje enskild åtgärd, finns behov av att se åtgärdsförslagen i ett sammanhang. Åtgärderna kan också behöva följa en gemensam tidsram. Flera av åtgärderna påverkar förutsättningarna för andra åtgärder. Det kan därför vara viktigt att utvecklingen inom de olika områdena i möjligaste utsträckning sker parallellt och i rätt takt.

För att klara av kraven på en hållbar utveckling samtidigt som trafikvolymerna ökar behöver insatser för omställning till fossilfrihet, utveckling av Arlanda flygplats och utveckling av kringliggande infrastruktur och transporter med mera påbörjas i god tid. Det råder långa ledtider för flera åtgärder som krävs. Det finns flera viktiga hållpunkter för utvecklingen. Beslut om framtiden för Bromma flygplats är en av flera hållpunkter för utvecklingen.

Kostnaderna för att genomföra föreslagna åtgärder varierar. Höga kostnader är framför allt förknippade med förstärkt kapacitet i olika funktioner. Åtgärderna är tänkta att finansieras genom såväl statliga, regionala som kommunala anslag, men också genom Swedavia och dess kunder. Frågan om finansiering kan även aktualiseras hos andra aktörer. Beslutsprocessen för enskilda åtgärder är beroende av vilka intressen och beslutsfattare som är involverade.

De tidsperspektiv som anges kopplat till genomförande av olika åtgärder får ses som indikativa. För genomförande av flera av

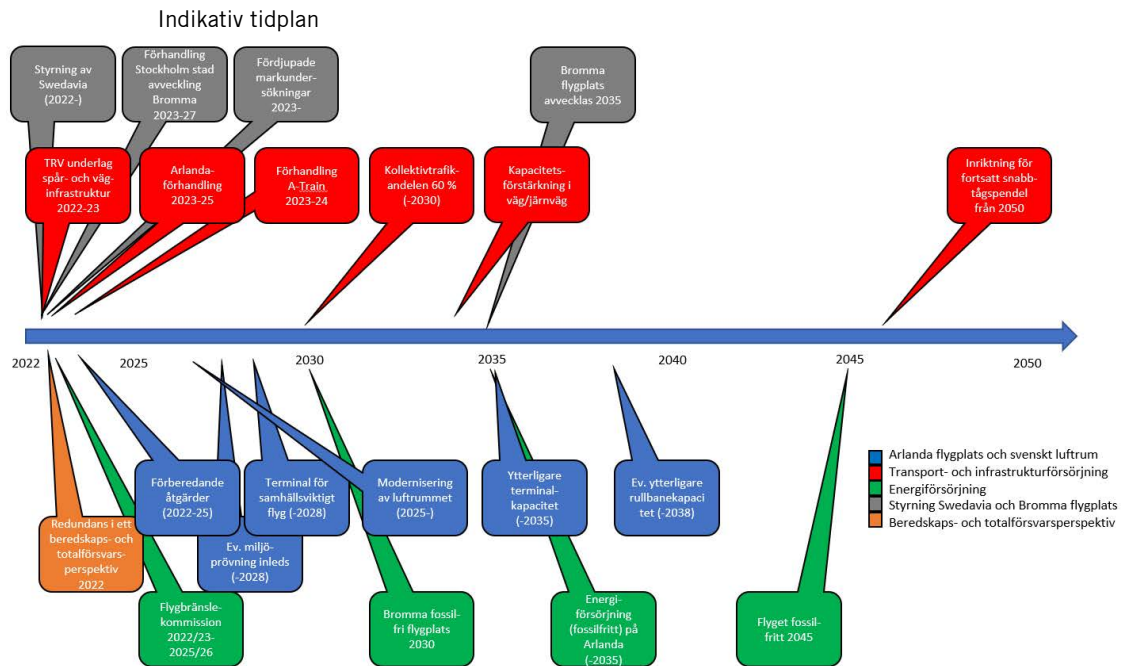
åtgärderna kan det även krävas avgöranden i flera instanser i enlighet med gällande bestämmelser, till exempel avseende fysisk planering och miljöprövning.

4.2 Översiktlig tidplan och väsentliga åtgärder

I figuren nedan redovisar jag en översiktlig tidplan för de mest väsentliga delarna av planen för Arlanda flygplats. I figuren ges en indikation i tid för när olika åtgärder bör vidtas. Det föreligger betydande osäkerheter, varför detta får ses som en översiktlig skattning av tidsperspektivet.

De åtgärder som lyfts fram i figuren har grovt delats in i fem olika områden. Åtgärder vid Arlanda flygplats och luftrummet är markerade i blått. Åtgärder kring transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda är markerade i rött. Åtgärder som avser energiförsörjning är markerat i grönt. Åtgärder som har bäring på Styrning av Swedavia och avveckling av Bromma flygplats är markerade i grått. Därtill finns även angivet i säkring av redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv.

Figur 4.1 Översiktlig tidplan för väsentliga åtgärder



4.2.1 Arlanda flygplats och luftrum

Arlanda flygplats behöver ”Brommafieras”. Ledtiderna behöver kortas, framför allt för de passagerare som reser över dagen. Swedavia behöver även säkerställa att det finns tillräcklig kapacitet i bansystem och terminaler. Det är för mig oklart om och när det kan bli aktuellt med ytterligare rullbanekapacitet. Swedavia bedömer dock att taket för rullbanekapaciteten nås under andra delen av 2030-talet. Prognoser för det framtida flygandet är behäftat med stor osäkerhet av flera skäl, jag uppfattar dock sannolikheten som tillräckligt hög för att arbetet med att öka kapaciteten på Arlanda bör intensifieras.

Det finns därför behov av att Swedavia omgående vidtar *förberedande åtgärder* för att säkerställa kapacitet i bansystem och terminaler. Det bör genomföras på ett sådant sätt att en eventuell *miljöprövning* inte fördröjs ytterligare. Jag räknar vidare med att förstärkningar i *terminalfunktionen* sker löpande. Swedavia bör även skapa en samlad plats och *terminal på Arlanda för kommersiellt allmänflyg inklusive samhällsviktigt flyg*. För att öka effektiviteten i luftrumets användning bör *luftrummet fortsatt moderniseras*.

4.2.2 Transport och landinfrastrukturförsörjning

Marktransporterna på väg och spår till och från Arlanda ska vara robusta och ha en god tillgänglighet. Det behövs en förbättrad samordning mellan samhällsplanering, bostadsbyggande, transportinfrastruktur och kollektivtrafik. Jag föreslår därför att regeringen under 2023 beslutar om en *Arlandaförhandling* med berörda regioner och kommuner för detta ändamål. Initialt ges uppdrag till *Trafikverket* att *ta fram underlag* till Arlandaförhandlingens fortsatta arbete. En sådan förhandling ska bland annat ta fram konkreta åtgärder för ökad kollektivtrafik till och från Arlanda med målet om en minst *60 procent kollektivtrafikandel* senast 2030. Enligt mitt förslag betyder detta bland annat att stationsavgiften på Arlanda tas bort och biljettpriset på Arlanda Express minst halveras. För att klara det senare föreslår jag ett särskilt regeringsuppdrag till en förhandlingsman att inleda *förhandlingar med A-Train* om sänkta biljettpriser. Förhandlingarna

bör vara avslutade 2025. Parallellt med detta ser jag även att det sker *kapacitetsförstärkning* i *infrastrukturen*. Nuvarande avtal med A-Train löper ut år 2050. Regeringen bör därför även ta fram en inriktning i god tid för hur en *fortsatt snabbtågspendel* kan bedrivas efter avtalets utgång.

4.2.3 Energiförsörjning

Enligt Sveriges klimatpolitiska mål ska Sverige vara nettonollutsläpp senast år 2045. Min uppfattning är att flyget inte utgör något undantag. Det krävs därför en övergång till fossilfria flygbränslen. Enligt den kunskap som finns idag kommer ett fossilfritt flyg att innebära att bränslet kommer att bestå av el, elektrobränsle, biobränsle och eventuellt vätgasteknik. Om den senare också ska uppfattas som fossilfri är det av vikt att exempelvis elproduktionen sker fossilfritt.

En rad åtgärder behövs. Jag föreslår därför ett tidigt regeringsuppdrag till en *flygbränslekommission* med uppgiften att redovisa konkreta åtgärder (finansiering, produktion, logistik etcetera) inklusive etappmål för svensk storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle för att nå klimatmålen. Flygbranschen har själva satt som mål att allt inrikes flyg ska vara fossilfritt 2030. En viktig del av att stödja omställningen är därför mitt förslag att från 2030 göra *Bromma flygplats helt fossilfri*. Flygplatsen kan tjäna som ett "show-room" för utveckling av det hållbara flyget. Under tiden fram till avvecklingen av Bromma flygplats 2035 behöver Arlanda bygga ut sin kapacitet av *energiförsörjning och infrastruktur för fossilfritt flyg på Arlanda* som då ska inkludera Brommas fossilfria trafik. Det är därefter viktigt att Arlanda behåller positionen som ett internationellt föredöme för hållbart flyg.

4.2.4 Styrning av Swedavia och Bromma flygplats

Avtalet för Bromma flygplats löper ut 2038. Det finns möjlighet till annan markanvändning, som inkluderar många nya bostäder. Det ställer dock krav på sanering av föroreningar i marken. Omfattningen av detta är oklar och behöver utredas.

Jag ser behov av att regeringen *tydliggör hur man ser på Bromma flygplats* samt ger tydlig *styrning till Swedavia* genom förändrad bolagsordning, uppdragsmål och inriktning för avveckling av Bromma flygplats. *Förhandling behöver inledas med Stockholms kommun* avseende framtida användning av flygplatsområdet. *Fördjupade markundersökningar* behöver genomföras för att kunna bedöma kostnaden för hantering av föroreningar samt hur kostnaderna för detta kan fördelas. Jag föreslår att Bromma flygplats avvecklas vid ingången av 2035.

4.2.5 Beredskaps- och totalförsvarsperspektiv

Jag har inte haft möjlighet att fullt ut analysera vilka konsekvenser som en avveckling av Bromma flygplats kan ha i ett *beredskaps- och totalförsvarsperspektiv*. Jag ser därför behov av en kompletterande analys med fokus på hur man kan minimera konsekvenserna och eventuella negativa effekter av en avveckling av Bromma flygplats. En sådan analys bör kunna påbörjas under 2022.

4.3 Dialog och uppföljning av åtgärderna

Arlanda flygplats är ett nationellt intresse. Det är därför enligt min uppfattning viktigt att planering och genomförande av utvecklingsinsatserna följs upp på en övergripande nivå av berörda myndigheter respektive av regeringen.

Det kommer att krävas en kontinuerlig dialog mellan de aktörer som berörs, med hänsyn till de beroenden som finns mellan olika åtgärder och verksamheter. Inom flera områden finns det redan idag etablerade forum för dialog om verksamheten och utvecklingen av den. Myndigheternas eller regeringens uppföljning av utvecklingen bör, enligt min uppfattning, inte ersätta vare sig en sådan dialog eller de olika aktörernas ansvar för sina respektive verksamheter.

För att inte riskera att tappa fokus eller fart, kan det enligt min bedömning vara lämpligt att åtgärdsplanen följs upp i samband med en eller flera kontrollstationer. I samband med dessa kontrollstationer kan det vara lämpligt att pröva aktuell situation avseende aktuell trafikutveckling och vidtagna eller genomförda åtgärder i förhållande till den övergripande åtgärdsplanen och vid

behov vidta ytterligare åtgärder om så krävs. Jag anser att en första kontrollstation bör genomföras år 2025 på initiativ av regeringen.

5 Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats

5.1 Terminalerna ska moderniseras och bli mer attraktiva för passagerarna med korta ledtider

Förslag: Swedavia bör intensifiera arbetet med att minska ledtiderna för passagerare, inte minst för passagerare som reser över dagen.

Swedavia bör omgående påbörja förberedelserna för att förstärka kapaciteten för uppställningsplatser.

Samarbetet mellan olika aktörer bör utvecklas. Ett gott samarbete mellan olika aktörer vid planering, genomförande av utvecklingsinsatser och vid operativ drift bidrar till att ge passagerare och transportköpare goda förutsättningar. Det kan bidra till korta ledtider och att flygplatsen upplevs som attraktiv.

5.1.1 Nuläge och utveckling på kort och medellång sikt

Innan pandemin var hanteringen av inrikestrafiken och utrikestrafiken uppdelad mellan Arlandas terminaler, där terminal 2 och 5 hanterade utrikestrafiken medan terminal 3 och 4 hanterade inrikestrafiken. Swedavia har påbörjat en integrering av utrikes- och inrikestrafiken; under pandemin användes endast terminal 5 och då för både för utrikes och inrikes flygtrafik. Sommaren 2022 kommer bolaget att öppna terminal 4 och därefter kommer båda terminalerna att hantera utrikes- respektive inrikestrafik¹⁰. Detta innebär enligt Swedavia att infrastrukturen kan nyttjas mer effektivt och ge

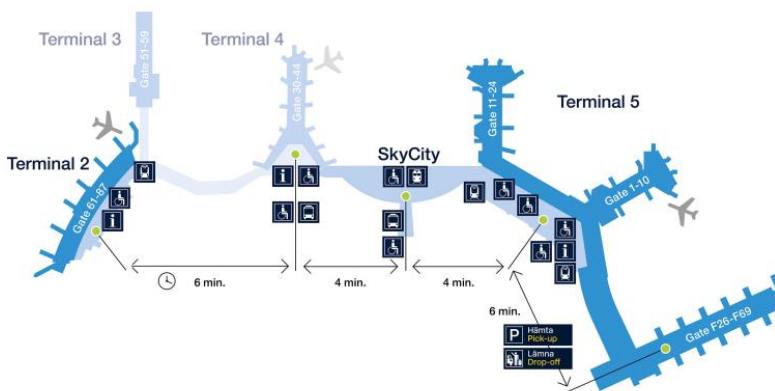
¹⁰ Terminal 4 kommer endast kunna hantera inrikes samt Schengen. Non-Schengen kommer hanteras vid terminal 5 och liksom tidigare vid terminal 2.

fördelar av att inrikestrafiken och utrikestrafiken inte har peak vid samma tidpunkt. Sommaren 2023 kommer Arlanda att driftsätta en gemensam incheckning och säkerhetskontroll för terminal 4 och 5, som kommer ligga i anslutning till nuvarande terminal 5. Det kommer då finnas rullband (så kallad "people mover") mellan terminal 4 och 5 samt mellan pir A och B i terminal 5 för att underlätta för resenärernas förflyttningar mellan terminalerna.

Terminal 2 öppnades för trafik 2022 och kommer ha kvar en egen incheckning och säkerhetskontroll. Terminal 3 som används för regionalflyget kommer tills vidare hållas stängd. Regionalflygets avgångar och ankomster kommer i stället spridas ut på terminal 4 och 5 vid terminalernas Gater eller på uppställningsplatser utanför terminalerna.

Enligt Swedavia kommer befintlig terminalkapacitet, med de åtgärder som nu genomförs eller kommer genomföras, att kunna hantera upp till 35 miljoner årspassagerare¹¹. Därefter behövs ny terminalkapacitet. Min bedömning är att detta blir aktuellt någon gång i mitten av 2030-talet.

Figur 5.1 Översikt över terminalstrukturen vid Arlanda flygplats



Källa: www.swedavia.se.

¹¹ Med full implementering av Utvecklingsprogram Arlanda (Swedavia),

Ledtider skiljer Arlanda från Bromma

Bromma flygplats uppfattas som lättillgänglig. Det tar kort tid för passagerare att ta sig igenom terminalen och ut från flygplatsen till vidare marktransport. Det är delvis en designfråga, men framför allt beror det på Arlandas storlek i förhållande till Bromma. Arlanda med sina 4 terminaler och tio gånger större passagerarvolym uppfattas inte ha lika snabba flöden och ledtider. Det gäller för passagerare både i transfer och som har Arlanda som start- eller slutdestination. Jag har ställt frågor till Swedavia om ledtiderna på Arlanda och Bromma för ankommande och avresande passagerare, vilket framgår av tabellerna nedan.

Ledtider i Arlandas terminaler

Arlanda är en betydligt större flygplats än Bromma och det betyder längre ledtider, vilket framgår av tabellerna nedan. Terminal 5 har längst avstånd från terminalens mest avlägsna uppställningsplats, men för närmare belägna uppställningsplatser minskar avståndet och således även ledtiden. Avståndet är visserligen längre än vad som gäller för uppställningsplatserna vid Bromma flygplats, men skillnaden i tid för Arlandas närmast belägna uppställningsplatser uppgår då endast till ett fåtal minuter, vilket visas i tabellerna nedan.

Figur 5.2 Tid i minuter för ankommande passagerare

sa

	<i>Bromma</i>	<i>Arlanda T2/T3</i>	<i>Arlanda T4/T5</i>
<i>Flygplan till ankomstball</i>	2 - 4	3 - 5	4 - 8
<i>Ankomstball till:</i>			
<i>Bussar</i>	1	2	8
<i>Taxi</i>	1	2	3
<i>Hyrbil</i>	4	11*	18*
<i>Timparkering</i>	3	3	3
<i>Parkering, terminalnära</i>	5	5	5
<i>Parkering, långtid</i>	-	10	19
<i>Spårväg (Tvärbanan)</i>	4	-	-
<i>Tåg Arlanda Central</i>	-	11	5
<i>Tåg Arlanda Express</i>	-	4	4

Källa: Swedavia. Not: * Inkluderar bussresa och fem minuters väntetid.

Figur 5.3 Tid i minuter för avgående passagerare

av

	<i>Bromma</i>	<i>Arlanda T2/T3</i>	<i>Arlanda T4/T5</i>
<i>Säkerhetskontroll till flygplan</i>	2 - 4	2 - 4	4 - 10
<i>Säkerhetskontroll</i>	5	10	10
<i>Avgångsball till:</i>			
<i>Bussar</i>	1	2	8
<i>Taxi</i>	1	2	3
<i>Hyrbil</i>	4	11*	18*
<i>Timparkering</i>	3	3	3
<i>Parkering, terminalnära</i>	5	5	5
<i>Parkering, långtid</i>	-	10	19
<i>Spårväg (Tvärbanan)</i>	4	-	-
<i>Tåg Arlanda Central</i>	-	11	5
<i>Tåg Arlanda Express</i>	-	4	4

Källa: Swedavia. Not: * Inkluderar bussresa och fem minuters väntetid.

Om resenärens flyg ankommer (eller avgår) från terminal 2 eller 3 (som är stängd tills vidare) är differensen till Bromma några minuter,

både i terminalen till ankomsthall och vidare till marktransport som buss och taxi. I terminal 4 är ledtiderna något längre eftersom piren i Terminal 4 kopplas ihop med ankomst- och avgångsfunktionen i terminal 5. Förhoppningsvis ska rullband ("people movers") mellan terminalerna minska ledtiderna markant. Särskilt lång ledtid har Arlandaresenärer till hyrbil (och buss från terminal 4 och 5). Terminalerna 2, 3 och 5 på Arlanda flygplats har dock omedelbar närhet till Arlanda Express

Ledtider i terminal, Bromma

Brommaresenärer utan incheckat bagage kan ta sig från flygplanet till taxin eller bussen på några minuter. Ytterligare ett par minuter till så nås tvärbanan eller hyrbilen. Det finns i stort sett inga avlägsna uppställningsplatser på Bromma, även om det kan variera någon minut beroende på var flygplanet parkerar.

Uppställningsplatser för flygplan

Swedavia konstaterar i sitt underlag till mig att tillgängligheten av uppställningsplatser för flygplan intill Arlandas terminalbyggnader under normala marknadsförhållanden underskrider behovet av uppställningsplatser. Ett underskott av kapacitet leder till att flygplan måste parkeras på avstånd från terminalerna (remote parkering) och flygresenärer lämnas och hämtas med buss vilket förlänger ledtiderna substantiellt.

Inrikestrafiken, liksom stora delar av utrikestrafiken, är peakbetonad. År 2019 var inrikestrafikens efterfrågan på kapacitet i peak motsvarande 135 procent jämfört med tillgänglig terminalansluten infrastruktur. Gapet mellan efterfrågan och tillgänglighet hanteras med remoteuppställning. I utrikesterminal 5 var efterfrågan i peak år 2019 motsvarande 125 procent av kapaciteten och föranledde remoteuppställningar. Utifrån slotansökningar¹² och justeringar från enstaka bolag för år 2022 har behovet av uppställningsplatser prognostiserats till cirka 95 procent av behovet i planeringsstadiet för år 2022. Swedavia kommenterar att "förseningar och andra operationella svårigheter samt inflexibel

¹² Ansökan om ankomst- och avgångstider vid flygplatsen

infrastruktur” medför att många flygplan står i remoteuppställning även under tider då kapaciteten motsvarar behovet, till exempel under innevarande år.

Hantering av 'Brommafiering'

Stockholm är den viktigaste målpunkten för resenärer till och från Arlanda och Bromma. Det är därför viktigt att Swedavia och Arlanda flygplats fokuserar på att minska ledtiderna i relationen från terminal till marktransport med destination till och från Stockholm. Gör man det kommer även andra resenärer, transferresenärer, att gagnas. Det är min uppfattning att Swedavia aktivt i den operativa planeringen ska prioritera så att inrikestrafiken får korta ledtider i terminalen där så är möjligt, eftersom en omfattande del av inrikespassagerarna har dagsförrättningar i Stockholm. Vidare måste antalet uppställningsplatser användas mer effektivt för att undvika remoteuppställningar som på ett betydande sätt förlänger resenärers ledtider. En integrering av terminal 4 och 5 kan enligt Swedavia bidra med att förbättra utnyttjandet och det är av vikt att bolaget aktivt reducerar antalet flygplan och resenärer som hamnar vid remoteuppställningar på flygplatsen.

Samarbete mellan aktörer på flygplatsen

Jag har fört diskussioner med olika aktörer som finns på Arlanda flygplats. Jag bedömer att stor del av verksamheten och samarbetet mellan olika aktörer fungerar bra, samtidigt som det finns indikationer på att samarbetet och samverkan på flygplatsen kan utvecklas.

Det är viktigt med effektiva processer vid flygplatsen, som möter resenärernas och transportköparnas behov, för att flygplatsens attraktivitet ska öka. Swedavia kan inte lösa detta själv, utan det handlar om att alla aktörer vid flygplatsen behöver samarbeta på ett bra sätt, för att man tillsammans i slutändan ska möta passagerarnas och transportköparnas behov. Det vore önskvärt om alla aktörer på flygplatsen kan ställa sig bakom en övergripande vision eller målbild om vad flygplatsen ska utvecklas till.

Jag kan exempelvis konstatera att gränskontrollverksamheten har en stor betydelse för passagerarnas ledtider och om de ska uppleva flygplatsen som attraktiv eller inte. Här är det viktigt att Swedavia och Polismyndigheten som är ansvarig för gränskontrollverksamheten har ett bra samarbete, såväl på kort som på lång sikt. Det är viktigt att det råder ett bra samarbetsklimat mellan Swedavia och Polismyndigheten för att man ska finna gemensamma lösningar på olika problem och möjligheter. Det är utifrån mitt perspektiv önskvärt att Polismyndigheten i gränskontrollverksamheten använder modern teknik och moderna processer, utan att riskera kvalitet och säkerhet i gränskontrollverksamheten, för att bidra till effektiva flöden genom flygplatsen. Det är därför önskvärt att Polismyndigheten prioriterar resurser för att utveckla denna verksamhet, samtidigt som det är viktigt att Swedavia möjliggör så bra förutsättningar som möjligt för Polismyndigheten att verka på flygplatsen i form av lokaler och utrymme.

5.2 Samhällsviktigt flyg ska ges bra förutsättningar för verksamheten

Förslag: Swedavia bör samla kommersiellt allmänflyg¹³ och samhällsviktigt flyg på ett område vid Arlanda flygplats för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna flygtrafik vid flygplatsen. Detta gäller oberoende av en eventuell avveckling av Bromma flygplats eller inte.

5.2.1 Bakgrund

Verksamhet vid Bromma flygplats

På det arrenderade området bedrivs flygplatsverksamhet samt ett flertal andra verksamheter med anknytning till luftfartsverksamhet.

¹³ Allmänflyg; benämning på all civil luftfart utom det tunga trafik- och charterflyget. Termen lanserades som en svensk motsvarighet till det engelska General Aviation för att ersätta det missvisande ordet sportflyg. Till allmänflyg hör yrkesmässigt bruksflyg som skolflyg, fotoflyg, rundflyg och linjetaxi samt allt privatflyg, till exempel segelflyg, motorflyg, firmaflyg och flygspport. I luftfartsbestämmelserna går gränsen för allmänflygplan vid en högsta startvikt av 5 700 kg. (Källa: Nationalencyklopedin)

Flygplatsverksamheten och flygtrafiken har varit relativt omfattande och uttryckt i antal ankommande och avresande passagerare har flygplatsen legat på tredje plats under de närmaste åren före pandemin efter Arlanda flygplats och Göteborg Landvetter flygplats.

Flera av de företag som bedriver verksamhet vid flygplatsen har en direkt koppling till Swedavia:s roll som flygplatsoperatör. Men det finns även andra verksamheter baserade vid flygplatsen, till exempel underhållsföretag affärsflyg och annat icke reguljärt flyg med mera.

Vid en stegvis eller fullskalig avveckling av Bromma flygplats behöver olika verksamheter lokaliseras om. Vissa verksamheter kan flyttas till Arlanda flygplats, så som kommersiellt allmänflyg och samhällsviktiga flygtransporter.

Begreppet samhällsviktiga lufttransporter omfattar framför allt ambulansflyg, statsflyg, militärt flyg samt polisflyg enligt Swedavia. Under 2019 var det knappt 1400 rörelser på Bromma flygplats med samhällsviktigt flyg. Trafikvolymen för denna typ av transporter har varit relativt konstant mellan åren. Därtill kommer helikoptertransporter.

Dagens situation vid Arlanda flygplats

På Arlanda flygplats förekommer statsflyg, militärt flyg och ambulansflyg. Under åren 2019 – 2021 förekom omkring 2200 rörelser med samhällsviktigt flyg på Arlanda. På flygplatsen finns även helikoptertrafik i form av Polismyndighetens etablering. Arlanda flygplats nuvarande miljötillstånd medger endast en begränsad mängd helikopterrörelser, där polisens verksamhet redan idag använder en större del. Swedavia anser, vid en avveckling av Bromma flygplats, att ytterligare samhällsviktig helikoptertrafik inte bör förläggas till Arlanda flygplats. Istället bör denna verksamhet etableras på annan plats i Stockholmsregionen.

I dagsläget är allmänflyget, som även det samhällsviktiga flyget är en del av, utspridd på Arlanda flygplats. Swedavia:s bedömning är att det i dagsläget inte finns utrymme att omhänderta allt allmänflyg som bedrivs vid Bromma flygplats på Arlanda flygplats utan kapacitetsförstärkning avseende uppställningsplatser. En översyn

för att åtgärda denna situation har initierats, men behöver projekteras och genomföras för att säkra att den trafik med allmänflyg som bör flytta över till Arlanda flygplats också kan flyttas till Arlanda flygplats. Vid en eventuell förtida avveckling av Bromma flygplats i närtid anser Swedavia att prioritet bör ges åt det samhällsviktiga flyget. Det får plats på Arlanda flygplats, dock med en initialt lägre servicenivå än önskvärt.

Vid en konsolidering av samhällsviktigt flyg från Bromma flygplats till Arlanda flygplats skulle verksamheten initialt behöva delas upp på två olika uppställningsytor. Detta medför att omlastning av patienter mellan flygplan och ambulans inte kan ske i hangarer, vilket är ett starkt önskemål från operatörerna.

För närvarande pågår markundersökningar och förberedande utredningar för att anlägga ett nytt område för allmänflyg, där parkering Alfa idag är belägen. Inga investeringsbeslut är ännu fattade av Swedavia.

På området planeras tillsammans med Fortifikationsverket en hangar för regeringsflygplanen. Utrymme är också avsatt för en ny bas för Kommunförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA), likaså finns utrymme avsatt inom området för det kvalificerade allmänflyget som idag är verksamt på Bromma flygplats. Området omfattar inte plats för privat allmänflyg, skolflyg eller liknande aktiviteter. Området kommer även att kunna bidra till en ökning av kapaciteten vid Arlanda flygplats vad gäller så kallad remote flygplansparkering.

5.2.2 Behov av ytterligare åtgärder

Det är av betydelse att det kommersiella allmänflyget och samhällsviktigt flyg ges bra verksamhetsförutsättningar vid Arlanda flygplats. Detta gäller oberoende av en eventuell avveckling av Bromma flygplats eller inte. En avveckling av Bromma flygplats kan dock påverka tidplanen och ställa krav på ett visst tempo i genomförandet. Det är därför viktigt att beslut om Bromma flygplats tas med viss framförhållning.

Ett samlat område för kommersiellt allmänflyg inklusive samhällsviktigt flyg bör säkerställas för att ge effektiva förutsättningar för sådan trafik vid Arlanda flygplats.

5.3 Goda premisser för godstransporter är av vikt

Godstransporter har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera, även vid påfrestningar för samhället i stort. Stora tunga långväga transporter med sjöfart och järnväg, kompletteras med snabba flygtransporter och flexibel distribution med lastbil. Ett väl fungerande transportsystem, där trafikslagen samverkar, skapar förutsättningar för effektiva godstransporter, vilket har en stor betydelse för det svenska näringslivets internationella konkurrenskraft.

Ökade fraktmöjligheter som en följd av ökad internationell tillgänglighet leder till effektivitetsvinster för företag som agerar på en internationell marknad. Möjligheten att kunna frakta varor snabbt och enkelt ger större möjligheter till specialisering, vilket leder till högre effektivitet. Jag konstaterar att godstransporter ofta går via passagerarflyg, så kallad ”bellyfrakt”. Det visar på betydelsen av att utveckla direktlinjer inom passagerarflyget, även för näringslivets tillgänglighet till godstransporter med flyg.

5.4 Kapaciteten för rullbanor, taxibanor och uppställningsplatser måste kunna möta efterfrågan över tid

Förslag: Swedavia bör verka för att det även på sikt ska finnas tillräcklig kapacitet vid flygplatsen i förhållande till den efterfrågan som finns. Swedavia bör därför med full kraft påbörja och vidta de förberedande åtgärder som krävs för att kapaciteten för startar och landningar på Arlanda vid behov ska kunna utökas. Dessa insatser bör innefatta alla typer av åtgärder, från exempelvis införande av parallella mixade operationer¹⁴ vid nuvarande rullbanor (start- och landningsbanor), till att bygga fler av- och påfarter i taxi- och rullbanesystemet, införande av trängselavgifter och byggande av en ny parallell rullbana. Allt i syfte att förstärka kapaciteten. De förberedande åtgärderna bör genomföras på ett sådant sätt att en eventuell

¹⁴ Parallella mixade operationer; innebär att man både landar och startar på bägge parallellbanorna samtidigt oberoende av varandra (Källa: Luftfartsverket).

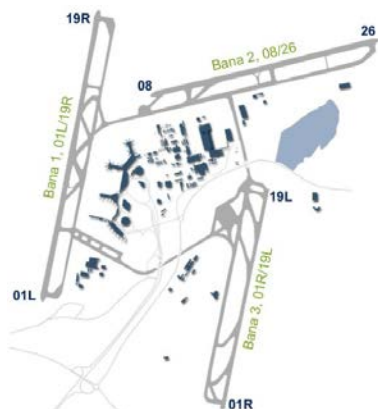
miljöprövningsprocess ska kunna påbörjas utan ytterligare fördröjning.

För att utnyttja flygplatsens kapacitet effektivt och undvika språnginvesteringar på grund av extrem koncentration av trafiken till vissa peaktider föreslår jag differentierade men kraftiga höjningar av trängselavgifterna när Swedavia kan påvisa trängsel i rullbanekapaciteten, i luftrummet, i flygplatsens terminalkapacitet eller uppställningsplatser eller vid en kombination av påverkan på kapaciteten i dessa funktioner. Avgifternas nivå och tidpunkten för deras införande bör vara ett strategiskt beslut som fattas av Swedavia.

5.4.1 Bakgrund

Arlanda flygplats har tre rullbanor, där flygplan startar och landar, samt taxibanor som förbinder rullbanorna med terminalområdet. Två av rullbanorna är parallella (bana 1 och 3) med en separation på 2 300 meter, vilket innebär att banorna kan användas oberoende av varandra.

Figur 5.4 Bansystemet vid Arlanda flygplats (rull- och taxibanor)



Källa: www.swedavia.se.

Kapaciteten på Arlanda flygplats uppgår i dagsläget till 84 rörelser per timme, med nuvarande sätt att använda rullbanorna. I dagsläget tillämpas segregerade parallella operationer. Denna metodik innebär

att man landar på den ena parallellbanan och startar på den andra. Detta bananvändningsmönster används normalt vid högre trafikintensitet.

I figuren nedan presenteras antal rörelser vid Arlanda och Bromma flygplatser för en viss dag under 2019 respektive 2022. Antalet rörelser och de högsta peakarna under 2022 ligger på en betydligt lägre nivå jämfört med det som var fallet för 2019.

Det totala antalet rörelser per timme för en typdag under 2019, summerat för Arlanda och Bromma flygplats, överstiger endast vid några enstaka tillfällen den maximala kapacitet som finns vid Arlanda flygplats. Vid en överflyttning av flygtrafiken från Bromma till Arlanda flygplats bedömer Swedavia att en viss konsolidering kommer att ske, varför antalet överflyttade rörelser sannolikt skulle ligga på en lägre nivå. I figuren nedan har Swedavia uppskattat att cirka 50 procent av rörelserna flyttas över till Arlanda flygplats vid en konsolidering av trafiken.

Figur 5.5 Rörelser per rullande timme 2019-04-04 respektive 2022-04-01



2019-04-04 Rörelser	
Bromma	204
Stockholm ARN	782

2019-04-04	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Bromma	0	0	0	0	0	0	1	24	31	23	8	12	12	9	14	14	15	28	24	15	19	19	12	0
Stockholm ARN	16	11	2	1	1	5	34	54	66	64	45	48	46	35	45	49	48	59	59	49	54	56	34	21
Total	16	11	2	1	1	5	35	78	85	87	52	60	58	41	57	62	62	85	82	64	70	75	45	21
Total vid strukturförändring	16	11	2	1	1	5	35	66	81	76	48	54	52	37	51	56	55	72	70	57	62	66	39	21

2022-04-01 Rörelser	
Bromma	113
Stockholm ARN	543

2022-04-01	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Bromma	0	0	0	0	0	0	1	5	16	11	6	10	8	3	9	10	9	19	19	8	9	9	4	0
Stockholm ARN	15	11	2	1	1	3	26	30	41	39	35	29	32	31	43	42	37	43	43	30	30	36	22	17
Total	15	11	2	1	1	3	27	35	53	50	40	38	39	32	51	51	42	62	62	37	39	44	26	17
Total vid strukturförändring	15	11	2	1	1	3	27	33	47	45	38	33	35	32	47	46	40	53	53	34	35	40	24	17

Källa: Swedavia.

För att kunna hantera den maximala trafikvolymen krävs att båda parallellbanorna är tillgängliga, att det inte finns några begränsningar avseende påfarter och avfarter till rullbanorna, att det finns taxibanor och uppställningsplatser i tillräcklig omfattning så att trafiken kan avvecklas utan att det ska bli köbildning, att lågfartstrafiken kan avvecklas på samma sätt som idag med i huvudsak lågfartskurser vid sidan om SID¹⁵-trafik samt att siktförhållandena motsvarar CAT I-förhållanden¹⁶ eller bättre, ingen vindpåverkan, normala väderförhållanden i övrigt och att bromsverkan på rullbanan är god.

När antalet rörelser närmar sig flygplatsens kapacitetstak blir systemet känsligt för störningar. Svåra väder- och vinterförhållanden kan i en sådan situation ge betydligt större följdförseningar jämfört med när det finns utrymme för fler rörelser. Det kan ställa krav på att kapacitetsåtgärder vidtas i ett tidigare skede, redan innan kapaciteten för bansystemet nått det absoluta kapacitetstaket.

Kapaciteten i bansystemet är möjlig att utöka genom olika typer av åtgärder, steg 2 till 4 enligt fyrstegsprincipen. Nedan beskrivs dessa möjliga åtgärder översiktligt:

- Införande av ”satellitbaserade kurvade inflygningar” (steg 2-åtgärd) skulle ge möjlighet till en dynamisk användning av parallellbanorna. Detta ger möjlighet att bättre sekvensera flygplan i inflygningen och utöka landningskapaciteten. Detta kräver dock, enligt Swedavias bedömning, en förändring i gällande miljötillstånd för Arlanda flygplats.
- Genomförande av åtgärder för att möjliggöra mixade parallella operationer. Det ställer bland annat krav på systemstöd och förändrad bemanning i flygledartornet, men också utökad maskinpark för att ha båda parallellbanor i drift samtidigt (steg 2- och 3-åtgärder). Med införande av mixade parallella operationer kan kapaciteten öka till uppskattningsvis cirka 90 rörelser per timme.
- Utökning av antalet av- och påfarter på Bana 1 och Bana 3, för att åstadkomma en effektiv trafikavveckling vid dessa rullbanor (steg 3-åtgärd).

¹⁵ SID; Standardväg för utflygning från flygplats

¹⁶Om sikten på landningsbanan eller vertikalsikten väntas underskrida vissa värden ska flygtrafikledningens vidta förberedande åtgärder för att aktivera utökade säkerhetsavstånd vilket bidrar till lägre kapacitet. Källa: Luftfartsverket.

- Förlängning av bana 3, vilket ger möjlighet till fullt nyttjande av parallella mixade operationer (steg 3-åtgärd).
- Byggnad av en ny bana 4 eller tredje parallell bana (steg 4-åtgärd), vilket skulle öka rullbanekapaciteten med nästan 50 procent.

Vid mixade parallella operationer finns även möjlighet att övergå till så kallad variabel slotshantering på flygplatsen. Det innebär att antalet slots tillåts variera beroende på antalet ankomster respektive starter, och inte som idag med 42 starter och 42 landningar. Detta ger i sig inte någon utökad kapacitet, däremot kan rull- och taxibaneyesystemet användas mer optimalt över tid.

Det är viktigt att hänsyn tas till kapacitetssituationen i sin helhet inom flygplatsen. Åtgärder som förstärker kapaciteten i rullbanor och taxibanor behöver koordineras med åtgärder som förstärker kapaciteten för uppställning av flygplan och för passagerarflöden i terminalerna.

Även om det kan dröja många år innan behovet av en ny rullbana uppstår är ledtiden lång för förberedande undersökningar, nytt miljötillstånd, projektering och byggande av en rullbana. Det handlar uppskattningsvis om cirka 15 till 20 år. Det är därför viktigt att vidta förberedelser för att möjliggöra en så kort processtid som möjligt. Sådana åtgärder behöver sannolikt genomföras oberoende av ställningstagande kring avvecklingen av Bromma flygplats, men kan komma att behöva tidigareläggas med något år om Bromma flygplats avvecklas före år 2038 då nuvarande arrendeavtal löper ut enligt Swedavias bedömningar.

5.4.2 Regelverk avseende slots

Övergripande förutsättningar

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider (slots) vid gemenskapens flygplatser anger förutsättningar för hur tilldelning av kapacitet ska genomföras. Bestämmelserna inkluderar bland annat när en flygplats ska samordnas eller tidtabellsanpassas, vilka principer som ska vara

gällande vid tilldelningen av ankomst- och avgångstider samt vilken instans som ansvarar för olika delar inom området.

Både Bromma och Arlanda flygplatser är för närvarande samordnade flygplatser och omfattas således av bestämmelserna i förordningen. Airport Coordination Sweden (ACS) utsågs 2013 av Transportstyrelsen till samordnare för flygplatserna. För denna koordinering fastställs tilldelningsparametrar två gånger per år (sommars- respektive vintertidtabell) och hänsyn tas då till bland annat tekniska, driftmässiga och miljömässiga faktorer.

Tilldelning av ankomst- och avgångstider

Serier av ankomst- eller avgångstider tilldelas lufttrafikföretag på begäran och utgör tillstånd att använda flygplatsstrukturen för start och landning under den tidtabellperiod som begäran avser. Om lufttrafikföretaget kan visa att det har utnyttjat serien under minst 80 procent av tiden för perioden är lufttrafikföretaget berättigat till samtliga tider i samma serie under nästa motsvarande tidtabellperiod, vilket benämns som historiska rättigheter.

Om inte alla berörda lufttrafikföretags önskemål om ankomst- och avgångstider kan tillgodoses, så ska enligt gällande regler kommersiell luftfart prioriteras, och då särskilt luftfart i regelbunden trafik och seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik. Åretruntrafik har företräde om flera ansökningar finns.

Om en begäran om ankomst- eller avgångstid inte kan tillmötesgå ska lufttrafikföretaget bli informerat om närmaste alternativa tillgängliga ankomst- eller avgångstid.

Har lufttrafikföretaget inte utnyttjat sina tilldelade ankomst- eller avgångstider till minst 80 procent ska samtliga ankomst- och avgångstider i serien, enligt gällande regelverk, placeras i den så kallade ankomst- och avgångsreserven, såvida inte skälen till att de inte utnyttjats är utanför lufttrafikföretagets kontroll, exempelvis om luftrummet har stängts.

Enligt gällande regelverk finns det idag möjlighet att överföra en ankomst- och avgångstid från en linje, eller ett slag av lufttrafik till en annan linje, eller annat slag av lufttrafik om det drivs av samma lufttrafikföretag inom samma flygplats. Överföring kan under vissa förutsättningar även ske inom en koncern samt bytas, en mot en,

mellan lufttrafikföretag. Sådana överföringar bygger på att lufttrafikföretagen vill överföra eller byta tider.

På linjer där det råder allmän trafikplikt får medlemsstaten reservera de ankomst- och avgångstider som krävs för den planerade trafiken vid en samordnad flygplats. I dagsläget finns trafik med allmän trafikplikt på Arlanda flygplats. Det finns enligt Transportstyrelsen ankomst- och avgångstider reserverade för all flygtrafik som är upphandlad och där det krävs ankomst- och avgångstider.

Tillfällig reglering under pandemin

Under pandemin har tillfälliga lättnader införts avseende kravet på utnyttjande av ankomst- och avgångstider för att få behålla sina historiska rättigheter. Min bild är att sommarsäsongen 2022 är den sista säsong som kan bli föremål för dessa tillfälliga lättnader och andra krav på nyttjandegrad än vad som normalt följer av förordningen.

Förutsättningar för att flytta trafik från Bromma flygplats till Arlanda flygplats

Enligt artikel 19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen kan en medlemsstat reglera fördelningen av flygtrafiken mellan flygplatser som betjänar samma stad eller tätortsområde.

En medlemsstat får efter samråd med berörda parter, inbegripet berörda lufttrafikföretag och flygplatser, reglera fördelningen av flygtrafiken mellan flygplatser som uppfyller vissa villkor, om detta sker utan särbehandling av destinationer inom gemenskapen eller på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet. Följande villkor ska då även vara uppfyllda:

1. Flygplatserna betjänar samma stad eller tätortsområde.
2. Flygplatserna omges av ändamålsenlig transportinfrastruktur som så långt som det är möjligt erbjuder en direkt förbindelse med möjlighet att nå flygplatsen inom 90 minuter, vid behov även genom att passera en gräns.
3. Flygplatserna är förbundna med varandra och med den stad eller det tätortsområde som de betjänar genom pålitlig och effektiv kollektivtrafik med täta avgångar.
4. Flygplatserna erbjuder lufttrafikföretag nödvändiga tjänster och skadar inte deras kommersiella möjligheter i onödan.

Den berörda medlemsstaten ska informera EU-kommissionen om sin avsikt att reglera fördelningen av lufttrafik eller att ändra en befintlig regel för lufttrafik. Kommissionen ska granska tillämpningen av punkterna 1–2 i denna artikel och besluta om medlemsstaten får tillämpa åtgärderna. Kommissionen ska offentliggöra sitt beslut i Europeiska unionens officiella tidning och åtgärderna får inte tillämpas före offentliggörandet av kommissionens godkännande.

Transportstyrelsen bedömer att Arlanda och Bromma flygplatser uppfyller de villkor som ställs för att trafik ska kunna fördelas då båda flygplatserna betjänar Stockholmsregionen.

Vid en successiv flytt av trafik från Bromma flygplats till Arlanda flygplats är det sannolikt att bestämmelser i artikel 19 i förordning (EG) nr 1008/2008 behöver tillämpas. Det är inte troligt att operatörerna frivilligt lämnar Bromma om inte tillräckligt goda förutsättningar erbjuds på Arlanda flygplats. I ett sådant scenario skulle överflyttningen kräva regler/beslut i enlighet med denna artikel, bland annat med objektiva kriterier. Det är EU-kommissionen som fattar beslut om fördelning får tillämpas.

Om beslut fattas att all trafik ska flytta från Bromma till Arlanda samtidigt så kommer det inte vara aktuellt att tillämpa artikel 19 i förordning (EG) nr 1008/2008. I det fallet är det inte längre en fråga om fördelning av trafik mellan två olika flygplatser. Stöd för detta finns enligt Transportstyrelsen i lydelsen av artikel 19.2 i förordning (EG) nr 1008/2008.

I förhållande till de flygbolag som har historiska rättigheter till ankomst- och avgångstider på Arlanda flygplats är det inte möjligt

att ge flygbolagen vid Bromma flygplats en förtur till ankomst- och avgångstider på Arlanda flygplats enligt förordning (EEG) nr 95/93.

Om det skulle aktualiseras med en successiv överflyttning av flygtrafik från Bromma flygplats till Arlanda flygplats finns det enligt regelverket möjlighet för staten att reglera flygtrafiken vid Arlanda och Bromma flygplatser under den period som överflyttning sker.

5.4.3 Trängselavgifter

Trängselavgifter inom luftfarten

Teorin om ”peak pricing”, eller trängselavgifter, har funnits i över ett halvsekel med en generell samstämmighet i den akademiska litteraturen att kapacitetsutnyttjandet i infrastrukturen kan påverkas genom marknadsstyrmedel för att minska trängsel och omfördela trafik. Högre priser under peak och lägre priser under off peak ska i teorin innebära en omfördelning av trafiken där flygbolag påverkade av prissättningen skulle flytta sin trafik från peak till off peak och därmed minska trängseln inom ramen för befintlig kapacitet. På så sätt kan flygplatsen använda befintlig kapacitet bättre och nödvändiga språginvesteringar (t ex investeringar i en ny rullbana) kan skjutas framåt i tiden. På de få flygplatser i världen där man försökt införa peak pricing har motståndet från etablerade flygbolag på flygplatsen varit stort. Även Swedavia försökte införa trängselavgifter 2018, vilket aldrig kom att genomföras, och jag återkommer till detta nedan. I grunden är peak pricing vanligt förekommande i vår vardag, när vi till exempel köper tåg- eller flygbiljetter, eller bokar nöjesupplevelser och semesterboende. Trängselavgifter på flygplatser är däremot ovanliga och enligt IATA har ingen flygplats som infört trängselavgifter i praktiken kunnat påvisa den teoretiska nyttan. Transportstyrelsen argumenterar i sin rapport om trängselavgifter inom den svenska luftfarten (2022) att det krävs mycket höga trängselavgifter för att påverka flygtrafiken i peak, även om osäkerheten kring flygresenärens priskänslighet är stor.

Erfarenhet i Sverige

I samband med ett samråd kring luftfartsavgifter 2018 presenterade Swedavia ett förslag på trängselavgifter. Passageraravgiften skulle variera i tre nivåer på Arlanda och Bromma flygplatser, high peak, low peak och off peak. Skälet till denna differentiering var att den skulle vara rättvisebaserad för att nå kostnadstäckning och tas ut för att kapacitetsutnyttjandet skulle jämnas ut på sikt och motverka behovet av kapacitetsutbyggnad. Efter enhällig branschkritik, att Swedavia inte kunde påvisa tydliga nyttor för trafikarbetet, drogs förslaget tillbaka av Swedavia.

Transportstyrelsens förslag om trängselavgifter

I september 2021 fick Transportstyrelsen regeringens uppdrag att analysera möjligheterna att införa trängselavgifter inom den svenska luftfarten och vilken nivå på trängselavgifter som behövs för att effektivt styra mot minskad miljöpåverkan och effektivare kapacitetsutnyttjande. Transportstyrelsens författningsförslag om trängselavgifter innebär en ny bestämmelse i förordning (2011:867) om flygplatsavgifter, och att avgifter ska differentieras i förhållande till utnyttjandet av rullbanekapaciteten på Arlanda flygplats. Syftet är att främja ett jämnare utnyttjande av rullbanekapaciteten. Transportstyrelsen bedömer att det är svårt att identifiera kopplingar mellan trängselavgift och miljöeffekter på grund av att trängsel inte finns på Arlanda flygplats och att kapacitetstaket i praktiken aldrig nås. Därför ska avgiften enbart vara kapacitetsstyrande och differentieras efter rullbanornas utnyttjandegrad. Vidare föreslår Transportstyrelsen att det är flygplatsägaren som ska bestämma avgiftsnivåerna. Remissvaren på förslagen inkom till regeringen i maj 2022.

Tillsammans utgör slotsreglering av flygplats och luftrum en effektiv kapacitetsövervakning så att flygrörelserna fungerar så smidigt som möjligt till och från Arlanda.

Enligt Transportstyrelsen har 150 000 slotsansökningar inkommit sommaren 2022 och prognosen visar att 100 000 kommer att kunna tilldelas. Dessutom reglerar flygtrafikledningen den tillgängliga kapaciteten i luftrummet genom "luftrumsslots" i

samarbete med Eurocontrol som övervakar luftrummet kapacitet i Europa.

5.4.4 Behov av ytterligare åtgärder

När rullbanor och taxibanor vid Arlanda flygplats närmar sig sitt kapacitetstak finns det möjligheter att vidta olika åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Allt från åtgärder som leder till beteendeförändringar och som dämpar efterfrågan på flygtrafik till åtgärder som bidrar till ökad kapacitet för att möta efterfrågan.

För att möta en ökande efterfrågan bör Swedavia i första hand vidta mindre åtgärder, såsom införande av parallella mixade operationer, fler av- och påfarter i taxibanesystemet och förlängning av bana 3, innan Swedavia bygger en ytterligare rullbana. I ett inledande skede, där kapacitetsbrist råder endast i begränsad omfattning under vissa tidsintervall, kan en möjlighet vara att påverka flygbolagens beteenden genom en trängselkomponent i avgiftssystemet för att bredda den peak och tidsintervall som har ett högt kapacitetsutnyttjande. Genom en sådan åtgärd kan en trängselsituation hanteras parallellt med att åtgärder genomförs för att förstärka kapaciteten vid flygplatsen.

Transportstyrelsen konstaterar trots sitt författningsförslag om differentierade trängselavgifter att det inte kan påvisas miljöeffekter på grund av avsaknad av kapacitetsbrist på Arlanda i dagsläget. Dessutom krävs det enligt Transportstyrelsens beräkningsexempel mycket kraftiga avgiftshöjningar för att påverka trängsel som gör att trafik flyttas till off-peak. För att utnyttja flygplatsens kapacitet effektivt och undvika språninvesteringar på grund av extrem koncentration av trafiken till peaktider föreslår jag att differentierade men kraftiga höjningar av trängselavgifterna införs när flygplatsen kan påvisa trängsel i rullbanekapaciteten, i luftrummet, i flygplatsens terminalkapacitet eller uppställningsplatser eller vid en kombination av påverkan på kapaciteten i dessa funktioner. Avgifterna bör differentieras beroende på vilken kapacitet som påverkas och det bör vara stegvisa åtgärder som syftar till att av kostnadseffektiva skäl och på marknadsmässiga grunder försöka flytta trafik från peak till off peak innan steg 4-åtgärder som utbyggnad av uppställningsplatser, nya

flygvägar eller nya rullbanor beslutas. Jag menar att avgifternas nivå och tidpunkten för deras införande ska vara ett strategiskt beslut som fattas av flygplatshavaren, i enlighet med Transportstyrelsens förslag. Parallellt med detta kan det finnas behov av att staten tar fram en strategi för att motverka negativa konsekvenser för den regionala tillgängligheten, genom exempelvis införande av allmän trafikplikt och reservering av ankomst- och avgångstider vid Arlanda flygplats.

Det finns flera olika sätt att stärka kapaciteten i Arlanda flygplats bansystem (rull- och taxibanor). Det är sannolikt effektivt för Swedavia att arbeta förberedande med olika typer av kapacitetsförstärkningsåtgärder för att möta utvecklingen av flygmarknaden och efterfrågan på start och landningar vid flygplatsen. Swedavia ska verka för att det på sikt finns tillräcklig kapacitet vid flygplatsen i förhållande till den efterfrågan som finns. Swedavia bör därför påbörja och vidta de förberedande åtgärder som krävs för att kapaciteten för start och landningar vid Arlanda flygplats ska kunna förstärkas vid behov. Dessa förberedande insatser bör innefatta alla typer av åtgärder, från exempelvis införande av parallella mixade operationer vid nuvarande rullbanor till byggande av en ny parallell rullbana. De förberedande åtgärderna bör genomföras i en sådan omfattning och takt att Swedavia vid behov kan påbörja en miljöprövningsprocess utan ytterligare fördröjning.

5.5 Säkerställ fortsatt modernisering av svenskt luftrum

Förslag: Regeringen bör säkerställa att en fortsatt modernisering av det svenska luftrummet genomförs. Detta kommer att ge viktiga förutsättningar för utveckling av luftrummet inom Arlanda flygplats kontroll- och terminalområde.

Regeringen bör tydliggöra vem som har som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet.

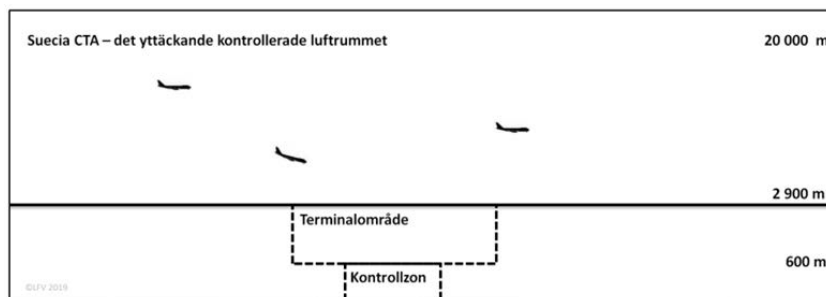
5.5.1 Bakgrund

Det kontrollerade luftrummet i svensk flyginformationsregion (FIR), luftrum där Sverige ansvarar för flygtrafiktjänsten, sträcker sig från 2 900 meter upp till cirka 20 000 meter. Detta område benämns som det yttäckande kontrollerade luftrummet.

Under 2 900 meter är delar av luftrummet kontrollerat och andra delar okontrollerat. De flygplatser som är kontrollerade är omgivna av kontrollerad luft som benämns som kontrollzoner (CTR) och terminalområden (TMA). Kontrollzoner sträcker sig från marken upp till cirka 600 meter. Terminalområdena ligger ovanpå kontrollzonerna upp till 2 900 meter.

Utöver det kontrollerade och okontrollerade luftrummet, finns även flygvägar, luftrumssektorer och områden med olika restriktioner.

Figur 5.6 Principskiss av det svenska luftrummet i profil



Källa: Luftfartsverket.

Före covid-19 pandemin var Stockholms TMA klassat av Eurocontrol som ett terminalområde med hög komplexitet. Det beror till stor del på att det inom Stockholm TMA finns två flygplatser, Arlanda och Bromma flygplatser. Närheten mellan flygplatserna skapar exempelvis situationer som kräver åtgärder i form av utökade startavstånd eller reducerad sektorkapacitet. Med en avveckling av verksamheterna vid Bromma flygplats minskar därför komplexiteten i Stockholm TMA och för angränsande sektorer i områdeskontrolltjänsten (ACC), vilket ökar möjligheterna att leda flygtrafiken till och från Arlanda flygplats på ett mer kostnads-, miljö- och klimateffektivt sätt.

Dagens flygvägar och trafikflöden i Stockholm TMA utformades till stora delar på 1970-talet, baserat på konventionell markbaserad radionavigering. Strukturen förändrades något i och med att den nuvarande luftrumskonstruktionen i Sverige driftsattes 1998, men det har under lång tid funnits behov av en översyn av luftrummet i Stockholmsområdet för att säkerställa kapacitet, miljöoptimerade trafikflöden och en kostnadseffektiv flygtrafikledningstjänst.

I dagsläget är ansvaret för luftrummet fördelat på flera aktörer, bland annat Trafikverket, Transportstyrelsen och Luftfartsverket. Jag upplever att det råder en otydlighet kring vem som ska ha ansvar och uppgift att planera för det svenska luftrummet långsiktiga användning.

5.5.2 Pågående utvecklingsinsatser

Det pågår utveckling inom olika områden som påverkar luftrummet och dess användning, såväl avseende olika typer av luftfarkoster som metoder och system för flygtrafikledning.

Swedavia startade 2017 ett projekt, SAARP - Stockholm Arlanda Airspace Redesign Program, i syfte att modernisera vissa av flygvägarna i Stockholms TMA. Utgångspunkten var EU-krav på satellitnavigering i högtrafikerade terminalområden, men både Swedavia och Luftfartsverket såg projektet som början på en mer övergripande modernisering av Stockholms TMA. Projektet kom att omfatta optimering av in- och utpasseringspunkter, översyn av luftrumssektorisering och flygvägar.

Luftfartsverket redovisade 2019 en fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet. Som en följd av förstudien startade Luftfartsverket projektet SWEA, Sweden Airspace project. Projektet syftar till att ta fram åtgärder för att minska komplexiteten i luftrummet, effektivisera verksamheten, minska miljöpåverkan samt säkerställa luftrumskapaciteten på lång sikt. Luftfartsverket arbetar utifrån flera scenarier, där ett av scenarierna är att Bromma flygplats avvecklas i förtid (före år 2038). Inom ramen för SWEA påbörjades 2021 arbetet med etapp 1 och 2, vilka omfattar luftrumsförändringar i den delen av luftrummet som påverkas av stigande och sjunkande trafik till och från Stockholmsområdet. I etapp 1 ingår implementering av konceptet Point Merge, som är en

systematiserad metod för att sekvensera flöden in mot en flygplats. Implementeringen av resultaten kommer att ske vid två tidpunkter, vid slutet av år 2023 respektive slutet av 2025.

I september 2021 fick Luftfartsverket i uppdrag av regeringen att genomföra en översyn av det undre luftrummet. Luftfartsverket ska föreslå en alternativ utformning av strukturen för det undre luftrummet. Utformningen ska uppfylla dagens krav på säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet. Särskilda hänsyn och behov som ska tas om hand i förslaget till alternativ luftrumsutformning är Försvarmaktens tillgänglighet till luftrum, möjligheter för civil kommersiell trafik att flyga både miljöanpassat och i kontrollerat luftrum samt uppbyggnad av system och funktioner för obemannad luftfart.

I december 2021 fick Luftfartsverket i uppdrag av regeringen att inom ramen för sitt uppdrag etablera system och tjänster för obemannad luftfart, UTM (Unmanned Aircraft System Traffic Management) på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och i enlighet med regelverket för U-space där det är tillämpligt. Nya typer av luftfarkoster, såsom obemannade luftfartyg i form av drönare eller Unmanned Aircraft Systems (UAS) samt bemannade så kallade electric Vertical Take Off Landing (eVTOL)-farkoster möjliggör olika samhällsviktiga tjänster inklusive mobilitetstjänster. Ambitionen är att möjliggöra obemannad luftfart och nya typer av bemannad luftfart i alla delar av luftrummet, såväl i okontrollerat som kontrollerat luftrum, i närheten av flygplatser och i stadsmiljö.

5.5.3 Behov av ytterligare åtgärder

Utveckling av nya luftfarkoster, implementering av UTM och eVTOL, utveckling av det undre luftrummet samt utveckling av verksamheten vid Arlanda flygplats kommer alla att ställa nya krav på hur luftrummet organiseras och används.

Swedavia och Luftfartsverket behöver ta hänsyn till utvecklingen i form av nya luftfarkoster, utveckling av luftrummet i stort, förändrade in- och utflygningsvägar vid fortsatt utveckling av den kontrollzon och det terminalområde som berörs av Arlanda flygplats.

Regeringen har initierat flera analyser och framtagande av utvecklade koncept och tjänster inom ramen för det svenska luftrummet. Flera av dessa analyser och åtgärder pågår. Regeringen bör säkerställa att en modernisering av det svenska luftrummet sedan genomförs. Detta kommer att ge viktiga förutsättningar för utvecklingen av luftrummet inom Arlanda flygplats kontroll- och terminalområde.

Jag anser vidare att regeringen bör tydliggöra vem som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet.

5.6 Klimatanpassning inom luftfarten

Förslag: Swedavia bör i den fortsatta utvecklingen av Arlanda flygplats ta hänsyn till ett förändrat klimat. Flygplatsen bör anpassas för att klara av klimatförändringar och ökade väderrelaterade problem, som annars kan förorsaka reducerad kapacitet.

5.6.1 Övergripande inom luftfarten

Det förväntas att effekterna av klimatförändringarna kommer att öka med stigande temperaturer på jorden och därmed oförutsägbara väderfenomen som riskerar att utgöra ett hot mot infrastruktur, transporter, försörjningskedjor, samhällen och den globala ekonomins motståndskraft. Luftfarten är en global verksamhet och klimatförändringar i en del av världen kan få reaktiva konsekvenser för andra delar av världen. Det kan till exempel resultera i förseningar eller inställda flyg inom svensk luftfart.

ICAO har mot bakgrund av rapporterna från IPCC lyft upp frågan om klimatanpassning på dagordningen och bland annat tagit fram en sammanfattande rapport om hur ett förändrat klimat kan komma att påverka luftfarten. Rapporten redovisar bland annat en enkätstudie bland olika luftfartsaktörer inom ICAO:s medlemsstater som visade att 75 procent av respondenterna redan idag har upplevt effekterna av ett förändrat klimat. De tre största klimatrelaterade utmaningarna, som de svarande upplevde var

kopplade till högre medeltemperaturer samt mer extrema temperaturer, förändringar i nederbörds mängder samt ökad intensitet på stormar.

Enligt Eurocontrol står stormrelaterade händelser för 7,5 procent av fördröjningarna av flygtrafikledningens flödesplanering, och trenden visar på en ökning. Stormrelaterade händelser innebär inte bara fördröjningar utan också ökad bränsleförbrukning för luftfarten. Högre temperaturer gör att luftens bärkraft minskar vilket i sin tur gör att flygplanen får minskad lyftkraft och kan få svårare att starta från kortare eller högt belägna rullbanor. För att kompensera detta kan flygplanen komma att behöva sänka sin maximala startvikt, till exempel genom att minska sin bränslevolym eller bagagevikt. Det är enligt Transportstyrelsen inte troligt att temperaturerna i Sverige skulle bli så höga att flygplan inte skulle kunna lyfta eller landa på Arlanda flygplats, men det är viktigt att beakta detta i Arlandas flygplats långsiktiga prognos eftersom förbud för start och landningar på andra destinationer kan ge efterverkningar på Arlanda flygplats. Detta speciellt om flygplatsen planerar för att hantera mer trafik från långväga destinationer med ett allt varmare klimat.

5.6.2 Klimatanpassningsåtgärder på Arlanda flygplats i nuläget

Jag kan konstatera att det finns en påtaglig risk att klimatförändringarna kommer att öka både globalt och nationellt, vilket gör att man inom alla sektorer i samhället bör arbeta med klimatanpassning för att minska risken för att drabbas av dess konsekvenser. Detta gäller även Arlanda flygplats.

Det är enligt min mening viktigt att Swedavia i den fortsatta utvecklingen av Arlanda flygplats tar hänsyn till ett förändrat klimat. Flygplatsen bör anpassas för att klara klimatförändringar och ökade väderrelaterade problem, som annars kan förorsaka reducerad kapacitet. Swedavia behöver därför utveckla och anpassa sin planering för att möta ett förändrat klimat. Swedavia ser också möjligheter att planera för ett förebyggande arbete med klimatanpassning. Ramverk som Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) och EU:s taxonomi ger ett stöd i arbetet. De identifierade klimatriskerna inkluderar ökad nederbörd.

För att hantera risken för påverkan har Swedavia tagit fram en ny riktlinje för hantering av dagvatten vars syfte är att utveckla en långsiktigt hållbar hantering av dagvatten inom Swedavias verksamhet¹⁷.

5.7 Förberedelserna bör påbörjas omgående för en fortsatt utveckling av flygplatsen

Förslag: Regeringen bör, för det fallet att Swedavia ansöker om nytt miljötillstånd för flygplatsverksamheten vid Arlanda flygplats, förbehålla sig rätten att tillåtlighetspröva verksamheten.

Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet och är av nationellt intresse. Endast regeringen kan åstadkomma en allsidig prövning med en sammanvägning av bland annat miljöskyddsmässiga, arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska synpunkter. Här kan en utveckling av Bromma flygplats ingå som en del av prövningen. Prövning av tillåtlighet av verksamheten vid Arlanda flygplats bör därför beslutas av regeringen.

5.7.1 Samhällsplanering och riksintresse

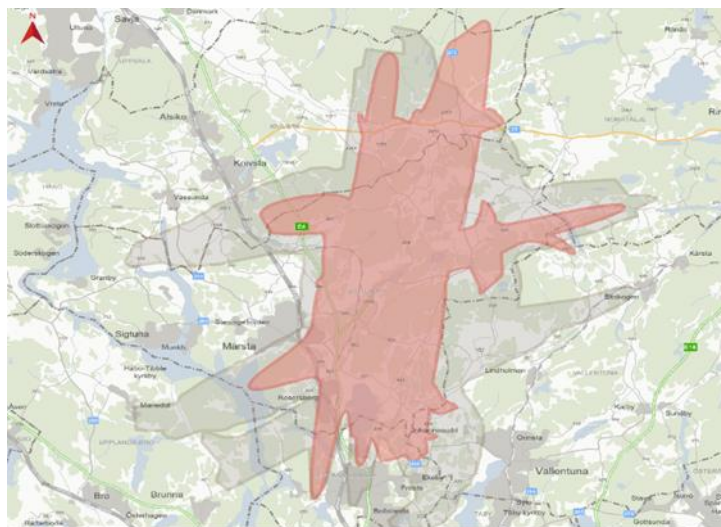
Riksintresseprecisering Arlanda flygplats

Trafikverket fattade 2017 beslut om att Arlanda tillsammans med 30 andra flygplatser i landet ska vara ett område av riksintresse för kommunikationsanläggning enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Arlanda är en av de tio flygplatser i landet som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser enligt regeringens beslut år 2009. Flygplatsen är den viktigaste delen i stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som säkerställer en interregional tillgänglighet i hela landet, men även tillgänglighet internationellt.

¹⁷ Riktlinjen visar hur dagvattnet behöver hanteras för att bevara anläggningars (infrastruktur och byggnader) funktion, speciellt med hänsyn tagen till bansystem och manöverområde som lyder under EASA-regelverket, samt den kvalitet på vattenmiljö-ön som ska uppnås enligt flygplatsernas miljötillstånd

Trafikverket fastställde en ny riksintresseprecisering för Arlanda 2021. Riksintresseområdet ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen. Riksintresseområdet kring en flygplats utgörs av mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas vid planering och prövningar, exempelvis områden för framtida rullbanor. Preciseringsen består av olika delar, dels markanspråket för själva flygplatsen, befintligt och för framtida behov, dels områden där hänsyn måste tas till flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning. Exempelvis kan tillkomsten av höga objekt eller störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner för flygverksamheten. Jag noterar att den senaste riksintressepreciseringen precis som den tidigare från 2008 redovisar markanspråk och lägen för ytterligare två framtida parallella rullbanor, däremot har placeringen ändrats jämfört med tidigare.

Figur 5.7 Påverkansområde för flygbuller 2008 respektive 2021



Källa: Trafikverket. Kommentar: Skillnaden i påverkansområdet mellan åren framgår av figuren.

De anspråk som redovisas i riksintressepreciseringen handlar dels om att garantera flygplatsens funktion, dels om lämplig markanvändning inom flygplatsens influensområde med hänsyn till

bullerstörningar och risker för olyckor vilket främst prövas i planering och bygglov enligt plan- och bygglagen. I preciseringen redovisas riksintressets markanspråk samt påverkansområden bland annat i form av flygbuller, inklusive påverkansområde kopplat till lågfartsflyget vilket är en konsekvens av ett villkor i flygplatsens gällande miljötillstånd. Jag kan konstatera att den senaste preciseringen visar på att påverkansområdet avseende flygbuller minskat betydligt på grund av lägre flygbuller hos nya och framtida flygplan, vilket bland annat innebär att markområden i omkringliggande kommuner som tidigare hade restriktioner nu kan bebyggas. Efter att riksintresset är preciserat i mars 2021 är det länsstyrelserna som bevakar att riksintresset tillgodoses i den kommunala planeringen. För berörda kommuner är preciseringen ett underlag för den fysiska planeringen.

5.7.2 Miljöbalken och miljöprövning

Miljöbalken och regeringens beslut om tillåtlighet

Miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

Miljöbalken ska tillämpas så att 1) människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan, 2) värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas, 3) den biologiska mångfalden bevaras, 4) mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och 5) återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås. I miljöbalken anges bland annat allmänna hänsynsregler.

Om en verksamhet eller åtgärd kan befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljö, även om sådana skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått vidtas som kan krävas enligt miljöbalken, får verksamheten bedrivas eller åtgärden vidtas endast om regeringen finner att det finns särskilda

skäl. En verksamhet eller åtgärd får inte bedrivas eller vidtas om den medför risk för att ett stort antal människor får sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade eller miljön försämrats avsevärt. Vad som sägs här gäller inte om regeringen har tillåtit verksamheten enligt 17 kap. 1, 2 eller 4 §.

Regeringen får för ett visst fall under vissa förutsättningar förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet som inte omfattas av kravet på prövning, bland annat om verksamheten i betraktande av de intressen som miljöbalken ska främja kan antas få betydande omfattning eller bli av ingripande slag.

Enligt konstitutionsutskottets betänkande 2020/21:KU10 finns i miljöbalken bestämmelser om att den prövande myndigheten eller domstolen med ett eget yttrande ska överlämna frågan om tillåtlighet till regeringen för prövning bland annat om regeringen har förbehållit sig prövningen av tillåtlighet enligt 17 kap. 3 § miljöbalken. Enligt förarbetena ska domstolens yttrande avges efter huvudförhandling och avse de omständigheter som har betydelse för tillåtlighetsfrågan. När regeringen har prövat tillåtligheten lämnas målet tillbaka till domstolen som då ska avslå ansökan om regeringen inte tillåtit verksamheten eller ge tillstånd med tillhörande villkor om regeringen tillåtit verksamheten.

Att regeringen prövar vissa verksamheter motiveras, enligt Konstitutionsutskottets betänkande, bland annat med att ingen annan än regeringen kan åstadkomma en allsidig prövning med en sammanvägning av bland annat miljöskyddsmässiga, arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska synpunkter. Framför allt är det viktigt att avgörandet av vissa verksamheter beslutas av ett organ som det går att utkräva politiskt ansvar av. Regeringens tillåtlighetsprövning har därför ansetts viktig som en tidig och betydelsefull länk i prövningskedjan för att regeringen därigenom ska kunna utöva en politisk styrning av vissa beslut inom ramen för gällande rättsregler.

Vid prövning av verksamheter enligt miljöbalken måste regeringen utgå från miljöbalkens hänsynsregler samt övriga tillståndsregler. Det finns inte någon särreglering som skiljer regeringens prövning från annan tillståndsprövning av verksamheter enligt miljöbalken. Samma miljökrav bör således ställas på en verksamhet som prövas av regeringen som på annan verksamhet.

I förarbetena anges som utgångspunkt för regeringsprövningen att den ska ske i ett förhållandevis tidigt skede i processen. När regeringen har tillåtit en verksamhet är den frågan avgjord och ska inte ingå i den efterföljande tillståndsprövningen enligt miljöbalken.

Flygplatser och nuvarande miljötillstånd för Arlanda flygplats

Enligt 9 kap. miljöbalken och 24 kap. miljöprövningsförordningen krävs tillstånd bland annat för civila flygplatser med en instrumentbana som är längre än 1 200 meter och tillstånd för flottiljflygplats eller civil flygplats med infrastruktur för militär flygverksamhet, om instrumentbanan på flottiljflygplatsen eller den civila flygplatsen är längre än 1200 meter. Mark- och miljödomstolen prövar frågor om tillstånd för civila flygplatser, medan länsstyrelsen prövar flottiljflygplatser eller civila flygplatser med infrastruktur för militär flygverksamhet.

Swedavias nuvarande miljötillstånd meddelades av mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt den 27 november 2013 (mål nr M 2284-11) samt av Mark- och miljööverdomstolen den 21 november 2014 (mål nr M 11706-13). Tillståndet omfattar bland annat högst 350 000 flygrörelser per år samt 4 000 helikopterrörelser per år.

Behov av ytterligare åtgärder

Förändrad eller utökad verksamhet vid Arlanda flygplats kan ställa krav på att ett nytt miljötillstånd för Arlanda flygplats måste ansökas. Ett sådant tillstånd behöver sannolikt finnas på plats redan innan full verksamhet i enlighet med nuvarande tillstånd uppnås.

Ansökan om ett nytt miljötillstånd för en anläggning av Arlanda flygplats storlek och komplexitet innebär en omfattande och tidskrävande process. Den kan ta många år från utredningsstadiet till dess att ett lagakraftvunnet tillstånd finns på plats.

I samband med en ansökan om miljötillstånd finns det sannolikt behov av att ta ställning till ett antal aspekter såsom förväntad efterfrågan, typ av trafik och bränsle, vilken infrastruktur som behövs på marken och in- och utflygningssvägar till och från flygplatsen. Detta är självklart frågor som kan vara svåra att ange

med precision vid en tidpunkt som kräver stor framförhållning. Samtidigt pågår en betydande utveckling inom en rad områden som till exempel inom elflyg, fossilfria flygbränslen och luftfarkoster, vilket sannolikt kommer att påverka den framtida miljöpåverkan från verksamheten vid flygplatsen. Jag bedömer därför att ett nytt miljötillstånd sannolikt behöver inrymma en viss flexibilitet.

Jag anser att för det fallet att Swedavia ansöker om nytt miljötillstånd för flygplatsverksamheten vid Arlanda flygplats, bör regeringen förbehålla sig rätten att tillåtlighetspröva verksamheten. Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet och är av nationellt intresse. Endast regeringen kan, enligt min uppfattning, åstadkomma en allsidig prövning med en sammanvägning av bland annat miljöskyddsmässiga, arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska hänsyn. Här anser jag att en eventuell avveckling av Bromma flygplats ingå som en del i prövningen av Arlanda flygplats. Prövning av tillåtlighet av verksamheten vid Arlanda flygplats bör därför beslutas av regeringen.

5.8 Anslutande transportinfrastruktur måste vara robust och behöver utvecklas med fokus på ökad kollektivtrafik

Förslag: Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. Trafikverket bör även ta hänsyn till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda flygplats.

Regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling. I förhandlingen bör berörda kommuner och regioner, Swedavia och Trafikverket delta. Inriktningen för förhandlingen bör vara att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad.

5.8.1 Nulägesbild för väg- och järnvägsinfrastrukturen

Transportsystemet består av olika trafikslag och transportsätt som samverkar och kompletterar varandra. Flyget, som har störst betydelse för snabba resor och transporter över långa avstånd, möter vid Arlanda flygplats väg- och spårtrafiken i Stockholmsregionen. Arlanda flygplats är därigenom en av Sveriges viktigaste noder och multimodala bytespunkter i transportsystemet.

Enligt Trafikverkets basprognos förväntas befolkningen att öka mellan 2017 och 2040 med 27 procent i Stockholms län och med 17 procent i Uppsala län. Denna utveckling påverkar tillsammans med ett ökat flyg- och arbetspendlingsresande till Arlanda flygplats tillgängligheten för medborgare och näringsliv till och från flygplatsområdet.

Väginfrastruktur

E4 är den största och viktigaste förbindelsen med Arlanda flygplats på vägsidan, såväl norr- som söderifrån. Kapaciteten på E4 mellan Arlanda och Stockholm är högt utnyttjad i rusningstrafik på vardagar. Det finns kapacitetsbrister i såväl de norra som södra delarna av stråket, köer uppstår dagligen och ger längre restider till/från Arlanda under såväl för- som eftermiddag. I de norra delarna är det sträckan mellan trafikplats Glädjen och Arlanda som är den främsta flaskhalsen och är också den som påverkar resorna till/från Arlanda mest.

Kapacitet beskrivs i form av köer och restidsförlängning. Trafikverket mäter detta kontinuerligt genom egna sensorer utmed vägen och fordonsgenererade data inköpt från externa leverantörer. Framtida kapacitet och hur det påverkar framkomligheten beräknas i trafikmodeller och prognoser. Figur 5.8 och 5.9 visar på fördröjningarna i rusning mellan Arlanda och Stockholm och med tanke på det stora antalet fordon som drabbas så innebär dessa en omfattande samhällsekonomisk kostnad.

Figur 5.8 Restidsförlängning på E4 mellan Stockholm (Trafikplats Haga Södra) och Arlanda 2019

Rusningstid medelvärde för vardagar i september 2019

	Förmiddag	Eftermiddag
Från Arlanda	+13 min	+ 8 min
Till Arlanda	+ 1 min	+10 min

Källa: Trafikverket

Tät trafik i stråket ger ofta störningar i form av olyckor, som ger osäkra restider, såväl i hög- som lågtrafik. Det innebär att vissa dagar/tider kan restiderna vara betydligt längre än de som anges i tabellen ovan. Osäkerheten i sig innebär en sämre tillgänglighet.

Resor och transporter till Arlandaområdet utgör en icke försumbar del av trafiken på E4. Det blev än tydligare under pandemin då flygresandet minskade mer än övrigt resande. Trafiken på E4 intill Arlanda var i mars 2022 cirka 15 procent lägre än 2019 års nivåer till följd av de lägre nivåerna på flygverksamheten. Vägtrafiken i Stockholm generellt har återgått till nästan samma nivåer som 2019. Den minskade efterfrågan på resor gör att E4 mellan Stockholm och Arlanda så gott som klarar att hantera efterfrågad trafik, i stråket Glädjen – Arlanda är det nära fritt från trängsel, men närmare Stockholm uppstår viss trängsel i rusningstid.

Figur 5.9 Restidsförlängning E4 mellan Stockholm (Trafikplats Haga Södra) 2022

Rusningstid medelvärde för vardagar i mars 2022

	Förmiddag	Eftermiddag
Från Arlanda	+3 min	+ 1 min
Till Arlanda	+ 0 min	+2 min

Källa: Trafikverket

De vägar som är avgörande för tillgängligheten till Arlanda är främst E4 mellan Stockholm och Uppsala men även anslutande länsvägar. För västra Mälardalen är E18/väg 267, Rotebroleden, av stor betydelse för tillgängligheten. Väg 263 Mellan Enköping och Märsta är en genväg i förhållande till E18/Rotebroleden men har betydligt lägre standard. För Stockholmsområdets nordöstra delar har vägarna 265, 273 samt Norrortsleden stor betydelse för tillgängligheten. Väg 268 har mer en lokal funktion. Fram till 2040 finns ett antal objekt med i Nationell plan för transportinfrastruktur och länsplaner som

kan förbättra tillgängligheten. Finansiering för dessa projekt saknas dock för närvarande.

Den sista delen av vägen in mot terminalerna är en enskild väg. Det kan vara möjligt för Swedavia att ta ut en avgift för de som brukar vägen. Swedavia har tidigare arbetat med ett förslag att införa miljötullar på den enskilda vägen in mot flygplatsen. För att nå en kollektivtrafikandel av 60 procent bedöms att parkeringsavgifterna skulle behöva höjas betydligt i förhållande till dagens nivåer. För att kunna nå en hög kollektivtrafikandel, krävs förutom styrmedel även subventioner och att attraktiviteten i kollektivtrafiksystemet höjs. I ett ännu längre tidsperspektiv bedöms inte dagens trafiksystem klara ytterligare belastning utan att påverka tillgänglighet och robusthet negativt.

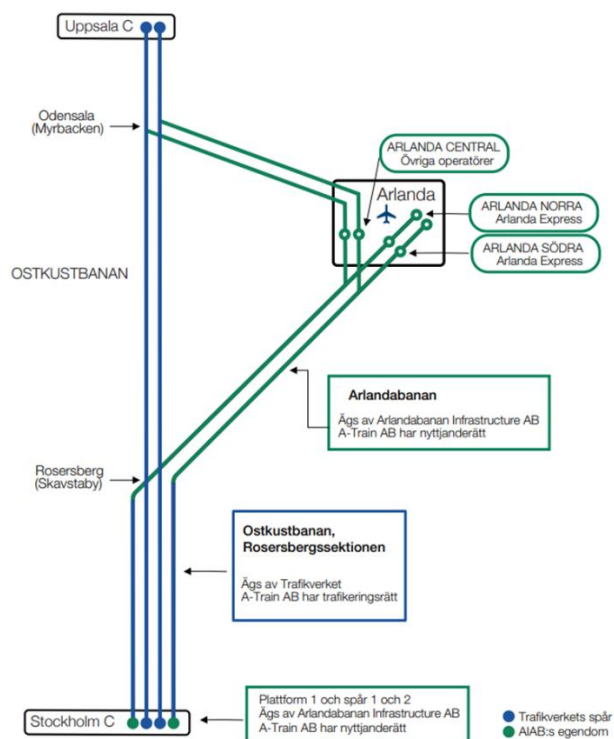
Järnvägsinfrastruktur

Järnvägsnätet kring Arlanda flygplats består dels av Arlandabanan mellan Skavstaby och Myrbacken, dels av Ostkustbanan som sträcker sig från Stockholm till Sundsvall via Märsta och Uppsala. Sträckan Stockholm – Skavstaby är fyrspårig, medan Arlandabanan och delen Skavstaby – Märsta – Uppsala är dubbelspårig.

Arlandabanan har kommit till stånd genom ett samarbete med en privat aktör, A-Train AB, som har gjort investeringar i järnvägs- och stationsinfrastruktur samt fordon. I gengäld erhöll A-Train som betalning dels en nyttjanderätt till anläggningen, dels en exklusiv rätt och skyldighet att bedriva snabbtågspendeln mellan Stockholm Centralstation och Arlanda. 2019 träffade AIAB och A-Train AB en överenskommelse om att förlänga A-Trains koncession för Arlandabanan fram till juli 2050.

AIAB är ägare och förvaltare av järnvägsinfrastrukturanläggningar i Stockholms län och ägs av svenska staten. Anläggningarna upplåts via A-Train till svenska och europeiska järnvägsföretag för nationell och internationell järnvägstrafik. Figuren nedan visar anläggningens geografiska läge och spår.

Figur 5.10 Järnvägsinfrastruktur vid Arlanda flygplats



Källa: www.aiab.se.

Arlandabanan går i en tunnel under Arlanda flygplats och har sammanlagt tre stationer: Arlanda Central, Arlanda S och Arlanda Norra. Stationerna Arlanda Södra och Arlanda Norra trafikeras av snabbtågspendeln Arlanda Express. Arlanda Central trafikeras av regional-, interregional- och pendeltåg som är genomgående mellan Stockholm (söderut) respektive Uppsala (norrut).

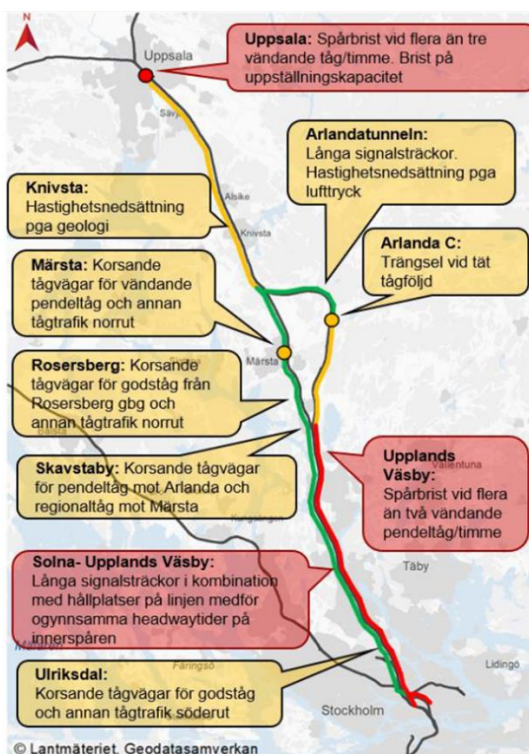
Sträckan Stockholm – Skavstaby – Arlanda C – Uppsala har en teknisk kapacitet som medger trafikering med tre minuters intervall (motsvarande 20 tåg per timme), i regel kan dock tågen inte trafikera tätare än med fyra minuters intervall på ytterspårerna mellan Stockholm C och Skavstaby, bland annat på grund av hastighetsvariationer mellan olika tågtyper (motsvarande 14 tåg per timme).

Norr om Skavstaby begränsas kapaciteten vid Arlanda C och Märsta samt på dubbelspåret Uppsala – Myrbacken, där snabbare tåg

blandas med långsammare pendeltåg. På Arlandabanan dimensioneras kapaciteten av tågens uppehåll vid Arlanda C eftersom stationen endast har ett plattformsspår i respektive körriktning. I Märsta uppstår korsande tågvägar mellan södergående pendeltåg och norrgående regional- och godståg, vilket medför att trafiksystem får inbördes beroenden som skapar tidtabellslåsningar och begränsar kapaciteten. Nuvarande plattform vid spår 2 i Märsta är dessutom för kort för långa regionaltåg, vilket leder till att dessa tåg har vagnar som stannar utanför plattformen. Dessutom behöver resenärerna passera över spårerna i plan för att nå denna plattform, vilket skapar dålig tillgänglighet för resenärerna.

I figuren nedan redovisas brister i dagens järnvägsinfrastruktur.

Figur 5.11 Beskrivning av brister i järnvägsinfrastrukturen i ett nuläge



Källa: Trafikverket.

5.8.2 Pågående utveckling i väg- och järnvägsinfrastrukturen

Väginfrastruktur

Befolkningsstillväxt och ekonomisk utveckling ökar successivt resandet i transportsystemet. Öppnandet av Förbifart Stockholm år 2030 bedöms av Trafikverket få stor påverkan på trafiksystemet genom att den avlastar Essingeleden, de inre infartslederna och delvis även innerstaden. Samtidigt kommer trafiken på de yttre infartslederna i anslutning till Förbifart Stockholm att öka, bland annat på E4 norr om Häggvik. Sammantaget ökar belastningen på de yttre infarterna vilket leder till att dagens kapacitetsbrister förstärks med ökad köbildning. Restider till/från Arlanda på E4 kommer att öka jämfört med dagens nivåer. Sammantaget gör dock den tillkommande infrastrukturen att tillgängligheten till Arlanda ökar, inte minst från södra Storstockholm och Södertälje då avstånden och restiderna blir kortare mellan många målpunkter.

Trafikverket bedömer att befolkningsökningen i regionen med ökad belastning på vägnätet gör att framkomligheten till Arlanda för resenärer på väg kommer att vara bristfällig på flera sträckor längs E4 mellan Häggvik och Arlanda. Kapacitetsförstärkningar för att åtgärda bristerna har utretts längs sträckan. Dessa ingår dock inte i Nationell plan och inte heller i förslaget till ny Nationell plan. Om åtgärderna inte får finansiering kommer betydande brister i framkomligheten på E4:an att uppstå, vilket kommer försämra tillgängligheten till Arlanda.

Tidigare utredningar har visat att en avveckling av Bromma flygplats endast har en begränsad påverkan på framkomligheten i vägsystemet i de prognostiserande flaskhalsarna. Ökningen av resenärer till och från Arlanda som en avveckling av Brommas flygplats medför motiverar i sig inte ytterligare åtgärder än de redan identifierande. Med en långsammare tillväxt av flygresenärer till/från Arlanda som en effekt av pandemin, kommer beskriven trängselproblematik att förskjutas något i tiden. Den största delen av trafiken på E4:an har dock inte Arlanda som målpunkt, vilket innebär att den samlade belastningen i vägsystemet inte ändras.

Järnvägsinfrastruktur

I enlighet med beslutad nationell plan för transportsystemet (2018 – 2029) pågår olika åtgärder för att utveckla järnvägssystemet. Bland de infrastrukturåtgärder som bedöms ha betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats kan nämnas fyrspar på Ostkustbanan (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm). För närvarande pågår en planlägningsprocess. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022 – 2033 ingår endast en del av objektet.

5.8.3 Behov av ytterligare åtgärder

Det finns behov av ytterligare åtgärder i Stockholmsregionen för att förstärka kapaciteten i järnvägsnätet. I arbetet med förslag till nationell plan för transportsystemet 2022 – 2033 har Trafikverket utrett ett antal objekt med särskild betydelse för tillgängligheten till Arlanda, ingen av dessa åtgärder finns dock med i Trafikverkets förslag till plan:

- E4 trafikplats Häggvik - trafikplats Rotebro, Breddning till 4+4 körfält på sträckan inklusive utbyggnad av ITS-system
- E4 trafikplats Glädjen – trafikplats Rotebro, utbyggnad av ITS-system
- E4 trafikplats Glädjen - trafikplats Arlanda, Breddning till 3+3 körfält på sträckan inklusive utbyggnad av ITS-system
- Ostkustbanan, Solna – Skavstaby, Signaloptimering
- Märsta station och bangårdsombyggnad
- Arlanda C, ökad kapacitet och utbyte av ställverk

5.8.4 En Arlandaförhandling

Trafikverket lyfter fram flera brister och tänkbara investeringsobjekt för att förbättra kapacitetssituation och tillgänglighet i området.

Från Arlandaregionen lyfts behov av en utvecklad infrastruktur- och samhällsplanering. Arlandaregionen har framfört till mig att det

inom ramen för en Arlandaförhandling behöver genomföras ett antal infrastruktursatsningar. De satsningar som lyfts fram med utgångspunkt i Arlandaregionens perspektiv är en förbättrad kapacitet på Ostkustbanan med fler spår på sträckan Stockholm – Uppsala och med satsningar på funktionella resecentrum i Arlandaregionen, förbättrad kapacitet på E4:an till och inom Arlandaregionen, med nya körfält och fullt utbyggda trafikplatser, förlängd Roslagsbana till Arlanda flygplats och förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda samt kringliggande flygplatsstad genom utbyggd trafikinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar.

Det finns enligt min uppfattning ett behov av att trygga kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen runt omkring Arlanda flygplats.

Jag konstaterar att samhällsplaneringen har sina utmaningar kring Arlanda flygplats och dess kringliggande kommuner, såväl idag som på sikt. Särskilt gäller detta hur bostadsbyggande ska koordineras med den omfattande statliga transportinfrastrukturen i och genom området. Dessa komplexa planeringsförhållanden där nationella, regionala och lokala hänsyn behöver hanteras, sker enligt min bedömning bäst genom koordinering av en utsedd förhandlare. Jag föreslår därför att regeringen ger ett uppdrag till en Arlandaförhandlare som skulle syfta till att skapa en långsiktig helhetslösning där transportinfrastrukturen stärks samtidigt detta koordineras med den samhälls- och infrastrukturplanering som hanteras av berörda kommuner och regioner, Trafikverket och Swedavia. En Arlandaförhandling skulle bidra till att optimera samhällsplaneringen och infrastrukturplaneringen med lösningar som är samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara. Inriktningen för förhandlingen bör vara att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad. Uppdraget ska även inkludera kollektivtrafiklösningar för att nå minst 60 procent kollektivtrafik till och från Arlanda 2030.

Jag anser att för att en Arlandaförhandling ska lyckas, krävs att det finns utredningsunderlag i tillräcklig omfattning på plats. Jag föreslår därför att Trafikverket tilldelas i uppdrag att ta fram ett underlag för en Arlandaförhandlars fortsatta arbete. I uppdraget ingår att analysera brister i väg- och järnvägsnäten i anslutning till Arlanda och lämna förslag till åtgärder inklusive

kostnadsberäkningar för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastruktur till och från Arlanda flygplats, utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. Trafikverket bör även ta hänsyn till den samhällsutveckling i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen kring Arlanda flygplats. Uppdraget bör samrådas med åtminstone Arlandaregionen, Region Stockholm och Mälardalsrådet kring kollektivtrafikfrågor. Viktiga frågor i ett Arlandaperspektiv är bland annat kapacitetsbrister på Ostkustbanan Stockholm-Arlanda-länsgränsen Uppsala, väg E 4 i samma korridor och Roslagsbanan. Det är enligt min mening av stor vikt att Trafikverket uppnår en planeringsmognad, för att inte planeringen ska försenas och därmed leda till att ett eventuellt genomförande fördröjs ytterligare.

5.8.5 Klimatanpassningsåtgärder inom väg- och järnvägsområdet

Klimatförändringarna har redan fått konsekvenser på väg- och spårinfrastrukturen på flera sätt. Exempelvis kan höga temperaturer och värmeböljor få stora negativa konsekvenser på tekniska komponenter i järnvägssystemet. Rälen kan expandera av värme och utvidga sig vilket i sin tur kan leda till att signalsystemet inte fungerar och trafiken måste stoppas. Kraftigare solkurvor kan skada banan och ge upphov till krökningar av rälen. Redan vid en identifierad ökad risk för solkurvor på ett visst avsnitt reduceras hastigheten i trafiken, bland annat för att undvika urspårningar. Ett annat exempel är avvattningssystemet i väg- och spårinfrastrukturen som påverkas av ökade nederbördsmängder och ökade flöden. Risken ökar för erosion, bortspolning, översvämningar, ras och skred. Broar och trummor kan sättas igen vilket kan leda till att hela vägbanken eller banvallen spolats bort. Särskilt sårbara delar på vägar och järnvägar är broar och trummor under höga väg- och järnvägsbankar. Naturligtvis finns liknande exempel i den kommunala väginfrastrukturen.

Både längs E4 och Ostkustbanan förekommer förhöjda risker för trafikstörningar vid extremväder, främst kopplat till skyfall men också höga flöden i åar och vattendrag. Det finns också förutsättningar för att samma lokala väderhändelse kan påverka både E4 och Ostkustbanan samtidigt, till exempel vid skyfall i Upplands

Väsby. Det föreligger även risker att Stockholms centralstation kan påverkas vid extremväder.

Åtgärdsbehoven kan röra sig om allt från avvattningsåtgärder, såsom förbättrade diken och trummor, till ombyggnadsbehov av trafikplatser och stationsmiljöer för att bättre kunna hantera översvämningar. Åtgärder kan också vara aktuella utanför infrastrukturanläggningen för att förhindra inflöde av vatten i Trafikverkets anläggningar. Trafikverket förbereder en åtgärdsvalsstudie för klimatanpassning av Stockholms centralstation. Det finns behov av utredning vad gäller klimatanpassning av E4 och Ostkustbanan, men beslut om tidplan för genomförande av detta är i dagsläget inte fastställt av Trafikverket.

Trafikverkets publicerade underlag är utförda på systemnivå och Trafikverket pekar på stora utredningsbehov för att kunna komma till mer konkreta åtgärdsförslag. Trafikverket kan inte redovisa en preciserad lista på åtgärder i dagsläget, då verket menar att det råder förhållandevis stora osäkerheter i tillgängliga underlag. Jag kan konstatera att det krävs mer analys och utredning samt planering för infrastrukturens klimatanpassning kring, till och från Arlanda. Även risker som finns geografiskt relativt lång ifrån Arlanda flygplats, till exempel i järnvägsnätet, kan vara avgörande för vilken möjligheter till tillgänglighet som finns. Anpassning av infrastrukturen till att klara av klimatförändringar och extremväder kommer att kräva mer samverkan och dialog mellan myndigheter, kommuner och andra aktörer.

5.9 Fler bör åka med kollektivtrafik

Förslag: Andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast år 2030.

Regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.

Regeringen bör i god tid, inför det att avtalet med A-Train löper, ut ta fram en inriktning för hur en fortsatt snabbflygtåg ska kunna bedrivas efter avtalet mellan staten och A-Train löper ut.

Att markant och snabbt höja kollektivtrafikandelen till och från Arlanda flygplats handlar inte bara om att persontransporter behöver minska sin klimatpåverkan för att nå ett hållbart och effektivt resande; trängselproblematiken på väg och spår behöver också hanteras innan flaskhalsar i infrastrukturen blir ohanterliga och kostsamma. Flera åtgärder är tagna eller planeras att genomföras, men ytterligare åtgärder behöver beslut om att genomföras.

Jag bedömer att det behövs en rad åtgärder för att uppnå detta; en förstärkt kollektivtrafik, resenärernas ökade förtroende för en trygg, säker och tillförlitlig kollektivtrafik, ökad kapacitet i väg- och spårinfrastruktur samt olika typer av styrmedel. Det krävs därför att många parter agerar själva och tillsammans för att uppnå målet. Jag anser att staten behöver agera i olika led med sina myndigheter och bolag och att Region Stockholm har stor roll i möjligheten att uppnå målet till 2030. Det är också en sammansatt grupp av parter som gemensamt behöver bestämma hur kollektivtrafikandelen ska mätas och följas upp i förhållande till målbilden 2030.

Förbättringsåtgärder genomförs både i väg- och spårinfrastrukturen. Förbifart Stockholm öppnar 2030 och kommer avlasta infarts- och utfartsleder i Stockholm liksom avlastning av trafiken i innerstaden. Samtidigt ökar befolkningen i Stockholm respektive Uppsala Län fram till 2040 med 27 respektive 17 procent enligt Trafikverkets basprognos. Trafikverket bedömer att belastningen på yttre infartsleder inklusive E4 mellan Arlanda och Stockholm sammantaget kommer att öka och köbildning och restider kommer därför öka på grund av trängseffekter. En eventuell nedläggning av Bromma flygplats kommer däremot endast marginellt påverka det samlade trafiktrycket på E4. På Ostkustbanan kommer fyra spår finnas mellan Uppsala och Länsgräns Stockholm/Uppsala år 2040 enligt Trafikverket. Detta kommer avsevärt höja kapaciteteten där, men sträckan Uppsala och Stockholms länsgräns till Stockholm kommer inte byggas ut enligt nuvarande Nationell plan för transportsystemet eller i förslaget till ny Nationell plan för transportsystemet 2022-2033¹⁸. Detta innebär

¹⁸ Regeringen har i pressmeddelande 2022-06-08 meddelat att man satsar på nästan 10 miljarder kronor, och det är 7,5 miljarder kronor mer än vad Trafikverket föreslagit, på att bygga ytterligare två järnvägsspår på Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm. Det innebär att utbyggnaden kan genomföras tidigare än Trafikverkets beräkningar. Den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2022 – 2033 publiceras senare i juni 2022.

att det kommer finnas brister i både spår- och vägsystemet som kommer förvärras i takt med att trängsel på väg och spår ökar. Dessutom behöver redundansen i transportsystemet öka vilket jag föreslår ska utredas vidare. Exempel på ett sådant objekt är trafikplats Måby, för att möjliggöra två infartsvägar till Arlanda flygplats från E4.

För att nå en kollektivtrafikandel av 60 procent bedömer Trafikverket att parkeringsavgifterna vid Arlanda flygplats skulle behöva höjas kraftigt i förhållande till dagens nivåer och det är mycket svårt att genomföra genom potentiell konkurrens från mer avlägset belägna privata parkeringsplatser. Andra åtgärder handlar om bränslekostnader eller andra styrmedel. Jag föreslår att Trafikverket tilldelas uppdrag att ta fram ett utvecklat planeringsunderlag för att nå en högre kollektivtrafikandel. I uppdraget ingår att analysera brister i väg- och järnvägsnäten i anslutning till Arlanda flygplats och lämna förslag till åtgärder inklusive kostnadsberäkningar. Frågan om styrmedel för att öka kollektivtrafikandelen bör utredas vidare för att ge ett underlag om vilka styrmedel som är både effektiva och juridiskt möjliga att införa. Underlaget ska också användas som stöd för Arlandaförhandlingen.

Sammantaget är min bild att trängsel behöver motverkas genom att betydligt fler väljer att resa kollektivt till och från Arlanda flygplats. År 2018 reste knappt hälften av Arlandas dagliga 60 000 resenärer kollektivt till flygplatsen. Som nämndes ovan finns ett antal skäl som bromsar en högre kollektivtrafikandel, bland annat gäller det stationsavgiften på Arlanda Central som tas ut som ett påslag på biljetten, en s.k. passagebiljett. Passagebiljetten kostar i dagsläget 120 kr per person. Min uppfattning är att stationsavgiften verkar menligt på kollektivtrafikresandets volym. Istället bör avgiften exempelvis tas ut kollektivt på resenärskollektivet eller att den finansieras via skattekollektivet.

Det snabbaste och mest effektiva färdmedlet mellan Stockholm City och Arlanda flygplats är Arlanda Express. Resan tar cirka 18 minuter. Arlanda Express har kontinuerligt uppvisat en mycket hög punktlighet och tillförlitlighet. Först år 2050 har staten rådighet över Arlandabanans framtid i samband med att dagens avtal mellan Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) och A-Train upphör. Jag har anlitat en konsultfirma som är expert på samhällsekonomiska bedömningar. Konsultfirmans slutsats är att det skulle vara

samhällsekonomiskt lönsamt att sänka biljettpriset på Arlanda Express. Jag delar denna slutsats. För att dessa förslag (borttagande av passageavgiften samt en sänkning av priset på Arlanda Express) skall kunna materialiseras krävs en ny förhandling mellan staten och A-Train, något jag bedömer som önskvärt. I dagsläget betalar A-Train en royalty till staten på de vinster som uppstår i trafiken på Arlandabanan. En förhandling kommer därmed leda till att staten erhåller en lägre royalty i framtiden om mina förslag kommer till stånd.

Dagens avtal mellan det statligt ägda bolaget Arlanda Infrastructure AB och A-Train AB om rättigheterna till Arlandabanan (Arlanda Express) löper ut år 2050. När avtalet löper ut bör ett snabbflygtåg fortsatt erbjudas samtidigt som möjligheterna för att trafikera flygplatsen med övriga tåg också förbättras. Ett snabbflygtåg är en viktig del i ett attraktivt kollektivtrafikutbud. Driftsformerna för denna kan dock vara andra än idag. Regeringen bör därför även ta fram en inriktning i god tid för hur en fortsatt snabbtågspendel kan bedrivas efter avtalets utgång.

Den stora utmaningen för 60 procent kollektivtrafikandel är det omfattande och växande antalet arbetspendlare till och från Arlanda¹⁹ eller till och från den omgivande flygplatsstaden. Dessa trafikanter reser kollektivt i betydligt lägre omfattning då kollektiva trafikalternativ saknas eller på annat sätt inte är tillräckligt attraktiva i förhållande till att sätta sig i egen bil för färd till och ifrån arbetet. Förändring förutsätter även här principen om ökad attraktivitet för kollektiva trafiklösningar och högre eller differentierade parkeringsavgifter och/eller andra styrmedel för bilåkande och är en av de frågor som jag föreslår att Arlandaförhandlingen ska arbeta med.

¹⁹ År 2018 bedömdes antalet arbetspendlare vara ca 20 000 personer.

5.10 Besked om framtiden för Bromma flygplats anger tempot för utveckling av Arlanda flygplats

Förslag: Regeringen bör tydliggöra sin syn på framtiden för Bromma flygplats, kopplat till frågan om nationellt basutbud av flygplatser, samt använda sin ägarstyrning av Swedavia för att tydliggöra inriktningen för det som regeringen förväntar sig ska ske. I detta ingår bland annat ändrad bolagsordning, utvecklade uppdragsmål samt behov av att vidta förberedande åtgärder som till exempel markundersökningar vid Bromma flygplats.

Swedavia bör i närtid ta initiativ till fördjupade markundersökningar för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna för sanering av markområdet vid Bromma flygplats.

Regeringen bör ta initiativ till en förhandling mellan staten och Stockholms kommun avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats. Inriktningen för förhandlingen bör vara att tydliggöra förutsättningarna för Bromma flygplats och den framtida markanvändning av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marken inom flygplatsområdet.

5.10.1 Bakgrund

Nationellt basutbud och Swedavias bolagsordning

I mars 2009 beslutade regeringen, efter att ha informerat riksdagen, att fastställa ett nationellt basutbud av flygplatser som staten på sikt borde ansvara för. Inom Swedavia:s flygplatsverksamhet äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatser som ingår i nationellt basutbud. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Swedavia får enligt sin bolagsordning inte utan regeringens godkännande lägga ned eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det fastställda nationella basutbudet.

Avtal om upplåtelse av Bromma flygplatsområde

År 2007 träffade staten genom Luftfartsverket och Stockholms kommun ett avtal om förlängning av upplåtelsen av Bromma flygplatsområde. Detta avtal överfördes senare från Luftfartsverket till Swedavia. Upplåtelsen gäller till och med den 31 december 2038. Enligt avtalet ska verksamheten vid flygplatsen i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm samt att vara en flygplats för affärsflyget. I avtalet betonas att flygplatsen spelar en viktig roll för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet framför allt under högrafiktid och för att säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas inom inrikesflyget.

I avtalet regleras frågor som bland annat nyttjanderätt och markområden, ersättning för arrenderätten, avtalstid, användning av arrendeområdet, öppethållningstider, särskilda tillstånd och föreskrifter gällande miljövillkor, stadens exploatering av markområden utanför arrendeområdet, uppsägning, upplåtelse i andra hand, upprustning och förbättring av byggnader, stängsel, stadens tillträde, nyttjanderätt utanför arrendeområdet för inflygningshjälpmedel och utryckningsvägar, teknisk försörjning, fysisk planering och bygglovsgivning utanför arrendeområdet, arrenderättens upphörande med mera.

Enligt avtalet ska Swedavia erlägga en årlig arrendeavgift om en krona. Därtill ska som ersättning för den flygplatsanknutna verksamheten ett belopp motsvarande fem kronor per avresande passagerare erläggas. Beloppet ska räknas upp med konsumentprisindex med januari 2008 som bas. Om en eventuell avveckling av flygplatsverksamheten påverkar flygtrafikens omfattning under uppsägningstiden, kan också Stockholm kommuns intäkter komma att påverkas.

Arrendeområdet ska användas som flygplats och för flygplatsanknutna verksamheter. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan kommunens skriftliga samtycke.

Om parterna inte avtalar om annat, upphör arrendet efter uppsägning till avtalstidens utgång den 31 december 2038. Uppsägning ska ske 36 månader före avtalstidens utgång, det vill säga senast den 31 december 2035. Enligt avtalet har Swedavia rätt

till förtida uppsägning av avtalet om Swedavia beslutar att lägga ned flygplatsen. Under sådana omständigheter upphör avtalet att gälla 36 månader efter att uppsägning har skett. Avtalet innehåller inte några villkor om vad som därefter ska hända med arrendeområdet.

Enligt avtalet svarar Swedavia enligt lag för återställningsåtgärder beträffande eventuella föroreningar i marken inom det område som är upplåtet genom 1946 års nyttjanderättsavtal och de senare avtal som har ersatt detta. Stockholms kommun kan genom avtalet således ställa krav på sin avtalspart Swedavia.

Swedavias inriktning

I september 2020 presenterade Swedavia en konsekvensanalys avseende en förtida avveckling av Bromma flygplats. Swedavia:s samlade bedömning var att det mot bakgrund av den nya marknadssituationen vore att föredra att konsolidera flygtrafiken i Stockholmsregionen till Arlanda flygplats. Swedavia bedömde att Bromma flygplats under lång tid framöver kommer att ha ett betydande kapacitetsöverskott på grund av låga trafikvolymmer. På kort sikt bedömde Swedavia att den kommersiella flygtrafiken på Bromma flygplats kan inrymmas på Arlanda utan att några betydande ytterligare infrastrukturinvesteringar behöver tidigareläggas. På längre sikt krävs enligt Swedavia ytterligare satsningar i infrastruktur på och kring Arlanda flygplats, oaktat om Bromma flygplats läggs ner i förtid eller ej.

Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet

Magnus Persson, bokstavsutredare med uppdrag att ta fram underlag inför en avveckling av driften och verksamheterna vid Bromma flygplats, lämnade sin redovisning i augusti 2021.

Utredaren bedömde att Bromma flygplats kan avvecklas i förtid och att riksdagen bör informeras om ändringar i nationellt basutbud med anledning av den ”mjuka bindning” som finns mellan riksdag och regering. Regeringen bör enligt utredaren förtydliga sina förväntningar på Swedavia genom ägaranvisningar som anger att Swedavia ska leda avvecklingen av Bromma flygplats med

intentionen att det ska ske i strukturerade former och i god ordning över en tidsperiod om tre till fem år. Utredaren bedömde att förutsättningsskapande beslut skulle kunna vara på plats under 2022 och att Bromma flygplats skulle kunna vara avvecklad som flygplats tidigast 2025 och senast 2027.

Utredaren bedömde att hittills genomförda undersökningar inte räcker till för att få en fullständig bild av förekomsten av föroreningar. Mer detaljerade undersökningar behöver göras enligt utredaren. Utredaren konstaterar att en avgörande fråga för hur saneringen ska göras och i vilken omfattning är vad Stockholm stad vill använda marken till efter flygplatsens avveckling. Som markägare har staden möjlighet att utveckla och sälja marken och på så sätt ta del av framtida värden på fältet.

5.10.2 Behov av ytterligare åtgärder

Nuvarande avtalet upphör efter uppsägning senast den 31 december 2038. Uppsägning ska ske med 36 månaders framförhållning. Uppsägning med större framförhållning eller där någon av parterna vill ändra villkoren för avtalet kräver omförhandling.

Enligt rådande avtal ska avtalsparterna förhandla om exempelvis byggnaders värde. För Swedavia och Stockholms kommun finns det därtill frågor som markundersökningar, sanering av föroreningar och vad flygplatsområdet ska användas till efter en avveckling av Swedavias flygplatsverksamhet som kan vara av intresse för någon av eller båda parterna att komma överens om. Utöver detta finns även andra frågor som kan vara viktiga för avtalsparterna, som exempelvis flytt av verksamhet från Bromma flygplats till Arlanda flygplats. Det innebär att vad som händer med Bromma flygplats kan bli en förutsättning för vad som sker vid Arlanda flygplats. Besked om Bromma flygplats kan således påverka tidpunkt och takt för åtgärder vid Arlanda flygplats.

Regeringen bör därför tydliggöra sin syn på framtiden för Bromma flygplats, kopplat till frågan om nationellt basutbud av flygplatser, samt använda sin ägarstyrning av Swedavia för att tydliggöra inriktningen för det som regeringen förväntar sig ska ske. I detta ingår bland annat ändrad bolagsordning, utvecklade

uppdragsmål samt behov av att vidta förberedande åtgärder som till exempel markundersökningar vid Bromma flygplats

Regeringen bör vidare ta initiativ till en förhandling mellan staten och Stockholms kommun avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats. Inriktningen för förhandlingen bör vara att tydliggöra förutsättningarna för Bromma flygplats och den framtida markanvändning av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marknaden inom flygplatsområdet.

Swedavia bör i närtid ta initiativ till fördjupade undersökningar kring förekomsten av föroreningar i marken vid Bromma flygplats, för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna för sanering av markområdet.

5.11 Tillgänglighet till vissa flyglinjer bör säkerställas

Förslag: Regeringen bör, utöver nuvarande flyglinjer med allmän trafikplikt, även peka ut kommersiella men samhällsviktiga inrikes flyglinjer där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra. Om den kommersiella flygtrafiken på dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras ska beslut fattas om allmän trafikplikt och ett upphandlingsförfarande inledas. Ett sådant utpekande skulle ge en trygghet för de orter som är beroende av en fungerande flygverksamhet.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att löpande följa utvecklingen på marknaden och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjer där det inte finns kommersiella förutsättningar för att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik.

Covid-19-pandemin innebar som tidigare nämnts ett mycket kraftigt passagerarbortfall för inrikesflyget med kraftiga neddragningar av linjeutbudet och för vissa linjer upphörde trafiken helt. För att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för Norrland och Gotland beslutade regeringen den 6 april 2020 att temporärt införa allmän trafikplikt på åtta inrikes flyglinjer²⁰ och uppdrog åt

²⁰ Arlanda-Visby, Arlanda-Sundsvall, Arlanda-Örnsköldsvik, Arlanda-Östersund, Arlanda-Skellefteå, Arlanda-Östersund, Arlanda-Umeå, Arlanda-Luleå, Arlanda-Kiruna.

Trafikverket att ingå avtal om flygtrafik på linjerna. Den allmänna trafikplikten skulle säkerställa behov för bland annat hälso- och sjukvården, räddningstjänsten och totalförsvaret.

Regeringen förlängde den temporära allmänna trafikplikten vid ytterligare tre tillfällen (augusti 2020, december 2020 respektive juni 2021), men den upphörde sedan den 31 december 2021. Under perioden trafikerades sex av de åtta flyglinjerna av kommersiell flygtrafik och endast två flyglinjer upphandlades av Trafikverket.²¹ Trafikverket hade vidare regeringens uppdrag att löpande följa utvecklingen och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de linjer där det inte finns förutsättningar för att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik genom kommersiell trafik, så att inte något glapp skulle uppstå i flygtrafiken.

Syftet med allmän trafikplikt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen är att införa fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet för att säkerställa tillträde till isolerade områden eller utvecklingsområden när en medlemsstat finner att mål inom den regionala utvecklingspolitiken inte kommer att uppnås om måluppfyllandet helt och hållet överläts till marknadskrafternas fria spel, eftersom marknaden själv inte kan tillhandahålla lufttrafik på en godtagbar nivå till dessa områden.

År 2019 fanns omkring 175 flyglinjer med allmän trafikplikt inrättade i 13 medlemsstater inom EU i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008. Av de befintliga flyglinjerna med allmän trafikplikt får cirka 80 procent statligt stöd efter upphandling (så kallad begränsad allmän trafikplikt) och således har cirka 20 procent av flyglinjerna ingen ersättning (så kallad fri allmän trafikplikt).

Allmän trafikplikt får införas på två typer av flyglinjer, dels flyglinjer till en flygplats som betjänar ett ytterområde eller ett utvecklingsområde²², dels flyglinjer med låg trafikintensitet eller flyglinjer upp till 100 000 passagerare om året.

²¹ Arlanda-Sundsvall och Arlanda-Örnsköldsvik

²² Ett ytterområde är vanligtvis ett avlägset område eller ett område som det är svårt att ta sig till från huvudstaden och andra stora städer i medlemsstaten. Avlägsenheten eller isoleringen bör bedömas mot bakgrund av medlemsstatens territorium, dess administrativa, företags- och utbildningsmässiga samt medicinska centrum, men även med avseende på andra angränsande medlemsstaters territorier och centrum. Ett utvecklingsområde ligger efter ekonomiskt sett till exempelvis BNP per capita eller arbetslöshetsnivå.

Sammanfattningsvis får allmän trafikplikt endast införas på en flyglinje som ”anses väsentlig för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den region som flygplatsen betjänar”. Medlemsstaterna har ett visst bedömningsutrymme när det gäller att avgöra en flyglinjes betydelse, men kommissionen säger i sin riktlinje att ”bedömningen måste dock göras utifrån objektiva faktorer som rör behovet av förbindelser i enlighet med förordningen och med EU-rätten mer generellt”.

Trafikverket har i april 2022 beslutat om allmän trafikplikt på 12 flyglinjer²³. Jag bedömer att regeringen redan nu bör peka ut ytterligare samhällsviktiga inrikes flyglinjer för allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. En utgångspunkt för detta skulle kunna vara de flyglinjer som regeringen pekade ut i samband med den temporära allmänna trafikplikten infördes, men kan även innehålla andra flyglinjer.

Om och när den kommersiella flygtrafiken på dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras ska beslut om allmän trafikplikt anmälas till kommissionen och ett upphandlingsförfarande inledas. Ett sådant utpekande skulle ge en trygghet över tiden för de orter som är beroende av en fungerande flygverksamhet. Jag föreslår därför att regeringen ger Trafikverket uppdraget att löpande följa utvecklingen på marknaden och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjer där det inte finns förutsättningar för att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik genom kommersiell trafik, så att inte glapp uppstår i flygtrafiken.

Förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser möjliggör därtill reservering av ankomst- och avgångstider (slots) för flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt. Det tillämpas i dagsläget för de flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt vid Arlanda flygplats. I den mån ytterligare flyglinjer skulle beröras av allmän trafikplikt, så skulle de också kunna omfattas av denna möjlighet

²³ Trafikverkets beslut den 20 april 2022 om allmän trafikplikt från och med oktober 2023 på följande linjer: Arlanda-Arvidsjaur, Arlanda-Gällivare, Arlanda-Hagfors, Arlanda-Hemavan, Arlanda-Lycksele, Arlanda-Sveg, Arlanda-Torsby, Arlanda-Vilhelmina, Arlanda-Kramfors, Arlanda-Mora, Östersund-Umeå och Pajala-Luleå.

5.12 Försörjning av energi behöver säkerställas för Arlanda flygplats och för den flygtrafik som bedrivs vid flygplatsen

Förslag: Flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, vara fossilfritt senast år 2045. För att uppnå detta mål måste klimatarbetet intensifieras. Regeringen bör ta initiativet till att Sverige tar fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov, för att flyget överhuvudtaget ska kunna utvecklas i linje med klimatmålen. Regeringen bör tillsätta en ”flygbränslekommission” som samlar företrädare från näringsliv, akademi och offentlig sektor och som kan bidra till konkretisering och genomförande av denna plan. Etappmål för svensk storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle för att nå klimatmålen bör även tas fram.

Bromma flygplats bör från och med 1 januari 2030 enbart användas för fossilfritt flyg. Bromma flygplats skulle därmed bli en av världens första helt fossilfria flygplatser. Bromma flygplats bör därefter stängas senast 1 januari 2035.

Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda de legala förutsättningarna och tillvägagångssätt för att kunna etablera Bromma flygplats som en flygplats endast för fossilfritt flyg 2030.

Swedavia bör successivt anpassa Arlanda flygplats bränsle- och energiförsörjning så att flygplatsen inte utgör ett hinder för utveckling av fossilfritt flyg. Senast 2035 ska Arlanda flygplats ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken.

Jag kan konstatera att flyget ska utvecklas i enlighet med Sveriges klimatmål, det vill säga vara fossilfritt senast år 2045. Det är mindre än 25 år kvar och mycket är oklart kring hur detta ska kunna uppnås eftersom det saknas en handlingsplan för utveckling av förutsättningar, produktion, logistik och distribution, affärsmässighet etcetera. Klimatarbetet inom luftfarten måste intensifieras och här har naturligtvis flygbranschen ett centralt ansvar och det finns goda föredömen, exempelvis den svenska

flygbranschens samlade färdplan från 2019 som anger att inrikesflyget ska vara fossilfritt 2030 och att allt flyg som lyfter från Sverige är fossilfritt 2045, eller det pågående samarbetet mellan Vattenfall, Shell, Lanzatech och SAS att se över möjligheten för storskalig produktion av elektrobränsle i Sverige. Ett annat exempel är svenska flygplanstillverkaren Heart Aerospace som planerar att rulla ut sitt första elflygplan för 19 passagerare i reguljär inrikestrafik redan 2026.

Jag bedömer att det krävs politiska beslut och samlade åtgärder för att på så kort tid på allvar hinna ställa om luftfarten i Sverige. Regeringen behöver ta initiativ till att Sverige tar fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov, för att flyget överhuvudtaget ska kunna utvecklas i linje med klimatmålen – en nationell flygbränsleplan för att nå klimatmålen 2045. För Arlanda flygplats innebär det i praktiken att flygplatsen behöver mycket god tillgång till och infrastruktur för hållbara flygbränslen (SAF). Som ett led i detta föreslår jag att regeringen bör tillsätta en ”flygbränslekommission” som på nationell nivå samlar företrädare från näringsliv, akademi och offentlig sektor och som kan bidra till konkretisering och genomförande av en nationell plan. Det går inte att komma ifrån att det krävs en storskalig produktion av SAF där Sverige av experter bedöms ha goda förutsättningar till en hög grad av självförsörjning vad gäller tillgång till naturresurser och samtidigt har det tekniska know-how som krävs för att kunna nyttja detta. Jag ser gärna att en flygbränslekommission beaktar bland annat Elektrifieringskommissionens arbetssätt och förslag.

Ett exempel på åtgärder som omgående kan värderas vidare av en bränslekommission är ett statligt investeringsstöd för svensk produktion av fossilfria flygbränslen som jag bedömer ligger i linje med regeringens beslut att ställa ut statliga kreditgarantier²⁴ för gröna investeringar och som bidrar till att möjliggöra fler samhällsviktiga satsningar i hållbar industri. Regeringen motiverar själv uppdraget till Riksgäldskontoret²⁵ med att det handlar om stora

²⁴ En statlig kreditgaranti innebär att staten, upp till ett visst belopp, bär delar av risken för lånet. På så sätt kan långivarens vilja att bevilja låntagaren en kredit öka.

²⁵ Regeringen beslutade i juni 2021 att ge Riksgäldskontoret i uppdrag att ställa ut kreditgarantier för gröna investeringar som ska ställas ut utifrån teknikneutrala kriterier i enlighet med förordningen (2011:211) med beaktande av EU-kommissionens tillkännagivande om statligt stöd i form av garantier. Kreditgarantierna kan ställas ut till industriinvesteringar där kapitalbeloppet för det garanterade lånet uppgår till minst 500 miljoner kronor och under en maximal löptid om 15 år. Företagens ansökningar prövas utifrån teknikneutrala kriterier och garantin får täcka högst 80 procent av det garanterade lånet.

industriinvesteringar i Sverige som bidrar till att nå målen i miljömålssystemet och det klimatpolitiska ramverket samt att det finns finansiella utmaningar för större investeringar som syftar till att implementera hållbar teknik i full skala. Frånvaron av investeringar i dessa fall kan få negativ inverkan på samhällliga mål. Genom att utfärda garantier kan staten förutom själva kreditgarantin bidra till att hantera behovet av en minskad risk för investerare över längre tid (upp till 15 år) genom minskade räntekostnader. De statliga kreditgarantierna kan till exempel ges till investeringar som syftar till att implementera hållbar teknik i full skala (kommersialisering av ny teknik) eller ställa om befintlig teknik till att bli mer hållbar. Genom att ta tillvara fördelarna i ett teknikskifte mot ökad hållbarhet kan omställning möjliggöras för att nå miljö- och klimatmålen samtidigt som Sveriges konkurrenskraft stärks. För att nå miljömålen med nettonollutsläpp till 2045 krävs investeringar i hållbar teknik. Regeringen menar vidare att samhällsnyttan av en sådan teknikutveckling bedöms vara större än den nytta som tillfaller de privata aktörer som gör investeringarna. Teknikskiftet kräver investeringar med lång livslängd vilket innebär utmaningar för att få finansiering. Teknikskiftet inom flygbränsle och den storskalighet det kräver ligger således i linje med regeringens uppfattning och möjliggörande av statliga kreditgarantier.

Jag ser fram emot resultatet av en nationell flygbränsleplan för att nå klimatmålet 2045 men kan redan nu konstatera att:

- Kostnader för en snabb utveckling av produktionskedjan behöver fördelas mellan offentlig finansiering och näringslivet,
- Tvärsektoriella samarbeten mellan det offentliga, näringslivet och akademien, även efter att den nationella flygbränsleplanen har presenterats, är en förutsättning för att nå klimatmålet 2045. Jag ser framför mig bidragande parter från flyg- och energibranschen, råvaruindustrin (t ex skogsindustrin), forskarvärlden samt staten med sina myndigheter.
- Inom EU pågår det förhandlingar om klimatstyrmedel som Sverige kan påverkas direkt av och som kan påverka nuvarande punktskatt (passagerarskatt) och reduktionsplikt som infördes 2021 för inblandning av bioflygbränsle i fossilt flygbränsle. Sverige bör aktivt driva behovet om storskalig tillgång till fossilfritt flygbränsle.

- Arlanda flygplats kommer behöva försörjas med mer el för att efterhand kunna utveckla sin laddinfrastruktur för elflyget. När det gäller elflyg är Sverige välförsett med know-how både för flygplansutveckling och batteriteknik. En nationell plan för flygbränsle bör inkludera en handlingsplan för elflygets utveckling inom elektrifieringsstrategin.

I Norge är ambitionen att år 2040 ha all reguljär inrikestrafik elektrifierad. I ett vidare perspektiv är den norska strategin att landet ska vara en drivkraft och arena för utveckling, test och tidig implementering av elflygplan. Även norska flygbranschen har en handlingsplan (från 2021) för fossilfritt flyg 2050. Sverige bör i det här sammanhanget utveckla samarbetet med Norge.

På flera områden ligger Sverige som tidigare nämndes i framkant i flygets hållbarhetsarbete. Jag konstaterar att Bromma flygplats kan fylla en viktig roll för flygets omställning samtidigt som Arlanda flygplats kan förberedas för att inte bara ta emot Brommas flygtrafik och det samhällsviktiga flyget, utan också skapa de bästa förutsättningar att försörja behovet som det fossilfria flyget kommer ha gällande infrastruktur och kapacitet. Brommas flygtrafik föreslås som nämnts ovan ha en successiv marknadsövergång till Arlanda flygplats i syfte att ge rimlig tid för marknadsetablering på Arlanda flygplats. Bromma flygplats bör därför från och med 1 januari 2030 enbart användas för fossilfritt flyg, det vill säga flygplan som använder förnybart flygbränsle. Bromma skulle därmed bli en av världens första fossilfria flygplatser, ett show-room för det fossilfria flyget. Flygplatsen kommer att kunna utgöra en testplattform som kan attrahera både flygbolag, flygplanstillverkare och flygmotortillverkare samtidigt som flygplatsen kan erbjuda reguljär fossilfri flygtrafik. Utredningens initiala bedömning är att det inte föreligger legala eller regelmässiga hinder att införa denna restriktion på Bromma, men frågan behöver utredas ytterligare av Transportstyrelsen.

Bromma flygplats bör därefter stängas senast den 1 januari 2035. Swedavia bör successivt anpassa Arlanda flygplats bränsle- och energiförsörjning så att flygplatsen kan stödja flygbranschens utveckling av fossilfritt flyg, och att flygplatsen inte ska utgöra ett hinder för en sådan utveckling. Senast 2035 ska Arlanda flygplats ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar

flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken.

Förnybara bränslen för flyget kan förenklat delas upp i biobränsle, elektrobränsle, väte och el. *Biobränsle* som används för transportändamål är framställt av biomassa, det vill säga den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter av biologiskt ursprung från jordbruk, skogsbruk och därmed förknippad industri inklusive fiske och vattenbruk, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall. Jetbränsle är i allt väsentligt desamma som för vägtrafikbränslen. Slutprodukten biojetbränsle har stora kemiska likheter med diesel. Bränslet ska uppfylla ett antal krav på olika egenskaper. Därutöver ställs även krav på att den färdiga bränsleblandningen ska uppfylla de krav som ställs i specifikationen för Jet A-1. Processen för certifiering är komplex och idag tillåts upp till 50 procent inblandning i det fossila jetbränslet.

Elektrobränsle produceras från koldioxid och vatten med elektricitet som främsta energikälla. Elektricitet behövs för att spjälka vatten till vätgas och syre. Vätgas processas sedan med koldioxid för att producera kolväten. När flygplansmotorerna sedan förbränner elektrobränslet släpps den infångade koldioxiden ut i atmosfären efter att ha använts en andra gång. Elektrobränslen är inte en certifierad processväg för flygfotogen och ännu inte heller under certifiering. Elektrobränsle betraktas som ett hållbart syntetiskt flygbränsle eftersom de enda komponenter som används för framställningen är fossilfri el, vatten och återvunnen koldioxid (i stället för fossila råmaterial).

Vätgas förekommer inte naturligt utan behöver produceras. Vätgas är gasformig i rumstemperatur och har ett energiinnehåll som är tre gånger högre per kilo än dagens flygfotogen. Energiinnehållet uttryckt i volym är däremot lågt vilket gör att lagring och transport av vätgas är mycket utrymmeskrävande och kräver cirka fyra gånger mer utrymme än konventionellt flygbränsle med motsvarande energiinnehåll. Det betyder i praktiken att nya ännu ej utvecklade flygplan behöver produceras som kan få plats med vätgasen. Bedömningen är därför att det kommer dröja ett antal decennier innan vätgasdrift blir standard för flyget.

Elektrifierat flyg drivs antingen av att elen till motorerna tillhandahålls via markladdade batterier eller via bränsleceller som

försörjs med vätgas. Av de projekt som idag pågår för att utveckla elflyget ligger batterielektriska lösningar för närvarande längst i utvecklingen. Det är ännu oklart hur stort ett elflygplan kan bli och hur långt det kan flyga. Men som tidigare nämndes bedöms det inom några år finnas elflyg för den kommersiella marknaden som kan ta 19 passagerare med en räckvidd upp till 400 km. Utvecklingsplaner finns även för både betydligt större elflygplan och elflygplan med medeldistansräckvidd upp till 1500 km på sikt.

En nationell flygbränsleplan för att nå klimatmålen 2045 bör enligt min mening fånga alla förnybara bränslen för flyget inklusive infrastruktur och logistik med mera, men fokus bör i närtid läggas på de alternativ som är närmast en implementering.

5.13 Fördjupade analyser ur ett totalförsvarsperspektiv bör genomföras

Förslag: Regeringen bör ge ett gemensamt uppdrag till Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsberedskap (MSB), Trafikverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Stockholms län och Luftfartsverket, att tillsammans med berörda aktörer, analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.

5.13.1 Bakgrund

Linjefart- och chartertrafik

Verksamheten på Arlanda drabbas ibland av störningar och tvingas till reducerad kapacitet. Oftast är störningarna väderrelaterade. Erfarenhetsmässigt har Swedavia tvingats reducera kapaciteten på Arlanda till en rullbana vid ett fåtal tillfällen per år. När en sådan större störning inträffar pågår störningen vanligen enbart under några timmar innan normal drift kan återupptas. I ett längre perspektiv kan det befaras att störningar i verksamheten vid Arlanda kan orsakas av klimatpåverkan, så som kraftiga skyfall och snöoväder, översvämningar, värmeböljor och torka.

Vid en avveckling av Bromma flygplats kan ett antal flygplatser fungera som alternativflygplatser för Arlanda när flygplatsen tvingas till *tillfälligt* reducerad kapacitet, bland annat Skavsta, Västerås, Göteborg-Landvetter, Malmö, Helsingfors, Oslo och Köpenhamn flygplatser. Det är respektive flygbolag som avgör vilken flygplats som väljs som alternativflygplats om Arlanda flygplats av någon anledning inte kan ta emot flygplanet.

Flygbolagen väger in aspekter som markservice, personalförsörjning och andra system för flygproduktion vid tillfällena då Arlanda inte kan användas. Det bästa alternativet kan till exempel vara att vända åter till den flygplats som flygplanet kom ifrån eller att välja någon annan av de flygplatser bolaget trafikerar och som fungerar som nod i flygbolagets flygtrafikproduktion trots att det finns flygplatser geografiskt närmare Arlanda. Transport av resenärer från den alternativa flygplatsen som nyttjas till den ursprungliga destinationen kan då komma att ske exempelvis med buss, taxi, tåg eller flyg.

Det finns utöver Arlanda och Bromma flygplatser ytterligare flygplatser i och i närheten av Stockholmsregionen som har linje- och chartertrafik: Skavsta och Västerås flygplatser. Därtill finns även flygplatser i Eskilstuna och Uppsala. Arlanda och Skavsta flygplatser har stor betydelse för utrikestrafiken, där Skavsta i huvudsak domineras av flygbolag inom lågkostnadssegmentet. Linje- och chartertrafiken vid Västerås flygplats är i dagsläget av mer marginell karaktär i detta sammanhang.

Även vid *längre* uppehåll för flygtrafik vid Arlanda flygplats fungerar flygplatser i ett större omland än Stockholmsregionen som reservflygplatser. Vid ett längre uppehåll av flygtrafik till Arlanda är det dessutom troligt att ett visst bortfall av flygresor sker då alternativflygplatserna inte kan ha samma service och slotstider som efterfrågas samt att de dessutom ligger på längre avstånd från Stockholm.

Samhällsviktigt flyg och övrig flygtrafik

Samhällsviktigt flyg använder flera olika flygplatser i Stockholmsområdet. Ambulansflyg använder exempelvis Bromma och Arlanda flygplats. Polismyndigheten har sin helikopterbas vid

Arlanda flygplats. Kustbevakningen har tre flygplan för sjöövervakning stationerade vid Skavsta flygplats. Sjöfartsverket har bland annat helikoptrar för sjö- och flygräddning stationerade i Norrtälje.

Bromma flygplats utgör i många fall alternativflygplats för både flygplan och helikoptrar. Alternativflygplats är den flygplats man flyger till om det visar sig att man inte kan landa på ordinarie destination på grund av väderförhållanden eller andra oförutsedda omständigheter. Villkoren för Bromma flygplats påverkar dock förutsättningarna.

För redundans i ett samhällsperspektiv, som till exempel vid sjuk- och organtransporter, är närheten till sjukhus väsentlig. Arlanda flygplats har en bra lokalisering i förhållande till sjukhus i både Stockholm och Uppsala. Det samhällsviktiga flyget är dock i dagsläget utspritt på Arlanda flygplats. Om en sådan transport inte kan landa på Arlanda kan samtliga flygplatser i regionen runt Arlanda fungera som alternativ, begränsat i vissa fall av flygplanstyp och av öppettider. För vissa transporter innebär dock en flytt av flygtrafiken från Bromma till Arlanda flygplats att det blir längre transporttider på väg. Det ställer krav på att vägsystemet har en tillräcklig tillgänglighet, som inte fördröjer dessa transporter ytterligare.

När det gäller den helikoptertrafik som i dagsläget bedrivs vid Bromma flygplats krävs dock att andra åtgärder vidtas. Det handlar om att säkerställa kapacitet och goda tankningsmöjligheter i centrala delar av Stockholmsregionen som samhällsviktiga helikoptertransporter kan nyttja.

Beredskapsflygplatser

Trafikverket har analyserat frågan om beredskapsflygplatser under de senaste åren. Slutrapporten för det senaste regeringsuppdraget redovisades i november 2021. I slutrapporten föreslår Trafikverket att de tio ordinarie beredskapsflygplatserna som funnits utökas till totalt 22 stycken beredskapsflygplatser. I slutrapporten framförs även att regeringen bör överväga att byta ut den befintliga ersättningsmodellen med frivilliga avtal mot en bidragsmodell i form av en förordning som reglerar de kostnader som avser flygplatsernas

icke-ekonomiska verksamhet, att Försvarsmakten får i uppdrag att hålla beredskap på de flygplatser där Försvarsmakten är flygplatshållare som ingår i systemet med beredskapsflygplatser, att staten rekommenderas peka ut en ansvarig myndighet med ett ”operativt funktionsansvar” och att ytterligare samverkan behövs mellan myndigheter i ett totalförsvarsperspektiv.

Av de 22 beredskapsflygplatserna som Trafikverket föreslår i slutrapporten finns tre stycken i närheten av Stockholm: Arlanda flygplats, Skavsta flygplats och Uppsala-Ärna flygplats.

I början av året beslutade regeringen att de 17 flygplatser som under 2021 varit temporära beredskapsflygplatser ska vara beredskapsflygplatser tillsammans med de tio ordinarie beredskapsflygplatserna under 2022. Trafikverket har därefter ingått ett ettårigt avtal med sammanlagt 27 flygplatser. Flygplatserna ska hålla personal i beredskap dygnet runt för att kunna ta emot flyg som utför akuta samhällsviktiga transporter, såsom ambulansflyg. Av de 27 beredskapsflygplatserna ligger två stycken i närheten av Stockholm: Arlanda flygplats och Eskilstuna flygplats.

5.13.2 Behov av ytterligare åtgärder

Det är möjligt att för viss flygtrafik och i vissa situationer se robusthet och redundans i ett större geografiskt perspektiv. Vid en slutlig avveckling av Bromma flygplats kommer kommersiell och samhällsviktig flygtrafik att flytta till Arlanda flygplats. Annat allmänflyg och helikoptertrafik behöver flyttas till andra flygplatser och tillräcklig kapacitet för detta behov behöver säkerställas i Stockholmsområdet, bland annat för det spaningsflyg som bedrivs av Frivilliga Flygkåren (FFK).

Oberoende vad som händer med Bromma flygplats finns det behov av att vidta åtgärder vid Arlanda flygplats för såväl linjefart och chartertrafik som för kommersiellt allmänflyg och samhällsviktiga flygtransporter för att möta framtida efterfrågan. Det kan handla om att vidta olika åtgärder som att öka kapaciteten för rullbanor, taxibanor och uppställningsplatser som för terminalfunktioner. Det finns även behov av att samla det kommersiella allmänflyget och det samhällsviktiga flyget vid en plats på Arlanda flygplats för att möta de krav och behov som finns.

Vid en avveckling av Bromma flygplats kan rullbanekapacitet totalt sett i Stockholmsregionen komma att minska. Om en utbyggnad av kapacitet sker vid Arlanda flygplats kan kapaciteten komma att bibehållas, men med en större koncentration vid en flygplats.

Covid-19-pandemin och Rysslands invasion i Ukraina har satt ett ytterligare ljus på förutsättningar för samhällsviktiga transporter och samhällsviktigt flyg. Det finns därför skäl att ytterligare analysera en förändrad flygplatskapacitet i Stockholmsregionen ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv, till exempel vilken betydelse Bromma flygplats har ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv samt vilka åtgärder som bör vidtas för att säkerställa att ett eventuellt avvecklingsbeslut kring Bromma flygplats får så begränsade konsekvenser som möjligt.

Regeringen bör därför ge ett gemensamt uppdrag till Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsberedskap (MSB), Trafikverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Stockholms län och Luftfartsverket att analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.

6 Konsekvensanalys

6.1 Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Jag kan konstatera att exempelberäkningar inom ramen för utredningens förslag visar på samhällsekonomiska nyttor med att minska ledtiderna för passagerare på Arlanda, att tidigt planera för ny rullbanekapacitet, att undvika undanträngningseffekter på grund av kapacitetsbrist samt att ta bort stationsavgiften på Arlanda och sänka biljettpriset på Arlanda Express.

Sverige ska nå de transportpolitiska målen. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Jag konstaterar likt Brommautredningen att en avveckling av Bromma flygplats riskerar att leda till tillgänglighetsförluster. Tillgängligheten kan minska om transportkostnaden ökar för resor mellan flygplats och målpunkter i bland annat Stockholmsregionen. Om flyglinjer som trafikerar Bromma flygplats av olika skäl inte kan etableras på Arlanda kan det påverka konkurrenssituationen i inrikesflyget och utbudet i form av turtäthet och platsutbud, och i förlängningen kan det därför påverka tillgängligheten. För att förhindra detta behöver en Arlandaförhandling tillsättas som kan ge bättre kapacitet på väg och järnväg, sänker transportkostnaderna och som ökar kollektivtrafikresandets andel för resandet till och från Arlanda. Detta kan ge bättre kapacitet för väg- och järnvägstransporter. Vidare behöver Arlanda flygplats säkra tillgången till tillräcklig

flygplatskapacitet över tid som möjliggör en fungerande konkurrens i inrikesflyget och som minskar ledtiderna för resenärerna till och från Arlanda. Arlanda kommer kunna dra nytta av ökade skalfördelar och kunna stärkas som nationellt flygnav. Genom att kunna erbjuda ett ökande utbud av inrikes och utrikes destinationer förstärks tillgängligheten. Samhällsviktiga flyglinjers kontinuitet behöver säkerställas av staten genom att en miniminivå av utbud fastställs om kommersiella förutsättningar av olika anledningar inte skulle föreligga.

De nationella respektive internationella klimatmålen betyder att flyget har kort tid på sig för en total omställning från det fossila bränsleberoendet. Enligt klimatlagen från 2018 ska flyget 2045 vara fossilfritt för att nå det svenska klimatmålet och EU:s klimatlag från 2020 säger att EU ska vara klimatneutralt 2050. Det innebär att det är ont om tid för flyget att nå klimatmålen om inte konkreta åtgärder vidtas. En aktörssammansatt flygbränslekommission som ska värdera och föreslå konkreta åtgärder för storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, med syfte att täcka flygets behov och nå klimatmålet 2045, bör därför tillsättas omgående. Kommissionen bör arbeta på bredden med produktions, logistik och finansieringslösningar. Vidare bör Bromma flygplats bli ett show-room för fossilfritt flyg. En Arlandaförhandling får ansvar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer till och från Arlanda till minst 60 procent kollektivtrafikandel senast 2030. En eventuell avveckling av Bromma och en samlad flygtrafik på Arlanda skulle minska flygbullerexponeringen för personer i Stockholms län med ca 40 000 personer enligt bedömning från Transportstyrelsen och Naturvårdsverket.

6.2 Påverkan på kostnader eller intäkter för staten, kommuner, regioner, företag eller enskilda

En stor del av de förslag som jag lägger fram i utredningen har bäring på klimatfrågan. Exempelvis föreslår jag att en flygbränslekommission tillsätts som ska ha till uppgift att utarbeta en trovärdig färdplan avseende fossilfritt flygbränsle. Detta kommer att medföra kostnader. Hur dessa ska fördelas mellan stat, regioner, kommuner eller branschen är i dag omöjligt att överblicka. Detta

kommer att klarläggas genom förhandlingar i kommissionen. När väl dessa räknas fram måste frågan ställas ”hur stor hade kostnaden blivit om dessa åtgärder inte vidtagits”? Det är allmänt känt att om man skjuter på nödvändiga klimatanpassningar framåt, så blir kostnaderna för anpassningen högre.

Jag föreslår en prissänkning för resande som utnyttjar Arlandabanan. Om denna prissänkning materialiseras så kommer staten att få mindre intäkter via den royalty som A-Train idag betalar. Hur stor minskningen blir beror dels på förhandlingsutfallet med A-Train samt hur stora förändringar i resande som uppstår. Om andelen kollektivt resande ökar så minskar kostnaderna för slitaget på vägar, i första hand på väg E4, samt kostnaderna för köbildning som annars skulle ha uppstått, i första hand på väg E4 och inne i Stockholm.

Såväl Swedavia, olika myndigheter som andra aktörer har ett antal funktioner på både Bromma och Arlanda flygplats. Om luftfarten som idag frekventerar dessa flygplatser samlas på Arlanda kommer Swedavia och övriga aktörer att kunna utnyttja olika former av skalfördelar. Uppenbara skalfördelar har exempelvis flygplatsverksamhet och flygtrafikledning. Genom på sikt minskade infrastrukturkostnader kommer Swedavia att kunna hålla nere avgifter för flygbolagen och Luftfartsverket får en effektivare flygtrafikledning.

Jag föreslår upprättande av en flygbränslekommission som skall utforma en trovärdig färdplan till ett fossilfritt flyg 2045. Dagens alternativ till fossilbränsle är på kort sikt el och biobränsle. På längre sikt kan eventuellt vätgasteknik utvecklas. Branschen har själva angivit 2030 som mål för ett fossilfritt inrikesflyg. Med den kunskap som finns idag så är det sannolikt att långdistansflyg även efter 2045 kommer att drivas med fossila förbränningsmotorer varför elflyg knappast kommer att vara aktuellt.

För att uppnå ett fossilfritt flyg 2045 krävs därför en plan för såväl storskalig produktion av i första hand el, elektrobränsle och biobränsle. Dessutom behöver en plan för distribution utvecklas. Naturligtvis är detta förenat med kostnader för såväl stat, olika branschaktörer och konsumenter. Hur stora dessa är, och hur de skall fördelas, blir ett arbete för kommissionen.

Jag föreslår inrättandet av en Arlandaförhandling. Tanken är att Arlandaförhandlingen skall arbeta på ett liknande sätt som den

avslutade Sverigeförhandlingen gjorde. Målet är att kommuner kring och nära Arlanda, staten och näringslivet tillsammans skall arbeta för att göra Arlanda flygplats, men även Arlanda i en bredare mening, mer attraktivt.

I denna förhandling skulle staten kunna ställa upp med viss infrastruktur och berörda kommuner och regioner skulle kunna arbeta för fler bostäder samt eventuell medfinansiering till infrastrukturlösningar och förbättrad kollektivtrafik. Nivån på dessa investeringar, samt hur dessa skall fördelas, kommer att avgöras genom förhandlingar.

Jag har haft att beakta Brommautredningens betänkande. Jag har i min utredning tagit hänsyn till en eventuell avveckling av Bromma flygplats. En förtida avveckling kan påverka kostnader och intäkter för Swedavia, men även för Stockholms kommun. Min bedömning är att intäkterna har potential att överstiga kostnaderna.

6.3 Påverkan på samhällsplanering och bostadsbyggande

Området vid och kring Arlanda flygplats har uppenbara utmaningar i samhällsplaneringen både idag och på sikt, där flera intressen behöver samverka för gemensam nytta. Arlanda flygplats bedöms få fortsatt tillväxt och därmed ökar även antalet arbetstillfällen vid och kring flygplatsen. Både utbyggnad av transportnätet och bostadsbyggande i områdets kommuner behöver koordineras med den omfattande statliga transportinfrastrukturen. Åtgärder kommer behövas för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. Trafikverket bör även ta hänsyn till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda flygplats.

Med de planeringsförhållanden som råder i området runt Arlanda, där nationella, regionala och lokala hänsyn ska hanteras effektivt, föreslår jag att regeringen tar initiativ till en Arlandaförhandling där staten och berörda regioner och kommuner ingår. Inriktningen för förhandlingen bör vara att lägga grunden för

byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad.

Ett underlag till den fortsatta fysiska planeringen i området är den nyligen beslutade riksintressepreciseringen för Arlanda flygplats. Där redovisas förutom flygplatsens markanspråk även dess påverkansområde. Bullerpåverkan har minskat genom ny flygteknik och tystare motorer vilket bland annat innebär att markområden i omkringliggande kommuner som tidigare hade restriktioner nu kan bebyggas.

6.4 Samhällsekonomiska konsekvenser

Min bedömning är att mina förslag får konsekvenser på samhällsekonomin. Jag har föreslagit investeringar i väg- och spårinfrastrukturen till och från Arlanda som ger restidsvinster och möjligheter till mer kollektivt resande. Samtidigt ger det betydande infrastrukturkostnader i anläggningen. Jag föreslår att en flygbränslekommission ska ta fram konkreta åtgärder som leder till att flyget når klimatmålen, men det kommer sannolikt också innebära betydande investeringskostnader. En modernisering av luftrummet där flygtrafiken samlas till Arlanda ger rakare flygvägar och en effektivare flygtrafikledning, samtidigt som det innebär investeringskostnader. Jag föreslår att en förhandling ska påbörjas med Stockholms kommun för en avveckling av Bromma flygplats vilket bör leda till exploateringsintäkter av marken vid flygplatsen, som kommer markägare och exploatörer till gagn. Samtidigt kan saneringskostnaderna bli betydande, som delvis faller på staten att finansiera. Jag har föreslagit att redundansbehovet ur ett totalförsvarsperspektiv behöver utredas och eventuella åtgärder behöver vidtas, för att minimera konsekvenserna av en eventuell avveckling av Bromma flygplats. Det kan innebära investeringskostnader i luftfartens infrastruktur i Stockholmsområdet. Kostnaderna och intäkterna kvantifierar jag inte här då det uppdraget kommer att hanteras av de utredningar och förhandlingar jag har föreslagit.

Inom ramen för min utredning har företaget WSP fått i uppdrag av Trafikanalys att göra en kvalitativ samhällsekonomisk analys av exempelåtgärder för utvecklingen av Arlanda flygplats. I uppdraget

ingick att föra resonemang om nyttor och kostnader samt att illustrera dessa med vissa beräkningsexempel.

De exempelåtgärder som ingick i uppdraget var:

1. Passagerarströmmar i terminal – scenarioräkningar av exempelåtgärder som ger kortare ledtider
2. Ny rullbanekapacitet – beräkningsscenarier avseende tidpunkt när ny rullbanekapacitet tas i drift och samhällsekonomiska effekter av att flyg trängs undan
3. Marktransporter till och från Arlanda – samhällsekonomiska effekter av exempelåtgärder som kan öka tågresandet

Åtgärder som kan förkorta ledtiderna mellan marktransport och flygplan gör det smidigare och enklare för passagerarna. Exempelberäkningar har tagits fram för den samhällsekonomiska nyttan av kortare ledtider. Ju fler passagerare som får del av ledtidförkortningen, desto större blir nyttan. För att beräkna den samhällsekonomiska nyttan av förändrade ledtider behöver tidsåtgången värderas för de olika resenärskategorierna och för ledtidsmomenten. De restidvärderingar som används utgår ifrån de kalkylvärden för samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn, rekommenderade av ASEK 7.0 (Trafikverket, 2020). Implikationen är att varje minuts förbättring av den totala ledtiden för en resenär har en samhällsekonomisk nytta av 6,25 kr för privata resenärer och 6,73 kr för affärsresenärer. Rapporten visar att den generaliserade kostnaden för en avresande affärsresenärs ledtid från Arlanda är 24 kr (terminal 2/3) respektive 62 kr (terminal 4/5) högre jämfört med Bromma.

Vad gäller ny rullbanekapacitet är tidshorizonten för planering lång och för att en ny rullbana ska kunna tas i drift om kanske 15 till 20 år behöver planeringen inledas omgående. Kostnader som uppkommer tidigt i planeringsprocessen har relativt liten påverkan på nuvärdet. Däremot påverkas nuvärdet betydligt mer av när i tiden uppförande och driftsättning sker. På grund av osäkerheten om vid vilken tidpunkt som behovet uppkommer och de relativt små skillnaderna i nuvärde för de initiala kostnaderna, kan det finnas skäl att inleda planeringen tidigt även om det visar sig att behovet uppkommer först om 30 år.

Kostnader för undanträngning uppstår om efterfrågan inte kan mötas. Undanträngning antas betyda att tidtabellen läggs om så att avgångar och ankomster tilldelas en tidigare eller senare tid (utanför peak). Nyttoförlusten att lägga om en flygrörelse med en timme har uppskattats till mellan 20 000 och 30 000 kronor per flygrörelse. Den årliga samhällsekonomiska kostnaden beror på omfattningen av undanträngningen. Det gäller både den tidsmässiga omfattningen och hur många rörelser som berörs. Det finns möjligheter att lindra effekter av brister på kapacitet i rullbanesystemet genom steg ett, två, och tre åtgärder. Potentialen hos dessa har inte kunnat fastställas, men de bedöms kunna bidra till att lindra effekterna under en övergångsperiod.

Exempelåtgärd för att öka tågresandet till och från Arlanda genom att ta bort stationsavgiften (120 kr per avstigande resenär) för SL:s pendel till Arlanda. Resultatet visar ett positivt netto vilket innebär att borttagande av stationsavgift bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. Nyttorna tillfaller främst pendeltågsresenärerna. Andra nyttor är minskade externa kostnader från bilresor och ökade biljettintäkter. För SL:s del ökar dock trafikeringskostnaderna, vilket bara i viss utsträckning kompenseras av ökade biljettintäkter. Intäkterna från stationsavgiften upphör helt. Om intäkten från stationsavgiften i stället hade fördelats jämnt på samtliga flygresenärer som en kostnad hade denna extra kostnad uppgått till cirka 10 kronor per resenär. Hur denna extra kostnad ska omsättas i praktiken har dock inte analyserats vidare.

En annan exempelåtgärd som har analyserats är den samhällsekonomiska effekten av att sänka biljettpriset på Arlanda Express till 100 kronor. Beräkningarna visar ett positivt netto. De största nyttorna tillfaller resenärerna. Biljettintäkterna ökar från nya resenärer samtidigt som intäkterna minskar från befintliga resenärer. Den stora resandetillströmningen kommer att påverka kostnaderna för trafikering. Om förlorade intäkter och kostnadsökningen kompenseras via skattemedel tillkommer en samhällsekonomisk kostnad för skatteuppbörd, vilket drar ned det positiva nettot och gör att kalkylens netto försvagas.

6.5 Påverkan på regler

För att åstadkomma ett fossilfritt Bromma 2030 kan artikel 19 i luftfartstrafikförordningen eventuellt behöva tillämpas och eventuellt kan lokala bestämmelser om miljöskydd kopplat till fossilfrihet behöva utformas. Jag bedömer i övrigt att mina förslag inte påverkar berörda regler men mina förslag till utredningar som bör tillsättas kan få en sådan påverkan

6.6 Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv

Det svenska transportsystemet ska vara jämställt. Detta innebär att det likvärdigt ska svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Jämställdhetsarbetet står på två ben. Det handlar dels om att med hjälp av mätbara faktorer skapa en tydlig bild av hur förhållanden ser ut idag, dels om att problematisera och granska vilka normer och värderingar som ligger bakom. Exempelvis flyger män mer än kvinnor i genomsnitt.

En utgångspunkt är att tillgänglighet, speciellt i resor som sker över dagen, är en viktigare parameter för kvinnor än män, beroende på den större insats som kvinnor gör i det obetalda arbetet i hemmet. Den extra tidsuppspoffring som en sämre tillgänglighet innebär är troligen en relativt sett större förlust för kvinnor än för män. Traditionellt är bil och flyg manligt kodade färdmedel, medan kollektivtrafik och cykel är kvinnligt kodade.

Mina förslag syftar i mångt och mycket till korta ner ledtider på Arlanda samt att förstärka kollektivtrafiken i Sverige, i första hand kopplat till Arlanda-området, men även till, och i, övriga Sverige. Kortare ledtider är ett viktigt inslag i den totala restiden och en förstärkt kollektivtrafik möjliggör i större omfattning arbete på annan ort än den ort man bor i.

Arbetsutbudet för kvinnor är lägre än för män. Jag hävdar därför, i likhet med Bromma-utredningen, att det ur ett jämställdhetsperspektiv är angeläget att effektivisera restiden genom att "Brommafiera" Arlanda och att utveckla en effektivare kollektivtrafik

6.7 Bedömning av konsekvenser för totalförsvaret

Det finns behov av att vidta framtida åtgärder för att säkerställa att ett eventuellt avvecklingsbeslut kring Bromma flygplats får så begränsade konsekvenser som möjligt ur ett totalförsvarsperspektiv. Stockholmsregionen får en rullbana färre vid en nedläggning av Bromma flygplats samtidigt som rullbanekapaciteten i praktiken koncentreras till Arlanda flygplats. Kapaciteten vid Arlanda flygplats behöver säkerställas. En sådan analys och arbete bör inledas omgående för att förstå och värdera behovet av framtida redundans i luftfartens infrastruktur i Stockholmsområdet. Övriga kompensatoriska åtgärder som krävs för att säkerställa krisberedskapsförmågan i regionen bör också utredas. Därför föreslår jag att regeringen bör ge ett gemensamt uppdrag till Forsvarsmakten, Myndigheten för samhällsberedskap (MSB), Trafikverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Stockholms län och Luftfartsverket att analysera behovet av tillgänglighet och redundans ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet. I detta ingår även att ta hänsyn till förutsättningar och möjligheter att nå flygplatser i Stockholmsområdet.

Bredvid en redundansanalys behöver kapacitetsbehovet säkerställas genom åtgärder på Arlanda flygplats. Pågående luftrumsåtgärder behöver följas upp och kapaciteten i hela rullbanesystemet på Arlanda behöver planeras även ur ett redundansperspektiv och hanteras med ett-, två-, och trestegsåtgärder över tiden. I ett senare skede kan även ny rullbanekapacitet bli aktuell på Arlanda. Vidare föreslår jag att ett samlat område för samhällsviktigt flyg bör säkerställas vid Arlanda flygplats för att ge effektiva förutsättningar för sådan trafik och att detta sker oberoende av en eventuell avveckling Bromma flygplats eller inte.

Mitt förslag att genom en Arlandaförhandling förbättra tillgängligheten och öka robustheten i väg- och spårinfrastrukturen till och från Arlanda kommer att generera kostnader. Ur ett totalförsvarsperspektiv innebär en ökad kapacitet i infrastrukturen för marktransporter att sårbarheten minskar. Det blir en förutsättning för att flera andra viktiga samhällsfunktioner ska kunna upprätthållas vid kriser i fredstid och höjd beredskap och

ytterst i krig. Det gäller samhällsviktiga transporter exempelvis för livsmedels-, och bränsleförsörjning, ambulanssjukvård, polis och annan räddningsverksamhet. Kollektivtrafiken kommer att vara viktig vid höjd beredskap och krig, bland annat för utrymning. Det behövs sannolikt både reinvesteringar i befintlig infrastruktur genom trimningsåtgärder och även steg fyra åtgärder som investeringar, i syfte att öka motståndskraften och beredskapen ur ett totalförsvarsperspektiv. Trafikverket har för mig redogjort för flaskhalsar som delvis redan finns och som kommer att förvärras i takt med en ökad belastning på bland annat E4 och spårtrafiken mellan Stockholm och Uppsala. I detta sammanhang vill jag också lyfta behovet att genomföra åtgärder för klimatanpassning. Jag kan konstatera att mer beredskapsplanläggning behövs för infrastrukturens klimatanpassningar kring, till och från Arlanda där underlag idag saknas i tillräcklig utsträckning.

Uppdrag



Infrastrukturdepartementet

Uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling

1. Uppdrag

En bokstavsutredare ska ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser.

Planen ska tas fram med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen, samt vara i linje med klimatmålen. Detta innebär bl.a. att planen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg.

Utredaren ska i arbetet beakta de bedömningar och förslag som redovisas i promemorian *Bromma flygplats – underlag för utveckling av drift och verksamhet* (Ds 2021:25).

Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2022.

2. Bakgrund

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21-TU14 punkt 2, rskr. 2020/21:334). Av tillkännagivandet följer bl.a. att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser samt att regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling (bet. 2020/21-TU14 s. 19 f.). I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg. omf. 22) anförde regeringen att Regeringskansliet har inlett arbetet med att analysera förutsättningarna för att ta fram en plan enligt

tillkännagivandet och att regeringen avser att återkomma till riksdagen om hur regeringen avser att hantera tillkännagivandet. Samtidigt konstaterade regeringen att arbetet med tillkännagivandet inte kommer ske inom den tid som anges i det.

Tidigare har riksdagen även tillkännaggett för regeringen det som utskottet anför om vikten av att Arlandas fortsatta expansion inte stoppas genom politiska beslut (bet. 2019/20:FEI162, rskr. 2019/20:364).

En bokstavsutredare fick den 27 april 2021 i uppdrag att ta fram erforderligt underlag för att en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats ska vara möjlig (I2021/01296). I det uppdraget ingick att beskriva vilka åtgärder som behöver vidtas, med anledning av en avveckling av Bromma flygplats, för att säkra den nödvändiga kapacitet som krävs på Arlanda flygplats.

Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag den 31 augusti 2021 i ~~promemorian~~ *Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet* (Ds 2021:25). Promemorian har remitterats.

Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Det innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045.

Runt om i hela landet pågår just nu en grön industriell revolution, där både näringslivet och det offentliga genomför stora klimatinvesteringar. Exempelvis har eldrivna flygplan potential att bidra till att minska både flygets direkta utsläpp och höghöjdseffekterna, i huvudsak på kortare distanser. Sverige har också stora möjligheter att bli ledande i utvecklingen av biobränsle och elektrobränsle som är av stor betydelse för övergången till ett fossilfritt flyg.

3. Konsekvensbedömning och redovisning

Förslagets påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen ska redovisas. Om förslagen påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, regioner, företag eller enskilda, ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas.

Utredaren ska därutöver redovisa konsekvenserna för samhällsplanering och bostadsbyggande.

Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska även dessa redovisas. Förslagets eventuella påverkan på regler ska redovisas och om nya regler föreslås ska en konsekvensanalys redovisas som motsvarar de krav som följer enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvenser vid regelgivning. Förslagets konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ska bedömas.

Slutligen ska förslagets miljö- respektive klimatkonsekvenser bedömas, liksom konsekvenser för totalförsvaret.

Förslagen ska beakta och vara förenliga med EU-rätten och andra relevanta författningar.

Dialog och möten

Studiebesök / kunskapsdag

- Transportstyrelsen
- Stockholm Arlanda Flygplats
- Zürich – Kloten flygplats
- Helsingfors-Vanda flygplats

Hearing och seminarium

Framtidens flyg 30 mars

Arlandaregionen, Arlandastad, Braathens Regional Airlines (BRA), International Air Transport Association (IATA), Knivsta kommun, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Luftfartsverket, Länsstyrelsen Stockholms län, Naturvårdsverket, Region Stockholm, Region Uppsala, Research Institutes of Sweden (RISE), Scandinavian Airlines System (SAS), Sigtuna kommun, Stockholms handelskammare, Stockholms kommun, Stockholm Skavsta flygplats, Svenskt Flyg, Svensk Pilotförening, Swedavia, Transportföretagen/Svenska Flygbranschen, Transportstyrelsen, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun, och Världsnaturfonden (WWF)

Fackliga organisationer 8 april

Fackförbundet ST, Svenska Byggnadsarbetarförbundet, Sveriges Ingenjörer, Svensk Pilotförening, Svenska Transportarbetar-

förbundet, Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO) och Unionen

Näringsliv och handelskammare 28 april

Handelskammaren Jönköping, Stockholms handelskammare, Svenskt Näringsliv, Västsvenska handelskammaren och Östsvenska handelskammaren

Miljöseminarium 3 maj

Airbus, AirForestry, Heart Aerospace, LanzaTech, Lunds Tekniska Högskola (LTH), Miljömålsberedningen och Vattenfall

Kommuner, regioner och branschorganisationer 6 maj

Gällivare kommun, Göteborgs kommun, Halmstads kommun, Kalmar kommun, Karlstads kommun, Kristianstads kommun, Malmö kommun, Mora kommun, Mälardalsrådet, Nyköpings kommun, Region Blekinge, Region Dalarna, Region Gotland, Region Jämtland Härjedalen, Region Kalmar, Region Kronoborg, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Värmland, Region Västernorrland, Region Västmanland, Region Örebro, Pajala kommun, Sigtuna kommun, Skellefteå kommun, Stockholms kommun, Sundsvalls kommun, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges Regionala Flygplatser (SRF), Ängelholms kommun, Örnsköldsviks kommun och Östersunds kommun

Flygbolag, branschorganisationer och Swedavia 16 maj

Braathens Regional Airlines (BRA), International Air Transport Association (IATA), Air France-KLM, Lufthansa, Ryanair, Scandinavian Airlines System (SAS), Swedavia, Swiss International Air Lines, Transportföretagen / Svenska flygbranschen och TUI

Enskild dialog med intressenter (muntliga och/eller skriftliga)

Airport Coordination Sweden (ACS), AOPA Sweden, Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), Arlandaregionen (Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun och Vallentuna kommun), Braathens Regional Airlines, Bussbranschens Riksförbund, Energimyndigheten, Fossilfritt Sverige, Försvarsmakten, Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK), Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Linköpings Universitet (LiU), Luftfartsverket, Lunds Tekniska Högskola (LTH), Länsstyrelsen Stockholms län, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Polismyndigheten, Region Stockholm, Scandinavian Airlines System (SAS), Stockholms Handelskammare, Stockholms kommun, Svensk Pilotförening, Sveriges Regionala Flygplatser, Swedavia, Trafikverket, Transportstyrelsen, , Trafikanalys, Transportföretagen (inkl. Svenska Flygbranschen), Världsnaturfonden (WWF),

Utredningens deltagande i andras seminarier

- Arlanda – multimodal transportnod (Transportföretagen och Swedavia) *6 april*
- Trafikutskottet *17 maj*

Referensförteckning

1. Airport Coordination Sweden (ACS), Presentation
2. Anders Sundström, Statlig samordnare av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet (2016)
3. Arlandabanan Infrastructure AB, Hållbarhetsredovisning och årsredovisning 2020
4. Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet, Ds 2021:25
5. EU Kommissionens lista över allmänna trafikplikter, 2022-09-18
6. Eurocontrol, Climate change risks for European aviation, Summary report (2021)
7. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen
8. Evangelinos, Stangl & Obermeyer (2012), Peak-load pricing and airline reactions at European airports. Journal of Air Transport Studies vol 3:1
9. Fossilfritt Sverige, Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen
10. Horn af Rantzien & Rude (2014), Peak-load pricing in public transport: a case study in Stockholm. Journal of Transport Literature vol 8:1.
11. IATA, Peak/Off-Peak Charges
12. ICAO, Environmental Report, On board a sustainable future (2016)

13. ICAO, Climate Adaption Synthesis Report (2018)
14. Independent Business Group, Rapport Morgondagens flyg
15. IPCC, Climate Change 2022 Impacts, Adaptation and Vulnerability, Summary for Policymakers
16. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space
17. Kommissionens tillkännagivande av den 8.6.2017 Tolkningsriktlinjer till förordning (EG) nr 1008/2008 – Allmän trafikplikt (PSO), C(2017)3712
18. Konstitutionsutskottets betänkande 2020/21:KU10, Granskningsbetänkande hösten 2020
19. Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformningen av det svenska luftrummet, D-2019-161405
20. Luftfartsverket, Brommautredningen 2021 – LFV's stöd till Utredningen inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats, D-2021-251353
21. Luftfartsverket, Delredovisning av uppdraget att genomföra en översyn av det undre luftrummet, D-2022-281422, 2022-03-29
22. Luftfartsverket, LFV's stöd till Arlandautredningen 2022, D-2022-282934, 2022-04-20
23. Långtidsutredningen 2015, Huvudbetänkande, SOU 2015:104
24. Miljöbalken (1998:808), Sveriges globala klimatavtryck, Delbetänkande, SOU 2022:15
25. Miljöprövningsförordning (2013:251)
26. Regeringskansliet, Remiss, Promemoria Klimatdeklarationer, I2021/02312
27. Regeringens proposition 2016/17:146, Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige
28. Regeringens proposition 2019/20:65, En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan
29. Regeringens proposition 2020/21:135, Reduktionsplikt för flygfotogen

30. Regeringens proposition 2020/21:154, Miljöstyrande start- och landningsavgifter
31. Regeringskansliet, Smart industri – en nyindustrialiseringsstrategi för Sverige, N2015.38
32. Regeringskansliet, Näringsdepartementet, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, N2017.2
33. RISE, Omvärldsanalys Framtidens flyg och luftfart, RISE Rapport 2022:01
34. Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser
35. Svenskt Näringsliv, Den internationella handelns betydelse för Sverige (2021)
36. Swedavia, Miljörapport 2020 Bromma Stockholm Airport
37. Swedavia, Underlag till regeringens utredare för Bromma i enlighet med begäran, 2021-06-21
38. Swedavia, Svares-PM till Arlandautredningen, 2022-04-20
39. Trafikanalys, Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag, Rapport 2016:4
40. Trafikanalys, Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor, Rapport 2020:6
41. Trafikverket, Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport, Utgåva 210331, TRV 2016/45303
42. Trafikverket, Regeringsuppdrag om Trafikverket klimatanpassning, Rapport 2018:195
43. Trafikverket, Luftrum 2040, En Förstudie om kapacitetsbehovet i svenskt luftrum
44. Trafikverket, Regional klimat- och sårbarhetsanalys för Trafikverket Region Stockholm, TRV 2021/39260
45. Trafikverket, Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport, Rapport 2021:068

46. Trafikverket, Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport), 2021:223
47. Trafikverket, Underlag för framtagande av en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling, TRV 2022/52073
48. Trafikverket, Kompletterande svar på frågor från Arlandautredaren, TRV 2022/52073, 2022-05-05
49. Transportstyrelsens flygplatsstatistik
50. Transportstyrelsen, Förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter, TSL 2019-6058
51. Transportstyrelsen, Trängselavgifter inom den svenska luftfarten, TSG 2021-9269
52. Transportstyrelsen, Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats, TSL 2021-3347
53. Transportstyrelsen, Sammanställning av gällande miljövillkor för svenska flygplatser, 2021-10-29
54. Transportstyrelsen, Transportstyrelsens rapport med faktaunderlag m.m. till stöd för framtagande av en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling, TSL 2022-3005
55. WSP, Rapport, Effekter av exempelåtgärder – samhällsekonomisk analys av exempelåtgärder på Arlanda flygplats, 2022-05-31

Departementsserien 2022

Kronologisk förteckning

1. Viktigt meddelande till allmänheten
– en översyn av VMA-systemet. Ju.
2. Bättre konsekvensutredning i svensk statsförvaltning. Fi.
3. Garantitillägg i bostadstillägget. S.
4. Ökade möjligheter till användning av välfärdsteknik inom äldreomsorgen.
S.
5. En effektivare upphandlingstillsyn. Fi.
6. Straff för deltagande i en terroristorganisation. Ju.
7. Ett försämrat säkerhetspolitiskt läge
– konsekvenser för Sverige. UD.
8. Deterioration of the security environment – implications for Sweden. UD.
9. Ett utvidgat utreseförbud för barn. S.
10. Ett flexiblare karensvillkor i arbetslöshetsförsäkringen. A.
11. Alanda flygplats – en plan för framtiden. I.

Departementsserien 2022

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

Ett flexiblaare karensvillkor i arbetslöshetsförsäkringen. [10]

Finansdepartementet

Bättre konsekvensutredning i svensk statsförvaltning. [2]

En effektivare upphandlingstillsyn. [5]

Infrastrukturdepartementet

Arlanda flygplats – en plan för framtiden. [11]

Justitiedepartementet

Viktigt meddelande till allmänheten – en översyn av VMA-systemet. [1]

Straff för deltagande i en terroristorganisation. [6]

Socialdepartementet

Garantitillägg i bostadstillägget. [3]

Ökade möjligheter till användning av välfärdsteknik inom äldreomsorgen. [4]

Ett utvidgat utreseförbud för barn. [9]

Utrikesdepartementet

Ett försämrat säkerhetspolitiskt läge – konsekvenser för Sverige. [7]

Deterioration of the security environment – implications for Sweden. [8]

En departementspromemoria arbetas fram inom Regeringskansliet. Den publiceras i departementsserien, förkortad Ds.



Regeringskansliet

103 33 Stockholm Växel 08-405 10 00 www.regeringen.se

ISBN 978-91-525-0421-5 ISSN 0284-6012



Infrastrukturdepartementet

Enheten för transportinfrastruktur och planering
Ämnesråd
Göran Roos
+46 72 209 7613

Remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden
(Ds 2022:11)

Remissinstanser

- 1 Air Leap Scandinavia AB
- 2 Airport Coordination Sweden (ACS)
- 3 Amapola
- 4 AOPA Sweden
- 5 Arlandabanan Infrastructure AB
- 6 Arlandastad Holding AB
- 7 Arvidsjaur kommun
- 8 A-Train AB
- 9 Avfall Sverige
- 10 Babcock Scandinavian AirAmbulance
- 11 Bofrämjandet
- 12 Borlänge kommun
- 13 Boverket
- 14 Braathens Regional Airlines
- 15 Bromma Air Maintenance (BAM)
- 16 Brussels Airlines
- 17 Byggföretagen
- 18 Byggherrarna i Sverige AB
- 19 Connect Sweden

- 20 Ekerö kommun
- 21 Eskilstuna flygplats
- 22 Eskilstuna kommun
- 23 Frivilliga flygkåren
- 24 Företagarna
- 25 Försvarsmakten
- 26 Global Utmaning
- 27 Grafair
- 28 Greenpeace Sverige
- 29 Gällivare kommun
- 30 Göteborgs kommun
- 31 Hagfors kommun
- 32 H-bird Aviation Services
- 33 Halmstads kommun
- 34 Hyresgästföreningen
- 35 Härjedalens kommun
- 36 IQ Samhällsbyggnad
- 37 IVL Svenska Miljöinstitutet
- 38 Jonair
- 39 Järfälla kommun
- 40 Jönköpings kommun
- 41 Kalmar kommun
- 42 Karlstad kommun
- 43 Kiruna kommun
- 44 Knivsta kommun
- 45 Kommerskollegium
- 46 Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA)
- 47 Kommunförbundet Stockholms län
- 48 Konkurrensverket
- 49 Konsumentverket

- 50 Kramfors kommun
- 51 Kristianstad kommun
- 52 Kungliga Svenska Aeroklubben
- 53 Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)
- 54 Kustbevakningen
- 55 Landsorganisationen i Sverige (LO)
- 56 Linköpings kommun
- 57 Luftfartsverket
- 58 Luleå kommun
- 59 Luleå Tekniska Universitet
- 60 Lycksele kommun
- 61 Länsstyrelsen Blekinge län
- 62 Länsstyrelsen Dalarnas län
- 63 Länsstyrelsen Gotlands län
- 64 Länsstyrelsen Gävleborg
- 65 Länsstyrelsen Hallands län
- 66 Länsstyrelsen i Jönköpings län
- 67 Länsstyrelsen i Kronobergs län
- 68 Länsstyrelsen Jämtlands län
- 69 Länsstyrelsen Kalmar län
- 70 Länsstyrelsen Norrbotten
- 71 Länsstyrelsen Skåne
- 72 Länsstyrelsen Stockholm
- 73 Länsstyrelsen Södermanlands län
- 74 Länsstyrelsen Uppsala län
- 75 Länsstyrelsen Värmland
- 76 Länsstyrelsen Västerbotten
- 77 Länsstyrelsen Västernorrland
- 78 Länsstyrelsen Västmanlands län
- 79 Länsstyrelsen Västra Götalands län

- 80 Länsstyrelsen Örebro län
- 81 Länsstyrelsen Östergötland
- 82 Malmö kommun
- 83 Malung-Sälens kommun
- 84 Mora kommun
- 85 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- 86 Mälardalsrådet
- 87 Nacka kommun
- 88 Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen
- 89 Naturskyddsföreningen
- 90 Naturvårdsverket
- 91 NCC AB
- 92 Nordica
- 93 Norrbottens Handelskammare
- 94 Norrköpings kommun
- 95 Norwegian Air Shuttle ASA
- 96 Nyköpings kommun
- 97 Näringslivets Transportråd
- 98 Pajala kommun
- 99 Polismyndigheten
- 100 Region Blekinge
- 101 Region Dalarna
- 102 Region Gotland
- 103 Region Gävleborg
- 104 Region Halland
- 105 Region Jämtland Härjedalen
- 106 Region Jönköping
- 107 Region Kalmar
- 108 Region Kronoberg
- 109 Region Norrbotten

110 Region Skåne
111 Region Stockholm
112 Region Sörmland
113 Region Uppsala
114 Region Värmland
115 Region Västerbotten
116 Region Västernorrland
117 Region Örebro
118 Region Östergötland
119 Region Västmanland
120 Renare Mark
121 Riksantikvarieämbetet
122 Riksbyggen
123 Ronneby kommun
124 SAS AB
125 SFSA Holding AB
126 Sigtuna kommun
127 SJ AB
128 Sjöfartsverket
129 Skanska AB
130 Skellefteå kommun
131 Socialstyrelsen
132 Sollefteå kommun
133 Sollentuna kommun
134 Solna kommun
135 Statens energimyndighet
136 Statens geotekniska institut (SGI)
137 Statens haverikommission
138 Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
139 Statskontoret

- 140 Stockholm Business Region AB
- 141 Stockholms Handelskammare
- 142 Stockholms Läns Museum
- 143 Stockholm Skavsta flygplats
- 144 Stockholm Västerås flygplats
- 145 Stockholms kommun
- 146 Storumans kommun
- 147 Sundbybergs kommun
- 148 Sundsvalls kommun
- 149 Svea hovrätt, mark- och miljööverdomstolen
- 150 Svenska Handel
- 151 Svensk Kollektivtrafik
- 152 Svensk Pilotförening
- 153 Svenska Flygbranschen
- 154 Svenskt Flyg
- 155 Svenskt Näringsliv
- 156 Sveriges akademikers centralorganisation (Saco)
- 157 Sveriges Allmännyttan
- 158 Sveriges export- och investeringsråd (Business Sweden)
- 159 Sveriges Hamnar
- 160 Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)
- 161 Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)
- 162 Svenska Regionala Flygplatser (SRF)
- 163 Swedavia AB
- 164 Teknikföretagen
- 165 Tillväxtanalys
- 166 Tillväxtverket
- 167 Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)
- 168 Torsby kommun
- 169 Trafikanalys

- 170 Trafikverket
- 171 Transportföretagen
- 172 Transportstyrelsen
- 173 Trollhättans kommun
- 174 Tui
- 175 Umeå kommun
- 176 Unionen
- 177 Upplands Bro kommun
- 178 Upplands Väsby kommun
- 179 Vallentuna kommun
- 180 Vilhelmina kommun
- 181 Visby kommun
- 182 Visit Sweden
- 183 Världsnaturfonden (WWF)
- 184 Västerbottens Handelskammare
- 185 Västerås kommun
- 186 Västra Götalandsregionen
- 187 Växjö kommun
- 188 Återvinningsindustrierna
- 189 Ängelholms kommun
- 190 Örebro kommun
- 191 Örnsköldsvik kommun
- 192 Östersunds kommun
- 193 Österåkers kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet **senast den 31 oktober 2022**. Svaren bör lämnas per e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer I2022/01350 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

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen och bedömningarna i rapporten.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Bifogat material kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Remissinstanserna kan utan kostnad beställa tryckta exemplar av Ds via ett [beställningsformulär hos Elanders Sverige AB](#).

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Christer Pettersson
Departementsråd

Kopia till

Elanders Sverige AB, e-postadress: betankande@elanders.com