

Kommunstyrelsen**Tid**

08:30-12:00

Plats

Sottern, kommunhuset Hallsberg

Beslutande ledamöter

Magnus Andersson (S)
Ulf Ström (S), vice ordförande
Torbjörn Appelqvist (M), 2:e vice
ordförande
Veronica Wallgren (S)
Siw Lunander (S)
Conny Larsson (S)
Theres Andersson (S)
Tryggve Thyresson (V)
Andreas Tranderyd (MP)
Anders Lycketeg (C)
Lennart Pettersson (M)
Martin Pettersson (KD)
Erik Storsveden (L)
Benny Albertsson (SD)
Jimmy Olsson (SD)

Ej tjänstgörande ersättare

Christina Johansson (S)
Hans Karlsson (S)
Thomas Larsson (S)
Birgitta Kumblad (S)
Christel Forsberg (S)
Börje Andersson (S)
Towe Jegeros (V)
Lotta Öhlund (MP)
Gösta Hedlund (C)
Erik Teerikoski (C)
Ulrika Björklund (M)
Rikard Arveden (M)
Ingela Hagenfors (KD)
Oscar Lundqvist (SD)
Jane Svedhjelm (SD)

Övriga

Lena Fagerlund, Kommundirektör
Marie Hellgren, Ekonomichef
Maria Fransson, Sekreterare

1 – Sammanträdets inledning

Föredragande

Ärendebeskrivning

1. Öppnande av sammanträdet.
2. Tjänstgörande ersättare.
3. Val av justerare. Justering föreslås äga rum den 10 oktober kl 13:30.
4. Fastställande av föredragningslistan.

**2 - Delårsrapport 2019 Kommunstyrelsen
(19/KS/160)***Föredragande***Ärendebeskrivning**

I enlighet med kommunens styrsystem skall nämnder och styrelse, kommunala bolag och stiftelser lämna delårsrapport till kommunstyrelsen. Ekonomiavdelningen har upprättat en delårsrapport för kommunstyrelsen för perioden januari – augusti 2019.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner upprättad delårsrapport 2019-08-31.

Beslutsunderlag

- TS Delårsrapport KS 2019
- Delårsrapport KS 2019

3 - Delårsrapport 2019 (19/ks/161)

Föredragande

Ärendebeskrivning

Enligt kommunallagen 11 kap 16 § skall kommunfullmäktige behandla minst en delårsrapport som upprättats enligt 13 kap. 1 § lagen (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning. Styrelsen ska inom två månader efter utgången av den period av räkenskapsåret som delårsrapporten omfattar överlämna delårsrapporten till fullmäktige och revisorer. Ekonomiavdelningen har upprättat en delårsrapport för perioden januari – augusti 2019.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna delårsrapport 2019.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att i delårsrapporten ej utnyttjade bidrag från Migrationsverket avseende flyktingverksamhet och ensamkommande barn inte resultatförs utan redovisas som kortfristig skuld.

Beslutsunderlag

- TS Delårsrapport 2019
- Delårsrapport Hallsbergs kommun

4 - Taxa miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska biprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer (19/KS/162)

Föredragande

Ärendebeskrivning

Drift- och servicenämndens föreslår att taxor inom miljö- och livsmedelsområdet ska revideras för att anpassas till förändringar i lagstiftningen, ge möjlighet till ökad avgiftsfinansiering och för att förenkla tillämpning och förståelse. För taxa enligt miljöbalken föreslås en ny modell i enlighet med SKL:s nya behovsprioriterade taxa och ny timavgift.

Den 14 december 2019 träder ändringar i livsmedelslagen i kraft. Begreppet extra offentlig kontroll ändras till att kallas uppföljande kontroll som inte var planerad och utredning av klagomål.

Innebörden av begreppen i nya lagstiftningen är samma som i tidigare lagstiftning. För att behålla möjligheten att debitera avgift för denna kontroll så behöver kommunens taxa ändras så att den omfattar begreppen i gällande lagstiftning.

För övriga taxor föreslås mindre ändringar och nya timavgifter.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner taxa enligt miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska biprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer.

Beslutsunderlag

- TS Taxa miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska biprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer
- Taxa för miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska bioprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer

5 - Nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön (19/KS/164)

Föredragande

Ärendebeskrivning

Drift- och servicenämnden föreslår att nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön beslutas för Hallsberg kommun. Enligt förslaget tas flera prövningspunkter bort, eftersom förvaltningen bedömer att miljöbalken och övrig lagstiftning ger drift- och servicenämnden tillräcklig möjlighet att agera för att skydda människors hälsa och miljön. Konsekvenserna för förvaltningen bedöms som små eftersom nuvarande ärendemängd är liten och föreskrifterna därmed tillämpas i låg utsträckning.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att anta nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön och att i samband med detta besluta om att upphäva det tidigare föreskrifterna till skydd för människors hälsa och miljön.

Beslutsunderlag

- TS Nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön
- Lokala ordningsföreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön

6 - Remissvar fråga om byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7 (19/KS/158)

Föredragande

Ärendebeskrivning

Hallsbergs hembygdsförening har till länsstyrelsen lämnat in en begäran att Hallsbergs lokstation ska byggnadsminnesförklaras med stöd av 3 kap 1§ kulturminneslagen (1988:950). Länsstyrelsen har haft en dialog med Jernhusen AB som idag äger fastigheten och tagit fram ett förslag till byggnadsminnesförklaring med tillhörande skyddsbestämmelser.

Genom Hallsberg löper två mycket viktiga stråk i järnvägssystemet, godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan som är utpekade som riksintresse. Godsstråket genom Bergslagen är en del i ett utpekade som ett internationellt nätverk TEN-T, det transeuropeiska transportnätet. För att åtgärda kapacitetsbristen genom Hallsbergs krävs en anpassning av järnvägsanläggningen i Hallsberg med spår för 750 meter långa tåg. Långsiktigt behöver därför Hallsbergs lokstation tas i anspråk för utfartsgruppens spår. Hallsbergs kommun anser därför att byggnadsminnesförklaringen är olämplig.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås att motsätta sig Länsstyrelsens förslag till byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, på fastigheten Hallsberg 5:7.

Beslutsunderlag

- Remissvar fråga om byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7
- Förslag, Byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7, Hallsbergs kommun
- Bilaga, Karta
- Bilaga, Skrivelse gällande byggnadsminnesförklaring av SJ-byggnader
- Bilaga PM Byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7, Hallsbergs kommun
- Rapport FU Hallsberg framtida tågproduktion

7 - Remissvar i frågan om byggnadsminnesförklaring av Sörby Kvarn, Hallsberg-Sörby 2:18 (19/KS/173)

Föredragande

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen har upprättat ett förslag till byggnadsminne av Sörby Kvarn med stöd av 3 kap 1§ kulturmiljölagen (1998:950) och med tillhörande skyddsbestämmelser. Länsstyrelsen menar att kvarnbyggnaden, som ägs av Hallsbergs kommun, har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde, en mycket intressant historia och är ovanligt väl bevarad.

Kommunstyrelseförvaltningens bedömning är att Sörby Kvarn kan utvecklas som ett viktigt kulturhistoriskt besöksmål för Hallsbergs kommun och Örebro län.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen att godkänna Länsstyrelsens förslag till byggnadsminnesförklaring av Sörby Kvarn, på fastigheten Hallsberg-Sörby 2:18.

Beslutsunderlag

- TS Remissvar frågan om byggnadsminnesförklaring av Sörby kvarn, Hallsberg Sörby 2_18
- Förslag, Fråga om byggnadsminnesförklaring av Sörby kvarn, Hallsbergs- Sörby 2:18, Hallsbergs kommun
- Bilaga, Karta, Byggnadsminnesförklaring av Sörby kvarn

8 - Policy mot hot och våld (19/KS/165)

Föredragande

Ärendebeskrivning

Den tidigare policyn från 1995 har väl tjänat sitt syfte. Den alltmer ökande graden av hot och våld mot tjänstepersoner och mot förtroendevalda kräver en utveckling av och ett tydligt ställningstagande från kommunens sida. Den nu föreslagna policyn tar avstamp i nolltolerans mot hot och våld. Ställningstagandet blir ett verktyg för att systematiskt och förebyggande ta avstånd från alla typer av hot och våld och att bedriva ett aktivt och målinriktat arbete mot detta.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar anta policy mot hot och våld.

Kommunstyrelsen föreslås besluta om att upphäva nuvarande policy angående våld och hot i arbetsmiljön i Hallsbergs kommun, dat 1995-11-07 under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar att anta föreslagen policy om hot och våld.

Beslutsunderlag

- TS Policy mot hot och våld
- Policy mot hot och våld

9 - Motionssvar Åtgärda radonet i Hallsbergs kommun (19/KS/39) *Föredragande*

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelseförvaltningen har fått i uppdrag att lämna förslag till svar på en motion som lämnats in av Sverigedemokraterna. Motionen lyfter fram önskemål om att kommunfullmäktige beslutar att radonmätningar ska utföras och att hus med höga radonvärden ska åtgärdas. Motionen har beretts på miljöenheten i Kumla och Hallsbergs kommun. Samt att uppgifter har inhämtats från drift- och serviceförvaltningen och Hallbo

Det är fastighetsägarens ansvar att mäta och åtgärda höga halter av radon. Om detta inte görs på frivillig väg kan den nämnd inom kommunen med tillsynsansvar enligt strålskyddslagen kräva att radonmätningar utförs samt att åtgärder för sanering vidtas vid behov. Inom Hallsbergs kommun är det drift- och servicenämnden och myndighetsnämnden som har ansvar för tillsynen. Dessa nämnder ska enligt regeringsformen besluta självständigt från kommunfullmäktige i enskilda tillsynsärenden.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås att avslå motionen då det inte är kommunens utan fastighetsägarens ansvar att mäta radonet och vidta eventuella åtgärder på fastigheten.

Beslutsunderlag

- Motionssvar Åtgärda radonet i Hallsbergs kommun
- Motion Åtgärda radonet i Hallsbergs kommun

**10 - Kommundirektörens rapport oktober
2019 (19/KS/9)***Föredragande***Ärendebeskrivning**

Kommundirektören informerar muntligt på sammanträdet.

11 - Anmälan om delegationsbeslut (19/ks/8)*Föredragande***Ärendebeskrivning**

Inga delegationsbeslut har anmälts.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås att besluta att punkten utgår.

12 - Meddelanden (19/ks/82)*Föredragande***Ärendebeskrivning**

Handlingarna finns tillgängliga på kommunstyrelseförvaltningen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta att redovisningen läggas till handlingarna.

Beslutsunderlag

- Meddelanden till kommunstyrelsen 191008

13 – Övrigt*Föredragande*

14 – Sammanträdet avslutning

Föredragande

Delårsrapport 2019 Kommunstyrelsen

2

19/KS/160

Delårsrapport 2019 Kommunstyrelsen

Ärendebeskrivning

I enlighet med kommunens styrsystem skall nämnder och styrelse, kommunala bolag och stiftelser lämna delårsrapport till kommunstyrelsen. Ekonomiavdelningen har upprättat en delårsrapport för kommunstyrelsen för perioden januari – augusti 2019.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner upprättad delårsrapport 2019-08-31.

Ärendet

I enlighet med kommunens styrsystem har ekonomiavdelningen upprättat en delårsrapport för kommunstyrelsens egen verksamhet.

Delårsrapporten per 2019-08-31 är upprättad enligt ekonomiavdelningens anvisningar, och i samråd med kommundirektören samt respektive avdelningschef. Enligt den ekonomiska prognosen bedöms kommunstyrelsens verksamhet ge ett överskott mot budget med 1,1 mkr.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund

Kommundirektör

Marie Hellgren

Ekonomichef

Beslutsunderlag

Delårsrapport 2019 för Kommunstyrelsen



**HALLSBERGS
KOMMUN**

Kommunstyrelsen

Delårsrapport 2019-08-31

Kommunstyrelsen

Innehållsförteckning

1	Väsentliga händelser	3
2	Måluppfyllelse	8
2.1	HÅLLBAR KOMMUN	8
2.2	LIVSLÅNGT LÄRANDE	8
2.3	ALLAS INFLYTANDE	8
2.4	GOD SERVICE	9
3	Personalredovisning.....	10
4	Ekonomi.....	11
4.1	Driftredovisning Kommunstyrelse	11
4.2	Investeringsredovisning Kommunstyrelsen.....	12
5	Framtiden	13

1 Väsentliga händelser

Kansli- och serviceavdelning

Från årsskiftet tillsattes den administrativa chefstjänsten av tidigare tillförordnad chef.

I februari anordnades det tillsammans med övriga sydnärkekommuner en utbildningsdag för nya och erfarna förtroendevalda. Det publicerades också grundläggande information på hemsidan som stöd för nya förtroendevalda i Hallsbergs kommun.

Dokument- och ärendehanteringssystemet Platina har under våren uppgraderats. I samband med uppgraderingen har en ny applikation, Meetings plus, för distribution av kallelser och handlingar installerats. Applikationen går att använda i både Ipad och dator med Windows 10.

Under våren har arbetet med revidering av nämndernas reglementen och kommunstyrelsens delegationsordning slutförts. Reglementena har fått ett mer enhetligt utseende med en mer likartad struktur. Sveriges kommuner och Landstings mall och rekommendationer har använts som vägledning i arbetet.

Samtliga av kommunens övergripande styrdokument har kartlagts. En sammanställning över dokumenten har upprättats för att ge en bättre överblick över vilka typer av dokument som finns och vem som ansvarar för respektive dokument. I samband med kartläggningen har relationer till andra dokument och uppgift om uppföljning dokumenteras. Nästa steg är att analysera det insamlade materialet och se över vilka eventuella åtgärder som behöver vidtas. Nya styrdokument som utarbetats är riktlinjer för tjänsteresor och revidering av regler för allmänna handlingar.

Valkansliets fokus under våren ha varit förberedelser och genomförandet av EU-valet. Inför valet togs det fram en risk- och sårbarhetsanalys och en projekt- och aktivitetsplan. Under april hölls det 7 utbildningstillfällen för cirka 100 röstmottagare inklusive valförrättare. Under förtidsröstningen fanns det 7 lokaler upprättade och under valdagen förrättades det val i 11 valdistrikt. De flesta medarbetarna på administrativa avdelningen har haft valrelaterade arbetspass och arbetsuppgifter.

Projektet för implementering av ny växel och telefoni avslutades i februari och medarbetarna i kontaktcenter har arbetat med att ta fram rutiner och arbetssätt för att hantera nya funktioner i växel- och telefonisystemet. Ett digitalt system för inregistrering av besökare till kommunhusets arbetsplatser har införts med tillhörande regler för besök och tillgång till kommunhuset. Under januari-juni har registrerats 1 569 besökare. Besök till konferenslokalerna på entréplan registreras inte.

Kontaktcenter har haft dialoger med kommunens förvaltningar och verksamheter för att hitta arbetsprocesser som kan möjliggöra effektiviseringar och ge ökad servicenivå till kommuninvånarna. Under en provperiod har hanteringen av socialkontorets receptionstelefon tagits över. Tillsammans med socialkontoret kommer resultatet och fortsatt hantering att utvärderas.

Kontaktcenter har hittills i år bistått vid administreringen för 31 borgerliga vigslar, varav 6 vigslar har förrättats i lokal vid kontaktcenter.

Samhällsbyggnad

Strategiskt fastighetsinnehav

Fastighetsregleringen av Lien 8 med flera är genomförd så att Hallsbergs bostäder AB kan få lagfart på fastigheten. Byggnation av 48 lägenheter pågår på fastigheten.

Totalt har 17 småhustomter sålts under året varav 11 i Hallsberg, 4 i Sköllersta och 2 i Svennevad. Balansen av byggklara småhustomter var per sista augusti 62 stycken. För närvarande finns cirka 50 intressenter för kommande bostadsområde.

Fysisk planering

Arbetet med planprogram för centrum Hallsberg fortgår och förväntas att gå ut på samråd under hösten. Detaljplaner som upphäver tomtindelningen över Grotorp 10:5 samt detaljplanen på Skyffeln 4 har vunnit laga kraft.

En övergripande miljöundersökning är genomförd för att bedöma hur förorenad marken är i området för detaljplanen Rörmokaren, Bokbindaren med flera. Det kan komma krävas att marksanering genomförs för att kunna bygga bostäder i området. Ett tidigt samråd med länsstyrelsen har hållits.

Strategiska investeringar

Arbetet med VA-försörjning längs Tisarens norra strand fortskrider. En ny upphandling sker i september där även det första distributionsnätet i Toskabäcken ingår. Arbetet med ledningsrätt för överföringsledningarna pågår.

Projektering och planering av exploatering av områdena Samsala och Hässlebergsskogen pågår med påbörjan av byggnation till kvartal 4 2019.

Strategiskt miljöarbete

Hallsbergs kommun beviljades LONA-bidrag för utredning och investering 2018. Utredningen som pågår ska visa hur Hallsbergs kommun ska arbeta långsiktigt med åtgärder för att förhindra översvämningar och bedömningen är att investeringsbidraget ska användas till en våtmark med dagvattenfördröjning. Just nu undersöks tre olika lokaliseringar.

Strategiska infrastrukturfrågor

Trafikverkets arbete med framtagande av en järnvägsplan för etappen Hallsberg Stenkumla pågår och en granskningshandling ska tas fram.

Trafikverket har påbörjat tre utredningar i Hallsberg, en åtgärdsvalsstudie över

personbangården i Hallsberg, en åtgärdsvalsstudie på lv 529, samt en funktionsutredning angående järnvägsanslutning öster om personbangården och norrut.

Trafikverkets byggnation av rv 51 från Kvarntorpskorset till Svennevad är nästan klar och vägen kommer att invigas i oktober månad.

Telia Company har beviljats bidrag för utbyggnad av fiber i Viby-Brändåsen området i Hallsberg och Kumla kommun. Byggnationen förväntas att påbörjas under hösten.

Ekonomiavdelningen

Ekonomiavdelningen består av 14 medarbetare varav två tjänster är vakanta och en har tillsats men inte ännu kommit på plats. Under första halvåret har arbetet fortsatt med den nya versionen av ekonomisystemet som uppgraderades under 2018. I och med ny version av ekonomisystem finns det möjligheter till fortsatt utveckling av bland annat rutiner för planering och uppföljning. Ett arbete har påbörjats med att förlänga avtalet med Unit4, leverantör av ekonomisystemet. I och med förlängningen ska översyn göras ifall ny modul för budget och planering kan läggas till.

I slutet av 2017 implementerades Stratsys, ett verktyg för bland annat planering, uppföljning och beslutsstöd och under 2018 fortsatte utvecklingsarbetet. I år är det första året då alla nämnders och även den kommungemensamma rapporten produceras i Stratsys. Även den interna kontrollplanen finns nu implementerad i Stratsys.

Mycket tid har lagts på uppstarten av Hallsbergs bostads AB. Allt ifrån upprättande av ett fungerande ekonomisystem till administration i samband med försäljning av fastigheter. År 2019 är första helåret som bostadsbolaget finns med i upprättande av kommunens tertiäl-, delår samt årsbokslut. Bostadsbolaget bygger just nu 48 lägenheter på norr vilket också innebär ett omfattande arbete då ekonomiavdelningen administrerar bolagets ekonomi.

I maj var kommunens nya upphandlare på plats och arbetet med pågående och planerade upphandlingar fortsätter enligt plan. Under nästkommande år kommer en upphandlingsplan att tas fram.

Arbetet med implementering av ny version av Procapita på Taxe- och avgiftsnämnden fortsätter. Bytet är klart för Vingåkers kommun och på tur står nu Hallsbergs kommun.

Personalavdelningen

HR avdelningen består av fem medarbetare, just nu är en av tjänsterna vakant. En HR konsult är föräldraledig och har ersatts med vikarierande HR administratör. I november kommer en medarbetare att gå i pension, ersättare är rekryterad. Från och med 1 oktober kommer alla tjänster att vara tillsatta.

Det är ett högt tryck på avdelningen med anledning av antalet nya chefer och inrättandet gruppen arbetsledare, som behöver stöd och coachning i olika personalfrågor. Det är också flera pågående komplicerade rehab ärenden delvis beroende av ökat antal utförsäkrade från försäkringskassan.

Personalavdelningen samordnar deltagandet i mässor såsom Campusmässan på

Örebro universitet liksom jobbmässan i Örebro som riktar sig mot gymnasieutbildade personer. Medarbetare har deltagit vid Alléskolan för att locka sommarjobbare till framförallt vården. En rekryteringsgrupp som har letts av en HR konsult har arbetat med att få vikarier till vården under sommaren. Alla sommarens vikariat blev tillsatta.

Årets första introduktionsdag för nya medarbetare har hållits, det är två per år för nya medarbetare och en dag för nya chefer. Respektive förvaltning och arbetsplats har den mer direkta introduktionen i arbetet.

Vårens chefsdagar har handlat om alkohol och droger samt hbtq och likaberättigande frågor med föreläsare från Regionhälsan och RFSL. Nyhet för så kallat "chefsfrukost" har genomförts vid ett utbildningstillfälle på 1,5 timme. Tanken är att genomföras vid två tillfällen per år. Grunderna i arbetsrätten var innehåller vid första tillfället.

Årets löneöversyn pågår fortfarande för Vårdförbundet i övrigt är alla andra klara. Arbetet med årlig löneöversyn är omfattande och innebär att en medarbetares hela arbetstid tas i anspråk under ett par månader.

Kommunens totala belopp att söka från omställningsfonden uppgick till 745 265 kronor. Hela beloppet har avropats varav stor del av pengarna gick till utbildning av språkstödjare samt en språkutbildning via Folkuniversitetet för medarbetare inom vård och omsorg, kost och städ. Utbildningarna var mycket uppskattade av både medarbetare och chefer.

Projektet Heltid som norm fortsätter. Arbetet är under 2018-2019 fokuserat på Social- och arbetsmarknadsenheten. Andelen heltidsanställda har ökat i kommunen.

Näringslivsavdelningen

Näringsliv

NKI resultatet har gått från 66 till 72. Arbetet pågår fortsatt med att utveckla samarbetet mellan Hallsberg och Kumla vad gäller myndighetsutövning.

I svensk näringslivs ranking har Hallsberg gjort en positiv förflyttning. Hallsberg är topp 10 i Sverige på bästa positiva förändring.

Samarbetet mellan BRO och hamnarna Göteborg, Norrköping och Gävle fortgår. Under hösten kommer BRO, Gävlehamn samt Norrköping hamn skriva ett MOU (memorandum of understanding) samarbetsavtal - allt för att stimulera en godsökning mellan hamnarna och Hallsberg/Region Örebro.

Logistik Bode etablerar ny logistiknav i Hallsberg. Bode har sedan tidigare använt Rosersberg som Sverigenav, nu utökas det genom ett samarbete med Hallsbergs terminalen. Initialt kommer tre tågset i veckan att anlöpa terminalen, för att fullt utbyggt vara 7 anlöp. Detta fördubblar terminalens lyft från järnväg mot idag.

Profilerings av regionen och Hallsberg kommer att göras på ett flertal mässor under hösten.

Kommunikation

Kommunens nya webb har lanserats samt en ny organisation för förvaltning har upprättats.

Framtagande av krismeddelandefunktion för våra externa webbbar samt intranät har tagits fram. Arbete med att uppfylla nya lagkraven om tillgänglighet till digital offentlig service har pågått. Fortsatt utveckling av grafiska profilen samt utveckling av kommunens Office mallar har gjorts.

Säkerhet

En GDPR - lathund för personuppgiftshantering har tagits fram och testas nu.

Hallsberg kommun har nu ett lokalt dataskyddsnätverk som träffas tre gånger per år.

GDPR incidenter hanteras av kommunens dataskyddssamordnare och dataskyddsombud - ett tiotal incidenter har ägt rum såsom till exempel att dokument har skrivits ut på fel skrivare och vid utskick har det hänt att personnamn och personnummer inte stämt överens. Inga incidenter har varit av karaktär för anmälan till datainspektionen.

Risk och sårbarhetsanalys är framtagen.

Ny modell för gemensam lägesbild har tagits fram utifrån BRÅ - arbetet.

Nytt FRG-avtal är framtaget och har tecknats.

Ny kris- och krigsorganisation är framtagen.

Strategiska lokalfrågor

Fyra större projekt har pågått under perioden. Projektet för ny förskola Äppellunden har varit i slutfasen och avslutats med inflyttning och invigning. Långängskolans sista etapp har avslutats. Planeringen inför ett nytt vård- och omsorgsboende har fortsatt och under våren har en byggentreprenad upphandlats genom ombudsavtal med Länsgårdens fastigheter AB och därefter har under för beslut om byggnation förberetts. Inom projekt Skördetröskan, ny arbetsplats för i första hand gatukontoret, har ett omfattande arbete genomförts med projektering och samverkan med berörda parter.

För närvarande pågår ett arbete med att samla bilden över vilka lokaler som i dag inte nyttjas och vilka verksamheter som är i behov av lokaler, syftet är i första hand att erhålla ett underlag för utveckling och omställning av lokaler.

2 Måluppfyllelse

2.1 HÅLLBAR KOMMUN

Hallsbergs kommun ska vara ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart samhälle, där människors livskvalité ökar utan att det påverkar vår gemensamma miljö.

Nämndmål	Indikator	Kommentar
 Hallsbergs kommun ska ha en hållbar ekonomi.	Ekonomiskt resultat 1,6 procent	Prognosticerat resultat motsvarar 2,5 procent. 
 Utsläppen av växthusgaser från den kommunala verksamheten ska årligen minska för att Hallsbergs kommun senast år 2030 ska vara fossilbränslefritt.	Användningen av fossila bränslen ska minska med 5 procent per år till och med 2020.	I takt med att kommun växer så bidrar detta negativt till mer transporter och maskinarbeten. På sikt planeras för en övergång till biologiska drivmedel som ersättning för dieselbränslet för kommunens fordon. 
	Energianvändningen ska minska med 2 procent per år till och med 2020. Energianvändningen ska normalårs-korrigeras.	Osäkert om denna målsättning kommer att uppnås då fastighetsbeståndet ökar med en ökad energianvändning som följd. 
	Storleken på utsläpp från resor i tjänsten ska redovisas årligen, för att följa minskningen.	Redovisas i och med årsbokslut. Andel miljöbilar i kommunen har ökat. 

2.2 LIVSLÅNGT LÄRANDE

Allas lika rätt till en bra utbildning är en förutsättning för ett samhälle där alla får ett gott liv. Alla kommunens verksamheter ska verka för att lärandet fortsätter genom hela livet, såväl under som efter arbetslivet.

Nämndmål	Indikator	Kommentar
 Hallsbergs kommun ska i samarbete med andra säkerställa att det finns utbildning av hög kvalitet inom gymnasieskolan, Komvux och yrkesutbildningar.	Andel elever som påbörjar gymnasie- och vuxenutbildning ska årligen öka.	Andel behöriga elever till yrkesprogram på gymnasiet var 82 procent 2018 vilket var en ökning från 79 procent. 
	Andel elever som fullföljer gymnasie- och vuxenutbildning ska årligen öka.	Andel elever som fullföljt med examen inom tre år var 66 procent vilket var i nivå med föregående period. 
 Hallsbergs kommun ska vara en ständigt lärande kommun.	Kommunens medarbetare ska ha en utvecklingsplan målet 2019 är 90 procent.	Mallar och instruktioner för medarbetarsamtal finns som stöd för utvecklingsplaner. Bedömningen är att målet kommer att uppnås. 
	Kommunen ska ha en strategisk plan för kompetensutveckling och kompetensförsörjning.	En strategi för kompetensförsörjning har utarbetats under året. 

2.3 ALLAS INFLYTANDE

De kommunala verksamheterna verkar nära individen, och ska erbjuda ett professionellt bemötande och vara lyhörda för idéer och synpunkter.

Nämndmål	Indikator	Kommentar
 Hallsbergs kommun ska stimulera framtagande av lokala utvecklingsplaner i de fem mindre tätorterna.	Nöjd inflytandeindex (NII) enligt medborgarundersökningen ska öka.	2017 var kommunens index 39 och för riket 40. Kommunen genomför undersökningar vartannat år. 2019 års resultat redovisas i årsbokslutet.
	Medarbetares upplevelse av möjligheter till inflytande ska öka. (ev. medarbetarenkät)	Upplevelsen av inflytande har ökat enligt den senaste undersökningen.
 Lokala initiativ i landsbygdsutvecklingsfrågor ska stödjas av kommunen och de organisationer genom vilka kommunen arbetar	Kommunen ska vara representerad eller initiativtagare till minst tre sammankomster per tätort och år.	Bedöms att uppnås under året.

2.4 GOD SERVICE

De kommunala verksamheterna ska kommunicera tydligt och öppet.

Nämndmål	Indikator	Kommentar
 Kommunikation och dialog med våra medborgare ska vara tydlig och professionell och tillgänglig för de som lever och verkar i vår kommun.	Årliga mätningar för att mäta hur de som lever i kommunen upplever kommunens service. 2019 ska 80 procent vara nöjda.	NKI mätningen avseende företagsklimat redovisar 2018 index på 72 vilket är högre än 2017 års index på 66. Resultat från NKI enligt medborgarundersökning 2019 redovisas i årsbokslutet.
	Kommunen ska årligen öka antalet e-tjänster för våra medborgare, föreningar och företag.	Via SKL och Inera sker en utveckling som stöd för kommuner. Verksamhetsutveckling för digitalisering har påbörjats inom samarbetet för sydnärke.
 Hemsidan ska vara den naturliga platsen för alla att nå information om och från kommunen. Information och dialog via sociala medier ska komplettera hemsidans funktioner.	Kommunens resultat i SKL's årliga mätning av tillgänglighet och kvalitet på hemsidan ska årligen öka. Målet är den övre femtedelen av landets kommuner.	En ny webb har lanserats under året. Med ökad kvalitet och tillgänglighet. Arbetet fortsätter för att möta nya kraven kring tillgänglighet.

3 Personalredovisning

Antal anställda

Per den sista juni 2019 var totalt 45 (42) medarbetare anställda inom förvaltningen (tillsvidareanställda och visstidsanställda med månadslön) på kollektivavtalsområde AB, BEA och PAN. Av dessa var 37 (82 %) kvinnor och 8 (18 %) män.

Åldersfördelning månadsavlönade

2019-06	Totalt	Heltid	Deltid	2018-06	Totalt	Heltid	Deltid
20-29	5	5	0		4	4	0
30-39	10	10	0		9	8	1
40-49	7	7	0		6	6	0
50-59	18	17	1		21	20	1
60-99	5	5	0		3	3	0
Summa	45	44	12		42	40	2

Sysselsättningsgrad

Av förvaltningens tillsvidareanställda hade 98 procent (95) en heltidstjänst och 2 (4) personer hade en visstidsanställning.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron var totalt 1,66 procent vid halvårsskiftet. En sänkning jämfört med tidigare år. Långtidssjukfrånvaron är även detta år noll. Flera olika åtgärder sker löpande för att få ner all sjukfrånvaro bland annat har ett tydligare samarbete med försäkringskassa, Regionhälsan, vårdcentral och arbetsförmedling fortsatt.

Sjukfrånvaro	2019-06-30	2018-06-30	2017-06-30	2016-06-30
Total sjukfrånvaro/sammanlagd ordinarie arbetstid	1,66	3,16	4,25	3,83
Långtidssjukfrånvaro >60 dagar	0	0	5,03	23,55
Total sjukfrånvaro kvinnor	1,79	3,92	5,52	4,57
Total sjukfrånvaro män	1,24	1,17	1,27	1,39
Total sjukfrånvaro -29 år	3,56	1,98	2,09	16,18
Total sjukfrånvaro 30-49 år	2,50	2,21	4,47	3,18
Total sjukfrånvaro 50 år -	0,73	3,90	4,29	2,97

Från och med 2015 redovisas alla månadsanställda, tillsvidareanställda samt visstidsanställda enligt AB; BEA och PAN.

Inom parentes redovisas 2018 års siffror.

4 Ekonomi

4.1 Driftredovisning Kommunstyrelse

DRIFT					
Belopp i tkr	Utfall 31/8-18	Utfall 31/8-19	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse
Intäkter	6 792	7 416	9 006	9 006	0
Kostnader	-117 303	-116 918	-181 634	-181 634	0
varav					
- personal	-17 787	-18 802	-29 558	-30 458	900
- kapital	-1 809	-2 432	-2 620	-2 620	0
- lokal	-857	-1 118	-1 711	1 711	0
- övrigt	-96 849	-94 566	-146 645	-146 845	200
Totalt	-110 511	-109 502	-171 528	-172 628	1 100

VERKSAMHET					
Belopp i tkr	Utfall 31/8-19	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse	
Kommunstyrelsen	-4 297	-6 167	-6 167	0	
Kommundirektör	-3 352	-10 067	-10 267	200	
Administrativa avdelningen	-2 437	-4 346	-4 346	0	
Näringsliv, kommunik, säkerhet	-2 024	-3 651	-3 651	0	
Ekonomiavdelning	-5 154	-8 202	-9 102	900	
Personalavdelning	-4 179	-6 593	-6 593	0	
Samhällsbyggnad	-3 351	-4 416	-4 416	0	
Totalt	-24 794	-43 442	-44 542	1 100	

TRANSFERERINGAR					
Belopp i tkr	Utfall 31/8-19	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse	
Dagvårdsresor och färdtjänst	-3 717	-5 350	-5 350	0	
Företagshälsovård	-800	-1 200	-1 200	0	
IT-nämnd	-8 401	-11 054	-11 054	0	
Lönenämnd	-2 187	-3 000	-3 000	0	
Nerikes Brandkår	-8 397	-12 560	-12 560	0	
Sydnärkes utbildningsförbund	-59 710	-91 906	-91 906	0	
Medlemsavg SKL/Mälardalsrådet	-453	-466	-466	0	
Övrigt	-1 045	-2 550	-2 550	0	
Totalt	-84 710	-128 086	-128 066	0	

Kommunstyrelsens planeringsreserv för 2019 uppgår till 5 000 tkr varav 1 000 tkr är beslutat för åtgärder för underhåll av väg- och cykelbanor och har överförts som budget för Drift- och service. Resterande 4 000 tkr ingår som budgeterad planeringsreserv och redovisas på verksamhet kommundirektör. Dessutom finns 1 000 tkr budgeterat för ökade livsmedelskostnader som även den ingår inom budgeten för verksamhet kommundirektör. I prognosen bedöms ovanstående att komma ianspråk under året.

Den positiva ekonomiska avvikelsen för kommundirektören beror på lägre kostnader för systemutveckling än planerat. Ekonomiavdelningens positivt förväntade avvikelse beror till största delen av vakanser under året.

4.2 Investeringsredovisning Kommunstyrelsen

INVESTERINGSPROJEKT				
Belopp i tkr	Utfall 31/8-19	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse
Långängsskolan ombyggnad	-13 750	-21 469	-21 469	0
Långängsskolan inventarier	-1 150	-1 150	-1 150	0
Förskolan Äppellunden	-14 948	-17 992	-17 992	0
Skördetröskan	-356	-33 000	-33 000	0
SUF - Tillagningskök	0	-1 300	-1 300	0
Övrigt, ombyggn Stocksätter	-87	-2 000	-2 000	0
Totalt	-30 498	-76 911	-76 911	0

Långängsskolan:

Sista etappen av renoveringen är pågående, i denna renoveras omklädningsrum och duschtrymmen i sporthallen.

Förskolan Äppellunden: Förskolan är slutbesiktad och godkänd, invigningen var den 12 september.

Skördetröskan: Gatukontoret ska flytta till nya lokaler där också Sydnärkes kommunalförbund, Hallbo och Volvo kommer ha lokaler, projektet drivs gemensamt. Ombyggnation beräknas ske under hösten och fram till nu har konsulter använts för att anpassa lokalerna till de nya verksamheterna.

SUF tillagningskök: Ombyggnation kommer ske i olika etapper och under sommaren har renseriet för grönsaker och rotfrukter bytts om och tagits i bruk.

Övrigt: Ombyggnad av Stocksätterskolan från förskola till skola är på gång att starta.

5 Framtiden

Allmänna ekonomiska förutsättningar

Konjunkturen i Sverige har stärkts de senaste åren och tillväxten har varit hög. Under första halvåret 2019 mattades dock den inhemska efterfrågan av. Framåtblickande indikatorer tyder på att tillväxten blir dämpad även under andra halvåret 2019. En svagare utveckling i omvärlden, minskade bostadsinvesteringar och en inbromsning i offentlig konsumtion väntas bidra till en fortsatt dämpad tillväxt även 2020.

De senaste årens höga BNP-tillväxt har till stor del drivits av att investeringarna ökat i snabb takt. Även kommunala investeringar har ökat mer än tidigare. Under det första halvåret minskade dock detta. Efter flera år med ökat bostadsbyggande minskade antalet påbörjade bostäder och under första halvåret 2019 har även antalet beviljade bygglov minskat. De offentliga investeringarna väntas inte heller växa i samma takt då kommunsektorn, som drivit tillväxten de senaste åren, bedöms öka sina investeringar i långsammare takt.

Sysselsättningsgraden är på historiskt sett höga nivåer, men under det första halvåret 2019 har utvecklingen dämpats något. Det är dock fortfarande fler arbetsgivare än normalt som upplever brist på arbetskraft. Bristen har i under många år varit betydligt högre i den offentliga sektorn jämfört med i näringslivet. Sammantaget bedöms sysselsättningen och arbetskraften fortsätta öka både år 2019 och år 2020.

Enligt regeringen väntas det kommunala skatteunderlagets ökningstakt mattas något framöver, främst till följd av att tillväxten i lönesumman väntas avta. Skatteunderlaget är därför kraftigt nedreviderat jämfört med tidigare bedömningar.

Kommunstyrelseförvaltningen

Aktuella verksamhetsfrågor är fortsätta arbetet med revidering och utarbetandet av styrdokument. Av stor betydelse är behov av utveckling av kommunens systemstöd. Ett arbete har påbörjats tillsammans med Kumla avseende de system som rör karta/Gis. Utveckling och framförallt avtalsvillkoren för ekonomisystemet är aktuellt för översyn. Utvecklingen fortsätter beträffande ärende- och dokumenthanteringssystem Platina samt beslutsstödsystemet Stratsys.

Tillgänglighetsarbetet bedrivs fortsatt utifrån kommunens nya webb. Kravet på tillgänglighet finns i lagen om tillgänglighet till digital offentlig service och genomförs enligt tillgänglighetsdirektivet. Med digital offentlig service menas information och tjänster som tillhandahålls på webbplatser och i mobila applikationer av en offentlig aktör. Sådan digital service ska uppfylla kraven att vara; möjlig att uppfatta, hanterbar, begriplig och robust.

Delårsrapport 2019

3

19/KS/161

Delårsrapport 2019

Ärendebeskrivning

Enligt kommunallagen 11 kap 16 § skall kommunfullmäktige behandla minst en delårsrapport som upprättats enligt 13 kap. 1 § lagen (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning.

Styrelsen ska inom två månader efter utgången av den period av räkenskapsåret som delårsrapporten omfattar överlämna delårsrapporten till fullmäktige och revisorer. Ekonomiavdelningen har upprättat en delårsrapport för perioden januari – augusti 2019.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna delårsrapport 2019.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att i delårsrapporten ej utnyttjade bidrag från Migrationsverket avseende flyktingverksamhet och ensamkommande barn inte resultatförs utan redovisas som kortfristig skuld.

Ärendet

Ekonomiavdelningen har i enlighet med kommunens styrsystem och uppföljningsrutiner sammanställt en delårsrapport per 2019-08-31.

Kommunens prognostiserade resultat för helåret 2018 är 23,1 mkr och motsvarar 2,5 procent av prognostiserade skatteintäkter och generella statsbidrag. Det innebär att indikatorn för kommunens finansiella mål 1,6 procent uppnås.

Ej utnyttjade bidrag från Migrationsverket avseende flyktingverksamhet och ensamkommande barn (EKB) i bokslut 2018 tillfördes inte resultatet utan redovisades som kortfristig skuld och överfördes till nästkommande år. Det var samma sätt att redovisa som kommunen haft sedan bidrag för flyktingverksamhet infördes. I delårsrapport 2019 har ej utnyttjade bidrag redovisats på samma sätt som tidigare. Sättet att redovisa avviker från god redovisningssed avseende rättvisande redovisning.

Kommunstyrelseförvaltningen

Marie Hellgren
Ekonomichef

Roger Edström
Ekonom

Beslutsunderlag

Delårsrapport 2019



HALLSBERGS
KOMMUN

Hallsbergs kommun

Delårsrapport 2019-08-31

Hallsbergs kommun



Nya förskolan Äppellunden

1	Förutsättningar i kommunen	3
1.1	Befolkningsutveckling	3
1.2	Arbetsmarknad	3
1.3	Näringsliv	3
1.4	Bostäder	4
1.5	Skattesatsen	5
2	Väsentliga händelser	6
3	God ekonomisk hushållning	7
3.1	Måluppfyllelse	9
3.1.1	<i>HÅLLBAR KOMMUN</i>	9
3.1.2	<i>LIVSLÅNGT LÄRANDE</i>	10
3.1.3	<i>ALLAS INFLYTANDE</i>	10
3.1.4	<i>GOD SERVICE</i>	11
4	Personalekonomisk redovisning	12
5	Resultat och kapacitet	15
6	Risk och kontroll	21
7	Framtiden	23
8	Driftredovisning	26
9	Investeringsredovisning	27
10	Resultaträkning	28
11	Balansräkning	29
12	Noter	30
13	Sammanställd redovisning	32
14	Redovisningsprinciper	35

1 Förutsättningar i kommunen

1.1 Befolkningsutveckling

Hallsbergs kommun hade den 30 juni 2019 en folkmängd på 15 999 invånare. Det är en ökning med 45 personer jämfört med årsskiftet. Under första halvåret 2018 ökade befolkningen med 5 personer.

Födelsenettot var för första gången på många år positivt, plus 23 personer. Antal födda under första halvåret uppgick till 101. Det är 25 procent högre än genomsnittet antal födda under samma period de senaste 5 åren. Flyttningsnettot var positivt, med 22 personer. Flyttningsnetto från utlandet var + 83 personer. Flyttningsnettot från övriga Sverige var + 3 personer. Inom länet var flyttningsnettot negativt med -64 personer.

Av länets 12 kommuner tappade 3 av kommunerna invånare under första halvåret 2019. I Sydnärke ökade alla kommunerna sin befolkning. Totalt ökade länets befolkning med 1 396 personer jämfört med årsskiftet. Av länets kommuner är det endast fyra som uppvisar födelseöverskott, förutom Hallsberg, är det Askersund, Lekeberg, och Örebro. Den procentuellt största befolkningsökningen uppvisar Laxå med 1,08 procent. Hallsbergs ökning motsvarar 0,28 procent. Örebros ökning motsvarar 0,68 procent. I länet ökade folkmängden med 0,48 procent. Rikets ökning var 0,50 procent.

1.2 Arbetsmarknad

Hallsbergs kommun, regionalt centrum i Sydnärke, har ett brett näringsliv med tonvikt på industri, kommunikation och logistik.

Hallsbergs kommun är den största arbetsgivaren med cirka 1 200 anställda.

I juli var 3,5 procent av befolkningen i Hallsbergs kommun öppet arbetslösa. Det var en minskning med 0,2 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Andel öppet arbetslösa i Örebro län uppgick till 3,8 procent och för riket totalt 3,8 procent. Utöver de personer som redovisas som öppet arbetslösa finns ett antal personer som är sysselsatta i arbetsmarknadsprogram. I Hallsbergs kommun är den siffran 3,9 procent. Det var en ökning med 0,3 procentenheter. Den totala arbetslösheten uppgick till 7,4 procent. Det är högre än länets 6,9 procent och rikets 7,2 procent.

Den öppna arbetslösheten bland ungdomar, 18-24 år, var i juli 4,8 procent. Motsvarande siffra för länet är 4,8 procent och i riket 4,4 procent. I kommunen är dessutom 5,8 procent av ungdomarna sysselsatta i arbetsmarknadsprogram.

1.3 Näringsliv

I Hallsbergs kommun finns ca 1 500 företag, varav många är små och medelstora företagare. Här finns även större företag inom industri och logistik.

Hallsbergs kommun är Sveriges demografiska mittpunkt. Inom tre timmar nås sju miljoner av Sveriges befolkning, och inom tolv timmar nås de nordiska

huvudstäderna. Här möts riksvägar, Europavägar och järnväg vilket gör att vi har ett av Sveriges bästa logistisklägen.

Inom tjugominuters avstånd kan man växla mellan väg, järnväg och flyg. Vi har närhet till Sveriges fjärde största fraktflygplats.

NKI resultatet har gått från 66 till 72. Vi fortsätter att jobba med att utveckla samarbetet mellan Hallsberg och Kumla vad gäller myndighetsutövning.

I svensk näringslivs ranking har Hallsberg gjort en positiv förflyttning. Hallsberg är topp 10 i Sverige på bästa positiva förändring.

Samarbetet mellan BRO och hamnarna Göteborg, Norrköping och Gävle fortgår. Under hösten kommer BRO, Gävlehamn samt Norrköping hamn skriva ett MOU (memorandum of understanding) samarbetsavtal - allt för att stimulera en godsökning mellan hamnarna och Hallsberg/Region Örebro.

Logistik Bode etablerar nytt logistiknav i Hallsberg. Bode har sedan tidigare använt Rosersberg som Sverigenav, nu utökas det genom ett samarbete med Hallsbergsterminalen. Initialt kommer tre tågset i veckan att anlöpa terminalen, för att fullt utbyggt vara 7 anlöp. Detta fördubblar terminalens lyft från järnväg mot idag.

Profilering av regionen och Hallsberg kommer att göras på ett flertal mässor under hösten.

1.4 Bostäder

Den kommunala bostadsstiftelsen HALLBO förvaltar ca 1200 lägenheter och cirka 130 lokaler för kommersiell verksamhet, och finns i fem av kommunens tätorter. I kommunen finns också ett antal privata hyresvärdar och flera bostadsrättsföreningar.

Hallsbergs Bostads AB har påbörjat bygget av två nya punkthus som ska byggas i kvarteret Lien på norr i Hallsberg. Sammanlagt blir det 48 lägenheter och inflyttning förväntas kunna ske från våren 2020.

Hallbo har byggt tio nya lägenheter i Sköllersta, fyra i Hallsberg och tre/fyra nya är på gång dessutom i Vretstorp och de genomför även ett stort rotrenoeringsprojekt i området Regnbågen..

Totalt har 17 småhustomter sålts under året varav 11 st i Hallsberg, 4 st i Sköllersta, 2 st i Svennevad. Balansen av byggklara småhustomter var per sista augusti 2019, 62 stycken. Det finns cirka 50 intressenter för kommande bostadsområden.

Arbetet med planprogram för centrum Hallsberg fortgår och förväntas att gå ut på samråd under hösten. En detaljplan som upphäver tomtindelningen över Grotorp 10:5 samt detaljplanen på Skyffeln 4 har vunnit laga kraft.

En övergripande miljöundersökning är genomförd för att bedöma hur förorenad marken är i området för detaljplanen Rörmokaren, Bokbindaren mfl. Det kan krävas att marksanering genomförs för att kunna bygga bostäder i området. Ett tidigt samråd med länsstyrelsen har hållits.

1.5 Skattesatsen

Den totala skattesatsen i Hallsberg är 33,10. Hallsbergs kommun höjde skattesatsen 2016 med 50 öre till 21,55. Regionskatten uppgår till 11,55. Kommunen har den tredje lägsta utdebiteringen i länet. Ljusnarsberg och Örebro har lägre skatt än Hallsberg.

2 Väsentliga händelser

Ny förskola på norr i Hallsberg

I mitten av maj 2018 togs det första spadtaget för förskolan Äppellunden. Det är Hallsbergs största genom tiderna och även Sydnärkes största med sina åtta avdelningar och plats för 144 barn. I augusti 2019 öppnade Äppellunden.

Långängsskolan ombyggnad

Långängsskolan renoverades och byggdes om under snart två år. Även den blev klar till hösten 2019. Etapp 3 färdigbyggdes under våren och det innebär att ombyggnationen av hela skoldelen nu är klar. I slutet av april påbörjades sommaretappen i kök och matsal som var klar till skolstarten i augusti och därefter var hela projektet klart.

Hälsans stig Ekoparken i Hallsberg

Hallsberg har fått en egen Hälsans stig som fått namnet "Hälsans stig Ekoparken". Den fyra kilometer långa stigen invigdes i maj. Sedan en tid tillbaka har Hallsbergs kommun tillsammans med Riksförbundet Hjärtlung arbetat fram en Hälsans stig i Hallsberg. Det finns ingen angiven startplats och stigen är dubbelriktad. Vid varje kilometermarkering finns en skylt och det finns även två större skyltar med kartor. Hälsans stig kommer ursprungligen från Irland och finns idag i elva länder. I Sverige finns stigen på cirka 130 platser och det är Riksförbundet Hjärtlung som ansvarar för konceptet. Tanken är att stigen ska locka invånarna att gå promenader och på så sätt förebygga hjärt- och kärlsjukdomar.

Tocken Carl - utställning om Carl Larsson minnesåret 2019

Sommaren 2019 presenterades sommarutställningen Tocken Carl. I år är det 100 år sedan konstnären Carl Larsson dog. För att uppmärksamma detta visades en utställning om Carl. Utställningen visade både den "ljusa" Carl som alla känner till från hans akvarellmålningar men också en mörkare Carl. Utställningen följde Carl genom livet i med- och motgångar från fattig pojke i Stockholm till folkkär och erkänd konstnär. Utställningen var producerad av Carl Larsson-gården i Sundborn och visades där 2015 och 2016.

Renovering kommunhuset

En omfattande renovering av Kommunhuset i Hallsberg är inledd. Den beräknas vara klar i november. Renoveringen är indelad i fem etapper och inleddes i juni. Fasad, fönster, tak och balkonger ska renoveras.

Uppfräschning av idrottsparken i Hallsberg

Idrottsparken i Hallsberg har under våren och försommaren fått ett rejält ansiktslyft. Den gamla omklädningspaviljongen har fått en ny plåtfasad. Dessutom har den fått en liten granne i det nya så kallade domartornet, som förutom just domartorn (till friidrottstävlingar) inrymmer café och förråd. Dessutom har löparbanorna lagats och tvättats samt fått ny strukturfärgning och linjering.

3 God ekonomisk hushållning

God ekonomisk hushållning

Förvaltningsberättelsen skall innehålla en utvärdering av om målen och riktlinjerna för verksamhet och ekonomi uppnåtts och följts.

Strategiska områden är en del av styrsystemet i Hallsbergs kommun. Dessa områden skall leda till att de politiska prioriteringarna för mandatperioden förverkligas. Fullmäktige har beslutat om fyra strategiska områden samt fullmäktiges indikatorer. Ett av de strategiska områdena är Hållbar kommun. Inom det området finns ett mål och en indikator som omfattar god ekonomisk hushållning.

Mål

Grunden för en stark välfärd är ordning och reda i kommunens ekonomi. Därför är det av stor vikt att den kommunala ekonomin präglas av överskott i goda tider som kan användas för att minska påfrestningar i lågkonjunkturer. För att varje skattekrona ska användas optimalt är det av vikt att kommunens arbete präglas av öppenhet och tydlighet.

Indikator

Det ekonomiska resultatet ska uppgå till 1,6 procent av skatteintäkter och generella statsbidrag.

I delårsperioden 2019-08-31 uppgår det ekonomiska resultatet till 5,5 procent av skatteintäkter och generella statsbidrag. I prognosen för helår 2019 beräknas resultatet uppgå till 2,5 procent.

Genom månadsuppföljningar och tertialrapport har kommunstyrelsen löpande uppsikt över den ekonomiska utvecklingen i verksamheterna och för kommunen totalt. I avsnittet Styrning och uppföljning av verksamhet och ekonomi redovisas kommunstyrelsens beslut med anledning av de resultatprognoser som nämnderna lämnade i sina tertialrapporter.

Enligt kommunallagen skall det göras en utvärdering av den ekonomiska ställningen och dess utveckling. Ett sätt att göra utvärderingen är att anknyta till den pedagogik med nyckeltal eller dylikt som redan är känd i kommunen.

Ställning och utveckling av eget kapital och soliditet redovisas på sidan 20-21.

Styrning och uppföljning av verksamhet och ekonomi

I april redovisades månadsuppföljningen för mars månad på kommunstyrelsen. Prognosen för social- och arbetsmarknadsnämnden visade ett underskott med 2,4 mkr. Kommunstyrelsen beslutade att ge social- och arbetsmarknadsnämnden i uppdrag att på nästa kommunstyrelsesammanträde rapportera hur de planerar att åtgärda underskottet i prognosen. Vid sammanträdet i maj lämnades en återkoppling från social - och arbetsmarknadsförvaltningen kring arbetet med åtgärder.

Förutom månadsvisa rapporter har en *tertrialrapport* redovisats till kommunstyrelsen i maj och till kommunfullmäktige i juni. Prognosen i tertialrapporten visade på ett resultat för 2019 på 21,3 mkr. Det är 6,8 mkr högre än budgeterat resultat

Nämndernas prognoser redovisade sammanlagt +1,0 mkr.

Transfereringar(kommunstyrelsen) visade en prognos på +2,3 mkr. Social- och arbetsmarknadsnämndens prognos var -1,3 mkr.

Finansieringens prognos var +5,8 mkr.

Nuvarande styrmodell har varit i bruk sedan 2015. Vissa indikatorer har förändrats och utvecklats. Metoder för bedömning av måluppföljning är under utveckling genom uppföljning och analys av mål och indikatorerna. En del av målen varierar när i tid det är möjligt med uppföljning. Flera av indikatorerna avser utveckling över tid, och i vissa fall saknas jämförelsetal för att kunna avgöra om en förbättring faktiskt skett. Arbetet med att analysera måluppfyllelse genomförs löpande där så är möjligt men sker till övervägande del i samband med årsbokslut. Nuvarande kommunfullmäktige mål antogs i början av mandatperioden och är övergripande och löper över flera år. Revideringar och anpassningar har därefter gjorts. En genomgripande översyn och uppdatering av kommunens mål genomförs i samband med Mål och Budget 2020, flerårsplan 2021-22. Översynen av målen påbörjades i maj 2019 och pågår under höstens mål- och budgetprocess.

Kommunens systemstöd för planering och uppföljning var initialt Cockpit som började användas under 2014. Beslutsstödsystemet systemuppgraderades senare till Stratsys där arbetet med uppbyggnad och utveckling pågår.

Kommunens styrmodell är en målmedveten styrprocess som syftar till att påverka organisationens beslut och beteende i riktning mot önskat resultat och effektivitet. Styrmodellen omfattar hela kommunkoncernen och bygger på målstyrning och delaktighet. Styrningen i Hallsbergs kommunkoncern utgår från kommunens vision/strategiska områden samt vid varje tidpunkt gällande lagstiftning, föreskrifter och nationella mål för den kommunala verksamheten. Med hjälp av strategiska områden i dokumentet "gemensamma planeringsförutsättningar" och de ekonomiska ramarna som fastställs i årsbudgeten styrs Hallsbergs kommun.

3.1 Måluppfyllelse

3.1.1 HÅLLBAR KOMMUN

Hallsbergs kommun ska vara ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart samhälle, där människors livskvalité ökar utan att det påverkar vår gemensamma miljö.

Strategiskt mål	
Hallsbergs kommun har god ekonomisk hushållning	
Aktiv strävan för att få fler i arbete	
Alla ska känna sig trygga i kommunen	
Medveten samhällsplanering som leder till inkluderande samhälle, mångfald och tolerans	
Motverka alla former av diskriminering på kommunens arbetsplatser	
Hallsbergs kommun ska arbeta för att minska klimatpåverkan	

Indikator	Kommentar	
Ekonomiskt resultat 1,6 %	Prognosticerat resultat motsvarar 2,5 procent.	
Öka antal förvärvsarbete	Andelen är i stort sett oförändrat från tidigare år.	
Öka andel behöriga till gymnasieskolan	Andel A i ämnesbetyg har minskat enligt egna beräkningar. Uppgifter från skolverket redovisas i årsredovisningen.	
Öka andel nya företag/1000 invånare	Föregående år var det en minskning i Hallsberg som var i linje med riket. Vid halvåret visar antalet nya företag på en viss ökning om trenden fortsätter under resten av året.	
Minska andel barn i ekonomiskt utsatta familjer	Rädda Barnens fattigdomsrapport 2018 redovisar en minskning	
Andel som känner sig trygga ska öka	Undersökning sker vartannat år och kommer att genomföras under året. Insatser för en ökad trygghet sker bland annat inom Brå samarbetet.	
Vid framtida bostadsbebyggelse ska varierade boendemiljöer skapas	Samtliga planer för bostadsbyggande planerar för en varierad och hållbar bebyggelse.	
Aktiviteter utifrån policy för diskriminering i arbetslivet	Policy om diskriminering finns som stöd vid möten och planering av aktiviteter.	
Matsvinnet ska minska	Vårterminens mätning har genomförts och målet bedöms att uppnås för året.	
Andelen ekologiska livsmedel som används ska öka till 50 % senast år 2020	Första halvåret redovisar på 28 % ekologiskt vilket är i nivå med perioden föregående år. Prisutvecklingen är av betydelse för att nå målet och därför görs en försiktig bedömning av den långsiktiga måluppfyllelsen.	
I samband med kommande upphandlingar enbart upphandla bilar med förnyelsebara bränslen (etanol, gas och RME)	Andelen miljöbilar har ökat genomåren. Inga bilar har upphandlats som inte uppfyller kravet. Ny siffror redovisas i samband med bokslut.	

3.1.2 LIVSLÅNGT LÄRANDE

Allas lika rätt till en bra utbildning är en förutsättning för ett samhälle där alla får ett gott liv. Alla kommunens verksamheter ska verka för att lärandet fortsätter genom hela livet, såväl under som efter arbetslivet.

Strategiskt mål	
Hallsbergs kommun stimulerar ett livslångt lärande	
Alla kommunens verksamheter ska verka för att lärandet fortsätter genom hela livet	
Vår förmåga att utveckla välfärden hänger ihop med hur vi kan göra vår kommun attraktiv för dem som redan bor här och öka inflyttningen till kommunen. En bra förskola och skola är en viktig del i det arbetet.	

Indikator	Kommentar	
Andel elever som påbörjar gymnasie- och vuxenutbildning ska årligen öka.	Andel behöriga elever till yrkesprogram på gymnasiet var 82 procent 2018 vilket var en ökning från 79 procent.	
Andel elever som fullföljer gymnasie- och vuxenutbildning ska årligen öka.	Andel elever som fullföljt med examen inom tre år var 66 % vilket var i nivå med föregående år.	
Kommunens medarbetare ska ha en utvecklingsplan, målet 2019 är 90 %.	Mallar och instruktioner för medarbetarsamtal finns som stöd för utvecklingsplaner. Bedömningen är att målet kommer att uppnås.	
Medborgarnas upplevelse av kommunen som en bra plats att leva och bo på ska öka (enligt NRI-index medborgarundersökning).	En medborgarundersökning genomförs under året. Pågående insatser i kommunens verksamheter bedömd bidra till måluppfyllelse.	
Medborgarnas upplevelse av att kommunens verksamheter är bra ska öka (enligt NMI-index medborgarundersökning).	En medborgarundersökning genomförs under året. Pågående insatser i kommunens verksamheter bedömd bidra till måluppfyllelse.	

3.1.3 ALLAS INFLYTANDE

De kommunala verksamheterna verkar nära individen, och ska erbjuda ett professionellt bemötande och vara lyhörda för idéer och synpunkter.

Strategiskt mål	
Hallsbergs kommun ska ha ett väl utvecklat synpunkts- och klagomålssystem.	
De som berörs, till exempel invånare eller medarbetare, ska ges möjlighet till inflytande vid större förändringar.	
Tillsammans med invånarna i kommunens sex tätorter, med omkringliggande landsbygd, ska kommunen arbeta för ett ökat lokalt engagemang och inflytande	

Indikator	Kommentar	
Alla förvaltningar ska följa antalet inkomna synpunkter och klagomål och rapportera i samband med delårs- och årsbokslut.	Synpunkter, felanmälan m.m hanteras inom respektive förvaltning. I syfte att erhålla ett kommunövergripande system kan exempelvis ett system samordnas vi kommunens kontaktcenter, kommer att utredas i samband med utvecklingen av kontaktcenter.	
Nöjd inflytandeindex (NII) enligt medborgarundersökningen ska öka	En medborgarundersökning genomförs under året. Pågående insatser i kommunens verksamheter bedömd bidra till måluppfyllelse.	
Medarbetares upplevelse av möjligheter till inflytande ska öka.	Upplevelsen av inflytande har ökat enligt senaste undersökningen.	
Kommunen ska vara representerad eller initiativtagare till minst tre sammankomster per tätort och år.	Bedöms att uppnås under året.	

3.1.4 GOD SERVICE

De kommunala verksamheterna ska kommunicera tydligt och öppet.

Strategiskt mål	
Kommunen ska fortsätta att arbeta med att utveckla informationen till våra invånare.	
Invånarnas möjlighet att ta del av den kommunala servicen efter kontorstid ska öka	
Kommunen ska utöka möjligheterna till mer flexibel omsorg på de tider då efterfrågan finns.	

Indikator	Kommentar	
Kommunen ska årligen öka antalet e-tjänster för våra medborgare, föreningar och företag.	Via SKL och Inera sker en utveckling som stöd för kommuner. Verksamhetsutveckling för digitalisering har påbörjats inom samarbetet för Sydnärke.	
Årliga mätningar för att mäta hur de som lever i kommunen upplever kommunens service. 2019 ska 80 % vara nöjda.	NKI mätningen avseende företagsklimat redovisar 2018 index på 72 vilket är högre än 2017 års index på 66. Resultat från NKI enligt medborgarundersökning 2019 redovisas i årsbokslutet.	
Kommunens resultat i SKL's årliga mätning av tillgänglighet och kvalitet på hemsidan ska årligen öka. Målet är den övre femtedelen av landets kommuner.	En ny webb har lanserats underåret. Med ökad kvalitet och tillgänglighet. Arbetet fortsätter för att möta nya kraven kring tillgänglighet.	

4 Personalekonomisk redovisning

Hallsberg kommun har 1 326 månadsavlönade medarbetare och en stor majoritet kvinnor 84 %. Medelåldern är 44 år och 68,5 % av månadsanställd personal arbetar heltid.

Den totala sjukfrånvaron är 6,73 %. Frisknärvaron är 67,8 %.

	2016-06-30	2017-06-30	2018-06-30	2019-06-30
Antal anställda	1208	1232	1267	1326

Antal månadsanställda per förvaltning och kön samt andel heltidsarbete

Förvaltning	Kvinnor	Män	*Totalt	Andelen heltidsarbete %
Bildningsförvaltningen	411	97	508	83,8
Drift och serviceförvaltningen	98	58	156	82,7
Kommunstyrelseförvaltningen	36	8	44	98
Social och arbetsmarknadsförvaltningen	548	69	617	59,4
*Totalt	1094	232	1326	72,8

** Totalt är en redovisning av antal anställa medarbetare utan hänsyn till sysselsättningsgrad.*

Heltid som norm infördes 2018-01-01. Social- och arbetsmarknadsförvaltningen har sedan starten arbetat aktivt med att få fler att arbeta heltid. Andelen heltidsarbetande 2017-12-31 var 61,9% och inom Social- och arbetsmarknadsförvaltningen 46 %. Vid halvårsskiftet var samma siffror 72,8% och 59,4%.

Frisknärvaro

Frisknärvaron (0-5 dagars sjukfrånvaro) var 67,8 (66,3)%. Jämfört med samma tidpunkt föregående år så har frisknärvaron ökat.

Redovisning av frisknärvaro är den procentuella andelen av månadsanställda medarbetare som under första halvåret inte har haft någon sjukfrånvaro eller varit sjukfrånvarande i högst 5 dagar.

Nyckeltal för sjukfrånvaron

Sjukfrånvaron för halvårsskiftet 2019 var 6,73 (6,91) %. En fortsatt sänkning jämfört med de senaste åren.

Det pågår ett kontinuerligt och medvetet arbete med att sänka sjukfrånvaron, både den korta och den långa sjukfrånvaron. Representanter från personalavdelningen arbetar tillsammans med respektive chef för att få tillbaka medarbetare i tjänst. Regionhälsan har under våren påbörjat ett nytt arbetssätt där de arbetar närmre chefen i syfte att korta sjukfrånvarotiden. Majoriteten av de besök som regionhälsan har handlar om stress, åtgärder är oftast stresshantering i någon form samt ibland sjukskrivning. Ett par olika projekt i samarbete med regionhälsan har också påbörjats och i något fall slutförts med gott resultat, ökad trivsel och mindre sjukskrivning. Samarbetet med försäkringskassan, vårdcentralen och arbetsförmedlingen har utvecklats. Rutiner vid sjukanmälan och uppföljning har förändrats.

Arbetsmiljöutbildning för chefer och skyddsombud ordnas kontinuerligt. Ledarskapet och arbetsmiljön är två viktiga faktorer i arbetet med att sänka

sjukfrånvaron. Adato, ett stöd för chefer i sjukfrånvaro och rehabilitering har köpts in och kommer att implementeras under hösten.

Sjukfrånvaro	2015-06-30	2016-06-30	2017-06-30	2018-06-30	2019-06-30
Total sjukfrånvaro/sammanlagd ordinarie arbetstid	8,92	8,06	7,94	6,91	6,73
Korttidsfrånvaro <60 dagar	-	4,66	4,86	4,76	4,62
Långtidssjukfrånvaro >60 dagar	42,39	42,10	38,76	31,07	31,21
Total sjukfrånvaro kvinnor	9,70	8,87	8,80	7,67	7,44
Total sjukfrånvaro män	4,93	4,20	4,15	3,70	3,78
Total sjukfrånvaro -29 år	6,70	5,44	6,65	5,48	5,38
Total sjukfrånvaro 30-49 år	9,42	7,64	6,77	6,65	6,17
Total sjukfrånvaro 50 år-	8,81	9,32	9,56	7,86	8,0

Sjukfrånvaro/förvaltning 2019-06-30

Förvaltning	Total Sjukfrånvarotid(2017-06-30)	>60 dagar	Kvinnor	Män	Sjukfrånvarotid t o m 29 år	30-49 år	50 år och över
HBG totalt	6,73 (6,91)	31,21	7,44	3,78	5,38	6,17	8,0
BIF	5,60 (5,55)	30,83	6,26	3,09	3,85	4,8	7,77
DOS	6,54 (4,87)	47,7	8,95	2,69	4,07	2,27	10,75
KSF	1,66 (3,16)	0	1,79	1,24	3,56	2,5	0,73
SAF	8,10 (8,87)	28,48	8,45	5,8	6,99	8,64	7,97

Företagshälsovård

From 2015-04-01 ingår Hallsbergs kommun i den gemensamma nämnden för Företagshälsa och tolkförmedling (Regionhälsan). Regionhälsan erbjuder sina resurser till Region Örebro län, Hallsberg, Kumla, Laxå, Lekeberg, Lindesberg, Ljusnarsberg samt Örebro kommun. Hallsbergs kommun är också representerat i Regionhälsans ägarråd via personalchefen.

Företagshälsovården delar in sitt arbete i Hälsobefrämjande, Förebyggande och Rehabiliterande. Hälsobefrämjande Grupp är den del som Hallsbergs kommun använder mest. Det är också den del där företagshälsovården vill komma in, i ett tidigt skede för att kunna sätta in tidiga åtgärder. Syftet med tidiga insatser är att få friskare medarbetare.

Arbetsskador

Antalet anmälda arbetsskador är 58 st, anmälda tillbud är 21 st. Den största delen arbetsskador är på grund av olycksfall, framförallt halkolyckor. Den största delen tillbud handlar om hot och våld, framför allt inom vård och omsorg. Åtgärder för att minska både arbetsskador och tillbud pågår ständigt till exempel att diskutera dem på arbetsplatsträffar, jobba med bemötande, handledning etc.

Rekrytering

Under första halvåret publicerades 87 platsannonser. Majoriteten utannonserades externt. En stor del av tjänsterna bestod av medarbetare till skola och förskola.

Personalomsättning för tillsvidareanställd personal

Orsak	Antal 2019-06-30
Pension	7
Slutat på egen begäran	57
Annan anst i kommunen	11
Övrigt	5
Totalt	80

Begreppet "Annan anst i kommunen" innefattar den interna rörligheten som till exempel byte av befattning, förvaltning, anställningsform, sysselsättningsgrad eller omorganisation inom kommunen. Oftast beror rörligheten på byte av anställningsform (tidsbegränsade anställningar som övergår till tillsvidare tjänster) eller förändring av sysselsättningsgrad. För att siffrorna ska avspejla verkligheten förutsätter det att rätt avgångsorsak blivit inregistrerad vid avslut av anställning eller vid förändring i anställningsförhållandet.

Kompetensförsörjningsplan

Kommunstyrelsen beslutade i september att anta Strategi för kompetensförsörjning. Arbetet med att ta fram en kompetensförsörjningsplan pågår på respektive förvaltning.

Pensionsavgångar

Under första halvåret 2019 har 7 personer gått i pension.

Beräknade pensionsavgångar 2020-2028 per förvaltning, beräknad pensionsålder 65 år.

Förvaltning	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totalt
BIF	5	5	14	15	6	6	13	7	9	80
DOS	3	5	5	3	4	5	6	6	9	46
KSF	1	0	0	0	2	2	3	3	1	12
SAF	7	9	12	14	11	13	14	19	14	113
Totalt	16	19	31	32	23	26	36	36	33	251

Lön

Löneöversyn har genomförts med samtliga fackliga organisationer förutom för Vårdförbundet, det beror på att deras centrala avtal tecknades först i juni. För en majoritet av medarbetare så används dialogmodellen chef-medarbetare. Lönekriterier är Yrkeskompetens, Bemötande och kommunikativ förmåga, Utveckling och lärande samt Resultatorientering.

Jämställdhet

En lönekartläggning, för att upptäcka osakliga löneskillnader mellan könen, genomfördes under hösten 2017 och våren 2018. Den visade att osakliga löneskillnader finns mellan könen fanns i ett fall, vaktmästare (skolan) var det yrket där löneskillnader jämfört likvärdiga arbete inte kan förklaras. Löneskillnaderna ska utjämnas under en treårs period.

5 Resultat och kapacitet

Årets resultat

Kommunfullmäktige fastställde i december 2018 budget 2019 med ett resultat på 14,5 mkr. Resultatet för delårsperioden 2019 blev 34 mkr. Det är 12 mkr högre än delårsperioden 2018.

Resultatet för de sammanställda räkenskaperna blev 32 mkr. Vilket är 14 mkr högre än perioden 2019.

Prognosen för helåret visar ett resultat på 23,1 mkr, jämfört med budgeterade 14,5 mkr. Det innebär ett överskott mot budgeterat resultat med 8,6 mkr.

Nämndernas samlade budgetavvikelser beräknas till 2,1 mkr. Prognosen för Finansiering visar överskott mot budget med 6,5 mkr.

Skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning beräknas bli totalt 8 mkr bättre än budget. Beräkningarna bygger på SKL:s prognos från augusti 2019.

Skatteintäkter och slutavräkningar beräknas sammantaget bli 0,3 mkr sämre än budget. Prognosen för de preliminära skatteintäkterna visar + 7 mkr jämfört med budget. Korrigeringen av slutavräkningen av skatteintäkter 2018 beräknas bli 0,7 mkr bättre än budgeterat. Den preliminära slutavräkningen av skatteintäkter 2019 beräknas bli 8 mkr sämre än budget.

Generella statsbidrag och utjämning visar sammantaget en prognos på +8,3 mkr. För inkomstutjämningsbidrag, kostnadsutjämningsavgift och regleringsbidrag är prognosen +7,8 mkr. Regeringens prognos för fördelningen av välfärds miljarderna utifrån flyktingvariabeln visar underskott med 0,3 mkr. Prognosen för utjämningsavgift LSS visar överskott med 0,4 mkr. Kommunal fastighetsavgift visar överskott med 0,4 mkr.

Prognosen för **finansnettot**, det vill säga finansiella intäkter och finansiella kostnader, visar sammantaget att budgeten hålls.

Verksamhetskostnader inom Finansiering består av kostnader för pensioner, redovisade vinster och förluster, tomtsubventioner, samt övriga finansiella verksamhetskostnader. Sammantaget beräknas dessa ge ett underskott med 1,5 mkr.

Balanskravet

Balanskravet innebär att kommunens intäkter i resultaträkningen skall överstiga kostnaderna i resultaträkningen. Realisationsvinster räknas inte in i intäkterna då avstämning mot balanskravet görs. Om synnerliga skäl finns kan resultatet justeras för detta. Om inte balanskravet uppfylls skall kommunfullmäktige besluta om hur resultatet skall regleras. Prognosen för årets resultat är ett överskott med 23,1 mkr. Prognosen för det justerade resultatet uppgår till 23,1 mkr. Balanskravet uppfylls därmed. Efter bokslut 2014 finns inget negativt resultat att återställa.

Balanskravsutredning	Prognos mkr
Årets resultat	23,1
Samtliga realisationsvinster	0
Årets resultat efter balanskravsjustering	23,1
Balanskravsresultat tidigare år	0
Reservering till resultatutjämningsreserv(RUR)	0
Disponering från resultatutjämningsreserv(RUR)	0
Årets balanskravsresultat	23,1

Resultatutjämningsreserv (RUR)

Fullmäktige har fattat beslut om Riktlinjer för God Ekonomisk Hushållning och resultatutjämningsreserv (RUR). RUR är en särredovisning av Eget kapital och av beslutet framgår när och hur reserven kan användas. Behållningen efter bokslut 2018 är 8 mkr.

Driftredovisning

Totalt redovisar nämnderna en beräknad budgetavvikelse med 2,1 mkr avvikelse. I föregående års delårsrapport prognostiserades en avvikelse med -0,8 mkr. I bokslut 2018 blev nämndernas avvikelse +2,6 mkr.

Prognosen för **kommunstyrelsens** gemensamma verksamhet visar ett överskott med 1,1 mkr. Kommunstyrelsens planeringsreserv för 2019 uppgår till 5 mkr varav 1 mkr är beslutat för åtgärder för underhåll av väg- och cykelbanor och har överförs som budget för Drift- och service. Resterande 4 mkr ingår som budgeterad planeringsreserv och redovisas på verksamhet kommundirektör. Dessutom finns 1 mkr budgeterat för ökade livsmedelskostnader som även den ingår inom budgeten för verksamhet kommundirektör. I prognosen bedöms ovanstående att komma ianspråk under året. Inom kommundirektörens verksamhet är prognosen ett överskott som beror på lägre kostnader för systemutveckling än planerat. Ekonomiavdelningens prognos är positiv och beror till största delen på vakanser under året.

En stor del av kommunstyrelsens budget omfattas av transfereringar. I transfereringar ingår Länstrafiken, Färdtjänst, medlemsavgift till Nerikes Brandkår, Region Örebro län, Samordningsförbundet Sydnärke "Finsam" och Sydnärkes Utbildningsförbund. Medlemsavgifterna för de gemensamma nämnderna Sydnärkes Lönenämnd och Sydnärkes IT-nämnd, ligger under transfereringar. Kommunen kan inte påverka kostnaderna för transfereringarna i någon större omfattning. Inom några verksamheter visar prognosen för transfereringarna budgetavvikelse men totalt sett beräknas ingen budgetavvikelse.

Sammantaget prognostiserar kommunstyrelsen per den sista augusti ett

budgetöverskott med 1,1 mkr.

Drift- och servicenämndens prognos för den skattefinansierade verksamheten visar att budgeten kommer att hållas.

En osäker verksamhet är bostadsanpassningen som i delårsperioden visar ett underskott på 0,1 mkr. En förväntad större kostnad på upp till 1,2 mkr kommer först nästa år.

Årets vinterväghållning har kostat mer än budget per 31 augusti men det finns kvar 0,6 mkr till årets slut. Förra årets utfall blev 1,0 mkr under perioden oktober till december och om vintern blir likvärdig som då så riskeras ett underskott på vinterväghållningen.

Budgeten för beläggningsunderhåll har utökats med 1 mkr. Verksamheten visar i delårsrapporten ett underskott på 1,2 mkr. Fakturering av återställningar efter grävningar som externa utförare gjort pågår. Verksamheten beräknas därmed klara ett utfall inom ram till årets slut

Fastighetsavdelningen visar ett överskott per sista augusti med 0,8 mkr. Ett nytt avtal från och med september riskerar att kostnaderna för elen bli högre än beräknat i budget. Avdelningen beräknar ändå klara ett resultat inom ram till årets slut.

Miljöavdelningen visar en avvikelse mot budget på minus 0,4 mkr.

Bygglövsavdelningen visar ett plus på 0,4 mkr. Sammantaget beräknas dessa båda verksamheter klara ett resultat i balans till årets slut.

Måltidsavdelningen och Städavdelningen visar båda ett överskott per 31 augusti vilket är normalt för perioden.

Den **avgiftsfinansierade verksamhetens** resultat (vatten- och avloppsverksamhet) resultatutjämnas mot avgiftskollektivets skuldkonto på balansräkningen. I delårsrapporten redovisas ett underskott på 0,4 mkr.

VA-verksamhetens samlade skuld till abonnentkollektivet uppgår i delårsperioden till 5,8 mkr.

Bildningsnämndens verksamhet beräknas totalt sett inte medföra någon budgetavvikelse.

Måltidskostnader för 2019 beräknas bli 1 mkr högre än budgeterat, därav 0,6 mkr för förskolan och 0,4 mkr för skolan.

De interkommunala kostnaderna beräknas bli 1 mkr högre än budgeterat. Det är både fler elever i skolan och barn i förskolan som väljer en annan kommun. Under året och framför allt inför höstterminen brukar det dock vara stora svängningar, varför prognosen fortfarande är osäker.

Flera av skolorna beräknas gå med underskott. Orsakerna är främst behov av extra resurser. För förskolorna så är det några som prognostiserar en positiv avvikelse kopplat till vakanta tjänster. Två förskolor beräknas gå med underskott, vilket beror på fler barn än budgeterat.

För ledning och administration ser det ut att bli en positiv avvikelse, även det beror på vakanser.

Det är många barn och ungdomar som besöker fritidsgårdarna vilket har bidragit

till ett behov av mer personal.

För verksamhet fritid är prognosen ett underskott som till största delen beror på ett nytt avtal med Sydnärkes Utbildningsförbund avseende konstgräsplanen. Det ger lägre intäkter än budgeterat.

Särskilt stöd personal används bland annat vid rehabilitering och omställningsprogram. Som läget ser ut nu så kommer hela denna potten ej nyttjas. Det är hårt tryck på modersmålsverksamheten som medfört att extra resurser behövts.

Bildningsnämnden har en planeringsreserv på ca 2 mkr. Den beräknas att åtgå till att täcka negativa avvikelser.

Social- och arbetsmarknadsnämndens prognos visar ett överskott med 1 mkr.

Området **särskilt boende** prognostiserar ett underskott på -1,5 mkr varav löner - 0,6 mkr inklusive köp av sjuksköterskor, hyresintäkter -0,5 mkr och övriga kostnader -0,4 mkr. Orsaken till underskottet finns bland annat inom den ansträngda situationen inom sjuksköterskeorganisationen. Kommunen, har i likhet med många andra kommuner och landsting, svårighet att rekrytera sjuksköterskor och måste köpa in sjuksköterskor via bemanningsföretag. Kostnaden för köp av sjuksköterskor beräknas uppgå till cirka 4,6 mkr (8 mkr 2018) men verksamheten prognostiserar ett överskott på löner med cirka 4 mkr (5 mkr 2018). Nettounderskottet beräknas uppgå till -0,6 mkr (-3 mkr 2018). Särskilda boendens personalkostnader exklusive sjuksköterskor beräknas ha en budget i balans jämfört med 2018 på -3,7 mkr. Förbättringen beror bland annat på bättre ekonomistyrning.

Trots heltid som norm beräknas **hemtjänsten** ha en budget i balans och det beror bland annat på minskade kostnader för övertid och timvikarier. Hemtjänsten har dock fått intäktsbudget på 0,8 mkr för heltid som norm. Personalen som har gått upp i sysselsättningsgrad beräknas kosta 4,4 mkr men verksamheten beräknas minska kostnaden för övertid och timvikarier.

Verksamheten för **personer med funktionsnedsättning** prognostiserar ett underskott på 1 mkr. Cirka 0,9 mkr av underskottet avser löner på grund av överanställningar för äldre brukare som behöver extra resurser.

Verksamheten LSS (f.d. KSF) utgörs av personlig assistans för både vuxna och barn, korttidsvistelse enligt LSS för både vuxna och barn samt extern placering på LSS-boende för vuxna. Verksamheten beräknas redovisa ett överskott på 2,6 mkr som till största del beror på lägre kostnader för externa boende för vuxna och lägre behov av korttidsvistelse för barn.

Verksamheten LSS (f.d. BIF) utgörs av ungdomsfritids för särskolegymnasieungdomar med behov av tillsyn före och/eller efter skoltiden. Verksamheten prognostiserar ett underskott på 0,1 mkr som beror på heltid som norm. Verksamhetens personal har totalt gått upp i sysselsättningsgrad med 0,9 årsarbetare

Inom **individ- och familjeomsorgen** finns fyra delområden; gemensamt, vuxengruppen, barn- och familjegruppen samt gruppen för ensamkommande flyktingbarn som dock inte ingår i redovisningen. Verksamheten prognostiserar ett underskott på 0,6 mkr. Verksamheten beräknas redovisa överskott på öppenvård

och underskott på placeringar och försörjningsstöd.

Verksamheten **Ensamkommande flyktingbarn** hör till området Individ- och familjeomsorg men redovisas för sig eftersom verksamheten finansieras av statsbidrag från Migrationsverket. Statsbidragen för verksamheten för år 2014 - 2018 översteg kostnaderna och en migrationspott finns avsatt för kommande ökade kostnader. Regeringen införde nytt regelverk med väsentligt lägre ersättningsnivåer som började gälla 2017-07-01. På grund av de sänkta ersättningsnivåerna beräknas verksamheten redovisa ett underskott på 2 mkr som kommer att avräknas från migrationspotten.

Området **Arbetsmarknad och integration** består av arbetsmarknadsenheten och integrationsenheten. Integrationsenheten ingår dock inte i redovisningen. Arbetsmarknadsenheten beräknas ha ett överskott på 0,6 mkr som huvudsakligen avser intäkter.

Verksamheten **Integrationsenheten** hör till området Arbetsmarknad och integration men redovisas för sig eftersom verksamheten finansieras av statsbidrag från Migrationsverket. Statsbidragen för verksamheten har de senaste åren överstigit kostnaderna och en migrationspott finns avsatt för kommande ökade kostnader. Enheten prognostiserar i år ett litet överskott på 0,2 mkr.

Förvaltningsgemensamt beräknas redovisa ett överskott på cirka 1 mkr. Överskottet avser huvudsakligen ej fördelat budget.

Investeringar

Budgeterade investeringar 2019 uppgår till 130,6 mkr. I delårsperioden har 47,8 mkr investerats. Därav skattefinansierade 43,6 mkr och investeringar i vatten och avlopp 4,2 mkr.

Prognosen för investeringsredovisningen visar på en avvikelse med totalt -0,6 mkr.

Större investeringar under delårsperioden.

Invest projekt		
Ny förskola Hallsberg norr	14,9	mkr
Långängsskolan ombyggnad	13,8	mkr
Sydnärkehallens tak	2,4	mkr
Sanering VA-ledningar	1,8	mkr
Inköp av maskiner o fordon	1,7	mkr
Idrottsanläggningar	1,4	mkr
Kommunhuset	1,4	mkr
Inventarier Bildningsnämnden	1,2	mkr
Inventarier Långängsskolan	1,2	mkr
Avloppsreningsverk	1,1	mkr
Exploatering Vibytorp etapp 2 D	1,0	mkr

Soliditet

Soliditeten för kommunen uppgick till 32,5 procent per 2019-08-31. Det var en ökning med 3 procentenheter jämfört med föregående delårsperiod. Under den senaste femårsperioden har soliditeten ökat med 14,6 procentenheter. För de sammanställda räkenskaperna uppgick soliditeten till 23,3 procent, en minskning med 0,1 procentenheter jämfört med förra året, och en ökning på fem år med 10,5 procent.

Soliditet	2015-07-31	2016-07-31	2017-08-31	2018-08-31	2019-08-31
(procent)					
Kommunen	17,9	20,7	22,0	29,5	32,5
Sammanställd redovisning	12,8	14,9	16,4	23,4	23,3

Eget kapital

Per 2019-08-31 ökade det egna kapitalet. För att inte tidigare skapad förmögenhet ska urholkas och att kommande generationer inte ska belastas av dagens konsumtion krävs en viss resultatnivå.

Det egna kapitalet ökade även i de sammanställda räkenskaperna med 39,6 mkr.

Eget kapital	2015-07-31	2016-07-31	2017-08-31	2018-08-31	2019-08-31
(mkr)					
Kommunen	156,0	190,0	213,5	236,7	280
Sammanställd redovisning	176,7	216,1	245,9	353,4	393

Skuldsättningsgrad

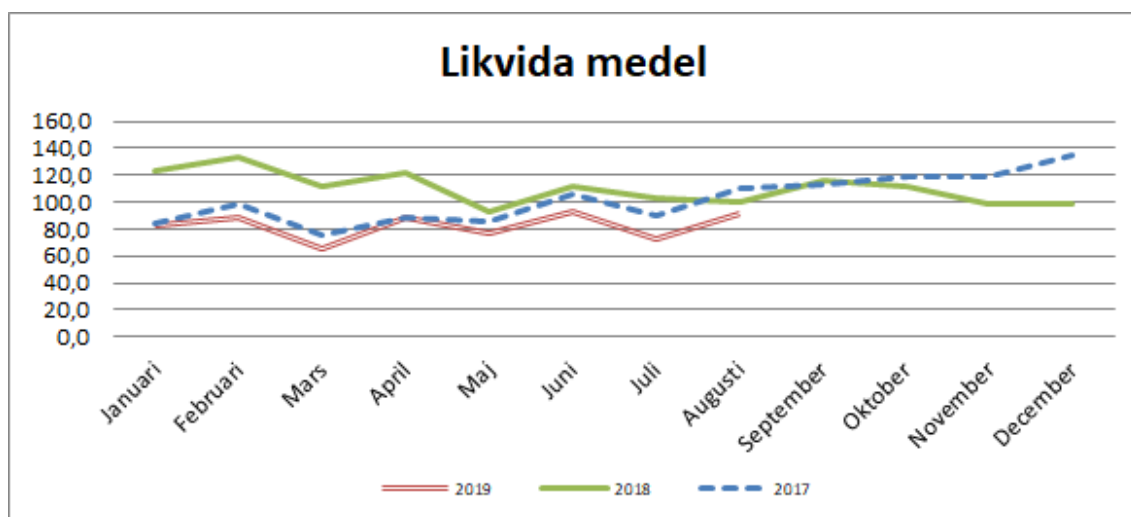
Skuldsättningsgraden minskade jämfört med 2018-08-31. För de sammanställda räkenskaperna ökade den 0,1.

Skuldsättningsgrad	2015-07-31	2016-07-31	2017-08-31	2018-08-31	2019-08-31
Kommunen	4,2	3,5	3,2	2,1	1,8
Sammanställd redovisning	6,3	5,3	4,8	3,0	3,1

Likviditet

Kommunens likviditet är god. Summa Kassa och Bank uppgick till 91 mkr i delåret. Det är 10 mkr lägre än i förra delåret. Amortering har skett med 1,0 mkr, lån har lösts till ett belopp av 0,8 mkr.

De sammanställda räkenskapernas kassa var 168 mkr.

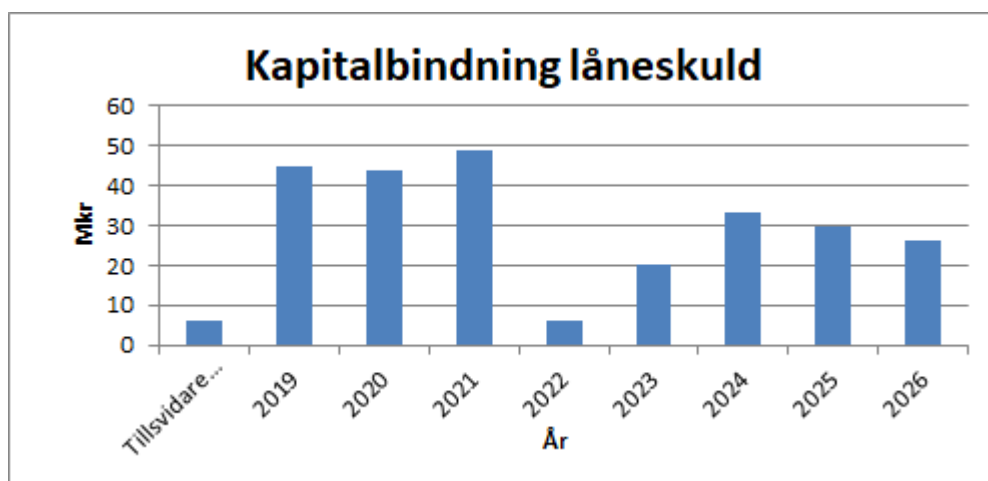


6 Risk och kontroll

Låneskuld, tabeller

Kommunens låneskuld uppgick till 259,7 mkr på balansdagen. Det är en minskning med 0,5 mkr jämfört med årsskiftet. Lån motsvarande ett belopp av 0,5 mkr amorterades.

Kommunens räntekostnader för perioden uppgick till 2,0 mkr. Det gynnsamma ränteläget de senaste åren har gjort att kommunen minskat sina räntekostnader. Låga rörliga räntor samt att det har varit möjligt att binda på längre löptider till låg ränta har påverkat räntekostnaderna positivt.



2019-08-31 var 63 procent av låneskulden bunden med fast ränta och 37 procent löpte med rörlig ränta.

Med en relativt stor andel bundna räntor ges en trygghet inför framtiden, räntekostnaderna är kända på dessa lån. Nackdelen är naturligtvis lite högre räntor. Även om ränteläget är gynnsamt så är fasta räntor högre än rörliga räntor. En spridning av kapitalbindningen är viktig så att inte alla lån ska omsättas samtidigt.

Låneskuld					
(mkr)	2015-07-31	2016-07-31	2017-08-31	2018-08-31	2019-08-31
Kommunen	480,3	379,8	464,8	261,5	259,7
Sammanställd redovisning	931,4	929,2	912,8	813,7	940,0

Ansvarsförbindelser

Ansvarsförbindelserna består av pensioner intjänade före 1998, borgensåtaganden, samt befintliga leasingavtal. Ansvarsförbindelserna i kommunen uppgick till 1087 mkr, och i den sammanställda redovisningen 495 mkr.

Hallsbergs kommun har i maj 1993 ingått en solidarisk borgen såsom för egen skuld för Kommuninvest i Sverige AB:s samtliga nuvarande och framtida förpliktelser. Samtliga 288 medlemmar (277 kommuner 11 landsting/regioner) per 2019-06-30 i Kommuninvest ekonomisk förening har ingått likalydande borgensförbindelser.

Mellan samtliga medlemmar i Kommuninvest ekonomisk förening har ingåtts ett regressavtal som reglerar fördelningen av ansvaret mellan medlemskommunerna vid ett eventuellt ianspråktagande av ovan nämnd borgensförbindelse. Enligt regressavtalet ska ansvaret fördelas dels i förhållande till storleken på de medel som respektive medlemskommun lånat av Kommuninvest i Sverige AB, dels i förhållande till storleken på medlemskommunernas respektive insatskapital i Kommuninvest ekonomisk förening.

Vid en uppskattning av den finansiella effekten av Hallsbergs kommuns ansvar enligt ovan nämnd borgensförbindelse, noteras att per 2019-06-30 uppgick Kommuninvest i Sverige AB:s totala förpliktelser till 457 518 224 647 kronor och totala tillgångar till 455 142 673 043 kronor. Kommunens andel av de totala förpliktelserna uppgick till 1 068 713 061 kronor och andelen av de totala tillgångarna uppgick till 1 065 240 418 kronor.

Pensionsförpliktelser, tabeller

	2018-08-31	2019-08-31
Avsättning pensioner	65,3	67
Ansvarsförbindelser:		
Pensionsförpliktelser som inte upptagits bland avsättningar	356,0	342
Finansiella placeringar	0	0
Totalt	421,3	409

Pensionsåtagandet redovisas efter kommunallagens intentioner enligt den så kallade blandmodellen. Det innebär att en mindre del redovisas som avsättning i balansräkningen och en större del läggs utanför balansräkningen som en ansvarsförbindelse.

Pensionsskuldsberäkningen i delårsrapporten är baserad på uppgifter från KPA i augusti 2019. Aktualiseringsgraden uppgår till 96 procent (bokslut 2018: 96 procent).

Avsatt till pensioner enligt särskilda beslut uppgår i delårsrapporten till 0,1 mkr. Det avser övrig post..

Fyra förtroendevalda har uppdrag som är större eller lika med 40 procent av heltid och har haft uppdraget mer än ett år. De uppfyller således kriterierna för att omfattas av omställningsstödet i OPF-KL. Några aviseringar om avgångar finns ej vid rapporttidpunkten.

Kommunens samlade pensionsåtaganden inklusive löneskatt uppgick till 443 mkr per 2019-08-31(451,9 mkr 2018-08-31).

7 Framtiden

Ekonomi och verksamhet på sikt

Resultatmål

Ett målmedvetet arbete med att långsiktigt och hållbart utveckla Hallsberg till en attraktivare kommun fortsätter. En viktig faktor för en god välfärd är att ha en ekonomi i balans. Goda ekonomiska resultat bidrar till att utjämna resurserna i sämre tider.

I juni 2019, § 50 fastställde kommunfullmäktige Gemensamma Planerings Förutsättningar, GPF 2020-2022. Resultatet i GPF uppgår till 15,1 mkr för 2020, 15,3 mkr för 2021 samt 15,7 mkr för 2022.

Investeringar planeras i egen verksamhet och i infrastruktur, omsorg och samhällsutvecklande åtgärder. För att klara dessa framtidssatsningar är kommunens finansiella mål även framledes att det samlade resultatet ska uppgå till 1,6 procent av skatteintäkter och generella statsbidrag. Klaras detta mål, så finns det goda utsikter att kommunen växer och utvecklas.

SKL

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting konstaterar i sin Ekonomirapport publicerad i maj 2019 att det finns många tecken på att kommuner och regioner går hårdare tider till mötes. Den ekonomiska tillväxten väntas bromsa in i år och skatteunderlagets utveckling blir betydligt svagare än de senaste åren. Att anpassa verksamheterna till en ökande befolkning med resurser som ökar betydligt långsammare är en svår ekvation att lösa.

I augusti 2019 publicerade SKL cirkulär 19:35 om budgetförutsättningar för åren 2019-2022. Jämfört med tidigare prognos i maj 2019 är skatteunderlagets ökningstakt uppreviderad 2018-2019 men nedreviderad 2021. För Hallsbergs del innebär den senaste skatteprognosen från SKL att intäkterna beräknas bli högre jämfört med de beräknade intäkterna i budget 2019. Intäkterna för perioden 2020-2022 förändras marginellt jämfört med GPF 2020-2022. Det preliminära beskattningsutfallet för 2018 presenterat av Skatteverket i augusti indikerar att utfallet kommer att bli något högre än enligt tidigare bedömning. För 2019 är ökningen marginellt uppreviderad, Löneökningstakten ser ut att bli något högre än vad som låg till grund i majprognosen. Prognosen för 2021 är samtidigt sänkt, till följd av en något mindre ökning av pensionsinkomsterna.

Finansiella kostnader

Räntenivån på långfristiga lån har betydande inverkan på kommunens finansiella kostnader.. Ett läge med relativt låga räntenivåer gynnar kommunens ekonomi.. Riksbankens senaste beslut i september 2019 var att behålla reporäntan oförändrad på -0,25 procent. Prognosen för reporäntan indikerar en långsammare höjningstakt än i tidigare prognoser. Räntan beräknas höjas i slutet av 2020 eller början av 2021. Tidigast under kvartal 3 2020 beräknas reporäntan höjas till en nivå över 0 procent.

Budgetpropositionen 2020

Förslagen i propositionen bygger på januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och

Miljöpartiet.

De generella tillskott som ingår i Budgetpropositionen innehåller inga förändringar jämfört med tidigare aviseringar. De "nya välfärds miljarderna" aviserades i Budgetproppen 2018 och för år 2019 tillfördes 3,5 miljarder. ytterligare 3,5 miljarder aviserades att tillföras från och med år 2020. Sedan hösten 2017 har dessa 3,5 miljarder för år 2019 och 7 miljarder för år 2020 ingått i SKL:s beräkningar och därmed i de kommunvisa förutsättningarna.

I budgetproppen aviseras en rad förändrade och nya specialdestinerade statsbidrag inom de olika utgiftsområdena. Några av satsningarna är:

- Det så kallade likvärdighetsbidraget inom skolan ökar till 4,9 miljarder kronor 2020 och till 6,2 miljarder kronor 2021.
- Det riktade statsbidraget för att anställa lärarassistenter, som infördes genom årets vårandringsbudget, ökar från 475 miljoner kronor till 1 miljard kronor 2020.
- Lågstadielyftet minskar från 2 miljarder kronor till 1 miljard under 2020 och utgår sedan helt.
- Riktade statsbidraget på 500 mkr som fördelades enligt andel äldre i vårproppen samt de 50 mkr för ökad demenskunskap avslutas.
- Istället satsas 610 mnkr till kommuner för att öka kvaliteten inom demensomsorgen samt motverka ensamhet.
- Investeringsbidrag till äldreboende minskas med 210 mkr till 500 mkr.
- Investeringsstöd till anordnande av hyres- och studentbostäder återinförs med vissa förändringar av stödet. Anslag år 2020 blir 2,1 miljarder kronor.
- Det särskilda statsbidraget för satsningen på lärarlöner kvarstår.
- För extratjänster och introduktionsjobb anslås 427 mnkr år 2020 och 77 mnkr/år för åren 2021-2022.

Reviderad kostnadsutjämning

I augusti 2019 beslutade regeringen att lägga fram utredningen om ett reviderat kostnadsutjämningsystem, "Lite mer lika" SOU 2018:74. Förslaget föreslås införas från och med år 2020. Tre nya delmodeller införs och tre delmodeller utgår. Omfördelningen ökar, utjämningen förstärks. Utjämningen förstärks utifrån faktorer som gleshet och socioekonomi. Beräknad effekt för Hallsberg innebär en förbättring med 7-8 mkr.

Vätternvatten

Det gemensamma aktiebolaget för att driva arbetet med att säkra framtida vattenförsörjning har bildats och påbörjat sin verksamhet. Fem av länets kommuner, däribland Hallsberg samverkar i bolaget. Det fortsatta arbetet innebär att i den första fasen ta fram förutsättningarna för projektet- miljökonsekvensutredning tekniska lösningar, samråd, projektering med mera. Den andra fasen innefattar själva byggandet av anläggningen där bergtunnel, nytt vattenverk, ledningsstråk och säkerställandet av reservvattenverk är de centrala delarna. Den totala investeringskostnaden beräknas till 3,3 miljarder kronor. En fyra mil lång bergtunnel dras från Vättern till Hallsberg, där ett vattenverk ska anläggas. Den översiktliga planeringen inriktas på att om cirka tio år ska de första

dropparna vatten komma till kranarna.

Nytt äldreboende

I september 2019 beslutade kommunfullmäktige att byggnationen för det nya vård- och omsorgsboendet i Hallsberg ska påbörjas.

Byggnationen påbörjas i oktober intill vårdcentralen och Kullängen och beräknas vara klart årsskiftet 2021/2022.

Det är arkitektbyrån Marge Arkitekter som har ritat huset. Det kommer att bli sammanlagt 128 lägenheter. Av dessa är 37 en utökning och 91 en ersättning av platser på nuvarande Kullängen, Regnbågen och Nytorgsgatan 20. Varje lägenhet kommer att vara 32 kvadratmeter. Inriktningen har varit att skapa en varm och trygg plats för de boende med modern och bra standard i en trivsamt och funktionell miljö.

Det nya huset kommer att ägas av Länsgården Fastigheter AB med Hallsbergs kommun som hyresgäst. Totalkostnaden för projektet beräknas till 325 mkr.

8 Driftredovisning

Nämnd/styrelse Belopp i tkr	Utfall jan-aug 2018	Utfall jan-aug 2019	Prognos 2019	Budget 2019	Budget- avvikelse 2019
Kommunfullmäktige	-234	-288	-575	-575	0
Kommunstyrelsen	-110 511	-109 502	-172 528	-173 628	1 100
därav gemensam verksamhet:	-26 985	-24 792	-44 442	-45 542	1 100
därav transfereringar	-83 526	-84 710	-128 086	-128 086	0
Drift- och servicenämnd	-20 225	-21 271	-31 250	-31 250	0
därav skattefinansierad verksamhet	-20 225	-21 271	-31 250	-31 250	0
därav avgiftsfinansierad verksamhet: VA	0	0	0	0	0
Bildningsnämnd	-202 374	-211 481	-331 310	-331 310	0
Social- och arbetsmarknadsnämnd	-223 120	-224 337	-337 366	-338 366	1 000
Taxe- och avgiftsnämnd	-173	-458	0	0	0
Revision	-459	-96	-770	-770	0
Valnämnd	131	-371	-600	-600	0
Överförmyndare	-1 662	-1 570	-1 644	-1 644	0
Summa nämnder	-558 627	-569 374	-876 043	-878 143	2 100
Finansiering	580 769	603 305	899 156	892 656	6 500
TOTALT	22 142	33 931	23 113	14 513	8 600

9 Investeringsredovisning

Nämnd/styrelse Belopp i tkr	Utfall jan- aug 2019	Utfall jan- aug 2018	Prognos 2019	Budget 2019	Budget- avvikelse 2019
Kommunstyrelsen	-30 516	-16 667	-79 911	-79 911	0
Drift- och servicenämnden	-13 705	-24 512	-46 320	-45 486	-834
därav skattefinansierad verksamhet	-9 507	-12 627	-22 111	-21 421	-690
därav avgiftsfinansierad verksamhet VA	-4 198	-11 885	-24 209	-24 065	-144
Bildningsnämnden	-2 621	-2 117	-3 000	-3 000	0
Social- och arbetsmarknadsnämnden	-1 137	-561	-2 200	-2 200	0
Finansiering	177	0	177	0	177
TOTALT	-47 802	-43 857	-131 431	-130 597	-657

10 Resultaträkning

Belopp i mkr	Not	Utfall jan- aug 2019	Utfall jan- aug 2018	Budget 2019	Prog nos 2019	Koncern jan-aug 2019	Koncern jan-aug 2018
Verksamhetens intäkter	1	180	429	0	0	322	556
Verksamhetens kostn/nettokostn	2	-740	-977	-849	-849	-866	-1 095
Avskrivningar		-17	-18	-35	-35	-31	-30
Verksamhetens nettokostnader		-577	-566	-884	-883	-575	-569
Skatteintäkter	3	470	458	705	705	470	458
Generella statsbidr och utjämning	4	142	134	204	213	142	134
Verksamhetens resultat		35	26	25	35	37	23
Finansiella intäkter		3	3	1	1	2	3
Finansiella kostnader		-4	-7	-11	-12	-7	-8
Resultat efter finansiella poster		34	22	15	23	32	18
Extraordinära poster (netto)							
Årets resultat		34	22	15	23	32	18
Balanskravsutredning							
Årets resultat enligt resultaträkningen		34	22	15	23		
Avgår: realisationsvinster, mark, byggn och tekniska anläggningar		0	-3	0	0		
Avgår:realisationsvinster, maskiner och inventarier		0	0	0	0		
Justerat resultat för avstämn mot balanskravet		34	19	15	23		

11 Balansräkning

Belopp i mkr	Not	Utfall 19-08-31	Utfall 18-08-31	Koncern 19-08-31	Koncern 18-08-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Mark, byggnader och tekniska anläggningar	5	610	557	1 363	1 196
Maskiner och inventarier	6	36	32	49	47
Pågående ej aktiverade investeringar					
Finansiella anläggningstillgångar	7	41	42	8	9
Summa anläggningstillgångar		687	631	1 420	1 252
Omsättningstillgångar					
Förråd mm		7	7	7	7
Kortfristiga fordringar	8	69	64	88	74
Kassa och bank	9	91	101	168	177
Summa omsättningstillgångar		167	172	263	258
SUMMA TILLGÅNGAR		854	803	1 683	1 509
EGET KAPITAL, AVSÄTTN OCH SKULDER					
Eget kapital		280	237	393	353
därav årets resultat		34	22	32	18
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner o liknande förpliktelser		67	65	76	72
Andra avsättningar		11	11	14	13
Summa avsättningar		78	77	90	85
Skulder					
Långfristiga skulder	10	281	278	940	814
Kortfristiga skulder	11	215	212	260	257
Summa skulder		496	490	1 200	1 070
SUMMA					
EGET KAPITAL, AVSÄTTN OCH SKULDER		854	803	1 683	1 509
Ansvarsförbindelser					
Pensionsförpliktelser		342	356	403	417
Övriga ansvarsförbindelser		745	542	92	215
Summa ansvarsförbindelser		1 087	898	495	632

12 Noter

Resultaträkning (mkr)				
	Jan-aug 2019	Jan-aug 2018	Koncern Jan-aug 2019	Koncern Jan-aug 2018
Not:1 Intäkter				
Försäljningsmedel	20	20	21	20
Taxor och avgifter	40	39	40	39
Hyror och arrenden	16	19	75	76
Bidrag	76	95	121	142
Försäljning av verksamheter och entreprenader	27	21	56	50
Försäljning exploateringsfastigheter	1	7	1	7
Försäljning av bostadsfast. Mm	-	228	-	
Övrigt	0	0	8	222
Summa	180	429	322	556
Not:2 Kostnader				
Löner och soc avg	-418	-403	-497	-477
Pensionskostnader	-42	-40	-48	-46
Inköp av anl och uhållsmtrl	-6	-5	-24	-23
Bränsle, energi och vatten	-14	-14	-33	-32
Entreprenader och köp av vht	-137	-144	-152	-160
Lokal- och markhyror	-21	-19	-25	-21
Förbrukn invent o mtrl	-27	-26	-33	-33
Lämnade bidrag och transfereringar	-20	-19	-22	-21
Reaförluster				
Försäljning av bostadsfast. Mm		-224		
Övriga kostnader	-55	-84	-32	-284
Summa	-740	-977	-866	-1 095
Sammanlagd kostnad räkenskapsrevision 2018 100 tkr				
Not:3 Skatteintäkter				
Skatteintäkter	474	458	474	458
Slutavräkning föregående år	1	-	1	-
Preliminär slutavräkning innev år	-5	-	-5	-
Summa	470	458	470	458
Not:4 Generella statsbidrag och utjämning				
Inkomstutjämningsbidrag	117	116	117	116
Världsfärdsmiljard	6	9	6	9
Kostnadsutjämningsbidrag/avgift	-7	-9	-7	-9
Regleringsbidrag/avgift	8	2	8	2
LSS-utjämningsavgift	-4	-6	-4	-6
Kommunal fastighetsavgift	22	22	22	22
Summa	142	134	142	134
Balansräkning (mkr)				
	Jan-aug 2019	Jan-aug 2018	Koncern Jan-aug 2019	Koncern Jan-aug 2018
Not:5 Materiella anläggningstillgångar				
Mark, byggnader och tekniska anläggningar				
Ingående bokfört värde	583	734	1 263	1 333
Nyanskaffningar			84	
Reavinst	-	-		
Försäljning mm	-2	-205	-2	-203
Årets avskrivningar	-13	-14	-24	-23

Resultaträkning (mkr)				
Pågående ej akt investeringar	42	42	42	89
Summa	610	558	1 363	1 196
<i>Genomsnittlig nyttjandeperiod, år</i>	<i>24,5</i>	<i>23,6</i>		
Not 6: Maskiner, fordon och inventarier				
Ingående bokfört värde	34	34	48	47
Nyanskaffningar		2	2	5
Försäljningar	-	-		
Årets avskrivningar	-4	-4	-7	-6
Pågående ej akt investeringar	6		6	
Summa	36	32	49	47
<i>Genomsnittlig nyttjandeperiod, år</i>	<i>7,5</i>	<i>7,6</i>		
Not:7 Finansiella anläggningstillgångar				
Aktier o andelar	15	15	5	5
Grundfondskapital, Hallbo	24	24	24	24
Eliminering koncern			-24	-24
Övrigt	3	3	4	4
Summa	41	42	8	8
Not:8 Fordringar				
Kundfordringar	16	17	22	18
Interimsfordringar	19	19	47	37
Övriga kortfristiga fordringar	34	28	19	19
Summa	69	64	88	74
Not:9 Kassa och bank				
Bank	91	101	168	174
Plusgiro	-	-		
Summa	91	101	168	174
Not:10 Långfristiga skulder				
Låneskuld	259	262	916	794
Förinbetalda anslutningsavgifter	20	16	20	16
Investeringsbidrag	2	2	4	4
Utvecklingsåtgärder Länstrafiken	-	-	-	-
Summa	281	279	940	814
Not:11 Kortfristiga skulder				
Leverantörsskulder	39	39	55	57
Moms	1	1	3	2
Personalens källskatt	11	10	17	14
Interimsskuld	20	26	39	49
Semesterlöneskuld och okomp ö-tid	35	34	35	34
Övrigt	109	101	111	99
Summa	215	212	260	257

13 Sammanställd redovisning

Sammanställda räkenskaper

I den sammanställda redovisningen ingår de bolag, stiftelser och kommunalförbund i vilka kommunen har väsentligt inflytande. Ett väsentligt inflytande antas föreligga om kommunen har minst 20 procent av rösterna. Nerikes Brandkår ingår trots att kommunens andel endast är 7,5 procent. Verksamheten bedrivs som ett kommunalförbund. Kommunen anses ha ett väsentligt inflytande.

Hallsbergs Bostadsstiftelse (HALLBO) är en kommunal bostadsstiftelse vars huvudnäringsgren är förvaltning av bostadsfastigheter. HALLBO äger och förvaltar bostäder i nästan alla kommunens tätorter. I Hallsberg och Sköllersta ägs och förvaltas även kommersiella lokaler.

Hallsbergs Bostads AB (HBAB) är ett kommunalt bostadsaktiebolag. Under 2018 har bolaget övertagit Hallsbergs kommuns fastigheter av bostadskaraktär. Bolaget drivs med förvaltning av Hallsbergs kommun.

Sydnärkes Utbildningsförbund (Utbildningsförbundet) är ett kommunalförbund som skall tillhandahålla gymnasie- och vuxenutbildningar. Medlemskommuner är Laxå, Askersund och Hallsberg. Alléskolan är den enda gymnasieskola i Sverige som erbjuder samtliga program, 18 nationella program, fem introduktionsprogram och en komplett gymnasiesärskola.

Nerikes Brandkår är ett kommunalförbund där flera av länets kommuner samverkar om gemensam räddningstjänst. Örebro, Kumla, Hallsberg och Lekeberg var med vid starten 1998. Laxå kom med 2001 och Askersund 2002. 2010 blev även Nora och Lindesberg medlemmar.

Sydnärkes kommunalförbund bildades 1 januari 2015 och är ett kommunalförbund, vars syfte är att för medlemskommunernas räkning ansvara för den strategiska planering av frågor kring avfallshantering och de uppgifter rörande insamling och behandling av avfall samt den myndighetsutövning som åligger kommunerna enligt miljöbalken. Medlemskommunerna är Hallsberg, Askersund, Laxå och Lekeberg.

Övriga intressebolag

Hallsbergs kommun är också delägare i juridiska personer som inte ingår i den sammanställda redovisningen. Kommuninvest Ekonomisk förening, Childrens Museum ekonomisk förening i Hallsberg samt Stiftelsen för Kvalificerad Yrkesutbildning i Mellansverige är några av de övriga intressebolagen.

Väsentliga händelser

Hallsbergs Bostadsstiftelse, HALLBO

Hallbo har under de första 8 månaderna haft stort fokus på att bygga upp och få en tydlig struktur och ordning på ROT-verksamheten, under året har Hallbo genomfört en förändrad förvaltningsorganisation där Hallbo numera har 3 avdelningar med mellanchefer (fastighetschef, platschef samt kundchef). Förvaltningen har under året bytt webbplatsplattform till Wordpress, Hallbo är inte längre en del av Sydnärkes IT, under 2019 kommer Hallbo att fullt ut ha plockat tillbaka hanteringen av löner inhouse.

Hallsbergs Bostads AB

Hallsbergs Bostads AB har köpt Hallsbergs kommuns fastigheter av bostadskarakter, och driver verksamheten med Hallsberg kommun som förvaltare. Bolaget bygger 2 punkthus med totalt 48 lägenheter på Norr i kvarteret Lien. På det egna boståndet finns inga vakanser och intresset är stort på Kvarteret Lien. Inflyttning planeras i maj 2020.

Sydnärkes Utbildningsförbund

Perioden har präglats av ett omfattande arbete i syfte att anpassa organisationen utifrån förändrade omständigheter. Detta har inneburit en översyn och vidtagna åtgärder för att minska omfattningen av såväl lokaler som personal, utrustning och köpa tjänster. Detta innebär dock inte att det totala antalet elever vid Alléskolan är lägre än tidigare. Alléskolan är alltså regionens största gymnasieskola.

Nerikes Brandkår

Västra Mälardalens kommunalförbund (VMKF) har undersökt möjligheterna att ingå som medlem i Nerikes Brandkår. Förbundet driver räddningstjänsten för kommunerna Köping, Arboga och Kungsör. VMKF står inför ökade krav och stora utmaningar och önskar därför ingå i en större organisation. Utöver detta vill man även ha akut hjälp med att leda förbundet från 1 september 2019. Anledningen är att både räddningschef och vicechef har slutat sina anställningar. Nerikes Brandkår har svarat ja till att hjälpa till med att leda deras förbund samt att utreda frågan om ansökning av medlemskap.

Sydnärkes kommunalförbund

På grund av det rådande besöksstrycket på Hallsbergs återvinningscentral utökades öppethållandet den 1 januari 2019. Nu hålls centralen öppen alla lördagar i månaden, vilket uppskattas stort av besökarna.

Ett arbete med förändrad taxekonstruktion påbörjades under våren. Den nya taxan ska på ett tydligare sätt redogöra för vad som ingår i den fasta avgiften.

Ekonomi

Periodens resultat för de sammanställda räkenskaperna visar ett överskott på 32 mkr. Alla enheter redovisade plus förutom Sydnärkes utbildningsförbund och Nerikes Brandkår..

2019-08-31 uppgick de likvida medlen till 168 mkr. Det är en minskning med 9 mkr sedan förra året.

Resultat för delår 2019 är 32 mkr. Det är 14 mkr mer än förra delåret. Finansiella kostnader minskade med 1,0 mkr, intäkterna minskade med 1,0 mkr.

Verksamhetsintäkterna minskade med 248 mkr och kostnaderna minskade med 237 mkr.

Det egna kapitalet ökade, soliditeten ligger på 23,3 procent.

Företag	Ägarandel	Årets resultat	Resultat påverkande för den sammanställda	Balans-omslutning	Eget kapital	Soliditet
Belopp i tkr						
Hallsbergs kommun		33 931	33 931	853 773	277 656	32,5%
Hallsbergs Bostadsstiftelse	100%	282	282	503 413	119 656	23,8%
Hallsbergs Bostads AB	100%	275	275	258 570	9 914	3,8%
Sydnärkes Utbildningsförbund	47,29%	-5 795	-2 740	187 039	38 702	20,7%
Nerikes Brandkår	7,50%	-1 480	111	132 404	12 904	9,7%
Sydnärkes kommunalförbund	39,20%	302	118	31 163	0	

Prognos och framtid

Hallbos prognos för året beräknas till ett nollresultat. Främsta orsaken är något högre vakansgrad jämfört med budget samt att kostnaderna för evakueringslägenheterna var budgeterade som en investeringskostnad, vilket revisorerna föreslår ska tas bort på resultatet. I övrigt hålls kostnadsutvecklingen inom budgetram.

Hallsbergs Bostads AB. 2018 köpte bolaget Hallsbergs kommuns fastigheter med bostadskaraktär. Bolaget drivs på förvaltningsuppdrag av kommunen. Byggnation av 48 lägenheter är i full gång. Inflyttning beräknas maj 2020
Prognos för bolaget 0,5 mkr vid årsskiftet.

Sydnärkes utbildningsförbunds prognos för 2019 är -10 880 tkr. Intäkterna bedöms minska med 15 381 tkr samtidigt som kostnaderna beräknas bli 4 501 tkr lägre jämfört med antagen budget. Det prognostiserade intäktsbortfallet har sin grund i minskade bidrag och minskade intäkter från försäljning av verksamhet. Pågående kostnadseffektiviseringar inom driften beräknas leda till ytterligare besparingar på ett flertal poster.

Helårsprognosen för Nerikes Brandkår visar ett negativt resultat på -1 271 tkr, vilket är 1 931 tkr sämre än budget. Underskottet kan i sin helhet förklaras med ökade pensionskostnader. Blir resultatet vid årets slut negativt till följd av ökade pensionskostnader bör detta regleras genom den balansfond som finns under eget kapital för just detta ändamål.

Sydnärkes kommunalförbunds arbete strävar mot att minimera den totala avfallsmängden. Förbundets avfallshantering bedöms vara effektiv och lätt att använda för innevånarna i våra kommuner.

14 Redovisningsprinciper

En ändamålsenlig kommunal bokföring och redovisning

Den nya Lagen om kommunal bokföring och redovisning trädde i kraft 1 januari 2019 och gäller från och med räkenskapsåret 2019. I delårsrapporten har följande punkter som är tillämpliga i Hallsbergs kommun beaktats:

- Resultaträkningen ska innehålla nya resultatnivåer i form av "Verksamhetens resultat" samt "Resultat efter finansiella poster". Redovisas i resultaträkningen.

- I balansräkningen ska upplysning ska lämnas om bedömd genomsnittlig nyttjandeperiod för varje post av materiell anläggningstillgång. Redovisas i not.

- Upplysning ska lämnas om den sammanlagda kostnaden för de kommunala revisorernas granskning av bokföring, delårsrapport samt årsredovisning. Redovisas i not.

- Om avvikelser görs från redovisningsprinciper ska upplysning lämnas om skälen för detta samt en bedömning av effekterna på resultat och ekonomisk ställning. Redovisas i avsnittet Redovisningsprinciper

- Styrelsen ska inom två månader överlämna delårsrapporten till fullmäktige och revisorerna. Delårsrapporten 2019-08-31 behandlades av kommunstyrelsen 2019-10-08. Kravet uppfyllt.

Materiella anläggningstillgångar

Anläggningstillgångarnas värde i balansräkningen motsvarade anskaffningsvärdet efter avdrag för eventuella investeringsbidrag och planenliga avskrivningar. Aktivering av anläggningstillgångar görs i möjligaste mån för maskiner och inventarier månaden efter anskaffning. Större projekt som till exempel byggnader aktiveras till årsskiftet eller när byggnaden är slutbesiktad

Komponentavskrivning

Rådet för kommunal redovisning har gett ut en information om övergång till komponentavskrivning. I denna noteras att arbete med att gå över till komponentavskrivning kräver praktiska överväganden och att det kan vara lämpligt med en successiv övergång. Under 2017 har skolor och förskolor komponentavskrivits samt under 2018, vatten och avlopp. Successivt fortsätter arbetet med övriga fastigheter.

Periodiseringar

Räntekostnader för långfristiga lån belastar resultatet i den period de hänförs till. Kommunens samtliga lån är upptagna hos Kommuninvest. Underlag från kundstödsystemet KI-Finans har använts för periodiseringen.

Timlöner och OB-ersättningar för perioden augusti som utbetalas i september har beräknats och periodiserats.

Periodisering av preliminär slutavräkning skatteintäkter 2019 har gjorts med underlag från SKL:s prognos i augusti 2019 cirkulär 19:35. Periodisering av intäkten för kommunal fastighetsavgift har gjorts med underlag från SKL.

Pensionskostnader är periodiserade med underlag från KPA i augusti 2019

Övriga intäkter och kostnader med väsentliga belopp har periodiserats till

delårsperioden.

Bidrag från Migrationsverket

Ej utnyttjade bidrag från Migrationsverket har inte resultatörts utan redovisas som kortfristig skuld. Sättet att redovisa avviker från god redovisningssed avseende rättvisande redovisning. 2019-08-31 uppgår avsteget till 31,7 mkr, därav flykting 14,1 mkr och ensamkommande barn 17,6 mkr. Kommunens hantering är lika som tidigare år. Kommunen ska hantera kostnader rörande flyktingverksamhet som sträcker sig längre in i framtiden än det enskilda år då överskottet uppkommit. Samtidigt beslutade staten att kraftigt sänka ersättningsnivåerna på bidragen från Migrationsverket från och med den 1 juli 2017. De nyanländas möjlighet till försörjning genom arbetsinkomster är en faktor som har kraftfulla effekter på kommunens kostnader för ekonomiskt bistånd. Bosättningsuppdraget i bosättningslagen kan bli en mycket svår utmaning för Hallsbergs kommun, liksom för många andra kommuner i Sverige. De ekonomiska konsekvenserna är mycket svåra att uppskatta. För att undvika förhastade beslut om hantering av bidragen ska en genomtänkt analys och planering av insatser och åtgärder göras. De förändrade förutsättningarna kräver en ansvarsfull hantering av samlade bidragsöverskott, vilket motiverar kommunens redovisning. En del av de ökade kostnaderna för det ökade antalet elever som påverkat bildningsnämndens budget kan hänföras till de reserverade migrationsbidragen.

Avsättningar

Avsättningar för lakvattenrening har tagits upp till det belopp som bedöms krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen. Beloppet baserar sig på beräkningar som ursprungligen gjordes 2012 då en första avsättning med 7 mkr gjordes. Under 2014-2018 har avsättningar och ianspråktaganden gjorts. I delårsrapporten uppgår avsättningen till 11,2 mkr. Kalkylen uppdateras när det föreligger underlag som utgör grund för nya bedömningar. Utredningar har genomförts 2010 (Sweco), 2012 (kommunen), 2014 (Sweco) samt 2016-2017 (VA-konsult Å Pettersson). 2017 byggdes en provisorisk drifanläggning med bra testresultat. Den fortsatta planeringen utgörs av anställande av projektledare samt byggande av en anläggning för att uppnå en fungerande lakvattenreningsprocess. Någon nuvärdesberäkning har inte gjorts i delårsrapporten. I den delen följer inte kommunen RKR 10.2 Avsättningar och ansvarsförbindelser. I samband med årsbokslutet görs ny bedömning.

Leasing

Samtliga leasingavtal redovisades som operationell leasing. Leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden. Framtida leasingavgifter redovisades som ansvarsförbindelser. Utredning av befintliga leasingavtal pågår med stöd av Leaseright. Eventuella ormklassificeringar kommer att göras på nya avtal från och med 2018 och redovisas i årsbokslutet.

Sammanställd redovisning

Den sammanställda redovisningen i delårsrapporten är inte upprättad enligt rekommendation nr 8.2. Den sammanställda redovisningen är inte gemensam med kommunens utan redovisas i ett eget avsnitt. Det gäller förvaltningsberättelsen. Utvärdering om koncernföretagens redovisningsprinciper avviker från kommunens är ej gjord. Därmed är inga justeringar för eventuella avvikelser

gjorda. Det är endast för Hallsbergs Bostadsstiftelse och Hallsbergs Bostads AB som detta skulle kunna vara aktuellt. Sydnärkes Utbildningsförbund, Nerikes Brandkår och Sydnärkes kommunalförbund drivs som kommunalförbund och redovisar därmed utifrån den kommunala redovisningslagen.

Taxa miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om
foder och animaliska biprodukter,
strålskyddslagen och lagen om
sprängämnesprekursorer

4

19/KS/162

Taxa miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska biprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer

Ärendebeskrivning

Drift- och servicenämndens föreslår att taxor inom miljö- och livsmedelsområdet ska revideras för att anpassas till förändringar i lagstiftningen, ge möjlighet till ökad avgiftsfinansiering och för att förenkla tillämpning och förståelse. För taxa enligt miljöbalken föreslås en ny modell i enlighet med SKL:s nya behovsprioriterade taxa och ny timavgift.

Den 14 december 2019 träder ändringar i livsmedelslagen i kraft. Begreppet extra offentlig kontroll ändras till att kallas uppföljande kontroll som inte var planerad och utredning av klagomål.

Innebörden av begreppen i nya lagstiftningen är samma som i tidigare lagstiftning. För att behålla möjligheten att debitera avgift för denna kontroll så behöver kommunens taxa ändras så att den omfattar begreppen i gällande lagstiftning.

För övriga taxor föreslås mindre ändringar och nya timavgifter.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår till kommunstyrelsen att kommunfullmäktige godkänner taxa enligt miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska biprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Maria Fransson
Handläggare

Beslutsunderlag

Taxa miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska biprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer

Protokollsutdrag DOS § 100 Taxa miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska biprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer

Taxa

Miljöbalken
Livsmedelslagen
Lagen om animaliska biprodukter
Strålskyddslagen
Lagen om sprängämnesprekursorer

Taxa

Taxa för drift- och servicenämndens tillsyn enligt miljöbalken, livsmedelslagen, lagen om foder och animaliska biprodukter, strålskyddslagen och lagen om sprängämnesprekursorer



HALLSBERGS
KOMMUN

Innehållsförteckning

1	Taxa enligt miljöbalken.....	3
1.1	Allmänna bestämmelser.....	3
1.2	Taxebilaga 1 – Avgiftsnivåer.....	9
1.3	Taxebilaga 2 - Fast årlig avgift (förskottsbetalning).....	25
2	Livsmedelslagen och lagen om foder och animaliska biprodukter	36
3	Strålskyddslagen.....	40
4	Lagen om sprängämnesprekursorer.....	42

1 Taxa enligt miljöbalken

1.1 Allmänna bestämmelser

Inledande bestämmelser

1 § Denna taxa gäller avgifter för Hallsbergs kommuns kostnader för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, bestämmelser meddelade med stöd av miljöbalken eller EU:s förordningar inom miljöbalkens tillämpningsområde, bl.a. vad gäller naturvård och kulturvård, skydd av områden, miljöfarlig verksamhet, hälsoskydd, verksamheter som orsakar miljöskador, vattenverksamhet, skötsel av jordbruksmark, kemiska produkter, biotekniska organismer och varor, avfall och producentansvar.

Taxan gäller också drift- och servicenämndens uppdragsverksamhet inom miljöområdet.

Utöver vad som anges i denna taxa kan ersättning till kommunen utgå bland annat enligt 26 kap. 22 § miljöbalken för undersökningskostnader och enligt 25 kap. 2 § miljöbalken för rättegångskostnader.

2 § Avgift enligt denna taxa ska betalas för

- 1) Handläggning och andra åtgärder med anledning av ansökningar om tillstånd, dispens eller undantag
- 2) Handläggning och andra åtgärder med anledning av anmälan av verksamhet eller åtgärd
- 3) Handläggning och andra åtgärder vid tillsyn i övrigt
- 4) Uppdragsverksamhet

3 § Avgift enligt denna taxa tas inte ut för

- 1) Tillsyn som föranleds av klagomål som är obefogat, och inte kräver utredning
- 2) Handläggning som föranleds av ett beslut av nämnd enligt miljöbalken, bestämmelser meddelade med stöd av miljöbalken eller EU-förordningar inom miljöbalkens område överklagas,

4 § Beslut om avgift eller om nedsättning eller efterskänkning av avgiften fattas av drift- och servicenämnden.

5 § Avgift ska betalas av den som gör ansökan enligt 9 § eller anmälan enligt 15 §, eller som i övrigt har utövat, utövar eller avser att utöva verksamhet eller vidta åtgärd som omfattas av drift- och servicenämndens verksamhet enligt 1 och 2 §§. Avgiftsskyldigheten omfattar också den som rättsligt förfogar över mark, byggnad, anläggning eller anordning där sådan verksamhet har utövats, utövas eller planeras, respektive den som annars är skyldig att avhjälpa olägenhet eller brist i sådan verksamhet.

Enligt 27 kap. 3 § miljöbalken är alla som är skyldiga att betala en avgift enligt denna taxa, eller enligt 26 kap. 22 § miljöbalken, skyldiga att lämna de uppgifter som behövs för att avgiftens eller ersättnings storlek ska kunna bestämmas.

Timavgift

6 § Avgiftsuttag sker:

- 1) I förhållande till de avgiftsnivåer som motsvaras av handläggningstid enligt taxebilaga 1 (fast avgift).
- 2) I förhållande till den årliga handläggningstid som anläggningen eller verksamheten tilldelats i taxebilaga 2 (fast årlig tillsynsavgift)
- 3) I förhållande till den faktiskt nedlagda tillsynstiden i det enskilda ärendet (timavgift), och
- 4) Enligt de andra grunder som anges i taxan.

7 § Vid tillämpning av denna taxa är timavgiften handläggningskostnaden per hel timme handläggningstid 1015 kr.

8 § I de fall timavgift tas ut i förhållande till faktiskt nedlagd handläggningstid avses med handläggningstid den sammanlagda tid som varje tjänsteperson vid nämnden har använt för handläggning och andra åtgärder i ärendet såsom inläsning av ärendet, planering och förberedelse, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, inspektioner, revisioner och provtagning och kontroller i övrigt, beredning i övrigt av ärendet samt föredragning av beslut. Avgift tas ut för varje halv timme nedlagd handläggningstid. Slutsumman avrundas uppåt till närmsta halvtimme. Om den sammanlagda handläggningstiden understiger en halvtimme per år tas ingen timavgift ut.

För inspektioner, mätningar, och andra kontroller som utförs vardagar mellan 2018-05-30 3 (6) 19:00 och 07:00 lördagar, söndagar, julafton, nyårsafton, påskafton, trettondagsafton, midsommarafton och helgdagar tas avgift ut med en 1,5 gånger ordinarie timavgift.

9 § Drift- och servicenämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) besluta att höja de i denna taxa antagna fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som finns publicerad på SKL:s webbplats i oktober månad. Utgångspunkt för indexuppräkningsen är oktober månad 2019 (kommunfullmäktiges beslutsår).

Avgifter för ansökningar om tillstånd, dispens eller undantag

10 § Avgift för prövning av ansökningar om tillstånd, dispens eller undantag ska betalas som antingen fast avgift genom tillämpning av den avgiftsnivå som anges i taxebilaga 1 eller i form av timavgift genom att den faktiskt nedlagda handläggningstiden i ärendet multipliceras med timavgiften. Avgift för prövning ska betalas för varje avgiftsbelagt ärende som ansökningen avser.

Om faktisk handläggningstid överskrider den i taxebilaga 1 angivna avgiftsnivån med en timme eller mer på grund av att ofullständiga handlingar lämnats in ,

ändringar i ansökan görs under pågående handläggning eller andra liknande händelser, ska avgift för den faktiska handläggningstiden betalas.

11 § Om det i ett beslut om tillstånd föreskrivs att en anordning inte får tas i bruk förrän den har besiktigats och godkänts av nämnden ingår kostnaden för en sådan besiktning i den fasta avgiften. Kan anordningen inte godkännas vid den besiktningen och ny besiktning måste ske vid ytterligare ett tillfälle, tas timavgift ut för den ytterligare handläggningstiden

12 § Avgift för prövning av ansökan om tillstånd, dispens eller undantag ska erläggas av sökanden.

13 § Avgift för prövning ska erläggas även om ansökan avslås. I de fall som ärendet avskrivs eller återtas efter det att handläggningen påbörjats, ska avgift betalas för den faktiskt nedlagda handläggningstiden.

Om ärendet avvisas utan rättslig prövning i sak på grund av att ansökan är så ofullständig att sådan prövning inte kan göras ska avgift betalas för faktisk nedlagd handläggningstid.

Avgift tas inte ut för en ansökan som återkallas innan handläggning påbörjas.

14 § I ärenden om ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet som prövas av kommunen är sökanden i förekommande fall även skyldig att ersätta kommunens kostnader enligt 19 kap. 4 och 5 §§ miljöbalken för sakkunniga som har tillkallats av kommunen och för kungörelser i ärendet. Sökanden är även skyldig att ersätta kommunens kostnader för kungörelser i ärendet om tillstånd, dispens eller undantag enligt 7 kap. miljöbalken eller förordningen (1998:1252) om områdesskydd.

15 § Utöver avgift för prövning tillstånd, dispens eller undantag, kan avgift för tillsyn komma att tas ut för den verksamhet eller åtgärd som prövningen avser enligt vad som anges i denna taxa.

Avgifter för anmälningsärenden

16 § Avgift för handläggning av anmälan av verksamhet eller åtgärd ska betalas i form av fast avgift motsvarande den för verksamheten eller åtgärden föreskrivna avgiftsnivån i bilaga 1, eller genom att den faktiskt nedlagda handläggningstiden i ärendet multipliceras med timtaxan, eller enligt de grunder i övrigt som anges i taxebilaga 1. Avgift med anledning av handläggning av anmälan ska betalas för varje avgiftsbelagt ärende som anmälan avser. Om en anmälan omfattar flera miljöfarliga verksamheter enligt taxebilaga 1 ska full avgift betalas för den punkt som medför den högsta avgiften med tillägg av 25 procent av summan av de belopp som anges för övriga verksamheter.

Om faktisk handläggningstid överskrider den i taxebilaga 1 angivna avgiftsnivån med en timme eller mer på grund av att ofullständiga handlingar lämnats in , ändringar i anmälan görs under pågående handläggning eller andra liknande händelser, ska avgift för den faktiska handläggningstiden betalas.

Om ärendet återkallas eller avskrivs efter att handläggning påbörjats ska avgift betalas för faktisk nedlagd handläggningstid.

Avgift tas inte ut för en anmälan som återkallas innan handläggningen har påbörjats.

17 § Avgift för handläggningen av anmälan ska betalas av den som driver eller avser att bedriva verksamheten eller vidta åtgärden. I ärenden om anmälan av miljöfarlig verksamhet med beteckningen C i miljöprövningsförordningen är denne i förekommande fall skyldig att ersätta kommunens kostnader för kungörelse i ärendet.

18 § Utöver avgift med anledning av handläggning av anmälan, kan avgift för tillsyn komma att tas ut för den verksamhet eller åtgärd som anmälan avser enligt vad som anges i denna taxa.

Avgift för återkommande tillsyn

19 § För återkommande tillsyn över sådan miljöfarlig verksamhet eller åtgärder med en fastställd provningsnivå (A eller B) enligt miljöprövningsförordningen ska en fast årlig avgift betalas enligt vad som framgår av taxebilaga 2. För återkommande tillsyn över sådan verksamhet eller åtgärd med fastställd anmälningsplikt (C) enligt miljöprövningsförordningen, eller hälsoskyddsverksamheter som ska anmälas enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (H) ska en fast årlig avgift betalas enligt vad som framgår av taxebilaga 2.

Industriutsläppsverksamhet

20 § För industriutsläppsverksamheter, de verksamheter som markerats med (-i) i miljöprövningsförordningen, betalas ett årligt tillägg till den årliga tillsynsavgiften om 20 timmar multiplicerat med aktuell timavgift. Sådant tillägg tas inte ut för de industriutsläppsverksamheter som redan har tilldelats 90 timmar eller mer i taxebilaga 2.

Avgifter vid ändrat tillsynsbehov

21 § För verksamheter som omfattas av fast årlig tillsynsavgift får nämnden i särskild ordning besluta om extraordinär tillsynsavgift. Denna avgift tas ut för ett visst år om den faktiskt utförda tillsynen överskrider den tillsynstid som motsvaras av den fasta avgiften och denna tillsyn är föranledd av att verksamhetsutövaren bryter mot villkor, inte följer förelägganden eller förbud eller som orsakats av yttre påverkan i större omfattning. Extraordinär tillsynstid beräknas som timavgift enligt § 6 och ska betalas i efterskott av den som är verksamhetsutövare vid tillsynens utförande.

Avgift för regelbunden tillsyn

22 § Om en verksamhetsutövare har verksamheter med verksamhetskoder inom tre eller flera olika verksamhetsgrupper som har egna rubriker i bilaga 2, så ska total avgift motsvara timmarna från verksamhetsgruppen med det högst angivna

timantalet i bilaga 2 med ett tillägg om 25 procent av det högst angivna timantalet.

23 § För regelbunden tillsyn över sådana verksamheter eller åtgärder som saknar fastställda krav på anmälan ("U" och "UH") ska avgift betalas i form av timavgift genom att den faktiskt nedlagda handläggningstiden i ärendet multipliceras med timtaxan.

24 § För verksamheter som tillståndsprövats ska avgiften bestämmas med utgångspunkt ifrån vad som anges i tillståndsbeslutet i fråga om produktionsvolym eller liknande.

25 § Fast årlig avgift omfattar kalenderår och ska betalas i förskott. Sådan avgift ska betalas från och med det kalenderår som följer efter att det beslut om tillstånd till verksamhet meddelats eller anmälan skett – eller i de fall tillstånd eller anmälan inte krävts, verksamheten har påbörjats. För tillsyn som sker dessförinnan tas timavgift ut. Fast årlig avgift ska betalas med helt avgiftsbelopp för varje påbörjat kalenderår som verksamheten bedrivs.

I den fasta avgiften ingår

Handläggning av planerade inspektioner till exempel planering, inläsning och annan förberedelse, restider, upprättande av inspektionsprotokoll, beslut och andra skrivelser, granskning av rapporter och andra redovisningar.

I den fasta avgiften ingår inte

- 1) Inspektioner och andra tillsynsinsatser som beror på att verksamhetsutövaren bryter mot tillstånd eller villkor, inte följer förelägganden eller förbud eller har bristande egenkontroll
- 2) Extraordinär tillsyn ett visst år om den utförda tillsynen överskrider den tillsynstid som motsvaras av den fasta avgiften enligt 21 §.
- 3) Handläggning av klagomål.
- 4) Handläggning vid utökat tillsynsbehov till exempel med anledning av utredningsvillkor.

26 § Avgift för tillsyn betalas av den som bedriver eller avser att bedriva verksamheten eller vidta åtgärd som föranleder avgiften. Tillsyn över miljöskador enligt 10 kap. miljöbalken ska betalas av den som enligt det 10 kap. miljöbalken är ansvarig för avhjälpande eller kostnader.

Avgift för tillsyn i övrigt

27 § Avgift för tillsyn i övrigt ska betalas i form av timavgift genom att den faktiskt nedlagda handläggningstiden i ärendet multipliceras med timtaxan eller enligt de grunder som i övrigt anges i taxebilaga 1.

28 § Avgift för tillsyn betalas av den som bedriver eller avser att bedriva verksamheten, vidtar åtgärd eller i annat fall kan anses ha gett upphov till olägenheter som föranleder tillsynsåtgärden. För tillsyn över miljöskador enligt 10

kap. miljöbalken ska betalas av den som enligt det 10 kap. miljöbalken är ansvarig för avhjälpande eller kostnader.

Avgifter för uppdragsverksamhet

29 § Avgift för uppdragsverksamhet är 1015 kronor per timme.

Nedsättning av avgift

30 § Om det finns särskilda skäl med hänsyn till verksamhetens art, omfattning, tillsynsbehov, nedlagd handläggningstid och övriga omständigheter, får avgift enligt denna taxa i ett enskilt fall sättas ner eller efterskänkas.

Avgiftens erläggande

31 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Hallsbergs kommun. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i räkning.

Verkställighetsfrågor m.m.

32 § Av 1 kap. 2 § och 9 kap. 4 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken framgår att kommunal nämnds beslut om avgift får verkställas enligt utsökningsbalken.

33 § Av 1 kap. 2 § och 9 kap. 5 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken framgår att kommunal nämnd får förordna att dess beslut om avgift ska gälla omedelbart, även om det överklagas.

34 § Enligt 19 kap. 1 § miljöbalken överklagas kommunal nämnds beslut om avgift till länsstyrelsen.

Denna taxa träder i kraft den 2020-01-01. I ärenden som rör tillstånd, anmälningar och dispenser tillämpas taxan på ärenden som kommer in efter denna dag.

1.2 Taxebilaga 1 – Avgiftsnivåer

Timavgift	1015 kronor
Avgiftsnivå 1	0 timmar
Bekräftelse mottagen handling och granskning	
Avgiftsnivå 2	1 x timavgift
Bekräftelse mottagen handling, granskning och bedömning	
Avgiftsnivå 3	2 x timavgift
Bekräftelse mottagen handling, granskning, bedömning och beslut.	
Avgiftsnivå 4	6 x timavgift
Bekräftelse mottagen handling, granskning, bedömning, inspektion och beslut.	

Om den faktiska handläggningstiden överskrider den för avgiftsnivån angivna handläggningstiden med 1 timme eller mer, ska timavgift för den faktiska handläggningstiden betalas.

Ärenden med timavgift debiteras för faktisk nedlagd handläggningstid. Avgiften beslutas av nämnden och motsvarar antal handläggningstimmar x timavgift.

Beskrivning	Lagrum	Avgift
AVGIFTER FÖR MILJÖFARLIG VERKSAMHET OCH HÄLSOSKYDD		
Ansökan om tillstånd till inrättande av en avloppsanordning som en eller flera vattentoaletter ska anslutas till, och som inte omfattas av fast avgift enligt taxebilaga 2.	13 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 4
Ansökan om tillstånd till anslutande av en vattentoalett till en befintlig avloppsanordning, och som inte omfattas av fast avgift enligt taxebilaga 2.	13 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Timavgift
Ansökan om tillstånd till inrättande av värmepumpsanläggning för utvinning av värme ur mark, ytvatten, eller grundvatten enligt vad kommunen har föreskrivit för att skydda människors hälsa eller miljön och som inte omfattas av fast avgift enligt taxebilaga 2.	17 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 3
Ansökan om tillstånd till hållande av vissa djur inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt vad kommunen har föreskrivit för att förhindra olägenheter för människors hälsa.	39 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 3
Ansökan om tillstånd eller dispens i andra frågor enligt vad kommunen har föreskrivit för att förhindra olägenheter för människors hälsa.	40 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, 9 kap 12 § miljöbalken	Timavgift
Handläggning av anmälan		
Anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt miljöprövningsförordningen	9 kap 6 §, 1 kap 10 § miljöprövningsförordningen (2013:251)	Timavgift

Anmälan om ändring av miljöfarlig verksamhet, och som inte omfattas av fast avgift enligt taxebilaga 2.	1 kap 11 § miljöprövningsförordningen (2013:251)	Timavgift
Anmälan om inrättande av en avloppsanordning utan vattentoalett, och som inte omfattas av fast avgift enligt taxebilaga 2.	13 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 4
Anmälan om ändring av en avloppsanordning och som inte omfattas av fast avgift enligt taxebilaga 2.	14 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 3
Anmälan om olje- eller fettavskiljare	Enligt 9 kap 7 § miljöbalken (1998:808) samt 13 och 14 §§ förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899)	Avgiftsnivå 3
Anmälan om inrättande av värmepumpsanläggning för utvinning av värme ur mark, ytvatten eller grundvatten och som inte omfattas av fast avgift enligt taxebilaga 2.	17 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 3
Anmälan om anläggande av gödselstad eller annan upplagsplats för djurspillning inom ett område med detaljplan.	37 och 42 §§ förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 3
Anmälan i andra frågor enligt vad kommunen har föreskrivit för att förhindra olägenheter för människors hälsa.	40 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, 9 kap 12 § miljöbalken	Timavgift
Anmälan om att driva eller arrangera anmälningspliktig hälsoskyddsverksamhet där allmänheten yrkesmässigt erbjuds hygienisk behandling som innebär risk för blodsmitta.	38 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 4

Anmälan om att driva eller arrangera anmälningspliktig hälsoskyddsverksamhet med bassängbad för allmänheten, eller som annars används av många människor.	38 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 4
Anmälan om att driva eller arrangera anmälningspliktig hälsoskyddsverksamhet som utgörs av förskola, öppen förskola, fritidshem, öppen fritidsverksamhet, förskoleklass, grundskola, grundsärskola, gymnasieskola, gymnasiesärskola, specialskola, sameskola eller internationell skola.	38 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Avgiftsnivå 4
Tillsyn		
Annan miljöfarlig verksamhet, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2 eller timavgift enligt taxebilaga 3.	26 kap 3 § 3 st miljöbalken, 2 kap 31 § p 1 miljö-tillsynsförordningen	Timavgift
Byggnader, lokaler och anläggningar som kräver särskild uppmärksamhet och som inte omfattas av avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2 eller taxebilaga 3;1. byggnader som innehåller en eller flera bostäder och tillhörande utrymmen,2. lokaler för undervisning, vård eller annat omhändertagande,3. samlingslokaler där många människor brukar samlas,4. hotell, pensionat och liknande lokaler där allmänheten yrkesmässigt erbjuds tillfällig bostad,5. idrottsanläggningar, campinganläggningar, badanläggningar, strandbad och andra liknande anläggningar som är upplåtna för allmänheten eller som annars utnyttjas av många människor,6. lokaler där allmänheten yrkesmässigt erbjuds hygienisk behandling,7. lokaler för förvaring av djur.	26 kap 3 § 3 st miljöbalken, 45 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Timavgift
Radon i bostäder och lokaler för allmänna ändamål.	26 kap 3 § 3 st miljöbalken	Timavgift

Tillsyn av små avlopp i samband med inventering. Avgift gäller per anläggning. Avgiften omfattar förarbete, utskick och granskning av avloppsdeklaration samt beslut i ärendet. Om inspektion på plats behöver göras tillkommer en avgift motsvarande en handläggningstimme. Om faktisk handläggningstid överskrider den i taxan angivna handläggningstiden med en timme eller mer på grund av att avloppsdeklarationen eller andra handlingar inte besvaras, inkommer i tid eller liknande, så debiteras timavgift för den faktiska handläggningstiden.		
Tillsyn av små avlopp i samband med inventering, där en anläggning delas av två eller flera hushåll.		Timavgift
Tillsyn av små avlopp i samband med klagomål eller felanmälan från slamtömning/renhållning.		Timavgift
Annan hälsoskyddsverksamhet, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	26 kap 3 § 3 st miljöbalken	Timavgift
AVGIFT FÖR KEMISKA PRODUKTER OCH BIOTEKNISKA ORGANISMER		
LAGRING AV BRANDFARLIGA VÄTSKOR		
Tillsyn		
Information innan installation påbörjas eller hantering inleds av brandfarliga vätskor eller spillolja i cistern ovan eller i mark som rymmer mer än 1 m ³ vätska (inom vattenskyddsområde hantering av mer än 250 liter brandfarliga vätskor eller spillolja) med tillhörande rörledningar.	3 kap 1 § 1 st Naturvårdsverkets föreskrifter om skydd mot mark- och vattenförorening vid hantering av brandfarliga vätskor och spilloljor (NFS 2017:5), 2 kap 31 § p 5 miljötillsynsförordningen (2011:13)	Avgiftsnivå 2

Information om cistern som tagits ur bruk.	6 kap 1 § Naturvårdsverkets föreskrifter om skydd mot mark- och vattenförorening vid hantering av brandfarliga vätskor och spilloljor (NFS 2017:5), 2 kap 31 § p 5 miljötillsynsförordningen (2011:13)	Avgiftsnivå 1
Kopior på rapporter från kontroller, inklusive periodiska kontroller, av cisterner och rörledningar.	3 kap 1 § 2 st Naturvårdsverkets föreskrifter om skydd mot mark- och vattenförorening vid hantering av brandfarliga vätskor och spilloljor (NFS 2017:5), 2 kap 31 och 32 §§ miljötillsynsförordningen (2011:13)	Avgiftsnivå 2
Övrig tillsyn av hantering av brandfarliga vätskor och spillolja, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	Naturvårdsverkets föreskrifter om skydd mot mark- och vattenförorening vid hantering av brandfarliga vätskor och spilloljor (NFS 2017:5), 26 kap 3 § miljöbalken, 2 kap 31 § p5 miljö-tillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
FLUORERADE VÄXTHUSGASER		
Tillsyn		

Underrättelse och samråd innan installation eller konvertering sker av sådan utrustning som innehåller 14 ton koldioxidekvivalenter f-gas eller mer.	14 § förordning (2016:1128) om fluorerade växthusgaser, 2 kap 31 och 32 §§ miljötillsynsförordningen (2011:13)	Avgiftsnivå 2
Rapport om det under någon del av ett kalenderår finns minst 14 ton koldioxidekvivalenter i en stationär anläggning eller i en mobil utrustning som omfattas av läckagekontroll enligt 11 § eller enligt artikel 3.3 andra stycket och 4.1-4.3 i EU-förordningen om f-gaser.	15 § förordning (2016:1128) om fluorerade växthusgaser, 2 kap 31 och 32 §§ miljötillsynsförordningen (2011:13)	Avgiftsnivå 2
Övrig tillsyn av fluorerade växthusgaser, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	2 kap 31 och 32 §§ miljötillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
OZONNEDBRYTANDE ÄMNEN		
Tillsyn		
Utrustning i motorfordon, flyg och tåg som innehåller kontrollerade ämnen.	Förordning (EU) nr 517/2014, förordning (EG) nr 1005/2009, 2 kap 31 § p 6 miljötillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
Verksamhet där ozonnedbrytande ämne används för laboratorie- och analysarbeten som betraktas som viktiga enligt bilagan till Kommissionens förordning (EU) nr 291/2011, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	Förordning (EG) 1005/2009, förordning (EG) nr 291/2011, 2 kap 31 § p 5 miljötillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
VÄXTSKYDDSMEDEL		
Prövning av ansökan		
Ansökan om särskilt tillstånd till yrkesmässig användning av växtskyddsmedel.	2 kap 40 § förordningen (2014:425) om bekämpningsmedel	Avgiftsnivå 3

Ansökan om tillstånd att yrkesmässigt använda växtskyddsmedel inom ett vattenskyddsområde som har inrättats före den 1 januari 2018 eller där föreskrifterna inte har ändrats efter den 1 januari 2018.	6 kap 1 och 2 §§ Naturvårdsverkets föreskrifter om spridning och viss övrig hantering av växtskyddsmedel (NFS 2015:2)	Timavgift
Ansökan om dispens från förbudet att använda växtskyddsmedel på ängs- eller betesmark som inte är lämplig att plöja men som kan användas till slätter eller bete.	2 kap 37 och 39 §§ förordningen (2014:425) om bekämpningsmedel	Timavgift
Handläggning av anmälan		
Anmälan om yrkesmässig användning av växtskyddsmedel.	2 kap 41 § Förordningen (2014:425) om bekämpningsmedel	Avgiftsnivå 3
Tillsyn		
Underrättelse vid olyckor då en större mängd växtskyddsmedel läckt ut eller kan befaras läcka ut.	9 kap 1 § Naturvårdsverkets föreskrifter om spridning och viss övrig hantering av växtskyddsmedel (NFS 2015:2), 2 kap 31 § p 5 och 2 kap 32 § 1 st p 2b miljötillsyns- förordningen (2011:13) i lydelsen som gäller fr o m 1 juli 2018.	Timavgift

Underrättelse om vattentäkt, grundvatten eller en sjö eller ett vattendrag befaras bli förorenat av växtskyddsmedel.	9 kap 3 § Naturvårdsverkets föreskrifter om spridning och viss övrig hantering av växtskyddsmedel (NFS 2015:2), 2 kap 31 § p 5 och 2 kap 32 § 1 st p 2b miljötillsynsförordningen (2011:13) i lydelsen som gäller fr o m 1 juli 2018.	Timavgift
Övrig tillsyn av växtskyddsmedel, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	2 kap 31 § p 5 miljö- tillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
BIOCIDPRODUKTER		
Prövning av ansökan		
Ansökan om undantag från bestämmelserna om information och underrättelse i 4 kap 1-3 §§ Naturvårdsverkets föreskrifter om spridning av vissa biocidprodukter (NFS2015:3).	4 kap 4 § Naturvårdsverkets föreskrifter om spridning av vissa biocidprodukter (NFS2015:3)	Timavgift
Tillsyn		
Underrättelse i samband med spridning av biocidprodukt på en plats som allmänheten har tillträde till som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	4 kap 2 § Naturvårdsverkets föreskrifter om spridning av vissa biocidprodukter (NFS2015:3), 2 kap 31 § p 5 miljö- tillsynsförordningen (2011:13)	Avgiftsnivå 1

Övrig tillsyn av biocidprodukter, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	Naturvårdsverkets föreskrifter om spridning av vissa biocidprodukter (NFS2015:3), 2 kap 31 § p 5 miljö-tillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
PCB		
Prövning av ansökan		
Ansökan om dispens från kravet om avlägsnande av PCB-produkt i byggnader och anläggningar och som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	17 b § förordningen (2007:19) om PCB m.m.	Timavgift
Handläggning av anmälan		
Anmälan om avlägsnande av fogmassa eller halkskyddad golvmassa enligt 17, 17 a eller 17 b § förordning (2007:19) om PCB m.m. och som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2	18 § förordningen (2007:19) om PCB m.m.	Timavgift
Tillsyn		
Övrig tillsyn av PCB-varor och PCB-produkter som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	Förordningen (2007:19) om PCB m.m., 26 kap 3 § 3 st miljöbalken, 2 kap 31 § p 5 miljö-tillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
KOSMETISKA PRODUKTER		
Tillsyn		
Kosmetiska produkter, de uppgifter som enligt artiklarna 24, 25.1, 25.5 första stycket, 26, 27.1 och 27.5 i förordning (EG) nr 1223/2009 ska skötas av behörig myndighet, samt rådgöra med Läkemedelsverket innan åtgärder vidtas enligt artikel 27.1 i förordningen.	Förordning (EG) nr 1223/2009, 2 kap 34 § miljö-tillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift

ÖVRIGT AVSEENDE KEMISKA PRODUKTER		
Tillsyn		
Primärleverantörers hantering av kemiska produkter, biotekniska organismer och varor som inte innebär utsläppande på marknaden, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	2 kap 32 § miljö- tillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
Hantering av kemiska produkter, biotekniska organismer och varor i andra verksamheter än miljöfarliga verksamheter enligt 9 kap miljöbalken, utom den tillsyn som Kemikalieinspektionen utövar över primärleverantörers utsläppande på marknaden	2 kap 31 § p 5 miljö- tillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
Övrig tillsyn av kemiska produkter, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	1 kap 19 och 20 §§, 2 kap 32 § samt 2 kap 19 § p 7-9, p 11-14, p 16, p 17, p 19 miljö- tillsynsförordningen (2011:13), 26 kap 3 § 3 st miljöbalken	Timavgift
AVGIFT FÖR VISS ÖVRIG VERKSAMHET		
ÄRENDEN OM ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER ENLIGT 2 KAP MILJÖBALKEN		
Tillsyn		
Hushållning med energi samt användning av förnyelsebara energikällor, i verksamhet eller vid vidtagande av åtgärd som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	2 kap 5 § samt 26 kap 3 § 3 st miljöbalken	Timavgift

I verksamhet eller vid vidtagande av åtgärd som inte omfattas av fast avgift i taxebilaga 2, utnyttja möjligheterna att	2 kap 5 § samt 26 kap 3 § 3 st miljöbalken	Timavgift
1. minska mängden avfall, 2. minska mängden skadliga ämnen i material och produkter, 3. minska de negativa effekterna av avfall, och 4. återvinna avfall.		
Övrig tillsyn över att miljöbalkens hänsynsregler efterlevs, i verksamhet eller vid vidtagande av åtgärd som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	2 kap 2-4 §§ miljöbalken 26 kap 3§ 3 st miljöbalken	Timavgift
ÄRENDEN ENLIGT 7 OCH 12 KAP MILJÖBALKEN		
Prövning av ansökan		
Ansökan om tillstånd till verksamhet eller åtgärd som inte får utföras utan tillstånd enligt föreskrifter för natur- eller kulturresevat eller vattenskyddsområde.	Gällande föreskrifter	Timavgift
Ansökan om tillstånd till åtgärd som är förbjuden för att den strider mot syftet med det tilltänkta skyddet av ett område eller föremål som omfattas av ett interimistiskt beslut meddelat av kommunen enligt 7 kap 24 §.	7 kap 24 § miljöbalken	Timavgift
Ansökan om dispens eller undantag från föreskrifter för natur- eller kulturresevat, naturminne, djur- och växtskyddsområde eller vattenskyddsområde.	Gällande föreskrifter, 7 kap 7 § miljöbalken, 9 § förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.	Timavgift
Ansökan om nya eller ändrade villkor i ett beslut om tillstånd eller dispens avseende natur- eller kulturresevat, naturminne, djur- och växtskyddsområde eller vattenskyddsområde.	Gällande föreskrifter, 7 kap 7 § miljöbalken, 9 § förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.	Timavgift

Ansökan om dispens från förbudet att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön i ett biotopskyddsområde.	7 kap 11 § 2 st miljöbalken, 1 kap 19 och 20 §§ samt 2 kap 8 § miljötillsynsförordningen (2011:13)	Timavgift
Handläggning av anmälan		
Anmälan om en verksamhet eller åtgärd inom natur- eller kulturresevat eller vattenskyddsområde som kräver anmälan enligt föreskrifter meddelade för natur- eller kulturresevat eller vattenskyddsområde.	Gällande föreskrifter	Timavgift
Anmälan för samråd av en åtgärd som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt andra bestämmelser i miljöbalken och som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön.	12 kap 6 § miljöbalken	Timavgift
Tillsyn		
Naturresevat, kulturresevat, naturminnen, biotopskyddsområden, vattenskyddsområden som kommunen har beslutat om, djur- och växtskyddsområden som kommunen har meddelat föreskrifter om, område eller föremål som omfattas av ett interimistiskt beslut meddelat av kommunen enligt 7 kap 24 § miljöbalken, strandskydd utom det som länsstyrelsen har tillsyn över när det gäller väg- och järnvägsanläggningar.	2 kap 9 § miljö- tillsynsförordningen	Timavgift
Verksamhet som berörs av föreskrifter i fråga om 1. begränsningar av antalet djur i ett jordbruk, 2. försiktighetsmått för gödselhanteringen, och 3. växtodlingen och som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	12 kap 10 § miljö- balken, 2 kap 32 § miljötillsyns- förordningen (2011:13)	Timavgift

Övrig tillsyn av skötsel av jordbruksmark och annan markanvändning i jordbruket och som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	2 kap 8 § p 7 samt 1 kap 19 och 20 §§ miljötillsynsförordningen (2011:13) eller 26 kap 3 § 3 st miljöbalken	Timavgift
ÄRENDEN OM VERKSAMHETER SOM ORSAKAR MILJÖSKADOR ENLIGT 10 KAP MILJÖBALKEN		
Handläggning av anmälan		
Anmälan om avhjälpande av vissa föroreningsskador.	28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd	Timavgift
Tillsyn		
Underrättelse om upptäckt av en förorening på en fastighet och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.	10 kap 11 § miljöbalken	Timavgift
Underrättelse om upptäckt av en överhängande fara för att en verksamhet eller åtgärd medför en allvarlig miljöskada.	10 kap 12 och 14 §§ miljöbalken	Timavgift
Underrättelse om upptäckt av att en allvarlig miljöskada har uppstått.	10 kap 13 och 14 §§ miljöbalken	Timavgift
Övrig tillsyn av föroreningsskador som inte omfattas av länsstyrelsens tillsynsansvar och andra miljöskador om skadorna har orsakats av en verksamhet eller åtgärd som den kommunala nämnden har tillsynsansvaret för.	2 kap 31 § p 3 miljö- tillsynsförordningen (2011:13), 26 kap 3 § 3 st miljöbalken	Timavgift
ÄRENDEN ENLIGT 15 KAP MILJÖBALKEN		
Prövning av ansökan		
Ansökan om tillstånd från en fastighetsinnehavare att på fastigheten själv återvinna eller bortskafter avfall även om ett sådant tillstånd inte krävs.	15 kap 25 § p 2 miljöbalken	Timavgift

Ansökan om dispens från förbudet att hantera avfall när kommunen ska ansvara för en viss hantering av avfall.	15 kap 25 § p 1 miljöbalken	Timavgift
Ansökan om förlängt tömningsintervall för slamavskiljare, fosforfällor, slutna tankar eller minireningsverk.	75 § avfallsförordningen (2011:927) 46 § renhållningsordning för Hallsberg kommun	Timavgift
Ansökan om befrielse från hämtning av latrin, urin eller avvattnat slam från minireningsverk	75 § avfallsförordningen (2011:927) 44 § renhållningsordning för Hallsberg kommun	Avgiftsnivå 3
Ansökan av ägare till jordbruksfastighet om befrielse från hämtning av slam och filtermaterial från fosforfälla	75 § avfallsförordningen (2011:927) 44 § renhållningsordning för Hallsberg kommun	Avgiftsnivå 3
Ansökan om total befrielse från hämtning av avfall enligt kommunens föreskrifter om avfallshantering	75 § avfallsförordningen (2011:927) 49 § renhållningsordning för Hallsberg kommun	Timavgift
Övriga ansökningar	75 § avfallsförordningen (2011:927) renhållningsordning för Hallsberg kommun	Timavgift
Handläggning av anmälan		
Anmälan från fastighetsägare att på fastigheten själv återvinna eller bortskaffa annat hushållsavfall än trädgårdsavfall	15 kap 19 och 24 §§ miljöbalken, 45 § avfallsförordningen (2011:927)	Timavgift
Anmälan från fastighetsägare att på fastigheten själv kompostera annat hushållsavfall än trädgårdsavfall.	15 kap 19 och 24 §§ miljöbalken, 45 § avfallsförordningen (2011:927)	Avgiftsnivå 1
Tillsyn		
Avfallshantering, som inte omfattas av fast avgift för tillsyn enligt taxebilaga 2.	26 kap 3 § 3 st miljöbalken	Timavgift

AVGIFTER FÖR UPPDRAG		
Vatten- luft- eller markprovtagning på uppdrag (analys- och fraktkostnader tillkommer)		Timavgift
Övriga tjänster som inte är myndighetsutövning och utförs på uppdrag, till exempel lokaliseringsprövning enligt PBL eller smittskyddsutredning.		Timavgift
ÖVRIGT		
Avgift för handläggning av beslut om miljöstraffavgift. Avgift ska betalas utöver avgift för prövning, anmälan, fast årlig avgift eller annan avgift för tillsyn enligt denna taxa.		Avgiftnivå 3
Handläggning av expediering med delgivningsman		1000 kronor

1.3 Taxebilaga 2 - Fast årlig avgift (förskottsbetalning)

Verksamhets-kod	Prövn.-nivå	Timmar	Beskrivning
			VERKSAMHETSGRUPP JORDBRUK
			Verksamhetsgrupp Djurhållning
1.10-i och 1.11	B	9	För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 2 kap. 1 eller 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar. För så kallade industriutsläppsverksamheter (IUV, markerade med "-i" efter koden) så tillkommer ett generellt tillägg med 20 timmar.
1.20	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 2 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP UTVINNING, BRYTNING OCH BEARBETNING AV TORV, OLJA, GAS, KOL, MALM, MINERAL, BERG, NATURGRUS OCH ANNAT
			Verksamhetsgrupp Berg, naturgrus och andra jordarter
10.10	B	9	För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 1 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
10.11	B	18	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 18 timmar om tillståndet gäller för mer än 200 000 ton.
10.11	B	18	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 18 timmar om tillståndet gäller för mer än 50 000 ton men högst 200 000 ton.
10.11	B	9	3. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar om tillståndet gäller för mer än 10 000 ton men högst 50 000 ton.

10.11	B	9	4. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar, om tillståndet gäller för mer än 5 000 ton men högst 10 000 ton.
10.11	B	6	5. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar om tillståndet gäller för mer än 1 000 ton men högst 5 000 ton.
10.11	B	6	6. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar om tillståndet inte omfattas av någon av 1-5.
10.20	B	9	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar för täkt av torv.
10.20	B	18	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 18 timmar för annan täkt än som avses i 1, om tillståndet gäller för mer än 200 000 ton.
10.20	B	18	3. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 18 timmar för annan täkt än som avses i 1, om tillståndet gäller för mer än 50 000 ton men högst 200 000 ton.
10.20	B	9	4. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar för annan täkt än som avses i 1, om tillståndet gäller för mer än 10 000 ton men högst 50 000 ton.
10.20	B	9	5. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar för annan täkt än som avses i 1, om tillståndet gäller för mer än 5 000 ton men högst 10 000 ton.

10.20	B	6	6. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar för annan takt än som avses i 1, om tillståndet gäller för mer än 1 000 ton men högst 5 000 ton.
10.20	B	6	7. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 4 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar för annan takt än som avses i 1, om tillståndet inte omfattas av någon av 1-6.
			VERKSAMHETSGRUPP LIVSMEDEL OCH FODER
			Verksamhetsgrupp Livsmedel av animaliska råvaror
15.40-i, 15.45	B	90	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 5 kap. 4 eller 5 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 90 timmar om verksamheten avser bearbetning av animaliska biprodukter. För så kallade industriutsläppsverksamheter (IUV, markerade med "-i" efter koden) så tillkommer ett generellt tillägg med 20 timmar.
15.40-i, 15.45	B	30	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 5 kap. 4 eller 5 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar om verksamheten avser rökning. För så kallade industriutsläppsverksamheter (IUV, markerade med "-i" efter koden) så tillkommer ett generellt tillägg med 20 timmar.
15.40-i, 15.45	B	64	3. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 5 kap. 4 eller 5 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 64 timmar om verksamheten inte omfattas av 1 eller 2. För så kallade industriutsläppsverksamheter (IUV, markerade med "-i" efter koden) så tillkommer ett generellt tillägg med 20 timmar.
			Verksamhetsgrupp Livsmedel av kombinerade råvaror

15.131-i, 15.141	B	64	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 5 kap. 12 eller 13 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 64 timmar med en produktion av mer än 10 000 ton per kalenderår. För så kallade industriutsläppsverksamheter (IUV, markerade med "-i" efter koden) så tillkommer ett generellt tillägg med 20 timmar.
15.131-i, 15.141	B	30	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 5 kap. 12 eller 13 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar om verksamheten inte omfattas av 1. För så kallade industriutsläppsverksamheter (IUV, markerade med "-i" efter koden) så tillkommer ett generellt tillägg med 20 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP TEXTILVAROR
17.20	B	64	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 6 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 64 timmar för anläggning för hantering av mer än 1 000 ton men högst 2 500 ton textilfibrer eller textilier per kalenderår.
17.20	B	30	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 6 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar för anläggning som inte omfattas av 1.
17.30	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 6 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP TRÄVAROR
20.20	B	64	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 8 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 64 timmar för produktion som omfattar mer än 200 000 kubikmeter per kalenderår.
20.20	B	30	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 8 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar för produktion som inte omfattas av 1.

20.80	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 8 kap. 9 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP GUMMI- OCH PLASTVAROR
25.11	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 13 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
25.20	B	30	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 13 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar för en produktion av mer än 100 ton per kalenderår.
25.20	B	13	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 13 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 13 timmar för en produktion som inte omfattas av 1.
25.30	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 13 kap. 4 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
25.50	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 12 kap. 6 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP MINERALISKA PRODUKTER
			Verksamhetsgrupp Cement, betong, kalk, krita och gips
26.110	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 14 kap. 13 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			Verksamhetsgrupp Andra mineraliska produkter
26.150	C	18	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 14 kap. 17 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 18 timmar.

26.160	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 14 kap. 18 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP METALL- OCH PLASTYTBEHANDLING, AVFETTNING OCH FÄRGBORTTAGNING
28.20 och 28.30	B	64	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 16 kap. 2 eller 4 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 64 timmar för anläggning som ger upphov till utsläpp av avloppsvatten om mer än 10 000 kubikmeter per kalenderår.
28.20 och 28.30	B	30	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 16 kap. 2 eller 4 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar för anläggning som ger upphov till utsläpp av avloppsvatten om mer än 1 000 kubikmeter men högst 10 000 kubikmeter per kalenderår.
28.20 och 28.30	B	13	3. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 16 kap. 2 eller 4 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 13 timmar för anläggning som ger upphov till utsläpp av avloppsvatten om mer än 100 kubikmeter men högst 1 000 kubikmeter per kalenderår.
28.20 och 28.30	B	6	4. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 16 kap. 2 eller 4 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar för anläggning som ger upphov till utsläpp av avloppsvatten som inte omfattas av någon av 1-3.
28.71	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 16 kap. 7 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
28.90	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 16 kap. 9 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
28.95	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 16 kap. 10 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.

			VERKSAMHETSGRUPP METALLBEARBETNING
			Verksamhetsgrupp Maskinell bearbetning
34.80	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 18 kap. 8§ miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP FÖRBRUKNING AV ORGANISKA LÖSNINGSMEDEL
39.15	B	30	4. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 19 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar om förbrukningen av organiska lösningsmedel uppgår till mer än 25 ton men högst 50 ton per kalenderår.
39.15	B	13	5. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 19 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 13 timmar om förbrukningen av organiska lösningsmedel uppgår till högst 25 ton per kalenderår.
39.30	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 19 kap. 4 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
39.50	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 19 kap. 6 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP HANTERING AV BRÄNSLEN OCH ANDRA KEMISKA PRODUKTER
39.90	C	6	För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 20 kap. 4 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP GAS- OCH VÄTSKEFORMIGA BRÄNSLEN, EL, VÄRME OCH KYLA
			Verksamhetsgrupp Förbränning

40.51	B	30	För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 21 kap. 10 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar.
40.60	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 21 kap. 11 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			Verksamhetsgrupp Vindkraft
40.100	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 21 kap. 15 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP FORDONSSERVICE OCH DRIVMEDELSHANTERING
50.10	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 23 kap. 1 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
50.20	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 23 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP TANKRENGÖRING
74.10	B	13	För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 26 kap. 1 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 13 timmar.
74.20	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 26 kap. 2 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP RENING AV AVLOPPSVATTEN
90.16	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 28 kap. 4 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP AVFALL
			Verksamhetsgrupp Andra verksamheter med återvinning eller bortskaffande

90.405-i och 90.406-i	B	30	3. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 29 kap. 65 eller 66 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar om den tillförda avfallsmängden är mer än 12 500 ton men högst 20 000 ton per kalenderår. För så kallade industriutsläppsverksamheter (IUV, markerade med "-i" efter koden) så tillkommer ett generellt tillägg med 20 timmar.
90.430	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 70 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			Verksamhetsgrupp Biologisk behandling
90.171	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 31 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			Verksamhetsgrupp Deponering
90.341	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 26 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			Verksamhetsgrupp Elavfall
90.90	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 44 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			Verksamhetsgrupp Förberedelse för återanvändning
90.29	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 47 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			Verksamhetsgrupp Förbränning
90.230	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 17 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			Verksamhetsgrupp Lagring som en del av att samla in avfall

90.30 och 90.50	B	13	För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 29 kap. 48 eller 50 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 13 timmar.
90.40	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 49 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
90.60	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 51 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
90.70	B	30	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 29 kap. 42 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar för verksamhet med mer än 75 000 ton hanterad avfallsmängd per kalenderår.
90.70	B	30	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 29 kap. 42 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar för verksamhet som inte omfattas av 1.
			Verksamhetsgrupp Mekanisk bearbetning och sortering
90.100	B	64	1. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 29 kap. 40 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 64 timmar för verksamhet med mer än 50 000 ton hanterad avfallsmängd per kalenderår.
90.100	B	30	2. För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 29 kap. 40 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 30 timmar för verksamhet som inte omfattas av 1.
90.110	C	6	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 41 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 6 timmar.
			Verksamhetsgrupp Uttjänta fordon
90.120	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 29 kap. 46 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.
			Verksamhetsgrupp Återvinning för anläggningsändamål

90.131	B	13	För en verksamhet som är tillståndspliktig enligt 29 kap. 34 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 13 timmar.
			VERKSAMHETSGRUPP SKJUTFÄLT, SKJUTBANOR OCH SPORTANLÄGGNINGAR
92.30	C	9	För en verksamhet som är anmälningspliktig enligt 30 kap. 3 § miljöprövningsförordningen är tillsynstiden 9 timmar.

			VERKSAMHETSGRUPP ANMÄLNINGSPLIKTIGA HÄLSOSKYDDSVERSAMHETER
38 § FMH, punkt 1	H	3	För hygienisk behandling med risk för blodsmitta, tatuerare, är tillsynstiden 3 timmar.
38 § FMH, punkt 1	H	3	För hygienisk behandling med risk för blodsmitta, fotvård, är tillsynstiden 3 timmar.
38 § FMH, punkt 1	H	3	För hygienisk behandling med risk för blodsmitta, övriga, är tillsynstiden 3 timmar.
38 § FMH, punkt 2	H	12	För bassängbad är tillsynstiden 12 timmar.
38 § FMH, punkt 3	H	6	För skolor är tillsynstiden 6 timmar.
38 § FMH, punkt 3	H	6	För förskolor är tillsynstiden 6 timmar.
38 § FMH, punkt 3	H	3	För fritidsverksamheter är tillsynstiden 3 timmar.

2 Livsmedelslagen och lagen om foder och animaliska biprodukter

Inledande bestämmelser

§ 1 Denna taxa gäller avgifter för drift- och servicenämndens kostnader för offentlig kontroll enligt EU:s bestämmelser inom livsmedels- och foderområdena, livsmedelslagen (2006:804), lagen om foder och animaliska biprodukter (2006:805) samt de författningar, inklusive förordning (2006:1166) om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel och vissa jordbruksprodukter, som meddelats med stöd av denna lagstiftning.

Taxan gäller även avgifter för uppdragsverksamhet

2 § Avgift enligt denna taxa tas ut för

- 1) registrering och godkännande av anläggning
- 2) årlig offentlig kontroll
- 3) avgift för bemanning
- 4) uppföljande kontroll som inte var planerad
- 5) utredning av klagomål
- 6) exportkontroll, importkontroll och utfärdande av exportintyg
- 7) offentlig kontroll i övrigt

3 § Avgift enligt denna taxa tas inte ut för

- 1) offentlig kontroll som föranleds av klagomål som visar sig obefogat
- 2) handläggning som föranleds av överklagande av beslut enligt livsmedels- och foderlagstiftningen, de föreskrifter som meddelats med stöd av dessa lagar samt de EG-bestämmelser som kompletteras av dessa lagar.

4 § Drift- och servicenämnden gör årligen en uppräkningsindex av taxan enligt relevant index.

5 § Beslut om att fastställa avgift enligt 6 § andra stycket, 14 § andra stycket och 18 § tredje stycket förordningen (2006:1166) om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel eller särskilda beslut enligt 5 § i förordningen eller andra beslut om avgifter i enskilda fall enligt denna taxa fattas av drift- och servicenämnden.

Timavgift

6 § Vid tillämpningen av denna taxa är timtaxan (timavgiften);

1095 kronor per timme för normal kontroll

995 kronor per timme för uppföljande kontroll som inte var planerad och utredning av klagomål

Avgiftsuttag sker i förhållande till den kontrolltid som en anläggning tilldelas eller i förhållande till faktiskt nedlagd kontrolltid i varje ärende eller enligt de andra grunder som anges i taxan.

I de fall timavgift tas ut i förhållande till faktiskt nedlagd kontrolltid avses med kontrolltid den sammanlagda tid som varje inspektör för nämnden har använt för inläsning av ärendet, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, inspektioner, revisioner, provtagning och kontroller i övrigt, beredning i övrigt av ärendet samt föredragning och beslut. Om den sammanlagda kontrolltiden understiger en halv timme per år tas ingen timavgift ut. För inspektioner, mätningar och andra offentliga kontroller som utförs vardagar mellan klockan 19.00 och 07.00, lördagar, söndagar, julafton, nyårsafton, påskafton, trettondagsafton, midsommarafton och helgdagar, tas avgift ut med 1,5 gånger ordinarie timavgift.

Avgift för provning

7 § Den som ansöker om godkännande av en sådan anläggning, som avses i EG-förordningen 853/2004 av den 29 april 2004 om fastställande av särskilda hygienregler för livsmedel av animaliskt ursprung, och över vilken Livsmedelsverket till kommunen överfört kontrollen, ska betala en avgift för provningen som motsvarar en årsavgift för anläggningen enligt 11 § med tillämpning av den riskklass som gäller för den typ av verksamhet som godkännandet avser och erfarenhetsklass B.

Avgift för provning ska betalas för varje anläggning som ansökningen avser.

Avgiften för provning får tas ut i förskott.

Avgift för registrering

8 § Den som anmäler registrering av en anläggning för att driva livsmedelsverksamhet eller för att tillverka snus eller tuggtobak eller för dricksvattenförsörjning ska betala avgift för en timmes normal kontrolltid.

Årlig kontrollavgift

9 § För normal offentlig kontroll av en livsmedelsanläggning enligt 11 § livsmedelslagen (2006:804) ska en fast årlig kontrollavgift betalas.

Avgiftens storlek baseras på den kontrolltid nämnden tilldelar anläggningen. Kontrolltiden bestäms genom en riskbedömning av anläggningen bestående av en riskklassning med hänsyn till typ av företag och verksamhet, produktionens storlek och konsumentgrupper, bestämning av kontrolltidstillägg samt en erfarenhetsklassificering med hänsyn till nämndens erfarenheter av verksamheten där avgiften successivt ökar för varje kategori. Härvid tillämpas Livsmedelsverkets gällande vägledning "Riskklassning av livsmedelsanläggningar och beräkning av kontrolltid". Den årliga kontrolltiden för varje risk-klass, kontroll-tidstillägg och erfarenhetsklass framgår av vägledningens tabeller.

Den årliga kontrollavgiften beräknas genom att kontrolltiden multipliceras med timavgiften.

10 § För normal offentlig kontroll av en foderanläggning ska en fast årlig kontrollavgift betalas.

Årsavgiftens storlek baseras på den kontrolltid nämnden beslutar för anläggningen. Kontrolltiden bestäms genom en riskbedömning av anläggningen bestående av en riskklassning med hänsyn till typ av företag och verksamhet, produktionens storlek och konsumentgrupper samt en erfarenhetsklassificering med hänsyn till nämndens erfarenheter av verksamheten. Vid fastställandet av risk- och erfarenhetsklasser samt kontrolltiden för dessa ska den nationella vägledningen från Jordbruksverket användas.

Den årliga kontrollavgiften beräknas genom att kontrolltiden (timmar) multipliceras med timtaxan.

11 § Om en tillämpning av 9 § skulle medföra att kontrolltiden för en anläggning blir uppenbart oriktig i förhållande till det faktiska kontrollbehovet enligt nämndens riskbedömning, ska anläggningen istället tilldelas kontrolltid på grundval av nämndens bedömning av anläggningens kontrollbehov.

12 § Fast årlig avgift omfattar kalenderår och ska betalas i förskott. Av 9 § förordningen om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel framgår att den årliga avgiften ska betalas från och med det kalenderår då verksamheten påbörjas. Avgiften ska därefter betalas med helt avgiftsbelopp för varje påbörjat kalenderår. För det kalenderår registrering skett faktureras den årliga kontrollavgiften i efterskott och beräknas enligt timavgiften i 6 § eller i förekommande fall enligt 15 §. Avgiften ska därefter betalas med helt avgiftsbelopp för varje påbörjat kalenderår.

Om anläggningen placeras i annan avgiftsklass eller annars tilldelas annan kontrolltid, ska den nya avgiften betalas från och med det följande kalenderåret.

Avgiftsskyldigheten upphör från och med det kalenderår som följer efter det att verksamheten vid anläggningen har upphört.

13 § Av 4 § förordningen om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel framgår att den årliga kontrolltiden ska betalas av livsmedelsföretagare vars verksamhet är föremål för kontroll och som äger eller innehar anläggningen vid årets början. Avgiften ska även betalas av den som bedriver verksamhet i en anläggning för tillverkning av snus eller tuggtobak eller i en anläggning för dricksvattenförsörjning.

Avgift för bemanning vid styckningsanläggningar

14 § För nämndens personal vid styckningsanläggningar tas utöver den årliga kontrollavgiften ut en bemanningsavgift för sådan offentlig kontroll som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 854/2004 samt i 18 § förordningen (2006:1166) om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel och 4 § livsmedelsverkets föreskrifter (LIVSFS 2005:21) om offentlig kontroll av livsmedel.

Nämnden fastställer den kontrolltid som ska åtgå för bemanningen. Avgiften beräknas genom att kontrolltiden multipliceras med timtaxan. Avgiften ska

motsvara nämndens faktiska kostnader för kontrollen. Avgiften ska betalas kvartalsvis.

Avgift för uppföljande kontroll och utredning av klagomål

15 § Livsmedelsföretagare ska för offentlig kontroll som ursprungligen inte var planerad och som blivit nödvändig efter det att bristande efterlevnad upptäckts under en offentlig kontroll, och utförs för att bedöma omfattningen och konsekvenserna av denna bristande efterlevnad eller för att verifiera att korrigerande åtgärder har vidtagits, betala en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt § 6 och för de faktiska kostnaderna för provtagning och analys av prover.

Detsamma gäller för offentlig kontroll som föranleds av ett klagomål som leder till att bristande efterlevnad hos livsmedelsföretagare bekräftas.

Nedsättning av avgift

16 § Av 10 § förordningen om avgift för offentlig kontroll av livsmedel framgår att kontrollmyndigheten får sätta ned eller efterskänka den årliga kontrollavgiften om det finns särskilda skäl. Beslut om att sätta ned eller efterskänka avgiften för offentlig kontroll fattas av drift- och servicenämnden som fastställer avgiften enligt 5 § i denna taxa. Om det finns särskilda skäl får nämnden också besluta att sätta ned eller efterskänka avgiften för registrering eller bemanning vid styckningsanläggningar.

Avgiftens erläggande med mera

17 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till drift- och servicenämnden. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i faktura.

Verkställighetsfrågor med mera

18 § Av 33 § livsmedelslagen och 33 § lag om foder och animaliska biprodukter framgår att drift- och servicenämnden får förordna att dess beslut om avgift ska gälla omedelbart även om det överklagas.

19 § Enligt 31 § livsmedelslagen och 31 § lag om foder och animaliska biprodukter får drift- och servicenämndens beslut om avgift överklagas hos länsstyrelsen.

3 Strålskyddslagen

Inledande bestämmelser

1 § Avgifter enligt denna taxa erläggs för drift- och servicenämndens verksamhet enligt strålskyddslagen (2018:396), 8 kap. 14 § strålskyddsförordningen (2018:506) och 19 § Strålsäkerhetsmyndighetens föreskrifter (SSMFS 2012:5) om solarier och artificiella solningsanläggningar.

Avgiftsskyldig

2 § Avgiftsskyldig enligt denna taxa ska betalas för drift- och servicenämndens tillsyn enligt strålskyddslagen.

Timavgift för tillsyn

3 § Vid tillämpningen av denna taxa är timavgiften densamma som gällande timavgift för nämndens taxa enligt miljöbalken.

Avgift tas ut som timavgift och betalas i efterskott för varje påbörjad halvtimme handläggningstid. Därmed avses att den sammanlagda handläggningstiden avrundas till närmast högre halvtimme. Med handläggningstid avses den sammanlagda tid som varje tjänsteman vid myndigheten har använt för inläsning av ärendet, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, inspektioner, revisioner, provtagning och kontroller, handläggning i övrigt samt föredragning och beslut.

För inspektioner, mätningar och andra kontroller som utförs vardagar mellan klockan 19.00 och 07.00, lördagar, söndagar, julafton, nyårsafton, påskafton, trettondagsafton, midsommarafton och helgdagar, tas avgift ut med 1,5 gånger ordinarie timavgift.

Avgift tas inte ut för handläggning av överklagande av nämndens eller överinstans beslut.

4 § Utöver timavgift i 2 § ska nämnden ersättas för de faktiska kostnaderna för provtagning och analys av prover till följd av tillsynen samt för sådana kontrollköp vid kosmetiskt solarium som tillsynsmyndigheten får göra enligt 10 kap. 5 § strålskyddslagen.

5 § Avgiftsskyldig är den som;

- 1) Bedriver verksamhet där kosmetiskt solarium upplåts till allmänheten och som omfattas av Strålsäkerhetsmyndighetens föreskrifter om anmälningsplikt.
- 2) Är fastighetsägare till en bostad eller lokal som allmänheten har tillträde till och som omfattas av skyldigheten att optimera strålskyddet i fråga om radon.

Prövning och anmälan

6 § Handläggning av anmälan enligt 10 § Strålsäkerhetsmyndighetens föreskrift (SSMFS 2012:5) att bedriva verksamhet i vilken solarium upplåts till allmänheten.

6 x timavgift

Nedsättning av avgift

7 § Om det finns särskilda skäl, får drift- och servicenämnden med hänsyn till verksamhetens omfattning, tillsynsbehovet och övriga omständigheter sätta ned eller efterskänka avgiften.

Avgiftens erläggande med mera

8 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till drift- och servicenämnden. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i faktura.

Verkställighetsfrågor med mera

9 § Drift- och servicenämnden beslut om avgift kan överklagas till Länsstyrelsen.

Av 10 kap. 3 § strålskyddslagen följer att beslut om avgift gäller omedelbart även om det överklagas, om inte något annat följer av beslutet.

Denna taxa träder i kraft den 2020-01-01. I ärenden som rör anmälningar tillämpas taxan på ärenden som kommer in efter denna dag.

4 Lagen om sprängämnesprekursorer

Inledande bestämmelser

1 § Avgift enligt denna taxa erläggs för drift- och servicenämndens verksamhet enligt lagen (2014:799) om sprängämnesprekursorer och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 98/2013 av den 15 januari 2013 om saluföring och användning av sprängämnesprekursorer.

Avgiftsskyldig

2 § Avgiftsskyldiga är ekonomiska aktörer enligt förordningen EU/98/2013 som tillhandahåller sprängämnesprekursorer till enskilda.

Timavgift

3 § Vid tillämpningen av denna taxa är timavgiften samma som för taxa enligt miljöbalken. Timtaxa tas ut för varje påbörjad halv timme handläggningstid. Med handläggningstid avses den sammanlagda tid som varje tjänsteman vid nämnden har använt för inläsning av ärendet, kontakter med parter, samråd med andra myndigheter, inspektioner och kontroller, restid, beredning i övrigt i ärendet, föredragning och beslut samt administrativ hantering. I handläggningstiden skall inte räknas in sådan restid som vid ett och samma tillfälle överstiger två timmar. För inspektioner, mätningar och andra kontroller som utförs vardagar mellan klockan 19.00 och 07.00, lördagar, söndagar, julafton, nyårsafton, påskafton, trettondagsafton, midsommarafton och helgdagar, tas avgift ut med 1,5 gånger ordinarie timavgift.

Nedsättning av avgift

4 § Om det finns särskilda skäl får drift- och servicenämnden med hänsyn till verksamhetens omfattning, tillsynsbehovet och övriga omständigheter sätta ned eller efterskänka avgiften.

Avgiftens erläggande m.m.

5 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till drift- och servicenämnden. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i faktura.

Verkställighetsfrågor med mera

6 § Av 17 § andra stycket lagen (2004:799) om sprängämnesprekursorer följer att nämndens beslut får överklagas hos länsstyrelsen.

Nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön

5

19/KS/164

Nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön

Ärendebeskrivning

Drift- och servicenämnden föreslår att nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljön beslutas för Hallsberg kommun. Enligt förslaget tas flera provningspunkter bort, eftersom förvaltningen bedömer att miljöbalken och övrig lagstiftning ger drift- och servicenämnden tillräcklig möjlighet att agera för att skydda människors hälsa och miljön. Konsekvenserna för förvaltningen bedöms som små eftersom nuvarande ärendemängd är liten och föreskrifterna därmed tillämpas i låg utsträckning.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott förslår till kommunstyrelsen att kommunfullmäktige beslutar att anta nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljö och att i samband med detta besluta om att upphäva det tidigare föreskrifterna till skydd för människors hälsa och miljö.

Ärendet

Miljöbalken ger kommuner möjlighet att föreskriva lokala regler för att vid behov skydda människors hälsa och miljön. Hallsbergs nuvarande föreskrifter trädde i kraft i januari 2008. Föreskrifternas innehåll är delvis utdaterat och behöver förändras så att det motsvarar dagens lokala behov. Enligt förslaget tas vissa bestämmelser bort då behov av prövning inte bedöms behövas för att ge tillräckligt skydd mot olägenheter.

Föreslagna ändringar:

1. Nuvarande bestämmelse:

Det krävs tillstånd av drift- och servicenämnden även för att inrätta annan avloppsanordning än vad som avses i 13 § första stycket förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, exempelvis avloppsanordningar för bad-, disk- och tvättvatten inom följande områden med avgränsningar enligt kartbilagor 1-7:
Tisarstrand, Tisarbaden, Tunbo, Långviken, Hultsjön, Hällebosjön samt Sotterns södra strand. Tillstånd enligt dessa bestämmelser krävs inte för avloppsanordning som kräver tillstånd enligt 5 § eller anmälan enligt 21 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd eller om avloppsanordningen är avsedd att föra vattnet till enbart en allmän anläggning.

Förslag till ny bestämmelse:

Bestämmelsen tas bort.

Området Långviken ligger inom vattenskyddsområde och har redan tillståndsplikt för bad-, disk-, och tvättvatten reglerat i skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet.

Områdena Tisarstrand, Tisarbaden och Tunbohässlé ska inom kort anslutas till kommunalt vatten och avlopp och bestämmelsen blir då inaktuell. Förvaltningen bedömer att miljöbalkens anmälningsplikt är tillräcklig för skydda människors hälsa och miljön i resterande områden.

2. Nuvarande bestämmelse:

Det krävs anmälan till drift- och servicenämnden för att inrätta förmultningstolett, separerande toalett, eltoalett och torrtoalett med latrinkompostering.

Förslag ny bestämmelse:

Bestämmelsen tas bort.

Torra toalettlösningar innebär mycket små risker för människors hälsa och miljön och förvaltningen bedömer att anmälningsplikt inte krävs för att skydda människors hälsa och miljön.

Eget omhändertagande av latrin provas enligt renhållningsordningen.

3. Nuvarande bestämmelse:

Det krävs tillstånd av drift- och servicenämnden för att hålla nötkreatur, häst, get får eller svin, pälsdjur eller fjäderfä som inte är sällskapsdjur och orm inom område med detaljplan.

Förslag ny bestämmelse:

Det krävs tillstånd av nämnden för att hålla tupp inom område med detaljplan.

Det är mycket ovanligt att tillstånd söks för djurhållning inom detaljplan, eller att klagomål på annan djurhållning än tuppar inom detaljplan inkommer till förvaltningen. Det bedöms därför inte skäligt att behålla tillståndsplikten för alla djur. Miljöbalken ger tillräckligt med utrymme att agera mot djurhållning då den faktiskt orsakar olägenhet. Tillståndsplikt för tupp behålls eftersom det är mer vanligt förekommande som klagomål.

4. Nuvarande bestämmelse:

Inom Hallsbergs kommun får förbränningsmotor i stillastående motordrivet fordon hållas igång utomhus under högst 1 minut. Detta gäller inte om trafikförhållandena föranlett fordonet att stanna, till exempel trafikkö och nedfälda bommar om motorn hålls igång för att i den mån det behövs för fordonets ändamålsenliga brukande, driva annan anordning (på fordonet) än sådan som avser uppvärmning.

Förslag ny bestämmelse:

En förbränningsmotor i stillastående motordrivet fordon får hållas igång i högst 1 minut.

Detta gäller inte:

1. Om trafikförhållandena föranlett fordonet att stanna, till exempel i trafikkö,
2. Om motorn hålls igång för att, i den mån det behövs för fordonets ändamålsenliga brukande, driva annan anordning (på fordonet) än sådan som avser uppvärmning.

Omedelbart tomgångskörningsförbud gäller dock fordon som stannats vid broöppning och järnvägsövergång.

5. Nuvarande bestämmelse:

Den som avser sprida naturlig gödsel, slam eller annan orenlighet inom eller intill område med detaljplan ska anmäla detta till drift- och servicenämnden innan spridning sker. Utan tillstånd av drift- och servicenämnden får spridning ej ske av naturlig gödsel, slam eller annan orenlighet inom område med detaljplan eller intill sådant område. Tillstånd behövs ej för spridning i ringa omfattning av väl brunnen gödsel, till exempel på villatomt och om nedmyllning sker i medelbar anslutning till spridningen.

Kravet på tillstånd enligt denna paragraf omfattar ej sådana verksamheter där spridning regleras i tillstånd enligt miljöbalken.



Förslag ny bestämmelse:

Bestämmelsen tas bort.

Den olägenhet som kan uppstå vid gödselspridning nära bostäder är besvär med lukt och flugor. Frågan om lämpliga skyddsåtgärder bedöms kunna hanteras i tillräcklig omfattning vid ordinarie tillsyn hos kommunens lantbrukare. Förvaltningen tas mycket sällan emot klagomål om störningar på grund av gödselspridning och bedömer därför att tillståndsprövning inte är skäligt.

6. Nuvarande bestämmelse:

Det krävs tillstånd av drift- och servicenämnden att inrätta en värmepumpsanläggning för utvinning av värme ur mark eller grundvatten inom följande vattenskyddsområden: Björnhammars vattentäkt, Hallsbergs reservvattentäkt, Hjortkvarns vattentäkt, Sköllersta reservvattentäkt.

Vretstorps- och Tisarens vattenskyddsområden regleras enligt respektive skyddsföreskrift.

Tillstånd enligt denna paragraf krävs in för värmepumpar som kräver tillstånd enligt 5 § eller anmälan enligt 21 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Förslag ny bestämmelse:

Värmepumpsanläggning för utvinning av värme ur mark, ytvatten eller grundvatten får inte inrättas utan anmälan till nämnden. Inom följande vattenskyddsområden krävs tillstånd från nämnden för att inrätta en sådan anläggning:

1. Björnhammars vattentäkt
2. Hallsbergs reservvattentäkt
3. Hjortkvarns vattentäkt
4. Sköllersta reservvattentäkt

7. Nuvarande bestämmelse:

För skötsel och tillsyn av eldningsanordningar för fasta bränslen gäller att lufttillförseln skall vara god och att bränslet skall förvaras torrt. All eldning med hushållsavfall, plast, målat eller tryckimpregnerat virke, spånskivor eller liknande material är förbjuden. Dokumentation över genomförd sotning och underhåll av eldningsanordningen skall finnas hos ägaren av anläggningen under minst 5 år.

Förslag ny bestämmelse:

För skötsel och tillsyn över eldningsanordning för fasta bränslen gäller att lufttillförseln ska vara god och att bränslet ska förvaras torrt. Pannan får eldas med det bränsle som pannan enligt tillverkaren är avsedd för. Saknas anvisning får bränslet endast bestå av sådant trä som inte är förorenat.

Dokumentation över genomförd sotning och underhåll av eldningsanordningen skall finnas hos ägaren av anläggningen under minst 5 år.

8. Nuvarande bestämmelse:

Eldning av löv, kvistar och annat trädgårdsavfall får inte ske på ett sådant sätt att olägenhet för omgivningen uppstår. Eldning får inte ske i strid mot gällande brandföreskrifter.

Förslag ny bestämmelse:

Eldning av torra löv, kvistar och annat torrt trädgårdsavfall inom områden med detaljplan är tillåtet endast vecka 17 och vecka 40. Valborgsmäsoeld omfattas inte av denna bestämmelse. Regler om transport och annan hantering av trädgårdsavfall finns även i kommunens avfallsföreskrifter. Eldning får aldrig ske i strid mot gällande brandföreskrifter.

Drift- och serviceförvaltningen gör bedömningen att bestämmelsen behöver kompletteras med ett övergripande förbud att elda trädgårdsavfall, med undantag för en vecka på våren och en vecka på hösten. Trädgårdsavfall bör ur miljösynpunkt i första hand tas om hand genom kompostering vilket kan göras på den egna fastigheten eller genom att lämna trädgårdsavfall till kommunens återvinningscentral. Eldning innebär alltid utsläpp av miljöfarliga ämnen och partiklar till omgivningen. Många människor upplever stora besvär av brandrök, och det finns därför skäl att begränsa möjligheten att använda den metoden för att göra sig kvitt trädgårdsavfall inom detaljplan. Det finns möjlighet att söka dispens från eldningsförbudet.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Maria Fransson
Handläggare

Beslutsunderlag

Lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljö

Protokollsutdrag DOS §101 Nya lokala föreskrifter till skydd för människors hälsa och miljö

Lokal föreskrift

För att skydda människors hälsa och miljön

Innehållsförteckning

1	Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön....	3
1.1	Inledande bestämmelser.....	3
1.2	Tomgångskörning.....	3
1.3	Djurhållning.....	3
1.4	Värmepumpar.....	4
1.5	Eldning.....	4
1.6	Ansökan.....	4
1.7	Sanktioner.....	5
1.8	Dispens.....	5
1.9	Avgifter.....	5
1.10	Ikraftträdande och övergångsbestämmelse.....	5
	Bilagor.....	6
	Bilaga 1 – Karta+Hallsbergs+vattenskyddsområde.....	6
	Bilaga 2 - Karta+Hjortkvarn_Björnhammar+vattenskyddsområde.....	6
	Bilaga 3 - Karta+Sköllersta+vattenskyddsområde.....	6

1 Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön

Lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön för Hallsberg kommun meddelade av kommunfullmäktige den ...§ xx ...

Med stöd av 9 kap. 7 - 8 §§ och 10–13 §§ miljöbalken (1998:808) samt 13, 17, 39 - 40 och 42–44 §§ förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd meddelar kommunfullmäktige följande lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön.

1.1 Inledande bestämmelser

1 §

Utöver bestämmelserna i miljöbalken (1998:808) och förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899) gäller följande lokala föreskrifter för att skydda människors hälsa och miljön.

1.2 Tomgångskörning

2 §

En förbränningsmotor i stillastående motordrivet fordon får hållas i gång i högst 1 minut. Detta gäller inte;

1. om trafikförhållandena föranlett fordonet att stanna, t.ex. i trafikkö,
2. om motorn hålls i gång för att – i den mån det behövs för fordonets ändamålsenliga brukande – driva annan anordning (på fordonet) än sådan som avser uppvärmning.

Omedelbart tomgångskörningsförbud gäller dock fordon som stannats vid broöppning och järnvägsövergång.

1.3 Djurhållning

3 §

Det krävs tillstånd av nämnden för att hålla

1. Tupp inom område med detaljplan.

1.4 Värmepumpar

4 §

Värmepumpsanläggning för utvinning av värme ur mark, ytvatten eller grundvatten får inte inrättas utan anmälan till nämnden.

Inom följande vattenskyddsområden krävs tillstånd från nämnden för att inrätta en sådan anläggning.

1. Björnhammars vattentäkt
2. Hallsbergs reservvattentäkt
3. Hjortkvarns vattentäkt
4. Sköllersta reservvattentäkt

Områdena har märkts ut på kartbilaga till dessa föreskrifter.

1.5 Eldning

5 §

För skötsel och tillsyn över eldningsanordning för fasta bränslen gäller att lufttillförseln ska vara god och att bränslet ska förvaras torrt. Pannan får eldas med det bränsle som pannan enligt tillverkaren är avsedd för. Saknas anvisning får bränslet endast bestå av sådant trä som inte är förorenat.

Dokumentation över genomförd sotning och underhåll av eldningsanordningen skall finnas hos ägaren av anläggningen under minst 5 år.

6 §

Eldning av torra löv, kvistar och annat torrt trädgårdsavfall inom områden med detaljplan är tillåtet endast v. 17 och v. 40. Valborgsmässoeld omfattas inte av denna bestämmelse.

Regler om transport och annan hantering av trädgårdsavfall finns även i kommunens avfallsföreskrifter. Eldning får aldrig ske i strid mot gällande brandföreskrifter.

1.6 Ansökan

7 §

En ansökan till nämnden ska vara skriftlig och uppfylla föreskrivna krav (25 och 46 §§ förordningen om miljöfarlig verksamhet och 19 kap. 5 § respektive 22 kap. 1 § miljöbalken.)

1.7 Sanktioner

8 §

I 29 kap. miljöbalken finns straffbestämmelser varav det bl.a. framgår att den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift eller beslut i enskilt fall om tomgångskörning, kan dömas till böter. Detsamma gäller den som bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt dessa föreskrifter.

I 30 kap. miljöbalken samt förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter finns bestämmelser om miljöstraffavgifter.

1.8 Dispens

9 §

Nämnden får medge dispens från vad som gäller enligt § 6 i dessa föreskrifter, om det är uppenbart att risk för olägenheter från miljö- och hälsoskyddspunkt inte föreligger.

1.9 Avgifter

10 §

Nämnden får ta ut avgift för prövning av ansökningar om tillstånd och dispens, för handläggning av anmälan samt för tillsyn i övrigt enligt dessa föreskrifter enligt den taxa för prövning och tillsyn inom miljöbalkens område som kommunfullmäktige antagit.

1.10 Ikraftträdande och övergångsbestämmelse

11 §

Dessa lokala föreskrifter träder i kraft den 1 januari 2020. Äldre lokala föreskrifter ska tillämpas på ärenden som har inletts dessförinnan.

Bilagor

Bilaga 1 – Karta+Hallsbergs+vattenskyddsområde

Bilaga 2 - Karta+Hjortkvarn_Björnhammar+vattenskyddsområde

Bilaga 3 - Karta+Sköllersta+vattenskyddsområde

Remissvar fråga om
byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs
lokstation, Hallsberg 5:7

6

19/KS/158

Remissvar fråga om byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7

Ärendebeskrivning

Hallsbergs hembygdsförening har till länsstyrelsen lämnat in en begäran att Hallsbergs lokstation ska byggnadsminnesförklaras med stöd av 3 kap 1§ kulturminneslagen (1988:950). Länsstyrelsen har haft en dialog med Jernhusen AB som idag äger fastigheten och tagit fram ett förslag till byggnadsminnesförklaring med tillhörande skyddsbestämmelser.

Genom Hallsberg löper två mycket viktiga stråk i järnvägssystemet, godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan som är utpekade som riksintresse. Godsstråket genom Bergslagen är en del i ett utpekade som ett internationellt nätverk TEN-T, det transeuropeiska transportnätet. För att åtgärda kapacitetsbristen genom Hallsbergs krävs en anpassning av järnvägsanläggningen i Hallsberg med spår för 750 meter långa tåg. Långsiktigt behöver därför Hallsbergs lokstation tas i anspråk för utfartsgruppens spår. Hallsbergs kommun anser därför att byggnadsminnesförklaringen är olämplig.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår till kommunstyrelsen att motsätta sig Länsstyrelsens förslag till byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, på fastigheten Hallsberg 5:7.

Ärendet

En byggnadsminnesförklaring syftar till att skydda, vårda och utveckla kulturhistoriska värden. De föreslagna skyddsbestämmelserna innebär att byggnaderna inte får rivas eller flyttas, exteriören får inte byggas om eller på annat sätt förändras utan länsstyrelsens tillstånd samt vård- och underhållsarbeten ska utföras på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar. Inom det området med heldragen röd linje i kartbilagan får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras utan Länsstyrelsens tillstånd.

Trafikverket har tagit fram en fastlagd funktionsutredning om Hallsbergs framtida tågproduktion, se bifogad rapport. Utvecklingen av modern tågproduktion för godståg kräver 750 meter långa spår. Därför kommer utfartsgruppens spår behövas att förlängas på lång sikt och ta marken i anspråk vid Hallsbergs lokstation, se kapitel 4.2.1.3 i rapporten.

Hallsbergs kommun anser också att Trafikverket bör höras som en remissinstans på grund av Hallsbergs järnvägsanläggning betydelse för all järnvägsproduktion både nationellt och internationellt.

Att Hallsbergs lokstation har stora kulturhistoriska värden ifrågasätter inte Hallsbergs kommun, Länsstyrelsen har i sitt pm, se bilaga PM, beskrivit att byggnadsminnet ska kunna brukas, utvecklas och vara till praktisk nytta för ägaren. Kommunen anser inte att det är möjligt med de befintliga byggnaderna eller framtidens behov av spår. Kommunen anser däremot att de kulturhistoriska värdena kan sparas för eftervärlden genom att dokumentera, eventuellt bygga upp virtuella miljöer av Hallsbergs lokstation som på så sätt skulle kunna bli mer tillgänglig för alla.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Marianne Christiansen
Samhällsbyggnadschef

Bilagor

Förslag till byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation

Kartbilaga

Hallsbergs Hembygdsförenings skrivelse till länsstyrelsen

Rapport om Hallsbergs framtida utformning

Bilaga PM

Raoul Hjärtström
010-2248467
Raoul.Hjartstrom@lansstyrelsen.se

Byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7, Hallsbergs kommun

Beslut

Med stöd av 3 kap. 1 § kulturmiljölagen (1988:950), KML, förklarar Länsstyrelsen Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7 som byggnadsminne.

Med stöd av 3 kap 2 § KML meddelar Länsstyrelsen samtidigt följande *skyddsbestämmelser*.

Byggnadsminnet omfattar de med skraffering markerade byggnaderna på bifogade karta.

- Byggnaderna får inte rivas eller flyttas
- Byggnaderna får inte till sin exteriör byggas om eller på annat sätt förändras utan Länsstyrelsens tillstånd
- Det med heldragen röd linje markerade området får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras utan Länsstyrelsens tillstånd. Området ska hållas i ett sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas
- Vård- och underhållsarbeten ska utföras på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar. Underhållet ska ske med material och metoder som är anpassade till byggnadernas kulturhistoriska värde.

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

Upplysningar:

Länsstyrelsen lämnar råd ifråga om underhållet av byggnadsminnet.

Om det finns särskilda skäl får Länsstyrelsen enligt 3 kap 14 § KML lämna tillstånd till att byggnadsminnet ändras i strid mot skyddsbestämmelserna.

Enligt 3 kap 21 § KML gäller beslut enligt 3 kap 1 § omedelbart.

Beskrivning av ärendet

Frågan om att byggnadsminnesförklara byggnader vid Hallsbergs lokstation har länge diskuterats mellan Länsstyrelsen och ägaren till byggnaderna, Jernhusen AB. Under våren och sommaren 2019 har konkreta överläggningar skett mellan Länsstyrelsen och Jernhusen AB om byggnadsminnesförklaringen och utformningen av skyddsbestämmelserna.

En PM har också upprättats för att tydliggöra innebörden av byggnadsminnesförklaringen, och Länsstyrelsens syn på eventuellt kommande frågor om förändring av byggnadsminnet i strid mot skyddsbestämmelserna. PM:en ingår som en bilaga i beslutet.

Historik

Järnvägstrafikens historia har sin början i England, där man redan under 1820-talet skapade sina första järnvägsförbindelser. Under 1830-talet var det Tysklands tur att få sina första järnvägar, och år 1847 fick vårt grannland Danmark sin första järnvägsförbindelse. Under 1940-talet började också frågan om att anlägga järnväg att diskuteras i Sverige. Den drivande kraften var Adolf Eugène von Rosen, som genom besök i England blivit påverkad av järnvägstrafikens stora möjligheter. Intresset var dock inledningsvis svalt, men år 1851 bildades en järnvägskommitté för att utreda frågan. Den presenterade år 1854 ett förslag för riksdagen hur ett statligt järnvägsnät skulle skapas, de s.k. stambanorna. Staten skulle finansiera bygget av fem huvudjärnvägar, stambanor, som skulle binda samman landet med järnvägstrafik. En mycket aktiv tillskyndare av att järnvägsnät i Sverige var Johan August Gripenstedt (1813 – 1874). Han var under perioden 1856 – 1866 finansminister, och fick då möjligheten att mycket aktivt verka för en utbyggnad av stambanenätet, vilket gjordes med kapital som lånats på den

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

internationella kapitalmarknaden. Västra och södra stambanan byggdes först. Västra stambanan förband Stockholm med Göteborg och började byggas år 1856, och hela banan var klar år 1862.

Järnvägen kom att dras genom de mer glesbyggda och måttligt befolkade delarna av landet. Järnvägen kom på så vis att skapa dynamik i samhället med omflyttningar och nya samhällsbildningar som följd. Närheten till järnvägen och goda transporter lockade också företagare till de nya samhällena. De s.k. järnvägsknutarna blev särskilt attraktiva, Hallsberg är ett sådant exempel. Hallsberg som tätort har sitt ursprung i den nya järnvägssträckningen, eller rättare sagt i den järnvägsstation som togs i bruk på platsen när Västra stambanan invigdes år 1862. Innan järnvägen drogs fram var området obebyggd skogsmark. Det var Hallsbergs kyrka och kyrkby, ca 5 km västerut, som var dåtidens centrum i bygden. År 1860 bodde endast ett 20-tal personer på platsen för järnvägsstationen. Hallsberg fick redan från början ett strategiskt läge i knutpunkten mellan två banor, Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg, och järnvägen mellan Hallsberg och Örebro, som också stod klar år 1862. År 1873 utvidgades banan med sträckningen Hallsberg – Motala – Mjölby som tidigare varit i privat ägo. Detta ledde till att Hallsbergs position som en viktig järnvägsknut stärktes.

Hallsberg utvecklades och blev municipalsamhälle år 1890, och Köping år 1908.

Järnvägens tidiga byggnader i Hallsberg

I samband med att själva Västra stambanan blev klar, uppfördes också ett antal byggnader som var nödvändiga för järnvägsdriften i Hallsberg. Här fanns bl.a. ett stationshus, järnvägshotell med restaurang, lokstall med vändskiva, vattentorn, smedja och vagnshus.

Hallsbergs betydelse som järnvägsknut och rangeringsstation för godstrafiken ökade snabbt. Det ursprungliga timrade stationshuset blev snart otillräckligt, och ett nytt stationshus togs i bruk år 1887. Bangården hade redan utökats år 1866, och ytterligare utökningar skedde succesivt. År 1887 fick bangården ett åttonde spår. Under tiden kring sekelskiftet 1900 ökade tågtrafiken dramatiskt i landet.

Lokstationen

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

År 1895 inköptes mark väster om stationsområdet för att anlägga en lokstation. Två år senare stod ett lokstall med sex lokplatser, "Östra lokstallet", och en vändskiva klart. Redan år 1899 började det Östra lokstallet (1) byggas till med 10 nya lokplatser. Det första lokstallet öster om stationen revs för att ge plats åt en utökad bangård, det ledde till att ett nytt lokstall med sex lokplatser byggdes, "Västra lokstallet". Det nya lokstallet stod klart år 1905 och utvidgades år 1920 med ytterligare 6 lokplatser. Förutom rena uppställningsplatser för loken innehöll lokstallarna olika typer av verkstäder, smedjor och personalutrymmen.

I samband med att Västra lokstallet byggdes, tillkom också "Överliggningshuset", en överliggnings- och expeditionsbyggnad som band samman de två lokstallarna. Byggnaden innehöll till en början också verkstadslokaler. Överliggningshuset fick en ny vindsvåning år 1918, som kom att inrymma tio nya övernattningsrum.

År 1907 uppfördes också en lokverkstad med ett ångpannerum (3). Den användes som verkstad fram till år 1930, då den till större delen byggdes om till badinrättning. Det var den enda av sitt slag i Hallsberg, och användes också av allmänheten. Den var i bruk ända fram till år 1967, då innevånarna i Hallsberg fick sin nya sim- och badinrättning Alléhallen.

Det behövdes vatten för att driva ångloken. Vattentorn, vattencisterner, och vattenhästar var fram till järnvägens elektrifiering karakteristiska inslag i stationsmiljöerna. Vattentornet (4) vid Hallsbergs lokstation byggdes år 1918, och det står fortfarande kvar i relativt oförändrat skick. En invändig förändring gjordes år 1967, då vattencisternen byggdes om till en oljeavskiljningsanläggning.

Till skillnad från de övriga byggnaderna på lokstationen känner vi här arkitekten. Det är Folke Zettervall (1862 – 1955) som ritade vattentornet. Zettervall anställdes 1890 vid Järnvägsstyrelsens arkitektbyrå och efterträdde år 1895 Adolf Wilhelm Edelsvärd som chefarkitekt. Zettervall var knuten till Järnvägsstyrelsen under hela sitt yrkesliv och var chefarkitekt fram till 1930. Hans produktion som arkitekt är därför koncentrerad på stationshus och andra typer av järnvägsbyggnader. Han ritade sammanlagt cirka 260 stationsbyggnader över hela landet. Däribland byggnadsminnet Kumla station, som hör till landets arkitekturhistoriskt mest intressanta stationsbyggnader.

Folke Zettervall var utbildad vid Tekniska skolan och Konstakademien i Köpenhamn och vid Konstakademien i Stockholm. Han hade också fått

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

grundläggande yrkesutbildning hos fadern, Helgo Zettervall, och praktik vid dennes sena kyrkoprojekt, bl.a. restaureringen Uppsala domkyrka.

Intill Vattentornet ligger en mycket välbevarad förrådsbyggnad av trä (5) som kompletterar bilden av den mycket innehållsrika järnvägshistoriska miljön – Hallsbergs lokstation.

Det Västra lokstallet har inte under senare år använts mer och mer intensivt och är idag i ett mycket dåligt tekniskt skick. Det ingår därför inte i byggnadsminnet. Enligt nuvarande planer kommer det att lämna plats för en ny lokverkstad.

Den mycket genomarbetade och välbevarade tegelarkitekturen karakteriserar lokverkstaden som byggnadsmiljö, trots de förändringar som skett med byggnaderna sedan de uppfördes.

Lokstationens roll i järnvägsdriften

På lokstationen skedde underhåll och reparation av lok, och de gjordes också klara för avgång. För de behoven fanns lokstallar, verkstäder, kolföråd, vattentorn och vattenhäst. På lokstationen arbetade ett arbetslag som bestod av bl.a. lokförare, lokmästare, lokeldare, verkstadsförmän och lokreparatörer. År 1917 hade 27 lokförare sin placering i Hallsberg, och behovet av övernattningsrum tillgodosågs i Överliggningsbyggnaden.

Bestämmelser som beslutet grundas på

Av 3 kap. 1 § KML framgår bl.a. att en byggnad som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras för byggnadsminne av länsstyrelsen. Enligt 3 kap. 2 § 1 st KML ska länsstyrelsen, när en byggnad förklaras för byggnadsminne, genom skyddsbestämmelser ange på vilket sätt byggnaden ska vårdas och underhållas samt i vilka avseenden den inte får ändras.

Enligt 3 kap. 2 § 2 st KML får föreskrifterna också innehålla bestämmelser om att ett område kring byggnaden ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas.

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

Motivering till beslutet

Förbättrade kommunikationer var en viktig del i den stora modernisering av Sverige som började genomföras under 1800-talet, och planerna på att bygga ett järnvägsnät började ta form under 1850-talet. Förslaget blev att staten skulle finansiera bygget av fem s.k. stambanor, som skulle binda samman hela landet med järnvägstrafik. Den Västra stambanan mellan Stockholm – Göteborg blev klar först, och här utvecklades Hallsberg till en ny tätort och en av landets mest betydande järnvägsknutar. Hallsbergs lokstation började byggas under slutet av 1800-talet, en tid då järnvägstrafiken ökade starkt i Sverige. Lokstationen växte sedan och fick omkring år 1920 de byggnader som ännu idag finns bevarade. Den representerar därför att mycket stort järnvägshistoriskt värde.

Ett sammanhållande drag är den mycket genomarbetade och välbevarade tegelarkitekturen som präglar Lokstationen som byggnadsmiljö. Den lyfter fram Lokstationen som en tydlig historisk karaktärsmiljö i det omfattande järnvägslandskap som präglar orten Hallsberg. Det välbevarade vattentornet accentuerar också Lokstationens värde som en järnväghistorisk miljö av nationell dignitet.

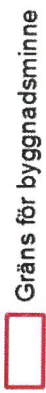
Mot bakgrund härav finner Länsstyrelsen att Hallsbergs lokstation väl fyller kraven i 3 kap. 1 § KML – ”synnerligen högt kulturhistoriskt värde” – och får förklaras för byggnadsminne.

Länsstyrelsen beslutar därför att förklara Hallsbergs lokstation som byggnadsminne och meddelar samtidigt erforderliga skyddsbestämmelser.

I handläggningen av detta ärende har deltagit....., beslutande, länsjurist och, föredragande.

**Byggnadsminnesförklaring av
Lokstallar mm**

Hallsberg 5:7
Hallsbergs församling
Hallsbergs kommun



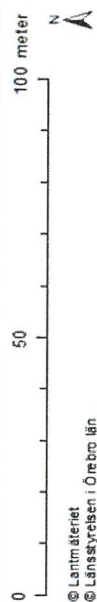
1. Norra lokstallet
2. Överliggningshus
3. F.d. Lokverkstad
4. Vattentorn
5. Förråd



Stöcksättervägen

Kyrkogatan

Västra Storgatan





Hallsberg 22 mars 2010

432-01844-2010

Länsstyrelsen i Örebro län
Kulturmiljö
701 86 ÖREBRO

Byggnadsminnesförklaring av SJ-byggnader i Hallsberg

Järnvägsutbyggnaden i Sverige i slutet av 1800-talet gav inte bara ett uppsving för transportverksamheten, utan medverkade också i hög grad till vår industriutveckling. Det känns därför angeläget att bevara de järnvägs- och industriminnen från den tiden, som ännu finns kvar och som på ett konkret sätt kan visa på dåtidens tekniska lösningar.

Järnvägen har skapat Hallsberg och är därför det som ger Hallsberg sin identitet, inte minst alla de äldre järnvägsbyggnader som ännu finns kvar från järnvägens allra tidigaste epok. Just sådant som kan visa på hur den tekniska utvecklingen inom järnvägen också fört den industriella utvecklingen framåt.

Stationshuset från 1887 och Järnvägshotellet ritades av Adolf Edelswärd. Stationshuset och Järnvägshotellet är sedan 2004 byggnadsminnen med Länsstyrelsen som myndighet. Inom stationsområdet finns även överliggningshuset från 1908 och en ekonomibyggnad också den från 1908 med Folke Zettersval som arkitekt. Vilken byggnadsminnesstatus som dessa järnvägsbyggnader har, är för oss okänt. Men då dessa byggnader ingår i en väl sammanhållen byggnadsstil i tegel, så utgör även dessa byggnader en självklar och omistlig del i den järnvägsprofil, som skapades i Hallsberg strax före och strax efter sekelskiftet 1900.

Ytterligare järnvägsbyggnader från samma tid och som i ännu högre grad är knutna till den intressanta tekniska utvecklingen, finns kvar i Hallsberg. En lokstation och ett överliggningshus i tre våningar byggdes i etapper mellan åren 1887 och 1906. Det var då SJ:s och landets största lokstation, med en då helt ny teknisk utrustning och som också den fortfarande finns kvar. Även dessa byggnader byggdes i tegel och med samma noggranna murningsteknik med krönade listverk och liknande utsmyckning, som kännetecknar stationsområdet. Här finns också den från ångloktiden så nödvändiga vattencisternen från 1917 - 1918 bevarad. Den är ritad av Folke Zettersval. Allt detta bildar sammantaget en helt unik järnvägsmiljö från järnvägens allra tidigaste epok.

Hallsbergs Hembygdsförening vill att samtliga i skrivelsen berörda SJ-byggnader ska byggnadsminnesförklaras.

Hallsbergs
Hembygdsförening


Arne Gren
Ordf.



Byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7, Hallsbergs kommun.

Denna PM har upprättats för att tydliggöra innebörden av byggnadsminnesförklaringen, och Länsstyrelsens syn på eventuellt kommande frågor om förändring av byggnadsminnet i strid mot skyddsbestämmelserna.

En byggnadsminnesförklaring syftar till att skydda, vårda och utveckla kulturhistoriska värden. Kulturmiljövårdens uppdrag i samhället är inte inriktat på att betrakta kulturmiljöer som någon form av museer. Även värdefulla kulturmiljöer – som byggnadsminnen – måste kunna brukas och utvecklas, och vara till praktisk nytta för ägaren. Att bevara kulturhistoriska värden behöver inte stå i konflikt med praktiska behov. Nödvändiga förändringar kan göras så att det kulturhistoriska värdet inte minskas, om de görs på ett genomtänkt och varsamt sätt. På så sätt skapas förutsättningar för en långsiktigt hållbar förvaltning av kulturmiljön. En byggnadsminnesförklaring utesluter alltså inte framtida förändringar av byggnadsminnet. Länsstyrelsen kan alltid, med stöd av 3 kap 14 § kulturmiljölagen, lämna tillstånd att ändra ett byggnadsminne i strid mot skyddsbestämmelserna. Det är vanligt att Länsstyrelsen lämnar sådana tillstånd. En sådan tillståndsprövning handlar oftast om en process, med inriktning på att finna en för byggnaden optimal lösning av ett funktionellt behov.

Med undantag av Vattentornet (4) och Förrådsbyggnaden (5), så har byggnaderna förändrats i varierande grad. Under åren 1957 – 1958 gjordes t.ex. en begränsad tillbyggnad av Östra lokstallet. I övrigt har förändringar gjorts främst av tak- och takmaterial, fönster och dörrar.

Den genomarbetade tegelarkitekturen som präglar och förenar de övriga tre byggnaderna – Östra lokstallet (1), Överliggningshuset (2) och F.d. Lokverkstaden (3) – är däremot mycket välbevarad. Det är därför viktigt att ta fasta på den karaktären vid framtida vård och underhåll av byggnaderna. Att återgå till ursprungliga utföranden är en grundläggande målsättning inom den antikvariska byggnadsvården. Det bör också naturligt för den här miljön. Mot bakgrund av de förändringar som skett, och ändrade funktionella behov i framtiden, kan det här sannolikt bli fråga om att hitta lösningar som generellt sett bättre harmonierar med byggnadernas stil och karaktär. Det handlar om material och utföranden som kanske inte alltid är de ursprungliga, men som är lämpliga för att återge miljön sin mer sammanhållna karaktär.

Funktionen kan också vara en del av det kulturhistoriska värdet. Det gäller främst byggnader som kontinuerligt använts för sin ursprungliga funktion sedan de uppfördes. Hallsbergs lokstation är ett sådant exempel. Den har använts för järnvägstrafik kontinuerligt sedan den byggdes. Funktionen är därför en viktig del av det kulturhistoriska värdet. Det är därför betydelsefullt att den också nu och i framtiden kan fungera praktiskt för järnvägstrafikens behov, och samtidigt också för nya användningsområden. Det kan leda till krav och önskemål om förändringar och andra funktionella anpassningar. Det är Länsstyrelsens ambition, att – utifrån kulturmiljölagens bestämmelser – medverka till att nödvändiga förändringar och anpassningar ska kunna göras, så att Lokstationen i Hallsberg ska kunna behålla sin

nuvarande användning, och på lång sikt kunna användas som en attraktiv och funktionell del av järnvägs miljön i Hallsberg.

Raoul Hjærtström

RAPPORT

Hallsberg framtida utformning

Utformning av järnvägsanläggningen och tillhörande funktioner med utblick mot 2040-2050



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 102, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Hallsberg, framtida tågproduktion

Författare: Björnsson Anders, UHju & Hersle Dag, WSP

Dokumentdatum: 2018-04-23

Diarienummer: TRV 2015/56995

Version: 1.0

Kontaktperson: Stig Hansson, PLöu

Innehåll

SAMMANFATTNING	6
1. INLEDNING	8
1.1. Syfte	8
1.2. Metod	8
1.2.1. Initiera	8
1.2.2. Förstå situationen	8
1.2.3. Pröva tänkbara lösningar	9
1.2.4. Forma inriktning och rekommendera åtgärder	9
1.3. Genomförande.....	9
2. NULÄGE OCH BRISTER I HALLSBERG – TRAFIKERING OCH FUNKTIONER I NODEN	11
2.1. Hallsbergsnoden och inkommande stråk – översiktlig beskrivning av system och kapacitet/belastning	11
2.1.1. Beskrivning av aktuella stråk.....	11
2.2. Hallsbergsnoden i ett internationellt nätverk	11
2.3. Trafikbelastning i stråk och nod	12
2.4. Funktioner/anläggningar i Hallsbergsnoden	13
2.4.1. Rangerbangård	14
2.4.1.1. Infartsgrupp	16
2.4.1.2. Riktgruppsgrupp	17
2.4.1.3. Utfartsgrupp.....	20
2.4.2. Personbangård	21
2.4.3. Uppställning godståg.....	23
2.4.3.1. Korttidsuppställning	23
2.4.3.2. Långtidsuppställning	24
2.4.4. Uppställning persontåg	24
2.4.5. Överlämningsbangård	24
2.4.6. Hallsbergsterminalen (kombiterminal)	25
2.4.7. Bäckatorpsterminalen (frilast)	26
2.4.8. Lokverkstad (Euromaint) och lokuppställning.....	26
2.4.9. Vagnsverkstad (Swemaint).....	27
2.4.10. Lättrep-verksamhet (Green Cargo)	27
2.4.11. Banunderhållsverksamhet (Infranord).....	28
2.4.12. Makadamupplag	28
2.4.13. Postterminal.....	29
2.4.14. Rala (Train Alliance)	30
2.4.15. Plankorsning Högtorpsgatan	32
2.5. Pågående och planerade åtgärder med påverkan på Hallsbergsnoden	33
2.5.1. Godsstråket genom Bergslagen	33
2.5.1.1. Hallsberg-Degerön dubbelspår	33
2.5.1.2. Hallsberg-Stenkumla	34
2.5.1.3. Genom Hallsberg.....	36
2.5.1.4. Tidplan för dubbelspårsprojektet Hallsberg - Degerön.....	36

2.5.1.5.	Örebro	37
2.5.1.6.	Mjölby	37
2.5.1.7.	Godsstråket Avesta Krylbo-Dalslund, dubbelspår	37
2.5.2.	Bergslagsbanan	38
2.5.2.1.	Frövi–Ludvika, upprustning järnväg	38
2.5.2.2.	Kil–Ställdalen, kapacitetshöjande åtgärder	38
2.5.2.3.	Frövi driftplats	39
2.5.3.	Bergslagspendeln	39
2.5.3.1.	Fjärrstyrning Fagersta-Ludvika	39
2.5.4.	Västra Stambanan	39
2.5.4.1.	Västra Stambanan, Trimningsåtgärder sträckan Järna-Laxå	39
2.5.4.2.	Förbigångsspår Järna-Hallsberg	40
2.5.4.3.	Punktinsatser på Västra stambanan	40
2.5.4.4.	Hamnbanan Göteborg, dubbelspår	40
2.5.5.	Värmlandsbanan	40
2.5.5.1.	Mötesstationer Kil-Laxå	41
2.5.6.	Åtgärder i Stockholmsområdet	41
2.5.6.1.	Projekt Mälarbanan	42
2.5.6.2.	Citybanan	43
2.5.6.3.	Mälarbanan – Västerås Västra	43

3. FRAMTIDA BEHOV, PLANER, KRAV OCH TENDENSER SOM DRIVER UTVECKLINGSBEHOV AV HALLSBERGSNODEN44

3.1.	Trafikala och volymsrelaterade faktorer	44
3.2.	Närliggande aktörer/intressenter	45
3.3.	Teknikutveckling	45
3.4.	TSD-linjekategorier	46

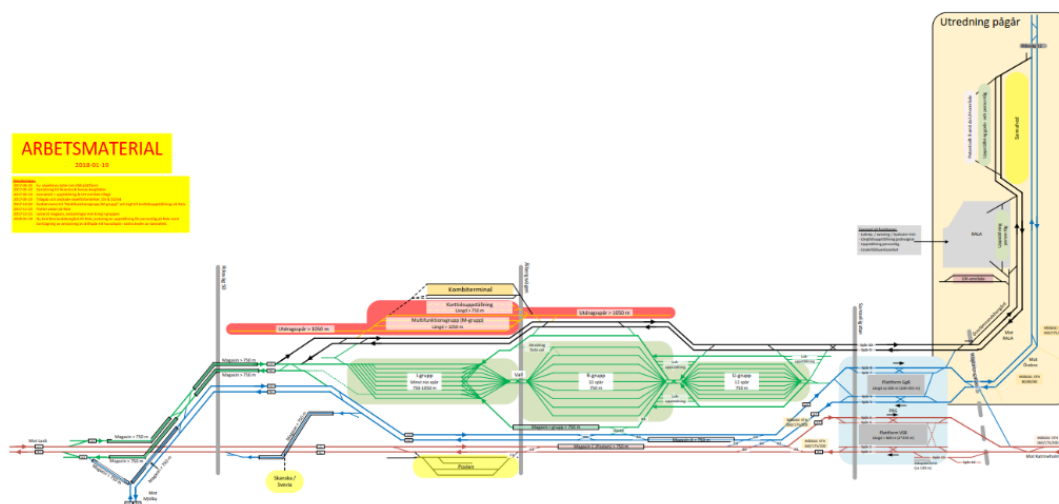
4. FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER I HALLSBERGSNODEN47

4.1.	Icke-fysiska åtgärdsförslag (steg 1- och 2-åtgärder)	47
4.2.	Om- och nybyggnadsåtgärder i Hallsbergssnoden (steg 3- och 4-åtgärder)	48
4.2.1.	Rangerbangård – övergripande designförutsättningar	49
4.2.1.1.	I-grupp	49
4.2.1.2.	R-grupp	50
4.2.1.3.	U-grupp	52
4.2.2.	Produktionsnära multifunktionsgrupp	52
4.2.3.	Personbangården	53
4.2.4.	Driftsspår	55
4.2.5.	Uppställningsspår persontåg	56
4.2.6.	Rala	59
4.2.7.	Makadamupplag	60
4.2.8.	Bäckatorpsterminalen	61
4.3.	Förläggning av funktioner i Hallsberg	61
4.4.	Övriga funktioner	62
4.5.	Byggsekvens	63
4.6.	Markanvändning/-förvärv	64

4.7.	Summering	65
5.	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER.....	66
6.	REFERENSER.....	67

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att måla upp de stora penseldragen för en framtida utformning av Hallsbergs driftplats, vilket bland annat inkluderar rangeranläggningen, personbangården, kringliggande servicefunktioner, uppställning mm. Målbilden ligger långt fram i tiden, men skall fungera som stöd och riktlinje för de mer kortsiktiga förändringarna som kommer att behövas under de kommande åren. Målbilden pekar också ut hur behov av var servicefunktioner såsom t.ex. vagns- & lokreparation och uppställning bör placeras för att möjliggöra för en ökad effektivitet i rangeringen och ökning av persontågstrafiken.



Figur 1: Översiktlig schematisk spårutformning av framtida spårutformning i Hallsberg

Översiktliga förändringar:

Infartsgrupp (I-grupp)

- Samtliga spår förlängs för att klara mellan 750 till 1050 meter långa tåg
- Ytterligare spår byggs, så att fler tågset kan stå klara för rangering
- *Kort sikt:* Förlänga ett spår för att klara 750 meter långa tåg.

Rangergrupp (R-grupp)

- Byggs om så att samtliga spår klarar att bygga 750 meter långa tåg.
- Även möjlighet till "skrotdrag" utan att dra baklänges över vall
- Förbigångsspår på bägge sidor om R-gruppen
- Uppställning av ranger- och linjelok mellan R- och U-grupp
- *Kort sikt:* Förlänga några spår för att klara fler 750-meterståg
- *Kort sikt:* Bygga anslutning för förbigång av vallen vid "skrotdrag"

Utfartsgrupp (U-grupp)

- Byggs om så att samtliga spår klarar att hantera 750 meter långa tåg.
- Förbigångsspår på bägge sidor om U-gruppen
- Uppställning av ranger- och linjelok i anslutning till U-grupp
- *Kort sikt:* Förlänga ett antal spår så att de klarar 750 meter långa tåg

Multifunktionsgrupp (M-grupp)

- Byggs mellan I-grupp och kombiterminal
- Byggs så att ett antal spår klarar att hantera 1000 meter långa tåg.
- Utdragsspår byggs i varje ände, som klarar 1000 meter långa tåg
- Uppställningsspår byggs för minst 750 meter långa godståg

- Funktion: utökad I-grupp, möjlighet till planväxling/block-swap, överlämnandebangård för kombiterminalen, dubbel access till kombiterminal, uppställning och hantering av långa tåg (1050 meter)
- *Kort sikt:* Bygga några få spår som klarar 1000 meter långa tåg samt ett utdragsspår mot väster.
- *Kort sikt:* Bygga några uppställningsspår för 750 meter långa tåg för att få bort uppställning från U-grupp

Personbangård

- Byggs om så att Västra Stambanan (VSB) och Godsstråket genom Bergslagen (GGB) får var sin mittplattform med förbigångsspår
- Hastigheten på förbigångsspåren skall vara minst 160 km/h för VSB och minst 80 km/h för GGB.
- Dubbla plattformslägen för alla plattformsspår (både VSB & GGB)
- Nya accesser för resenärer kopplat till flöden i Hallsberg

Övriga funktioner

- Dubbla driftspår (upp- och nedspår) genom hela anläggningen från infart vid I-grupp upp till Sannahed (rälsverkstaden)
- Ny yta för UH underhållsverksamhet vid Rala
- Uppställning av persontåg i Rala. Sidospår för korttidsuppställning av fordon med möjlighet till utökat tjänsteutbud (vattentryckning, fekalietömning, städning mm)
- Utflyttning av vissa underhålls- och servicefunktioner till mer perifer lokalisering

Flera av förändringarna kommer att kräva utökat behov av mark, t.ex. Jernhusens lokstallar mellan U-grupp och PBG och mark precis söder om kombiterminalen. Förändringarna kommer även påverka andra infrastrukturfunktioner såsom t.ex. Vattenfalls transformatorstation väster om kombiterminalen.

1. Inledning

Hallsbergs är en mycket viktig nod i det svenska järnvägsnätet och skärningspunkten mellan två mycket viktiga stråk: Västra Stambanan och Godsstråket genom Bergslagen. För godstrafiken kan Hallsberg anses vara centralpunkten i järnvägsnätet, ett nationellt nav. Hallsbergs anläggning är mycket omfattande och den inrymmer bland annat ranger- och passagerarbangård, kombiterminal och underhållsfunktioner för såväl infrastruktur som för rullande materiel.

På grund av järnvägstrafikens volymutveckling, förändrade behov för godstrafiken framgent samt infrastrukturförändringar runt Hallsberg behöver Hallsbergsnoden utvecklas och anpassas till framtida förutsättningar och behov.

Detta arbete är tydligt kopplat till tidigare genomförda arbeten avseende Hallsbergs-noden, vilka resulterat i rapporterna "Förslag till handlingsplan för fortsatt arbete angående Hallsbergsnoden" (Ärendenummer: TRV 2015/4929) och "Bangårdsanalys Hallsberg" (TRV 2015/56995).

1.1. Syfte

Föreliggande rapport syftar till att identifiera, beskriva, värdera och prioritera insatser i Hallsbergsnoden med en horisont mot åren 2030-2050. Arbetet avser att ge en klarare bild av vad Hallsbergsnoden bör uppfylla avseende funktionalitet och järnvägsproduktion, med särskilt fokus på godsproduktion.

1.2. Metod

Föreliggande arbete har bedrivits till stor del så som en åtgärdsvalsstudie och i stor utsträckning följt samma arbetsprocess, vilken åskådliggörs i Figur 1: Arbetsprocess för åtgärdsvalsstudie nedan.



Figur 2: Arbetsprocess för åtgärdsvalsstudie.

1.2.1. Initiera

Arbetsmetodiken inleds med en Initiera-fas där flera aktörer kan komma överens om att gemensamt genomföra och bekosta en åtgärdsvalsstudie.

1.2.2. Förstå situationen

Till arbetsprocessteg 2 ("Förstå situationen") har input i form av behov, krav, problem och brister samt utmaningar för Hallsbergsnoden kommit dels från inledande work-shop 1

(november 2015) och i viss utsträckning workshop 2, intervjuer och möten med intressenter, men även från tidigare utförda arbeten.

Vidare har kartläggning av aspekter och synkronisering gjorts med projektet som driver dubbelspårsutbyggnaden av "Godsstråket genom Bergslagen" genom Hallsberg inklusive dess nya infart västerifrån. Detta för att säkerställa att rätt framtida förutsättningar beaktas i arbetet med utveckling av Hallsbergsnoden inom ramen för föreliggande arbete.

1.2.3. Pröva tänkbara lösningar

Utifrån den input som framkommit i arbetsprocesssteg 2 ("Förstå situationen") har analys och utformningsarbete bedrivits utifrån:

Värdering av om och i så fall i vilken grad olika anläggningsdelar behöver byggas ut och/eller förlängas.

Översyn av olika funktioner i noden och deras förläggning i en framtida utformning. Vad som behöver ligga centralt i noden och vilka funktioner som kan förläggas mer perifert i Hallsbergsnoden.

Möjlig etappindelning av utbyggnadssteg i järnvägsanläggningen och därvid hur nya delar kan byggas ihop med såväl befintliga som – i senare läge – nya angränsande anläggningsdelar.

I denna fas har en analys och ett konstaterande beträffande personbangården (PBG) som varande ett nålsöga och en flaskhals i Hallsbergsnoden gjorts. Detta har resulterat i att arbetet – som var inriktat mot godstågsproduktion – utvidgats till att även omfatta och prioritera åtgärdsförslag beträffande framtida utformning av PBG.

Vid workshop 2 i maj 2016 gjordes avstämning av det inledande utformningsarbetet med intressenterna. Utöver workshop har dialog i form av möten och intervjuer skett parallellt, bl a med Hallsbergs kommun, Green Cargo samt internt i Trafikverket.

1.2.4. Forma inriktning och rekommendera åtgärder

I perioden mellan workshop 2 och 3 har ett djupare och mer omfattande utformnings-arbete företagits och resultat och synpunkter från workshop 2 integrerats i planerna. För rangerbangården har en full-utbyggnadsdesign tagits fram, vilket innebär en önskvärd framtida utformning för respektive I-, R- och U-grupp samt personbangård. Denna har sedan indelats i avvägda etappvisa utvecklingssteg från befintlig status fram till full utbyggnad. En prioritering och sekvensering av dessa etappvisa utbyggnadssteg har gjort med beaktande av såväl fyrstegsmodellen som av de sex leveranskvaliteterna.

En ytterligare redovisning och avstämning av arbetet gjordes med intressenter vid workshop 3 i slutet av september 2016. Synpunkter som framkom härvid har beaktats och inarbetats i det slutliga arbetet med färdigställande av inriktning och rekommendationer för utvecklingen av Hallsbergsnoden.

1.3. Genomförande

En tät och bred intressentdialog har varit en mycket viktig del i arbetets genomförande, dels i form av tre stycken workshops och dels genom intervjuer och möten med intressenter inom en rad organisationer såsom tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter (landsting), järnvägsrelaterade fastighetsägare och representanter inom Trafikverket. Denna

information har kompletterats med resultat och fakta från ett antal rapporter och publikationer inom området.

Vägledande för arbetet har varit att värdering och analys gjorts gentemot fyrstegsprincipen, för vilken de olika stegen beskrivs nedan:

Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder

Vidare har arbetet beaktat funktions- och hänsynsmålen som stipuleras av de sex leveranskvaliteterna, vilka är;

Kapacitet: "transportsystemets förmåga att hantera efterfrågad volym av resor och transporter"

Punktlighet: "transportsystemets förmåga att uppfylla eller leverera planerade res- och transporttider samt förmågan att snabbt tillhandahålla rätt information vid störningar"

Robusthet: "transportsystemets förmåga att stå emot och hantera störningar"

Användbarhet: "transportsystemets förmåga att hantera kundgruppernas behov av transportmöjligheter"

Säkerhet: "transportsystemets förmåga att minimera antalet omkomna och allvarligt skadade"

Miljö/hälsa: "transportsystemets förmåga att minimera negativ påverkan på klimat, landskap och hälsa samt förmågan att främja den positiva utvecklingen av dessa"

Enligt Trafikverkets årsredovisning beskriver leveranskvaliteterna Trafikverkets "förmåga att leverera ett tillgängligt transportsystem, som tar hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa" och ska beskriva transportsystemets status. De har tagits fram för att "för-bättra styrningen och uppföljningen av Trafikverkets bidrag till de transportpolitiska målen".

2. Nuläge och brister i Hallsberg – trafikering och funktioner i noden

I kapitlet redogörs inledningsvis för Hallsbergs roll i järnvägssystemet, trafikering och kapacitetssituation i och runt Hallsberg. I påföljande avsnitt 2.4, beskrivs kortfattat de olika funktioner som finns inom Hallsbergs stationsområde.

2.1. Hallsbergsnoden och inkommande stråk – översiktlig beskrivning av system och kapacitet/belastning

Genom Hallsbergsnoden löper två mycket viktiga stråk i järnvägssystemet, i synnerhet för gods – Godsstråket genom Bergslagen (GGB) och Västra Stambanan (VSB).

2.1.1. Beskrivning av aktuella stråk

Västra stambanan löper i väst-östlig riktning genom Hallsberg och är dubbelspårig hela vägen från Göteborg till Stockholm. Genom Hallsberg har den dubbelspårsfunktion och dessa spår ligger sydligast i Hallsbergs stationsområde.

Noden genomkorsas även av Godsstråket genom Bergslagen i nord-sydlig riktning, vilket är dubbelspårigt norrifrån (Kumla) fram till den östliga utkanten av stationsområdet. Från denna punkt och ner till Degerön – ungefär halvvägs till Mjölby – är banan för närvarande enkelspårig. Dock finns två spårförbindelser mellan Hallsberg och Skymossen strax söder om Hallsberg, en västlig och en östlig (det s k Långängsspåret), se figur nedan.



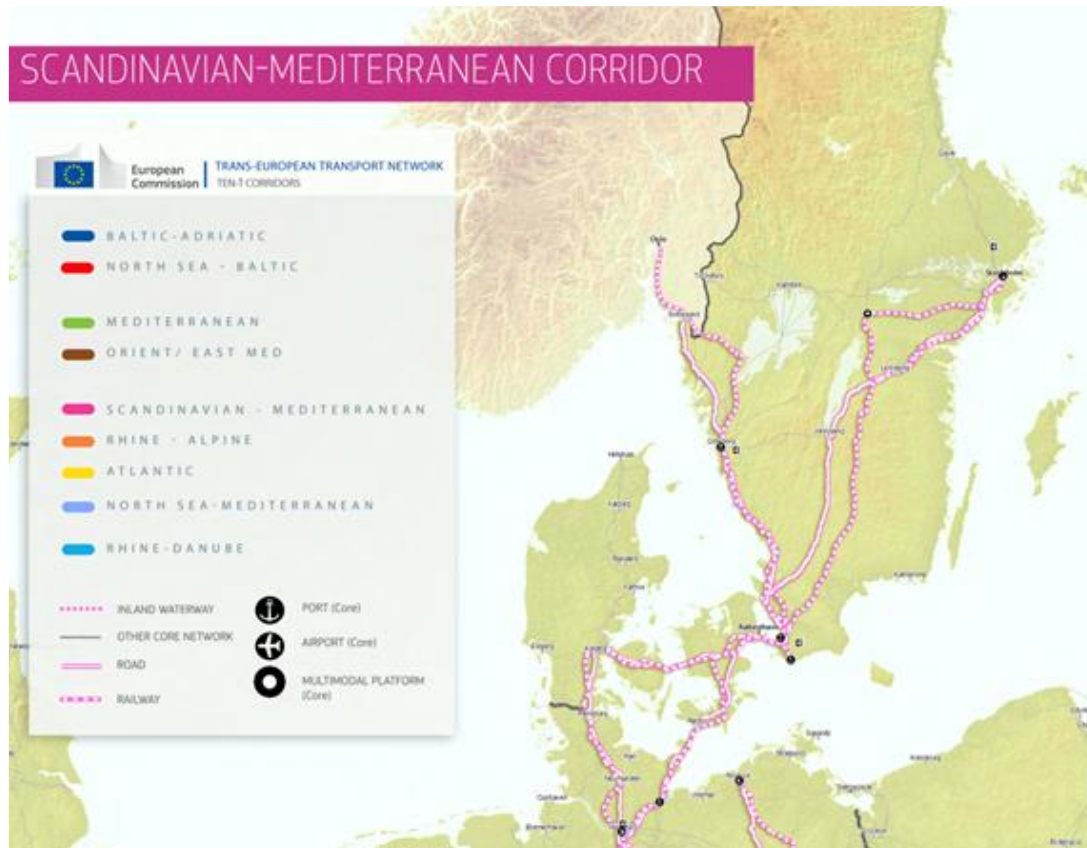
Figur 3: Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen.

2.2. Hallsbergsnoden i ett internationellt nätverk

Europeiska kommissionen har pekat ut ett antal nätverk (Trans-European Networks, TEN), där TEN-T är "Det transeuropeiska transportnätet". Det finns motsvarande TEN-nätverk för energi och för telekommunikationer.

TEN-T omfattar infrastruktur (vägar, järnvägar, inre vattenvägar, hamnar, flygplatser, navigeringssystem, anordningar för överföring av gods mellan olika transportslag, pipelines) och de tjänster som krävs för att denna infrastruktur ska fungera. Det är ett multimodalt nätverk som omfattar alla transportslag.

I TEN-T-nätverket har ett antal korridorer pekats ut, varav en är ”The Scandinavian-Mediterranean Corridor”. I denna ingår ett antal svenska stråk och noder, vilka framgår av Figur 3 nedan.



Figur 4: TEN-T nätverk i Sverige för järnväg, (källa: European Commission, Mobility and Transport).

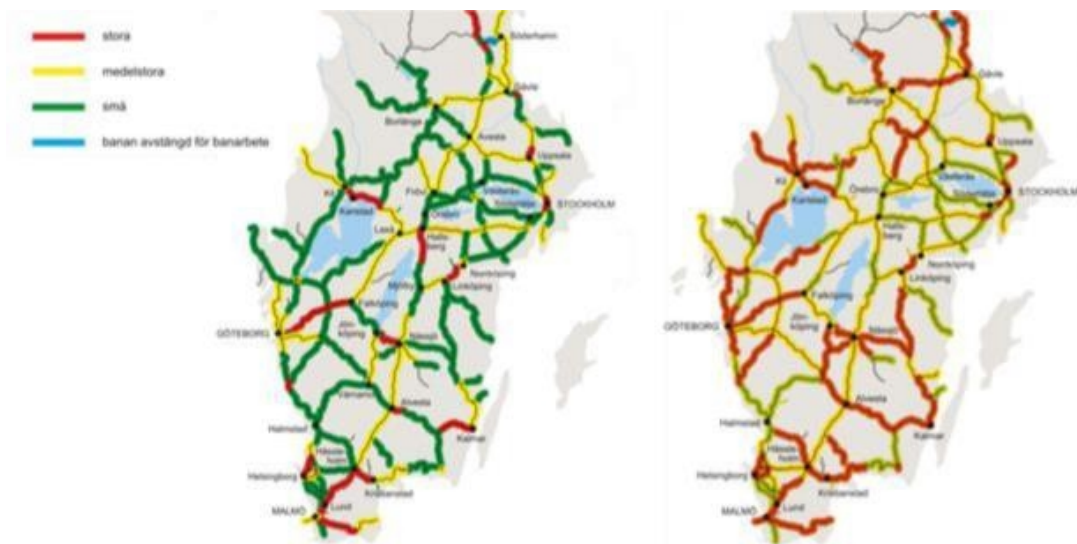
Som åskådliggörs i bilden ovan ingår ett antal järnvägsstråk i TEN-T, dessa är;

- Västkustbanan tillsammans med södra delen av Norge-Vänerbanan samt sträckan Skälebol-Kornsjö
- Södra Stambanan till Åby samt sträckningen Åby-Nyköping-Järna-Stockholm
- Godsstråket Genom Bergslagen mellan Motala och Hallsberg
- Västra Stambanan mellan Hallsberg och Stockholm

Utöver att två TEN-T-stråk möts i Hallsberg är Hallsberg tillsammans med Stockholm, Göteborg och Malmö även angiven som ”Core multimodal Platform”, d v s en central multimodal nod i systemet.

2.3. Trafikbelastning i stråk och nod

I kartan nedan åskådliggörs kapacitetsbegränsningar och kapacitetsutnyttjande max två timmar som råder för respektive stråk runt Hallsberg i södra och mellersta Sverige.



Figur 5: Karta Kapacitetsbegränsningar dygn (t v) och kapacitetsutnyttjande max 2 timmar (t h) hösten 2015 (källa: Trafikverket 2016:038).

Av kartan ovan framgår att kapacitetsbegränsningarna på GGB mellan Hallsberg och Örebro är klassificerad som små, medan VSB väster- och österut har medelstora och söder ut från Hallsberg föreligger stora kapacitetsbegränsningar. Av nämnda stråk är för närvarande endast GGB söderut från Hallsberg enkelspårigt, vilket förklarar de stora kapacitetsbegränsningarna.

I tabellen nedan redovisas kapacitetsutnyttjandet per dygn respektive under de två mest belastade timmarna, för de aktuella stråken. Sträckan Hallsberg-Degerön har med sina 51 tåg per dygn ett högt dygnsutnyttjande och är även högt belastat under de två peak-timmarna, liksom VSB mellan Hallsberg och Laxå.

Banor och linjedelar 2015 Färgen motsvarar graden av kapacitetsbegränsningar	Dsp/esp 2015	Fj/b	Bantyp	Antal tåg per dygn och dir riktning hösten 2015			KU dygn	Max 2 timme period	Antal tåg per max 2 timme och dir riktning hösten 2015			KU max 2 timme
				Person	Gods	Summa			Person	Gods	Summa	
1. Västra stambanan												
Katrineholm-Hallsberg	Dubbelspår	Fj/b	2	46	12	58	61-80	17:00-19:00	10	0	10	<=60
Hallsberg-Laxå	Dubbelspår	Fj/b	2	59	27	86	61-80	17:00-19:00	12	1	13	61-80
9. Godsstråket genom Bergslagen												
Örebro - Hallsberg rbg	Dubbelspår	Fj/b	2	57	35	92	<=60	06:00-08:00	8	4	12	<=60
Hallsberg-Laxå	Enkelspår	Fj/b	2	18	33	51	61-80	01:00-03:00	0	6	6	61-80

Figur 6: Kapacitetsutnyttjande dygn, beräkningsresultat hösten 2015 (bearbetad; källa: Trafikverket 2016:038).

Även om de övriga stråken har ett något lägre kapacitetsutnyttjande innebär deras dubbel-spårsfunktion att antalet tåg som belastar Hallsbergsnoden blir mycket högt. Totalt handlar det om drygt 260 tåg per dygn. Detta ställer stora krav på nodens kapacitet och förmåga att hantera flera simultana tåg, både i dagsläget, men i än högre grad framöver i takt med ökande trafikintensitet. Av tabellen ovan framgår fördelningen mellan person- och godståg på respektive stråk. På VSB väster om Hallsberg samt på Godsstråket norr om Hallsberg är godstågsandelen drygt 30 procent, medan den är cirka 20 procent på VSB öster om Hallsberg. Tydligt högre är dess andel på Godsstråket genom Bergslagen söder om Hallsberg, där den uppgår till cirka 65 procent av all trafik.

2.4. Funktioner/anläggningar i Hallsbergsnoden

Inom Hallsbergs stationsområde inryms en mycket omfattande järnvägsanläggning och kopplade till denna finns ett flertal funktioner och del-anläggningar. En del av dessa beskrivs i kommande avsnitt.

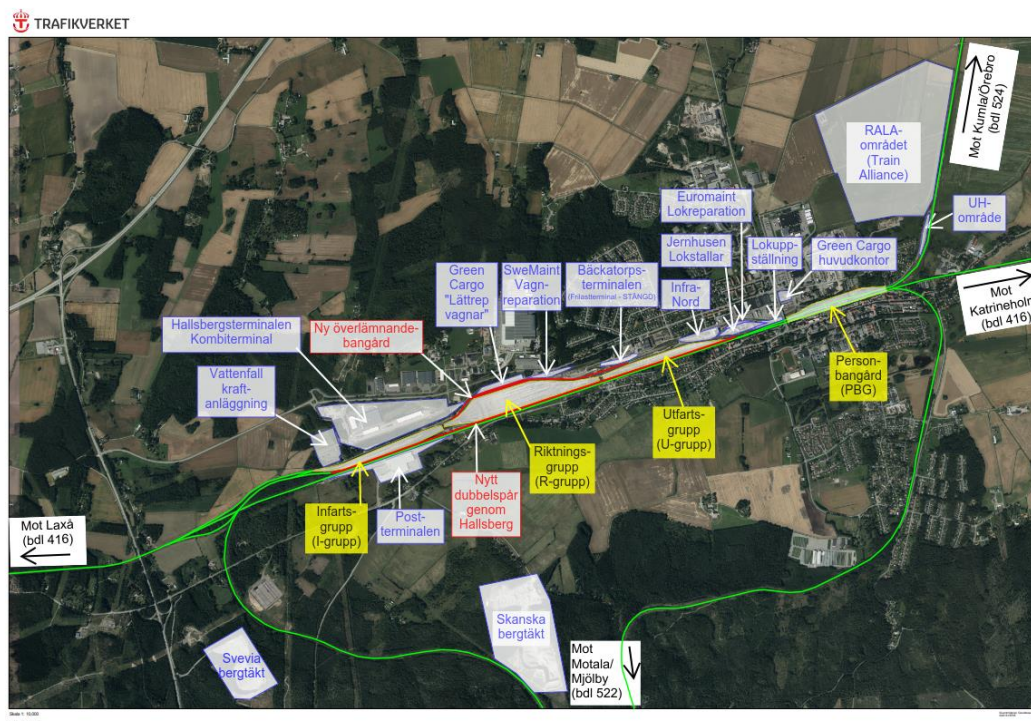
I tidigare arbete¹ definierades vad som är Hallsbergs huvudsyfte och kärnfunktioner och då formulerades:

Tågproduktion av gods- och persontrafik, vilket omfattar;

- Produktion/tågbildning av godstrafik i form av vagnslast-, system- och kombitåg.
- Möjlighet till såväl vall- som planväxling
- Trafikering av persontåg för regional- och fjärrtrafik.

Personbangården samt rangerbangården, vilken omfattar infarts-, riktnings- och utfartsgrupp, är därmed fundamentala delar och funktioner i Hallsbergsnoden. Däremot finns andra funktioner i noden, varav en del skulle kunna bedömas vara lite mindre centrala/kritiska och vars framtida placering därmed kan behöva ses över och i vissa fall ändras. Detta för att möjliggöra vidare utveckling av nodens primärfunktioner ranger- och personbangård.

I nedanstående bild åskådliggörs Hallsbergsnoden och i noden väsentliga delar/funktioner.



Figur 7: Hallsbergsnoden och dess delar.

2.4.1. Rangerbangård

Rangerbangården kan beskrivas som en storskalig och mekaniserad växlingsbangård vid vilken ett stort antal tåg och vagnar hanteras per dag. Bangårdens primära uppgift är att från olika ankommande tåg sätta samman vagnar som ska till samma destination i nya avgående vagnstammar. På rangerbangården sker såldes upplösning och bildning av godståg i stor skala. Anläggningen är tredelad och består, som framgår av Figur 6 ovan, av tre spårgrupper: Infartsgrupp (I-), Riktningsgrupp (R-) och Utfartsgrupp (U-grupp). Dessa beskrivs utförligare i kommande avsnitt.

¹ "Förslag till handlingsplan för fortsatt arbete angående Hallsbergsnoden" (ärendenummer: TRV 2015/4929)

Beträffande rangering av godsvagnar hanterar Hallsbergs rangerbangård störst antal av alla rangerbangårdar i landet. Volymen uppgår för närvarande till ca 300 000 vagnar årligen, eller 27-28 000 vagnar per månad. Av de rangerade vagnarna är ungefär 2 000 per månad s.k. skrotvagnar – vagnar som av en eller annan anledning dras tillbaka över vall och växlas mer än en gång, se Figur 8 nedan.



Figur 8: Skrotdragning av vagnsstam över vallen.

Beträffande dragning av skrotvagnar från R- upp till I-gruppen finns två operationella aspekter av vikt:

- När skrotdragningen sker hindrar den samtidig växling över vallen. Detta innebär att rangeringen över vallen avstannar under några minuter.
- Dragning av långa skrot-vagnstammar tillbaka över vallen innebär förhöjt slitage och värmeutveckling i kolvbromsarna. Därmed medför skrotdragen över vall ökade underhållskostnader.

Dagligen ankommer mellan 45 och 50 godståg och ungefär lika många avgår från rangerbangården. Utöver dessa godståg som trafikerar rangerbangården, finns ett antal godståg per dag som passerar förbi Hallsberg utan att gå in på rangerbangården eller går in i Hallsberg enbart för förarbyte, vilket generellt görs i höjd med lokstallarna på GGB, se Figur 9 nedan.



Figur 9: Plats där förarbyten generellt görs vid mini-plattform GGB.

2.4.1.1. Infartsgrupp

Infartsgruppen omfattar 8 spår för mottagning av ankommande godståg (spår 301-308) samt ett genomgångsspår (309) nordligast i spårgruppen. Spår 309 syns längst till höger i Figur 10 nedan och på två av I-gruppens spår (spår 302 och 305) står vagnsstammar i väntan på rangering över vallkrönet, vilket ligger vid I-gruppens östra ände.



Figur 10: I-grupp med vallkrön nedan till höger.

Spåren på I-gruppen är av varierande längd och framgår av tabellen nedan.

I-grupp	Spår	Längd	Spår	Längd
	301	694	302	697
	302	697	301	694
	303	663	304	663
	304	663	303	663
	305	603	309	648
	306	589	308	627
	307	611	307	611
	308	627	305	603
	309	648	306	589

Där framgår även att fullängdståg (630 meter) inte tas emot på samtliga spår, utan på fem till sex av de åtta mottagningsspåren på Infartsgruppen.

Som angivits i tidigare avsnitt är Hallsbergs-noden utpekad som "Core multimodal platform" och till den leder två stråk som ingår i TEN-T. För stråk och noder i TEN-T ska 750 meter långa tåg kunna framföras och hanteras

och än längre tåg (1050 meter) kan bli aktuella i framtiden. För detta är Infartsgruppen idag inte anpassad och lämplig.

Vad gäller spår användning och kapacitet på I-gruppen är belastningen över dygnet relativt ojämn. Störst intensitet råder generellt på sen eftermiddag och fram till mitt i natten. I detta tidsintervall är i vissa lägen I-gruppen full och det inträffar att ankommande tåg får vänta ute längs inkommande linjer – något som kan skapa störningar för övrig trafik.

2.4.1.2. Riktningsgrupp

Riktningsgruppen består av fyra spårgrupper omfattande åtta spår vardera, således 32 riktningsspår inalles. Omedelbart öster om vallkrönet ligger växlar som fördelar vagnarna in över någon av de fyra balkbromsarna. Dessa bromsar ner vagn eller vagnsgrupp – utifrån vikt – till rätt hastighet innan dessa går ut på respektive spårgrupp och fördelas vidare in på rätt riktningsspår. Bilden nedan (Figur 11) ger en bra överblick.



Figur 11: R-grupp med balkbromsar i förgrunden. Vy från rangertornet.

Från Infartsgruppens ankomstspår växlas vagnar/vagnsgrupper in på riktningsspåren, där de byggs samman till vagnsstammar med samma destination. Generellt byggs således en vagnsstam med en viss destination samman på ett tilldelat spår. Undantaget från detta är sammansättning av skrotvagnsstammar, som ska dras om, och som därmed innehåller vagnar till flera olika destinationer. För skrotvagnar används ofta två till tre riktningsspår

(enl. Green Cargo), vilket innebär att knappt 30 spår är tillgängliga för bildande av destinationsdedicerade vagnsstammar. På riktningsgruppen finns bromsprovningsanläggning (tryckluftsanläggning) för vagnarna.

Av flygbilden nedan åskådliggörs att R-gruppen har ett tydligt utseende av en harpa, där spåren generellt är kortare i dess norra del (övre spåren i bilden) än i den södra delen (nedre spåren i bilden).



Figur 12: Riktningsgruppens spår.

R-grupp	Spårnummer	Längd (-2 m)	Spårnummer	Längd (-2 m)
	11	609	26	760
	12	608	27	724
	13	607	21	719
	14	629	18	704
	15	629	35	697
	16	603	22	672
	17	602	28	665
	18	704	23	643
	21	719	14	629
	22	672	15	629
	23	643	31	625
	24	579	11	609
	25	579	12	608
	26	760	13	607
	27	724	16	603
	28	665	17	602
	31	625	36	602
	32	570	24	579
	33	554	25	579
	34	546	32	570
	35	697	33	554
	36	602	34	546
	37	520	37	520
	38	499	38	499
	41	498	41	498
	42	436	48	497
	43	437	47	494
	44	439	44	439
	45	374	43	437
	46	375	42	436
	47	494	46	375
	48	497	45	374

Tabell 1: Riktningsgruppens spår sorterade m a p nummer respektive längd.

Som nämnts ovan, har R-gruppen, på grund av dess utformning, relativt heterogena spårlängder. Respektive spårlängder framgår av tabellen till vänster.

Av tabellen framgår några väsentliga aspekter;

Bildande av fullängdståg (630 meter) kan i dagsläget ske på max 14, men mer troligt 11 spår av totalt 32 stycken.

För sammansättning av vagnstammar till 740-750 meters tåg (TEN-T-standard) är ett spår helt säkert brukbart och möjligen max två ytterligare.

Av totalt 32 spår är 15 stycken (47 %) kortare än 600 meter och 9 stycken (28 %) kortare än 500 meter.

R-gruppens spårlängdsfördelning beskrivs även i Figur 13 nedan och referenslinjer för 630 och 740-750 meter är inlagt i rött respektive grönt.



Figur 13: Fördelning av spårlängder och hjälplinjer för 630 (röd) respektive 740-750 meter (grön).

Diagrammet ovan åskådliggör relativt väl, att tillgången på spår för bildande av långa tåg är knapp.

På Hallsbergs rangerbangård har antalet rangerade vagnar ökat sedan 2013, upp till ca 300.000 per år. Detta innebär inte att antalet ankommande och avgående tåg ökat linjärt på motsvarande sätt, utan till viss del kan ökningen ske genom ökad snittlängd på tågen. En väsentlig ekonomisk faktor rörande vagnslasttrafik är hög fyllnadsgrad m a p vikt och/eller längd i linjedragningarna.

I juni 2015 genomförde WSP en analys av tågproduktionen vid rangerbangården i Hallsberg som utmynnade i rapporten "Bangårdsanalys Hallsberg" (TRV 2015/56995). Som en del i det arbetet studerades rangeringen på plats i tornet under ett dygn från onsdag klockan 13 till torsdag samma tid. Detta är den tid och veckodag som generellt är mest intensiv rörande rangering enligt uppgift från Green Cargo. Då studien enbart företogs under ett dygn ger den inte ett tillfredsställande statistiskt underlag, men ger ändå vissa intressanta indikationer.

Under det studerade dygnet ankom 46 tåg och avgick 50 stycken. Av de 50 avgående gick åtta tåg till Malmö rangerbangård (RBG), fyra till Sävenäs RBG och tre vardera till Gävle RBG, Norrköping RBG och till Ånge RBG. Med förbättrad dragkraft per lok (d v s starkare än RC-lok) och en infrastruktur som regelmässigt tillåter längre och tyngre tåg borde, teoretiskt, längre och/eller tyngre och därmed färre tåg kunnat köra på, som exempel, nämnda transportrelationer utan menlig inverkan på ledtid och servicenivå. I vilken grad det går att minska antalet tåg på t ex nämnda transportrelationer är givetvis också en funktion av när vagnarna till dessa avgående tågen kommer in till Hallsbergs I-grupp. Helt klart är dock att hög fyllnadsgrad och möjlighet att på såpass trafikerade destinationer köra med längre och/eller tyngre tåg skulle förbättra de operationella kostnaderna – och därmed konkurrenskraften – för vagnslasttrafiken i aktuella transportrelationer.

Som nämnts tidigare, omfattar Riktningssgruppen 32 spår varav två till tre används som "skrotspår". Detta ger cirka 30 tillgängliga spår för att bilda mellan 45 och 50 avgående tåg per dygn. Därmed behöver i snitt ungefär 1,7 vagnsstam bildas per spår och dygn. Av denna anledning blir det viktigt att ha omsättning på spåren och få undan färdigbildade vagnstammar till U-gruppen för frigöra R-spår så fort som möjligt. Detta för att kunna påbörja sammansättning av ny avgående vagnsstam.

Behovet av omsättning på R-spåren blir också viktigt på grund av de stora skillnaderna i längd på R-spåren, vilket innebär en planeringsrestriktion som kräver att rangeringsplaneraren åstadkommer en god matchning mellan planerade vagnstammar och tillgängliga spår. Denna planering är dynamisk då ingen dag är den andra lik, vilket innebär att en fast spåransvägningsplan inte går att tillämpa – något som hade varit möjligt med längre och mer jämnlånga spår på R-gruppen.

2.4.1.3. Utfartsgrupp

Direkt öster om Riktningssgruppen ligger Utfartsgruppen (U-gruppen) och denna omfattar tolv spår. Från U-gruppen ska generellt godstågsavgångarna ske. Ibland görs dock direktavgång från R-gruppen av nord- och östgående tåg.

Vagnsstammarna som satts samman på Riktningsspåren dras, när de är kompletta, ner till U-gruppen av rangerlok. På U-gruppen kopplas linjelok till och avsyning samt bromsprov genomförs.

U-gruppens respektive spårlängder framgår av tabellen nedan (Tabell 2).

U-grupp	Spår	Längd	Spår	Längd
	201	644	212	886 *)
	202	644	208	702
	203	692	203	692
	204	576	209	681
	205	611	201	644
	206	637	202	644
	207	637	206	637
	208	702	207	637
	209	681	205	611
	210	562	204	576
	211	563	211	563
	212	886	210	562

*) Nås endast från spår 36-48

Tabell 2: U-gruppens spårlängder.

Till skillnad från I- och framför allt R-gruppen har U-gruppen förhållandevis stor andel spår som är rustade att hantera dagens fullängdståg på 630 meter (9 av 12 stycken).

Värre är det dock för tåglängder på 740-750 meter där endast ett spår är långt nog och endast kan nås från de nordligaste R-spåren (spår 36-48), vilka dessutom är kortast. Dock kan ett långt tåg bildas genom bruk av två nordliga, korta R-spår, på vilka två halva vagnstammar byggs. Den första tågshalvan dras sedan ut och backas tillbaka och kopplas samman med den andra vagnsstammen på U-gruppens spår 212 (886 meter långt enl ovan).

För 740-750 meters tåg som ska avgå i östlig eller nordlig riktning är ett alternativt förfarande att tåget byggs på spår 26 eller möjligen spår 27 i R-gruppen och gör direkt avgång därifrån, d v s utan att bruka U-gruppen.

Som nämnts har U-gruppen tolv spår, men i praktiken är inte alla dessa tillgängliga för rangerbangårdsoperationen. För närvarande brukas spåren enligt följande;

- Spår 201 och 202 (sydligast i U-gruppen) förfogas av TRV (Produktionsledning Hallsberg och Trafikledningen) vilka ger spårtilldelning för korttidsuppställning och lokbyten.
- Spåren 203 – 209 (varav 204 är ett kort stickspår) har Green Cargo förfogande över och använder för färdigställande och avgång av rangerade godståg. Det ska dock

poängteras, att ett av dessa hela tiden måste vara fritt från uppställda vagnstammar då det måste vara öppet för lokgenomfart till R-gruppen. Orsak till detta är att det saknas access till R-gruppen österifrån utanför U-gruppen. Följden av detta är att Green Cargo i praktiken endast har fem spår till förfogande för uppställning av vagnsset för avgång.

- De nordligaste spåren (210 – 212) råder Trafikverket över för kapacitetstilldelning till järnvägsföretag.

Detta påvisar att det föreligger ett uppställningsbehov för godstrafiken, för vilket spår egentligen saknas och varför U-gruppen till del används för just detta ändamål. Följden blir att spårkapacitet för rangeringen reduceras gentemot vad som är avsett.

2.4.2. Personbangård

Till skillnad från övriga bangårdsdelar i Hallsberg, i vilka person- och godstågstrafiken i princip är helt separerad, går all trafik genom personbangården (PBG), såväl gods- som persontrafik, på samma relativt begränsade infrastruktur.

I dagsläget trafikeras personbangården av drygt 250 tåg per dygn, varav cirka 160 är persontåg. Trafiken är relativt komplex och den är sammansatt av persontåg som gör uppehåll med gods- och snabbtåg som passerar utan stopp.

På Västra stambanan, som har dubbelspårsfunktion, går:

- Snabbtåg Stockholm – Göteborg samt Stockholm – Oslo, varav en del gör uppehåll och en del passerar snabbt.
- Regiontåg som gör uppehåll
- Godståg – passerande och tåg på väg in till eller ut från rangerbangården

All denna trafik belastar upp- och nedspåren, vilka också är perrongspår. Detta framgår av Figur 14 nedan. Det innebär att på samma spår kombineras tåguppehåll med mycket snabba passager och det finns inga förbigångsmöjligheter.



Figur 14: Hallsbergs personbangård med upp- (till vänster, spår 3) och nedspår (till höger, spår 2) för Västra Stambanan samt stationshuset till höger.

Omedelbart öster om stationshuset finns, invid Västra stambanans nedspår, ett ändspårsläge, spår 1, vilket framgår av Figur 15 nedan.



Figur 15: Spår 1 öster om stationshuset. Vy västerut.

Detta spår 1 används primärt av tåg som körs av Tåg i Bergslagen (TiB) från Motala, via Långängsspåret, in till Hallsberg och vidare norröver på GGB och i motsatt riktning. Spåret används även för korttidsuppställning av TiB. På motsvarande sätt finns ett ändspårsläge 4 bredvid uppspåret (spår 3). Detta är beläget väster om stationshuset.

Godsstråket genom Bergslagen är dubbelspårigt genom Hallsberg och trafikerar av:

- Persontåg, lokal- och regiontåg, som gör uppehåll
- Godståg, såväl passerande som tåg på väg in till eller ut från rangerbangården

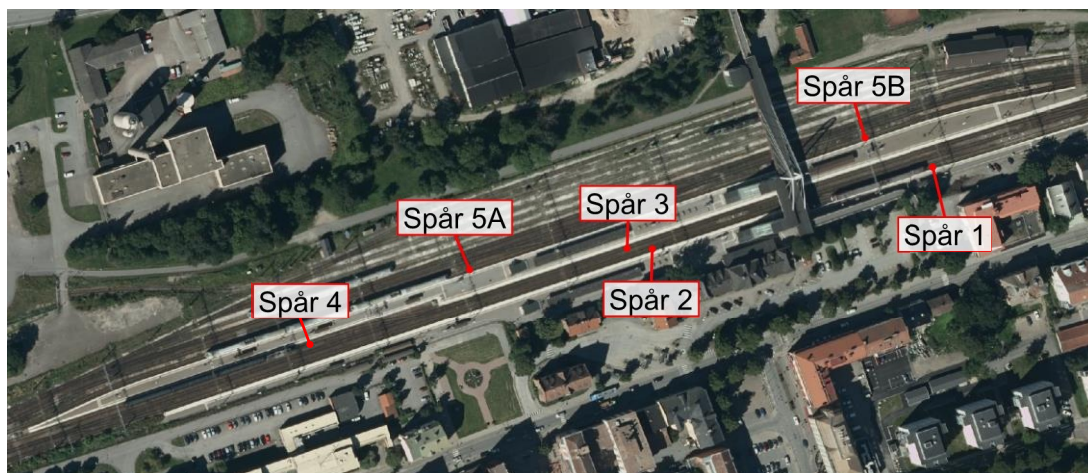
Persontrafiken har på GGB ett perrongspår (spår 5) med två pättformslägen till förfogande. Norr om detta finns förbigångsspår (spår 6 och 7) och ytterligare norr därom ett antal omloppsnära uppställningsspår för persontrafiken, vilket framgår av Figur 16 nedan.



Figur 16: Hallsbergs personbangård med uppställningsspår (t v) och perrongspår GGB (t h). På förbigångsspåret norr om detta är ett godståg på väg in.

För persontåg behövs spår för uppställning över natt eller över helg och dessa bör helst ligga relativt nära plattform. Då tillräcklig uppställningskapacitet saknas i Örebro körs en del persontåg ner till Hallsberg för korttidsuppställning.

Personbangården har en utformning som, på grund av kombinationen längd, asymmetri och nämnda ändspårslägen, kan vara svåröverblickbar och något förvirrande för resenärerna. Detta åskådliggörs av flygbilden (Figur 17 nedan), i vilken spårläggna är angivna. Av bilden framgår även att personbangården är en smal ”midja” i noden som all trafik ska passera genom. Västra Stambanan är på södra sidan av mittplattformen och Godsstråket genom Bergslagen (GGB) på den norra sidan. Ytterligare norr om GGB syns ett antal omloppsnära uppställningsspår för persontrafiken.



Figur 17: Hallsbergs personbangård från ovan där de olika plattformslägena är angivna, varav nummer 1 och 4 är ändspårslägen.

2.4.3. Uppställning godståg

I en för gods central nod som Hallsberg föreligger ett behov av att kunna ställa upp rullande materiel. Detta som följd av att det i noden görs en hel del operationer som driver detta uppställningsbehov, såsom:

- Bildande av nya tåg
- Upplösning av inkommande tåg
- Lok- och/eller lokförarbyten
- Av- och tillkoppling av vagnar eller vagnsgrupper

Tågproduktionen kan föranleda såväl kort- som långtidsuppställning av tåg eller vagnar. Beskrivning av krav och definitioner kring uppställning finns i rapporten ”Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet” (publikationsnummer: TRV 2017:067) och avsnitt sju.

2.4.3.1. Korttidsuppställning

För godstrafiken föreligger dels ett korttidsuppställningsbehov av hela tåg, men även för vagnar eller vagnsgrupper. Denna lagrings-/buffereringsfunktion är viktig för att möjliggöra en hög och hyggligt jämn vagnfyllnadsgrad i linjetågen. I de fall marknadens ledtidskrav på transporten tillåter och möjliggör allokering av vagnar för högre fyllnadsgrad, kan korttidsuppställningsspår för vagnar troligen minska antalet godståg något vissa dagar och därmed minska trycket på stråken. Dessutom är god vagnsfyllnad en nyckelfaktor för att kunna bedriva tågtransporter med rimlig lönsamhet.

2.4.3.2. Långtidsuppställning

Långtidsuppställning är icke-produktionsnära uppställning och för godstrafiken har långtidsuppställning en konjunkturutjämnande funktion och kan jämföras med hur rederi-världen lägger upp fartyg när efterfrågan viker.

Långtidsuppställning för godståg behöver normalt inte ligga centralt och konkurrera areellt med andra funktioner i en viktig nod som Hallsberg.

2.4.4. Uppställning persontåg

I dagsläget nyttjas spår åtta till tolv på personbangården för korttidsuppställning av persontåg. Det är både tåg med slutdestination Hallsberg och Örebro. De sistnämnda går som tjänstetåg från Örebro ner till Hallsberg.



Figur 18: Uppställningsspår 8-12 vid Hallsbergs personbangård.

2.4.5. Överlämningsbangård

En ny överlämningsbangård är byggd utefter Riktningssgruppens på dess norra sida, enligt principskissen nedan (Figur 19).



Figur 19: Principiell utformning och placering av den nya överlämningsbangården.

Byggnationen av överlämningsbangården är en del av dubbelspårsprojektet genom Hallsberg. Syftet med anläggningen är att underlätta trafikering till och från kombi-terminalen, i och med att magasineringsmöjligheter för tåg skapas. Vidare möjliggör överlämningsbangården mottagning, uppställning och växling av långa tåg tack vare sin långsträckt utformning utmed R-gruppens nordsida (tåg upp till 750 m).



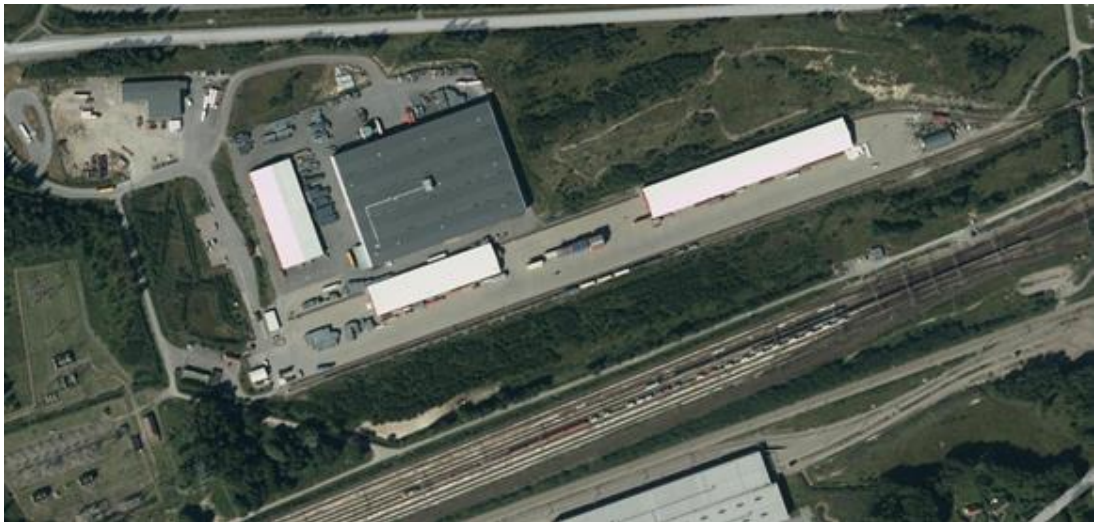
Figur 20: Vy mot öster.



Figur 21: Vy mot väster.

2.4.6. Hallsbergsterminalen (kombiterminal)

Hallsbergsterminalen ligger i Hallsbergssnodens västra del invid Infartsgruppen, vilket framgår av figuren nedan.



Figur 22: Hallsbergsterminalen.

Hallsbergsterminalen, som opereras av Logent, ingår i Göteborgs hamns Railport-nätverk och trafikeras bland annat av en containerpendel fem dagar i veckan från Göteborgs hamn.

Vid terminalen utförs en rad logistiktjänster, såsom omlastning;

- av intermodala enheter mellan tåg och bil
- av gods mellan konventionella järnvägsvagnar och lastbil
- från lastbils- till lastbilsekipage

Utöver ovan, tillhandahåller terminalen lagrings- och förmonteringstjänster åt bl a Volvo.

Genom sin närhet till rangerbangården fångar kombiterminalen, utöver hela, sammanhållna kombitåg, även intermodala vagnar som går i Green Cargo's vagnslasttrafik. Därtill, vilket nämnts ovan, har denna närhet möjliggjort breddningen av affären till att omfatta lastning och lossning av konventionella vagnar i vagnslasttrafik. Detta görs i de två tälthallarna som står över det nordliga av de tre lastspåren.



Figur 23: Infart till kombiterminalen.

Viktigt för rationell operation vid kombiterminalen är en bra anslutning. Elektrifieringen ända fram till terminalen har genomförts och var en viktig del i att möjliggöra direktanlop av hela kombitåg med ellok. Med överlämningsbangården har anlöpsförutsättningarna för kombitåg till terminalen ytterligare förbättrats.

2.4.7. Bäckatorpsterminalen (frilast)

Öster om R-gruppen ligger Bäckatorpsterminalen (frilast). Syftet med en frilast är att denna ska vara en fri resurs för omlastning mellan tåg och lastbil. Då en frilast saknar bemanning och utrustning, får nyttjare av sådana själva organisera allt som fordras för godsöverföringen (t ex någon som har utrustning för och utför lyft). En frilast används företrädesvis för hantering av projektlaster eller rundvirkestransporter och mer sporadiskt än fortfarande.

Frilasten i Hallsbergssnoden är numera stängd. Som nämnts tidigare, utför Hallsbergsterminalen omlastningstjänster som sträcker sig tydligt bortom hantering av enbart enhetsberett gods, vilket innebär att nödvändiga resurser för lyft finns allokerade på terminalen.

2.4.8. Lokverkstad (Euromaint) och lokuppställning

Mellan U-gruppen och personbangården ligger två cirkellokstall och omedelbart norr om dessa lokverkstaden. Denna har således ett mycket centralt läge i noden. Spåren norr och öster om lokverkstaden används i hög utsträckning för uppställning av lok knutna till godstrafik. Ett antal uppställda lok syns i Figur 24 nedan liksom lokverkstadens läge.



Figur 24: Euromaints lokverkstad och lokstallarna.

Då persontrafiken i hög och tilltagande grad bedrivs med motorvagnståg, utgör lok för persontrafik en liten del av verkstadens verksamhet, detta speciellt som Hallsberg inte är en typisk slutstation för lokdragen persontrafik vid vilken lokunderhåll är mer naturlig.

Lokverkstaden är således av mer central betydelse för godstrafiken och dess placering är därmed viktigare utifrån godstågens trafikering. Med avseende på minimering av antalet trafikrörelser som genereras, bör lokverkstaden vara förlagd nära punkter där linjeloken kopplas till eller från vagnsstammarna. Detta innebär att nuvarande nära placering nära U-gruppen där vagnstillkoppling sker och lokbyten görs, alternativt en placering vid I-gruppen, där linjeloken kopplas från vagnsstammarna, torde vara teoretiskt bäst med avseende på minimering av trafikrörelser. Viktigt i sammanhanget är dock hur kopplingen (sista biten) in till verkstaden är. Om den föranleder många små-rörelser ("saxning") kan en till synes god placering i noden på övergripande nivå trots allt vara ofördelaktig och ta mycket kapacitet.

2.4.9. Vagnsverkstad (Swemaint)

Swemaints vagnsverkstad i Hallsberg är helt inriktad på underhåll av godsvagnar. Den ligger i omedelbar anslutning till R-gruppen vid dess östra ända, se Figur 24 nedan.



Figur 25: Swemaints vagnsverkstad.

Verkstadens placering nära riktningsgruppen är fördelaktig. Detta då den skapar minst antal tågrörelser, att få ut enskilda vagnar ur tågstammarna och till verkstaden för reparation och underhåll. Således bör, i likhet med lokverkstaden ovan, vagnsverkstaden ligga med närhet till punkter där tåg delas och sätts samman.

2.4.10. Lättrep-verksamhet (Green Cargo)

Väster om Swemaint's vagnsverkstad och omedelbart norr om R-gruppen finns Green Cargo's sk. "lättrep". Dess förläggning illustreras nedan (i Figur 25).



Figur 26: Green Cargo's "lättrep".

I denna utför Green Cargo själva lättare reparationer och visst underhåll av godsvagnar. Tyngre insatser görs generellt i ovan nämnda vagnsverkstad som Swemaint driver.

Analogt med vagnsverkstaden, är placeringen av "Lättrep-verkstaden" i direkt närhet till R-gruppen logisk, då det innebär att antalet tågrörelser för att få ut vagnar ur vagnsstammar och in på verkstadens spår hålls nere, d v s en placering nära där tåg splittras och sätts samman.

Det faktum att reparations- och underhållsverksamhet (lätt respektive tyngre) bedrivs i två relativt närliggande verkstäder kan dock innebära en risk för fler tågrörelser än vad samordning till en facilitet eventuellt möjligen innebär. Detta exempelvis om en vagn som tagits in för lättare insats i Green Cargo's verkstad befinns ha behov av åtgärder som denna inte kan lösa. Vagnen får då föras över till Swemaint's verkstad istället med fler små-rörelser inom stationsområdet som följd. Dessutom förlängs sannolikt tiden som vagnen är icke-produktiv jämfört med samordning till en större verkstad.

2.4.11. Banunderhållsverksamhet (Infranord)

Alldeles norr om U-gruppens östra ända ligger Infranords anläggning. Figur 27 nedan åskådliggör dess placering och i bilden syns även det västliga av de två cirkellokstallen.



Figur 27: Infranords anläggning för banunderhåll.

Viktig beträffande banunderhållsverksamhet är att inställelsetiden är kort. Detta gäller i synnerhet för UH-verksamhet kopplat till rangeringen då rangerbangården är mycket underhållskrävande och god tillgänglighet i denna är mycket viktig för tågtrafiken. Anläggningens närhet till rangerbangården är ur denna synvinkel fördelaktig. För den del av verksamheten som är inriktad på banunderhåll ute på stråken torde inte en lokalisering centralt i Hallsbergssnoden vara lika viktig.

2.4.12. Makadamupplag

I dagsläget finns en lastplats för makadam vid Bäckatorp, centralt i Hallsbergs bangårdsområde omedelbart öster om R-gruppen, se Figur 28 nedan.



Figur 28: Lastplats för makadam.

Spåret på lastytans södra långsida har fått justeras något på grund av byggnationen av nya överlämningsbangården.

Liksom förläggningen av nya överlämningsbangården, innebär lastplatsens läge ett hinder för förlängning av R-gruppen. Vidare störs närboende av lastningen och av lastbilstransporterna från bergstäkt/-er söder om Hallsberg till lastplats. Av dessa anledningar är en alternativ placering av makadamlastningen intressant på sikt.

2.4.13. Postterminal

Postnords brevterminal ligger invid Västra Stambanan på södra sidan av spåren i höjd I-gruppen, se Figur 29 nedan.



Figur 29: Postnords brevterminal.

Terminalen är i full drift sedan början av 2014 och den är direktansluten med Västra Stambanan.

Posttågen som trafikerar Hallsbergs brevterminal och övriga -terminaler är snabbgående, relativt korta systemtåg. Detta innebär att de går sammanhållna och konfigureras normalt inte om vid rangerbangård. Därmed har brevterminalen i dagsläget mycket liten operationell koppling till rangerbangården. Dock innebär läget en möjlighet till post- och/eller paketbefordran även i vagnslasttrafik i framtiden, om dess ledtider kan möta de leveranskrav som marknaden kräver.

2.4.14. Rala (Train Alliance)

Omedelbart norr om Hallsbergs tätort och invid GGB finns Ralaområdet, som idag karaktäriseras av öppen, flack jordbruksmark. Detta framgår av Figur 30 nedan. Längst i nordöst (bildens övre högra hörn) ligger Trafikverkets rälsverkstad.



Figur 30: Rala-området.

På detta område avser Train Alliance (TA) att uppföra en depå med verkstads- och service-faciliteter knutna till tågtrafik. För området och depåanläggningen finns utarbetad detaljplan som vunnit laga kraft under 2013 i både Hallsberg och Kumla kommun. Preliminär planerad utformning av anläggningen framgår av den bearbetade illustrationskartan i Figur 31 nedan.



Figur 31: Train Alliance's planerade depåbyggnation i Rala-området (källa: Hallsbergs kommun, Detaljplan för Rala industriområde, etapp 3, bearbetad illustrationskarta).

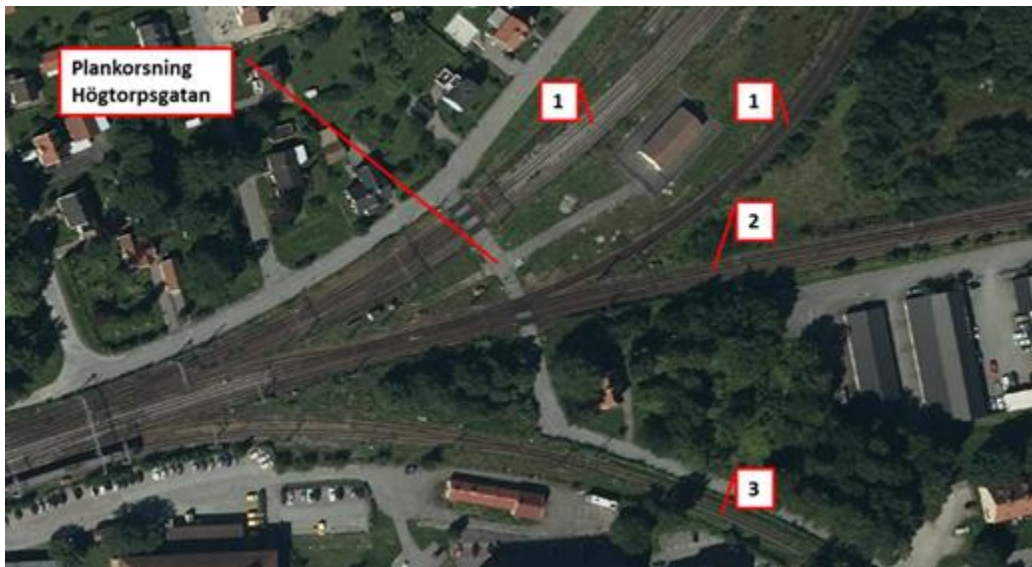
Den nordliga anslutningsspår ut till GGB är planerade att dras direkt väster om den existerande rälsverkstaden Sannahed och träffar GGB norr om denna. Från denna punkt ner till detaljplaneområdets södra ända (vid bostadsområdet i Hallsbergs norra utkant) är cirka tre kilometer. Detaljplaneområdets största bredd är cirka 700 meter. Detta innebär således en mycket stor areal knuten till järnvägsrelaterade servicetjänster.

För närvarande (2017) byggs avisningsanläggning samt en hjulverkstad med en hjulsvarv av TXG Maintenance AB, vilka tecknat ett etableringsavtal med Train Alliance.

I senare etapper avser TXG Maintenance AB att bygga en ny lok- och vagnsverkstad i anslutning till hjulverkstaden.

2.4.15. Plankorsning Högtorpsgatan

Alldeles öster om Personbangården där GGB viker av norrut ligger Högtorpsgatans plankorsning. Denna korsar både GGB och VSB, se Figur 32 nedan.



Figur 32: Plankorsning Högtorpsgatan och aktuella stråk (1 är GGB, 2 är VSB och 3 är Långgångsspåret (GGB)).

Förbi plankorsningen passerar drygt 270 tåg per dygn, vilket innebär att bomfällning är förhållandevis frekvent och periodvis sker det mycket ofta.

Vidare, vilket framgår av bilden ovan samt av Figur 33 nedan, ligger plankorsningen en bit efter delningspunkten mellan stråken. Detta gör att det bildas en kort vägstump mellan bommarna som är kopplade till respektive stråk.



Figur 33: Plankorsning Högtorpsgatan vy norrifrån.

Följden av detta är att en trafikant som korsat det första stråket kan, på grund av bomfällning vid det andra, bli fast mellan plankorsningarna en god stund om flera tåg kommer i tät följd. Alternativt få lång väntetid på grund av att när bommarna går upp vid det ena stråket, fälls bommarna vid det andra. Dessa företeelser i kombination med det stora antalet tågpassager innebär en fara för bristande respekt eller stort risktagande med potentiellt mycket allvarliga konsekvenser.

2.5. Pågående och planerade åtgärder med påverkan på Hallsbergsnoden

I detta kapitel beskrivs pågående och planerade åtgärder på järnvägen som bedöms påverka den framtida utvecklingen av järnvägstrafiken i och runt Hallsberg. Utöver för Hallsberg närliggande åtgärder med uppenbar påverkan, redogörs även för insatser som genomförs på större geografiskt avstånd, men som ändå direkt – eller indirekt – ha påverkan på trafikutvecklingen i och genom Hallsberg.

2.5.1. Godsstråket genom Bergslagen

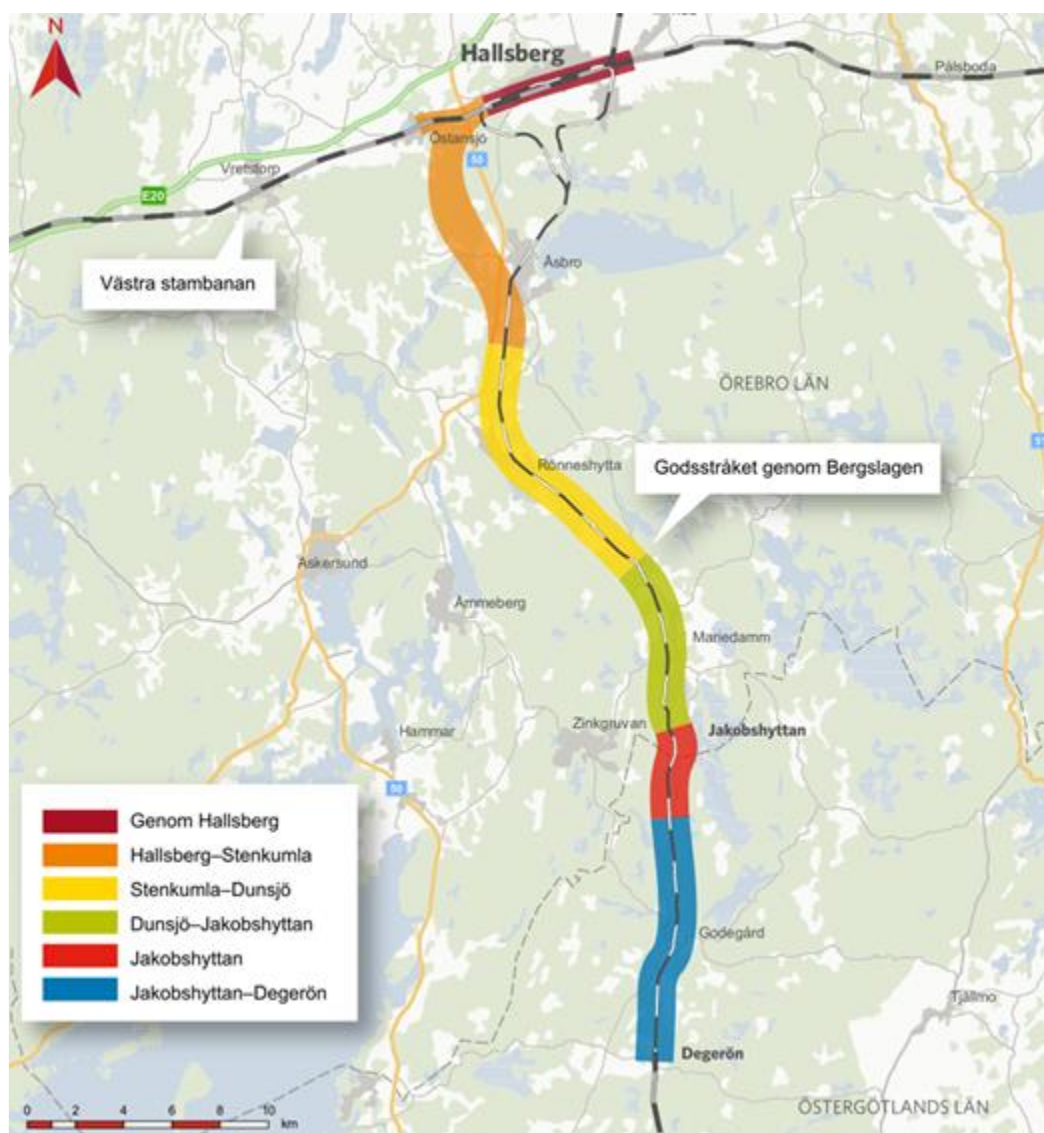
Ett flertal åtgärder planeras på Godsstråket genom Bergslagen och i detta avsnitt redo-visas kortfattat de viktigaste.

2.5.1.1. *Hallsberg-Degerön dubbelspår*

Trafikverket ska successivt bygga dubbelspår på sträckan Hallsberg-Degerön samt genom Hallsbergs godsbangård. Syfte med utbyggnaden är att fler tåg ska kunna gå på banan, förbättrad punktlighet och säkerhet. Idag leds godståg om via andra banor gå grund av bristande kapacitet. På sträckor med enkelspår är risken för störningar stor. De kringliggande sträckorna Frövi–Hallsberg, Degerön–Mjölby och Mjölby–Motala är redan dubbelspåriga.

Hela sträckan Hallsberg-Degerön är totalt 46 km lång och består av flera delprojekt som befinner sig i olika skeden. Kostnaden för hela sträckningen är beräknad till sju miljarder och i dessa ingår inte kostnader för övriga byggnationer i och runt Hallsbergs bangård.

Etappen Hallsberg-Stenkumla (beskrivs nedan) är av särskilt intresse för Hallsbergsnoden då denna får en dragnings i ny korridor och möter Västra Stambanan i ett tydligt västligare läge än i dagsläget. Detta har stor påverkan på västlig anslutning av hela noden, d v s mötespunkten mellan VSB och GGB samt kopplingen till Rangerbangårdens I-grupp.



Figur 34: Etapper i dubbelspårsutbyggnaden Hallsberg – Degerön (källa: Trafikverket).

2.5.1.2. Hallsberg-Stenkumla

Sträckan är ca 14 km lång och dess byggstart är planerad till 2020. Till skillnad från övriga etapper i dubbelspårsutbyggnaden, dras sträckan Hallsberg - Stenkumla huvudsakligen fram i en helt ny järnvägskorridor, vilket framgår av Figur 34 ovan. Den nya dubbelspårskorridoren ligger i ett klart västligare läge än nuvarande enkelspårssträckning. Strax söder om Åsbro, ungefär en mil söder om Hallsberg, förbinds den nya sträckningen med existerande järnväg. Detta framgår av Figur 35 nedan, i vilken nuvarande järnvägssträckning är färglagd i blått.



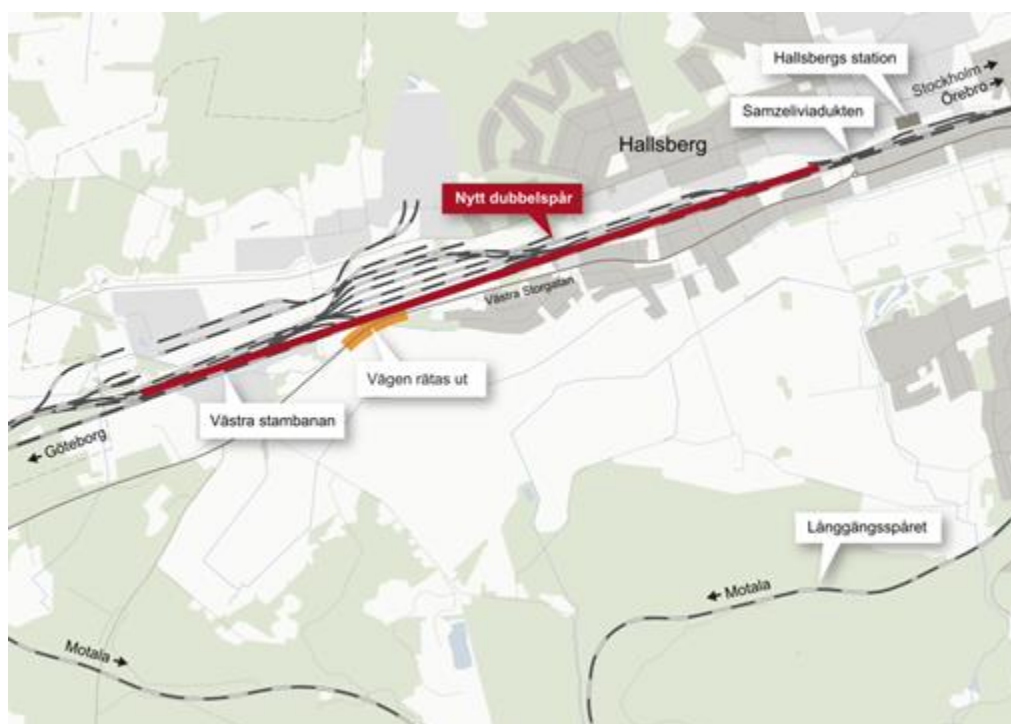
Figur 35:Hallsberg - Stenkumla, beslutad korridor (källa: Trafikverket, bearbetad bild).

2.5.1.3. Genom Hallsberg

Utbyggnaden genom Hallsberg innebär ett nytt järnvägsspår mellan rangerbangården och Västra stambanan, precis invid befintliga spår samt en anslutning till befintligt dubbelspår norrut mot Örebro och framtida dubbelspår söderut mot Mjölby.

I en inledande fas har överlämningsbangård och genomfartsspår byggts på norra sidan av R-gruppen och detta arbete färdigställs i slutet av 2016.

I början av 2017 påbörjas arbeten söder om rangerbangården där slutresultatet är att båda stråken blir dubbelspåriga i en korridor utefter rangerbangårdens södra utsträckning. Inledningsvis innebär det översyn av påverkan på och behov av bullerdämpning för berörda fastigheter. Vidare sker en uträtning av Västra Storgatan och en järnvägsbro byggs på Älbergsvägen. Nedanstående Figur 36 illustrerar den nya dubbelspårsdragningen av GGB genom Hallsberg.



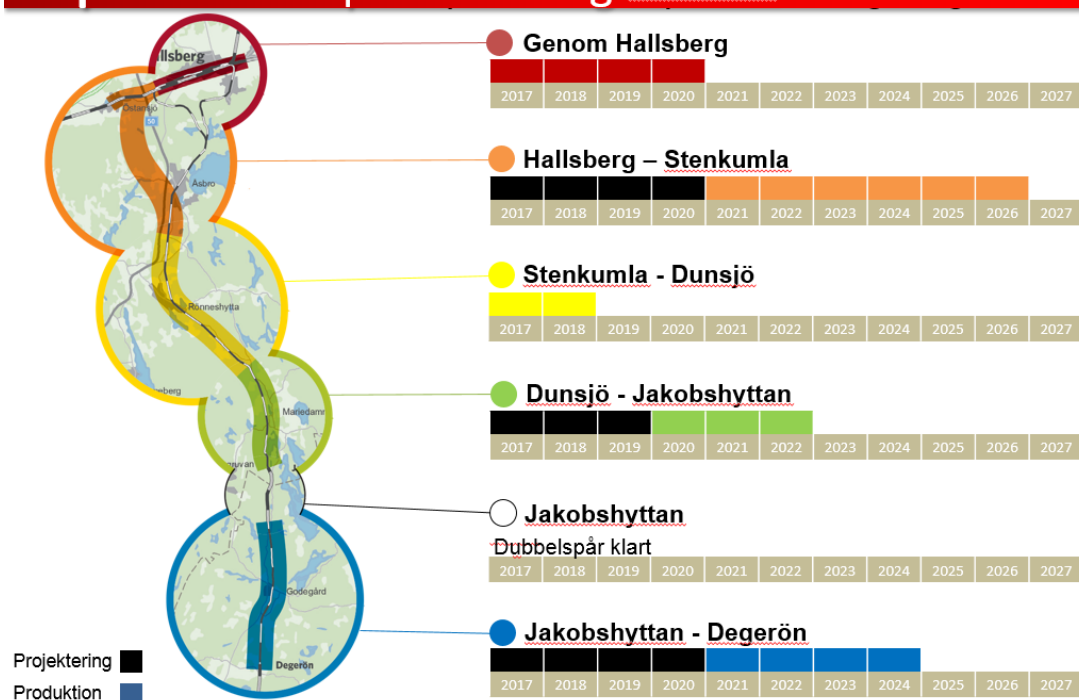
Figur 36: Nya dubbelspåret för GGB genom Hallsberg.

Som framgår av kartbilden ovan, slutar dubbelspårsutbyggnaden alldeles väster om Samzelii-viadukten, det vill säga strax väster om personbangården. Detta innebär att sträckan genom personbangården på knappt en kilometer fortsatt har – i princip – enkelspårsfunktion medan stråket i övrigt – från Motala till Frövi – har dubbelspårsfunktion. Där-med föreligger en risk att personbangården blir en tydlig flaskhals som innebär en klar kapacitetsbegränsning, vilket innebär att full utväxling av dubbelspårsutbyggnaden troligen inte uppnås. I princip kan detta liknas vid att järnvägen byggs ut till motorvägsstandard på båda sidor om personbangården, medan denna kan liknas vid grusvägsstandard med farthinder genom själva personbangården.

2.5.1.4. Tidplan för dubbelspårsprojektet Hallsberg - Degerön

Gällande tidplan för hela projektet och respektive etapp framgår av Figur 37 nedan. Enligt tidplan är sträckan Hallsberg – Stenkumla den sista etappen som färdigställs, vilket är planerat att ske i slutet av år 2025

Tidplan Dubbelspår-Hallsberg-Deerön



Figur 37: Tidplan för dubbelspårsprojektet Hallsberg – Degerön (källa: Trafikverket).

2.5.1.5. Örebro

I Örebro så pågår studier av både Örebro Central och Örebro Södra. Det gäller ökad kapacitet vid Örebro C samt utformning av Örebro Södra. Dessutom finns ett växande behov av uppställning i Örebro.

Uppställning persontåg, varken åtgärd eller lokalisering beslutad, men stort behov föreligger.

Justering av upp- och nedspår genom Örebro. Kan, förutom förbättring av trafikala flödet och kapacitet, eventuellt även innebära hastighetshöjning för godstågen från nuvarande 80 till 100 km/h.

2.5.1.6. Mjölby

I Mjölby byggs sidoplattform vid spår 6 för Godsstråket genom Bergslagen. Detta innebär att för Godsstråket skapas två plattformsfria genomgångsspår (upp- och nedspår) som möjliggör förbigång vid stationen. Detta främjar trafikalt flöde och kapacitet.

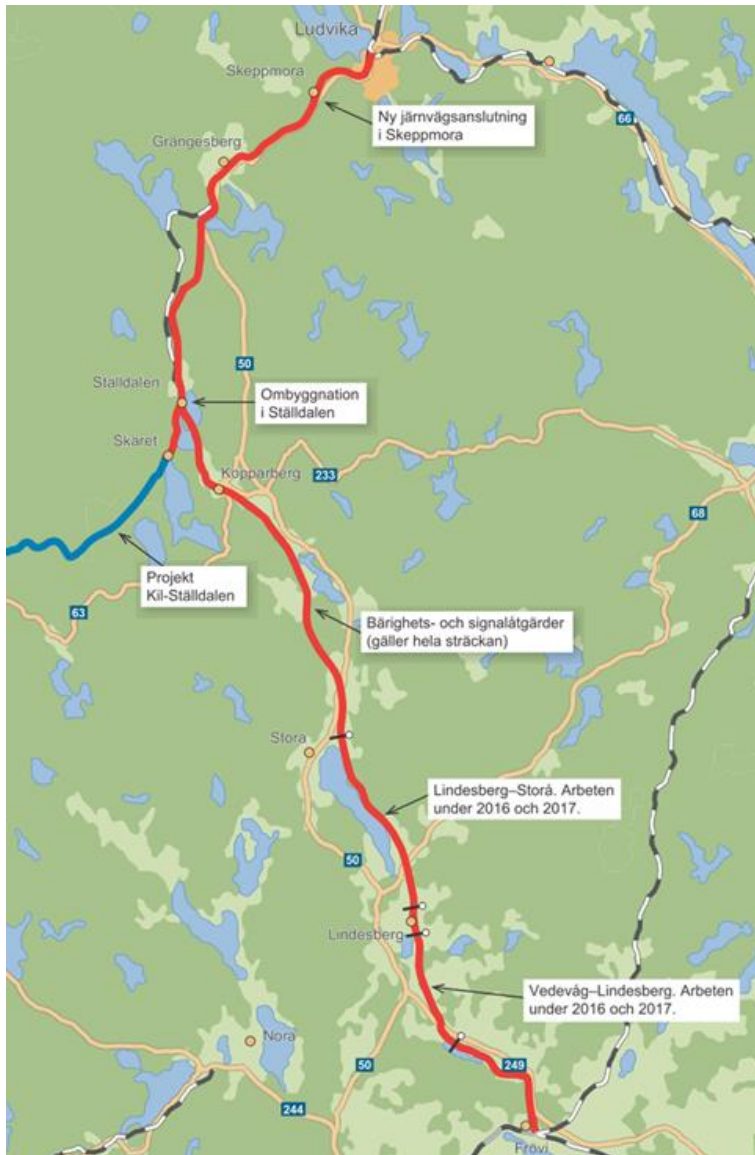
2.5.1.7. Godsstråket Avesta Krylbo-Dalslund, dubbelspår

Godsstråket genom Bergslagen är ett huvudstråk för godstrafiken till och från Norrland. Den enkelspåriga delen mellan Storvik och Frövi är i nuläget mycket hårt belastad. Möjligheterna att öka antalet tåg på dagens infrastruktur är mycket begränsade och för att kunna möta framtidens behov och öka kapaciteten planerar Trafikverket att bygga fem km nytt dubbelspår mellan Avesta Krylbo och Dalslund. Dubbelspåret kommer även att ge positiva effekter på Dalabanan.

En förstudie har tidigare tagits fram och nu pågår arbetet med järnvägsplan och denna beräknas pågå fram till och med 2017.

2.5.2. Bergslagsbanan

2.5.2.1. Frövi–Ludvika, upprustning järnväg



Figur 38: Upprustning av sträckan Frövi – Ludvika (källa: Trafikverket).

Upprustningen syftar till att förbättra kapaciteten och bärigheten på järnvägen mellan Frövi och Ludvika. Detta för att öka framkomligheten för såväl person- som godståg och förbättra möjligheterna för tunga godstransporter i framtiden.

Arbetet omfattar bärighetsåtgärder, som bland annat trum- och dikesåtgärder samt förbättring av banvallen. Byte av kontaktledning liksom vissa kontaktledningsstolpar.

Vidare planeras för en ny anslutning till järnvägen i Skeppmora söder om Ludvika, där det projekteras en utlastnings-terminal för järnmalm.

Arbetet startades under våren 2016 och är planerat att slutföras under 2017.

2.5.2.2. Kil–Ställdalen, kapacitetshöjande åtgärder

Insatserna i den 14 mil långa sträckan av Bergslagsbanan mellan Kil och Ställdalen ingår i en större nationell strategi för att mer effektivt kunna leda godståg från Norrland till Göteborg genom Bergslagen, samt att förbättra för den regionala godstågstrafiken inom Bergslagen. Genom denna åtgärd skapas större möjligheter att flytta godstransporter från väg till järnväg samt att avlasta Västra stambanan genom att flytta godstrafik därifrån till godsstråket väster om Väneren.

Insatserna omfattar införande av fjärrblockering och i Daglösen och Hällefors, där det redan finns mötesspår, anpassas dessa för tågmöten. I Sandmon, Geijersdal, Herrhult och Kejsarbäcken byggs nya mötesspår, vilket framgår av Figur 39 nedan. Mellan Kil och Hällefors görs översyn av järnvägsövergångarna på grund av ökat antal tåg och eventuellt högre hastigheter.

Hela sträckan Ställdalen-Kil beräknas vara färdigställd under 2018.



Figur 39: Mötesstationer Ställdalen – Kil (källa: Trafikverket).

2.5.2.3. Frövi driftplats

Ombyggnad och förlängning för att hantera 750 meters tåg kopplat till BillerudKorsnäs anläggning i Frövi/Rockhammar. Tågen från denna anläggning kommer att passera genom eller göra stopp/växling i Hallsberg.

2.5.3. Bergslagspendeln

2.5.3.1. Fjärrstyrning Fagersta-Ludvika

Fjärrstyrning av sträckan Fagersta – Ludvika är en säkerhetshöjande åtgärd och skapar möjlighet till ökad punktlighet, kapacitet och flexibilitet. Utbyggnaden ger möjlighet till trafikstyrning från någon av trafikcentralerna i landet och bidrar till ett mer kostnads-effektivt järnvägssystem.

Insatsen ligger dessutom i linje med ovan nämnda kapacitetshöjande åtgärder mellan Kil och Ställdalen, och bidrar därmed till förbättrade möjligheter att främja godstrafik från Norrland till Göteborg att gå väster om Vänern i stället för ner till Västra Stam-banan. Något som skulle kunna innebära en viss avlastning av Hallsberg och VSB.

Anläggningen ska preliminärt börja byggas 2019, vara klar för fjärrmanövrering vid tidtabellsskiftet december 2020 och projektavslut planeras året därpå.

2.5.4. Västra Stambanan

Västra stambanan utgör en av de viktigaste banorna för godstrafiken på järnväg i Sverige och större planerade åtgärder på denna bana, vilka har stor systemeffekt för järnvägen, redovisas kortfattat nedan.

2.5.4.1. Västra Stambanan, Trimningsåtgärder sträckan Järna-Laxå

Mellan Järna och Laxå ska trimning av signalsystemet genomföras i syfte att öka säkerhet och kapacitet. Trimningsåtgärderna omfattar utökat antal blocksignaler och repeterbaliser, vilket innebär att tågen kommer kunna köra med tätare intervall.

Projektering pågår för närvarande. Byggstart är planerad till hösten 2017 och färdigställande under 2019/2020.

2.5.4.2. *Förbigångsspår Järna-Hallsberg*

Sträckan Järna-Hallsberg utgörs av dubbelspår. Förbigångsmöjlighet på upp- eller nedspår finns på cirka 25 % av driftplatserna längs hela sträckningen. Sträckan har idag kapacitetsproblem kopplade till en rad olika brister och förutsättningar. Generellt sett är blandningen av olika tågslag, främst i högtrafik, ett stort problem och kapaciteten blir lidande då möjligheten till förbigång är begränsad.

Utifrån genomförd utredning har förbigångsspår, på både upp- och nedspårssidan, i Katrineholm och väster om Högsjö (Högsjö Västra) prioriterats och lyfts in som förslag i nationell plan för 2018-2029.

2.5.4.3. *Punktinsatser på Västra stambanan*

Trafikverket gör en serie punktinsatser på sträckan Göteborg-Skövde på Västra stambanan för att öka banans kapacitet, särskilt under högtrafik. Den omfattande trafiken på Västra stambanan medför under högtrafik ofta driftstörningar som leder till förseningar längs hela linjen till Stockholm och påverkar både person- och godståg. Åtgärderna väntas ge högre effektivitet och bättre driftsäkerhet och dessa beskrivs punktvis nedan:

- Vändspår Alingsås för pendeltåg (färdigt efter 2019)
- Vänd-/ förbigångsspår i Floda alternativt Lerum (byggstart preliminärt 2019)
- Förbigångsspår (2 st) vid Algutsgården i Vårgårda kommun klart december 2015.
- Förbigångsspår (2 st) Stenkullen. Byggnation helt slutförd februari 2017.
- Förbigångsspår Falköping i vardera riktning utanför huvudspår (byggnation 2020)
- Förbigångsspår Remmenedal (Herrljunga) i vardera riktning utanför huvudspår (byggnation 2020)
- Ny plattform i Herrljunga norr om huvudspår för att minska korsande tågrörelser (byggstart mars 2017)
- Förbigångsspår Finnerödja (planläggningsprocess under 2017)
- Eventuellt ny infart till Sävenäs rangerbangård från Västra Stambanan, planerad byggstart 2018.

2.5.4.4. *Hamnbanan Göteborg, dubbelspår*

Göteborgs Hamn är Nordens största hamn där ca 60 procent av Sveriges containertrafik och 25 procent av landets utrikeshandel går där. Hamnbanan, järnvägslinken mellan Göteborgs Hamn och övriga Sverige, är idag enkelspårig och har för låg standard för att klara av framtidens trafikbehov. För att klara det ökade kapacitetsbehovet behöver banan byggas ut till dubbelspår. En utbyggnad av Hamnbanan innebär att fler tåg kan trafikera sträckan effektivt och att gods kan flyttas från väg till järnväg. Detta har stor systempåverkan på järnvägen i allmänhet och Västra Stambanan i synnerhet och kommer att påverka godstrafiken till- och från Hallsberg.

Utbyggnaden av dubbelspår på Hamnbanan beräknas bli klar 2022.

2.5.5. *Värmlandsbanan*

Värmlandsbanan ansluter till VSB i Laxå och har relativt stor påverkan på Hallsbergsnoden. Av den totala trafiken mellan Hallsberg och Laxå på VSB, utgör person- och godståg med koppling till Värmland och Norge i dagsläget nästan 30 procent. Eventuella åtgärder på

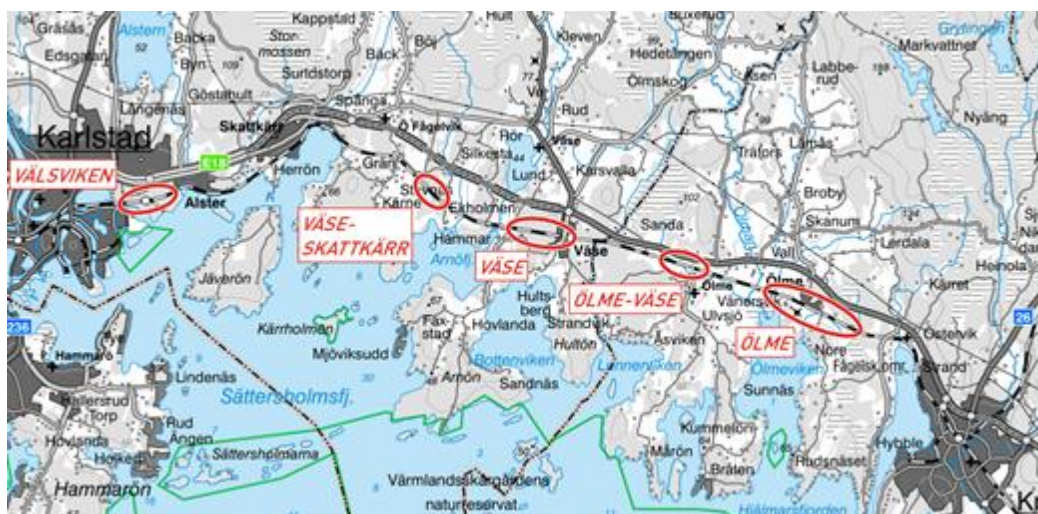
denna bana, i synnerhet mellan Kristinehamn och Kil där belastningen är mycket hög, får återverkningar på trafikmängder och belastning in mot Hallsbergsnoden.

2.5.5.1. Mötesstationer Kil-Laxå

Projektet avseende mötesstationer mellan Kil och Laxå syftar till att möjliggöra en ökad person- och godstrafik på Värmlandsbanan, som idag är hårt ansträngd och har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. Ett antal delmål för projektet är;

- Bättre pålitlighet och punktlighet
- Kortare restid Karlstad-Stockholm
- Förkortad restid för regional tåg mellan Kristinehamn och Karlstad
- Möjlighet för utökad godstrafik

De aktuella mötesstationerna framgår av Figur 40 nedan.



Figur 40: Aktuella mötesstationer på sträckan Kil – Laxå (källa: Trafikverket).

Påbörjade delprojekt är mötesstationerna Väse och Pråmkanalen.

Delprojektet Väse omfattar förlängning och ombyggnad av befintlig mötesstation och att planskildhet införs. Järnvägsplanen har vunnit laga kraft och byggstart är planerad under våren 2017.

Pråmkanalen innebär att ett nytt mötesspår från Karlstad C över Pråmkanalen till Karlstad Östra bangård byggs för att öka kapaciteten för godståg utanför stationsområdet och främjar ökad persontrafik inne i Karlstad. Byggnationen omfattar, förutom ett 1100 meter långt mötesspår, även en ny bro över Pråm-kanalen. Planerad byggstart sommaren 2017 och öppning för trafik under 2018.

En konsekvens av förbättrade trafikala förutsättningar på Värmlandsbanan och målet om ökad person- och godstrafik på detta är, att trycket på sträckan Laxå-Hallsberg och på Hallsbergsnoden troligen kommer att öka.

2.5.6. Åtgärder i Stockholmsområdet

Två mycket stora projekt i Stockholmsområdet pågår, vilka kommer att påverka järnvägs-systemet i stora delar av Svealand. Dessa är Projekt Mälarbanan och Citybanan.

2.5.6.1. Projekt Mälarbanan

Sträckan TomtebodavKallhäll (totalt cirka 20 km) byggs fyrsparig i syfte att separera pendeltågen från övrig tågtrafik. Detta ger bättre punktlighet, kortare restid och förbättrade förutsättningar för ökad turtäthet.

I och med utbyggnaden frigörs kapacitet på stråkets nuvarande spår genom Stockholm, och antalet fjärrtåg som trafikerar Stockholms Central via Mälarbanan kan, i princip, fördubblas. I takt med att denna frigjorda kapacitet börjar utnyttjas för fler fjärr- och/eller regionaltåg mot Västerås, Örebro och Hallsberg, kommer trycket på Hallsbergsnoden sannolikt öka över tid.

Aktuell sträckning som byggs ut åskådliggörs i Figur 41 nedan.



Figur 41: Sträcka av Mälarbanan som byggs fyrsparig (källa: Trafikverket).

Projektet genomförs i två etapper, enligt Figur 42 nedan.



Figur 42: Mälardalens två utbyggnadsetapper (källa: Trafikverket).

Etapp 1: Barkarby–Kallhäll och Tomtebodavägen

Fyrspårbyggnationen blev klar under 2016 och även de nya järnvägsbroarna i Tomtebodavägen. Dessa ansluter Mälardalens till den kommande Citybanan.

Etapp 2: Tomtebodavägen–Barkarby

Denna sträcka är i planerings- och utredningsskede. Hela utbyggnaden planeras vara klar 2025.

2.5.6.2. Citybanan

Projektet Citybanan innebär att en sex kilometer lång pendeltågstunnel byggs mellan Tomtebodavägen och Stockholms södra. Vidare omfattar projektet två nya stationer, en vid Odenplan och en vid T-centralen, samt en 1,4 kilometer lång järnvägsbro i Årsta. Som nämnts ovan, kopplas Citybanan samman med Mälardalens pendeltågspår i Tomtebodavägen.

Vid öppnandet av den nya banan i juli 2017 fördubblas spårkapaciteten i Stockholm eftersom pendeltågstrafiken (drygt hälften av alla tåg) separeras infrastrukturmässigt från region-, fjärr- och godståg. Detta gör att tågen framöver kan gå tätare och punktligare.

Den frilagda kapaciteten på de två befintliga spåren mellan Stockholm C och S och vid perrong i Stockholms Central kan innebära att antalet region-, fjärr- och godståg kan komma att öka på omkringliggande banor, såsom Västra Stambanan och därmed belastningen i och genom Hallsberg.

2.5.6.3. Mälardalens – Västerås Västra

Nuvarande rangerbangård byggs om till växlingsbangård. Befintligt rangerställverk slopas. Detta är en anpassning till den mycket ringa godstrafik som idag går på rangerbangården i Västerås och möjliggör för fler än Green Cargo att idka tågproduktion i anläggningen.

3. Framtida behov, planer, krav och tendenser som driver utvecklingsbehov av Hallsbergsnoden

Det finns en rad faktorer som driver ett utvecklingsbehov av Hallsbergsnoden. För utförligare beskrivning av dessa hänvisas till två tidigare genomförda arbeten avseende Hallsbergsnoden: "Förslag till handlingsplan för fortsatt arbete angående Hallsbergsnoden" (Ärendenummer: TRV 2015/4929) och "Bangårdsanalys Hallsberg" (TRV 2015/56995).

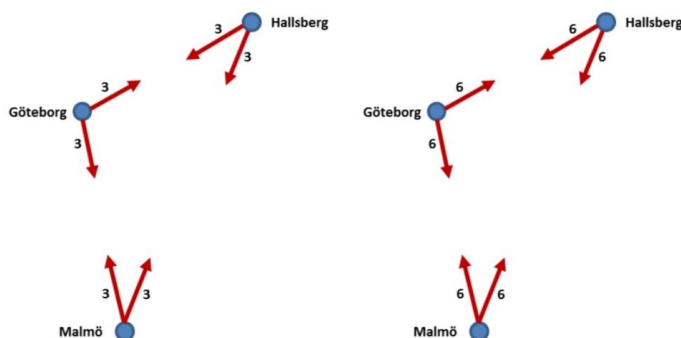
Några av de viktigaste påverkansfaktorerna på Hallsberg beskrivs nedan:

3.1. Trafikala och volymsrelaterade faktorer

- Pågående dubbelspårsutbyggnad av GGB genom Hallsberg och ned mot Degerön. Denna innebär att flaskhalsar flyttas eller försvinner och att trycket mot Hallsbergsnoden troligen ökar.
- Ökande volym persontrafik i befintliga trafikupplägg. Därtill nya linjedragningar som planeras av operatörerna, medför ökad konkurrens med godstrafiken om kapacitet i stråk och noder. Hallsberg är fortsatt viktig som knutpunkt för både gods- och persontrafik.
- Train Alliance's förläggning av servicefunktioner för tåg till Rala (f n byggs hjulsvarv och avisningsanläggning), vilket kommer öka antalet tågrörelser till, från och inom Hallsberg.
- Godstrafikvolymens prognosticerade ökning på järnväg, drivet av flera varuslag och trafikformer – detta oavsett volymutvecklingen för malm.
- Green Cargos koncentration till färre rangerbangårdar och Hallsbergs ökade volymer/antal tåg till följd av detta.
- Förändrad mix mellan vagnslasttrafik, systemtåg och kombitåg i Hallsberg. Detta ställer förändrade krav på kapacitet och funktionalitet i Hallsbergsnoden. Behov av och möjlighet till rationell planväxling kan öka liksom behovet av korttidsuppställning.
- Ökade krav på effektivitet, starkare lokflotta och ökad internationell trafik trycker på för ökad längd på godstågen. Därmed nödvändigt att snarast uppnå 750 meters tåglängd och om 20-30 år upp mot 1000 meters längd.

Beträffande den sistnämnda punkten pågår ett arbete för närvarande som syftar till att möjliggöra trafikering med 750-meters tåg mellan Hallsberg, Malmö och Göteborg år 2020.

Inledningsvis kommer trafikeringen att omfatta tre tåg i var riktning enligt Figur 43 nedan.



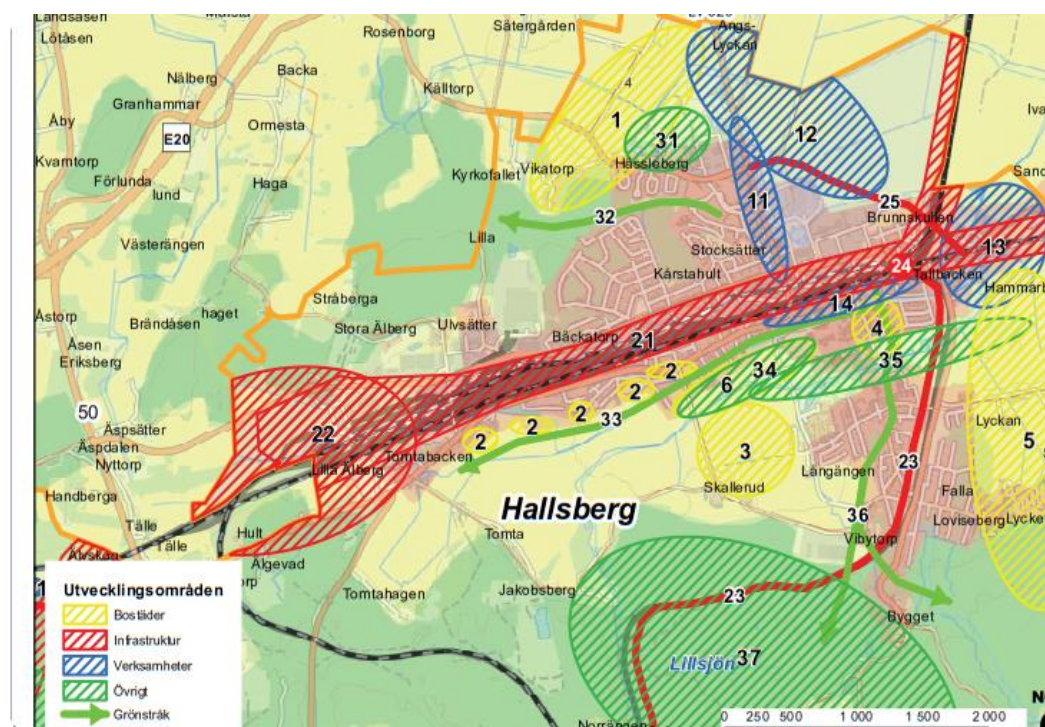
Figur 43: Trafikering med långa godståg i inledningsfas (2020) t v samt i senare fas (t h)

Något/några år senare kommer denna trafikering att öka till att omfatta sex tåg i vardera riktningen mellan nämnda noder.

3.2. Närliggande aktörer/intressenter

Utöver ovan angivna påverkansfaktorer, vilka är relativt tydligt kopplade till trafikering, infrastruktur och volymutveckling, finns närliggande aktörer som har betydelse för noden och dess utveckling:

- Hallsbergs kommuns utvecklingsplaner och ÖP anger inriktning och ramar som är viktigt att förhålla sig till och jämkas samman med i arbetet med utveckling av järnvägsnoden Hallsberg.



Figur 44: Bild från Hallsbergs översiktsplan, kapitel 13 Tätorternas utveckling

- Likaså finns bland andra Jernhusen och Infranord som fastighetsägare och verksamhetsutövare insprängda i Hallsbergsnodens järnvägsområde. Även dessa aktörer är det viktigt att ha dialog och samarbete med i utvecklingen av noden.

3.3. Teknikutveckling

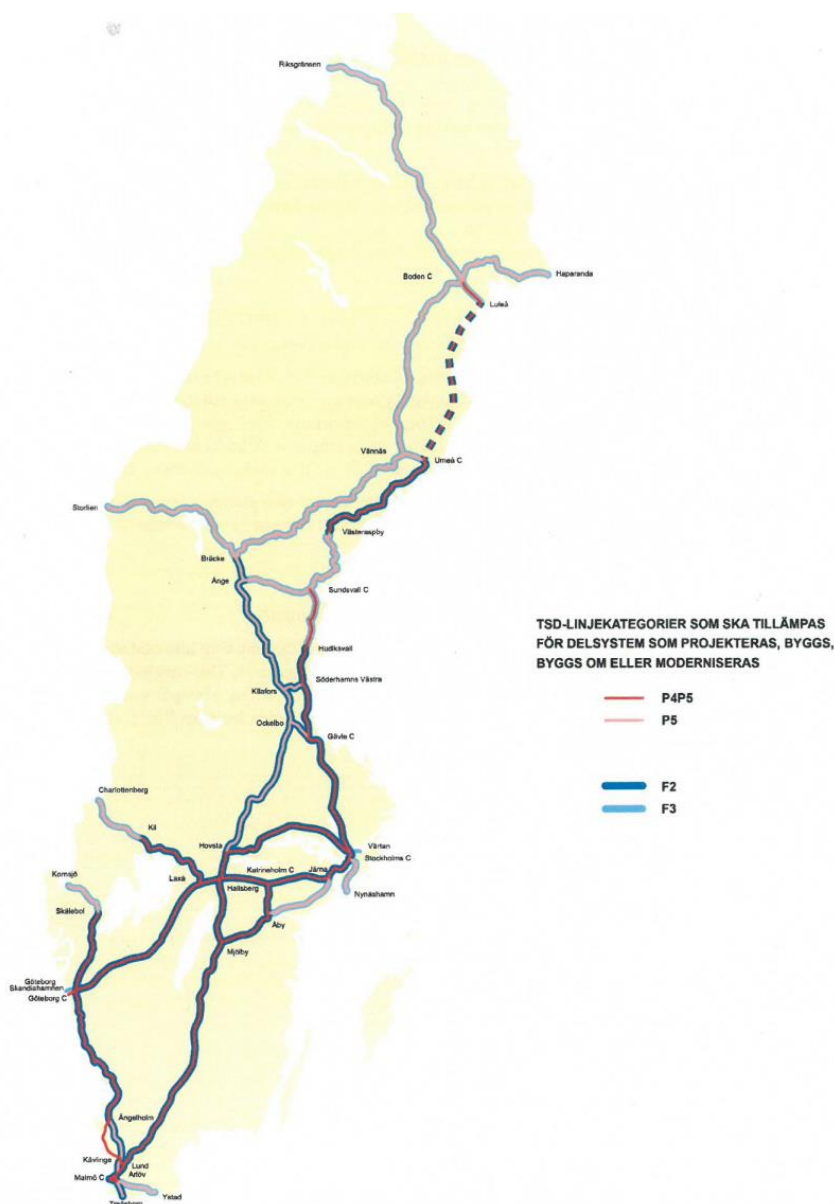
Ytterligare påverkansfaktor på Hallsbergsnoden och utvecklingen av denna är i relaterat till teknikutveckling:

- Införandet av ERTMS kommer att förändra förutsättningarna för tågtrafikeringen och troligen möjliggöra för en ökad kapacitet i hela systemet.
- Takten i vilken förarlös teknik introduceras inom järnvägstrafiken. En bedömning är att denna torde ha störst påverkan på linjedragningar och inte lika stor på tågproduktionen inom noden, där del av trafikeringen sker på ej signalreglerad infrastruktur. Vad gäller godståg som enbart stannar till i Hallsberg för förarbyte och

fordrar spårplats och perrong för det, kommer behovet att minska väsentligt i takt med teknikintroduktionen.

3.4. TSD-linjekategorier

Vid förändring/utveckling av järnvägsanläggning, såsom Hallsbergssnoden, föreligger tekniska krav på driftskompatibilitet. Enligt Järnvägslagen ska varje delsystem som projekteras, byggs, byggs om eller moderniseras överensstämja med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Dessa tekniska specifikationer anges av den TSD-linjekategorisering som är tillämplig för aktuellt järnvägsobjekt. Nedanstående karta (Figur 45) åskådliggör vilken kategori som är gällande för respektive del i järnvägsnätet.



Figur 45: Karta åskådliggörande TSD-linjekategorier för nybyggnad, ombyggnad eller modernisering (källa: Trafikverket).

Av ovanstående karta framgår att Hallsberg tillhör högsta kategorin både m a p gods- och persontrafik.

4. Föreslagna åtgärder i Hallsbergsnoden

I föreliggande kapitel redovisas icke-fysiska och byggnationsåtgärder, såväl kort- som långsiktiga, som syftar till att utveckla och stärka noden och dess kapacitet och funktionalitet. Detta så att den är rustad för att möta de utvecklingstendenser och krav som den framgent står inför.

4.1. Icke-fysiska åtgärdsförslag (steg 1- och 2-åtgärder)

Inom ramen för arbetet med en framtida plan för Hallsbergsnodens utveckling mot 2030 har två arbeten utförts avseende möjlig trimning och kapacitetsförbättring av rangerbangården i dess nuvarande utformning, d v s utan att göra om- eller tillbyggnader av rangeranläggningen. Dessa arbeten är:

1. "Bangårdsanalys" av WSP Analys & Strategi (angiven ovan)
2. "Kapacitet på rangerbangården Hallsberg – resultat från projektet PRAGGE2" publicerat i rapporten "SICS Technical Report T2016:06".

Båda dessa arbeten visar på möjligheter och strategier i hanteringen för att kunna uppnå ökad kapacitet utan ombyggnation av anläggningen. En summering av respektive arbete nedan.

1. Det förstnämnda adresserar betydelsen av att utnyttja hela rangerbangårdens spår-anläggning och ha tillräcklig resurssättning för att uppnå ett bra genomflöde av tåg-stammar. Vid tidpunkten för studien förekom relativt ofta anhopning av tåg på I-gruppen och ibland även ut på inkommande stråk. Vidare användes U-gruppen enbart i begränsad omfattning. Detta huvudsakligen beroende på otillräckliga resurser för bemanning av såväl I- och R-grupp som U-gruppen, varför resurserna koncentrerades till I- och R-grupp. Följden blev att nordliga och östliga tågavgångar gjordes direkt från R-gruppen, vilket medförde att dessa vagnsstammar band upp respektive R-spår onödigt länge. Detta hindrade möjlig start av byggnation av nästa tågstad på aktuellt spår och därmed ett tryck bakåt i anläggningen mot I-gruppen och – i vissa fall – ut på inkommande stråk.
2. I SICS arbete testades två väsentligt olika produktionsfilosofier för rangeringen: "push" och "pull" och hur dessa påverkade total kapacitet och behovet av skrotdrag.
 - a. "Push" innebär att tåg som kommer till I-gruppen växlas över rangervall och in på R-gruppen så snabbt som möjligt. Konsekvenserna av denna strategi är, att behovet av skrotdrag blir högre än vad som tillämpas f n, men problemet med tåganhopning på och in till I-grupp elimineras. Total kapacitet i anläggningen påvisades vara tydligt högre än den volym som vid tiden för studien hanterades.
 - b. "Pull" innebär en diametralt motsatt hanteringsstrategi till den ovan beskrivna "push-strategin". Härvid tas på I-gruppen inkomna vagnsset in över vallkrönet och ner på R-gruppen först vid en tidpunkt när hela – eller nästan hela – setet kan fördelas in i avgående vagnsset under sammansättning. Detta innebär att om-/skrotdrag hålls vid ett minimum, men istället ökar trycket mot I-grupp och inkommande stråk. Även denna metodik, vilken är att betrakta som närmast dagens rangeringsförfarande,

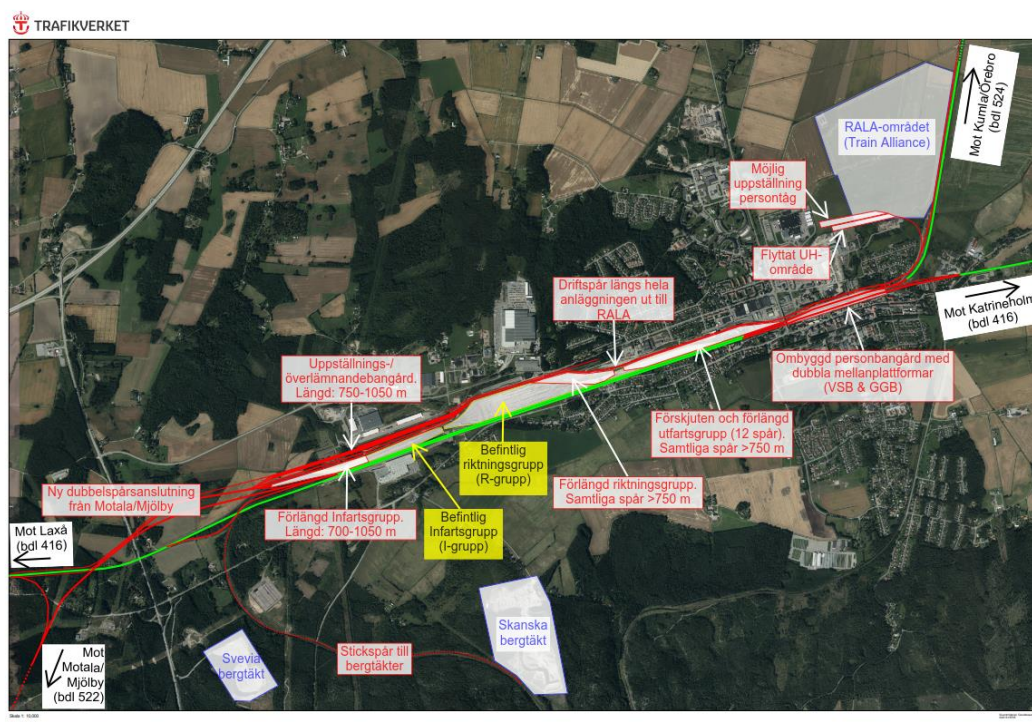
fungerar enligt simuleringarna, men ställer krav på att U-gruppen aktivt används för att frigöra R-spår så fort som möjligt.

Det bör påpekas, att resultaten av båda studierna är tillämpliga oavsett om anläggningen byggs om eller ut eller inte alls. Detta innebär att rationell tågproduktion med tillräcklig kapacitet inte enbart kan åstadkommas genom byggnation, utan produktionsförfarandet är också mycket viktigt för anläggningens funktionalitet.

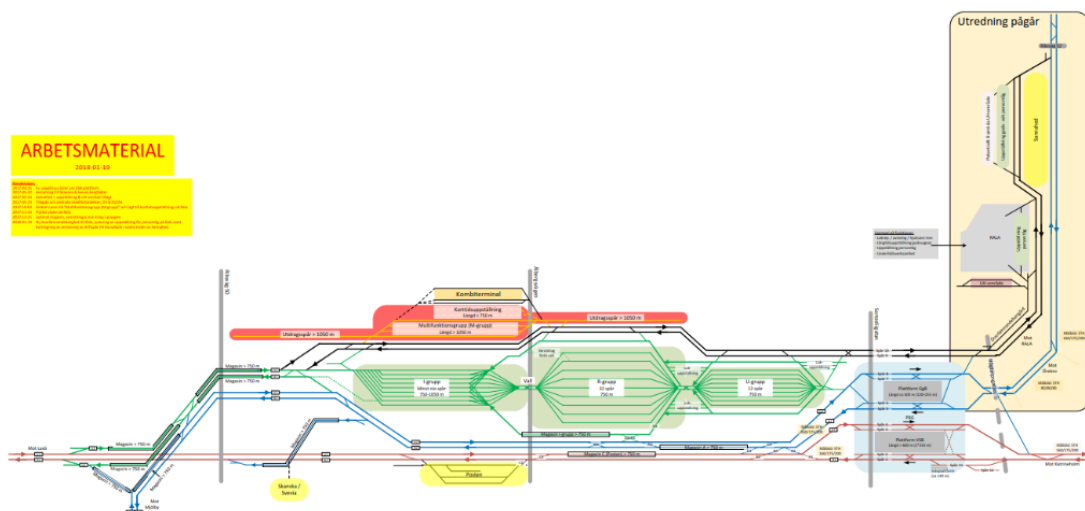
4.2. Om- och nybyggnadsåtgärder i Hallsbergssnoden (steg 3- och 4-åtgärder)

I avsnittet ovan har beskrivits studerade förfaranden och trimningsåtgärder i rangeranläggningen som kan göras utan om-/tillbyggnation. Dock räcker inte dessa åtgärder hur långt som helst och vid en tillräcklig tillväxt av totalt antal tåg och/eller antalet långa tåg (≥ 750 meter) nås en punkt då bangårdsanläggningen måste byggas ut (förlängas och/eller breddas med fler spår). I kapitel 3 finns beskrivet vilka faktorer som kan driva en nödvändig rangerbangårdsutbyggnad. I försättningen av kapitlet redogörs för en rad utvecklingsalternativ och hur dessa möter framtida behov.

Nedan ses två schematiska skisser över Hallsberg med förslag på framtida utformning. Dessa förklaras mer i detalj i de följande avsnitten.



Figur 46: Kartvy med några av de föreslagna framtida åtgärderna införda.



Figur 47: Schematisk spårskiss över framtida utformning av Hallsberg.

4.2.1. Rangerbangård – övergripande designförutsättningar

I arbetet med Hallsbergs framtida utformning för att möta den trafikala utvecklingen (mängd, längd och vikt på tågen) samt förändringen i godsform (kombitåg, vagnslast mm), har utgångspunkten varit dagens anläggning. Där finns vissa grundförutsättningar/begränsningar som är väldigt kostsamma att förändra eller att bygga bort. En sådan är avståndet mellan rangervallen och personbangården, vilket uppgår till ca 2500 meter. Detta avstånd ger ramarna för hur mycket man maximalt skulle kunna förlänga spår på R- respektive U-grupp (inklusive mellanliggande växelförbindelser).

För att, i ett max-utbyggnadsalternativ, kunna bygga ut alla 32 spår på R-gruppen till 750 meter och ”knyta ihop” dessa krävs ca 1300 meter och för att knyta ihop 12 spår á 750 meter på U-gruppen krävs ca 1200 meter. Detta innebär att på sträckan från vallen till personbangården är det ”bara” möjligt att få in 750 meter långa spår på både R- och U-grupp. Väljer man längre U-grupp måste man korta R-gruppen och vice versa. I-gruppen går att förlänga (och bredda) åt väster, så länge detta sker innan dubbelspåret från Degerön är byggt.



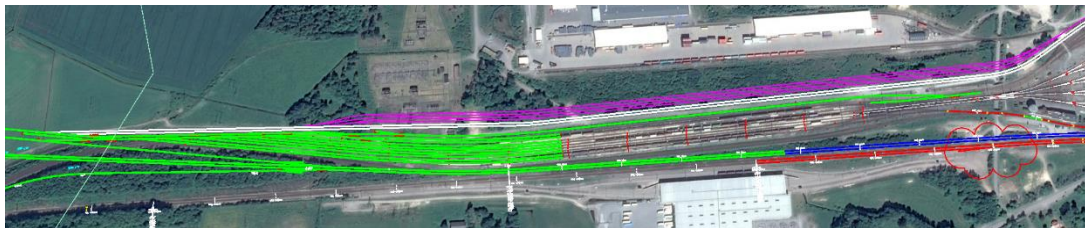
Figur 48: Avstånd mellan vallen och personbangården samt för förlängd I-grupp.

4.2.1.1. I-grupp

Enligt beskrivningen under avsnitt 2.4.1.1 finns inga spår på I-gruppen som kan hantera 750 m långa tåg, vilket innebär att i dagsläget måste sådana tåg specialhanteras. I framtiden kommer det att vara av stor betydelse att kunna ta emot långa tåg (750-1050 meter) på I-grupp, för att enkelt få undan dem från linjen. I analogi med en flygplats som måste kunna ”landa” alla plan, men kanske inte omedelbart serva dem med gateplats och bagagehantering etc.

Förslag på långsiktig lösning, där samtliga spår på I-gruppen förlängs västerut och möter den nya anslutningen från Degerön/Västra stambanan. Detta bör ske samtidigt som dubbelspåret från Degerön byggs, för att, bland annat, bättre kunna hantera de massor som

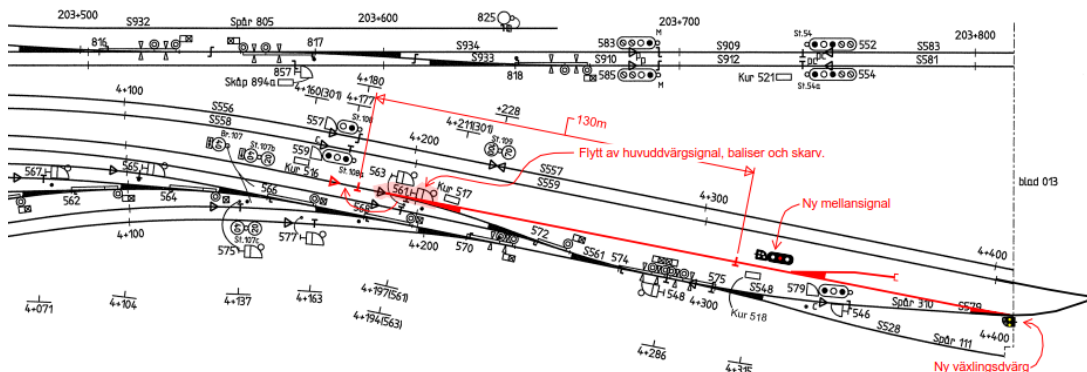
skapas vid byggandet av tunnel och bergskärning (ekonomiskt fördelaktigt). Det är även svårt att inom några år efter byggandet av dubbelspåret in till I-gruppen, återigen stänga ner rangeringen i flera månader för att bygga förlängningen. Dessa åtgärder bör ske samtidigt för att minimera störningen.



Figur 49: Framtida utformning av I-gruppen med nio spår som är mellan 700-1050 meter.

Den uppskattade kostnaden för förlängning av I-gruppen är kring 700-800 Mkr, under förutsättning att det sker i samband med dubbelspårsanslutningen.

Förslag på kortsiktiga åtgärder, som skall förenkla möjligheten att ta emot tåg upp till 750 meter, är en förlängning av spår 301 enligt figur nedan. Denna lösning fungerar bra för tåg som ankommer öster ifrån samt söder ifrån. För långa tåg från väster (Göteborg) måste de gå motriktat ca 700 meter på Västra stambanan (ny växelförbindelse) innan de kan gå av vid växel 584. Detta skulle eventuellt kunna förbättras genom en ny växelförbindelse, troligen med krökta växlar, precis väster om växel 584. Dock kommer det fortfarande att innebära korsande tagväg, men kortare tid.

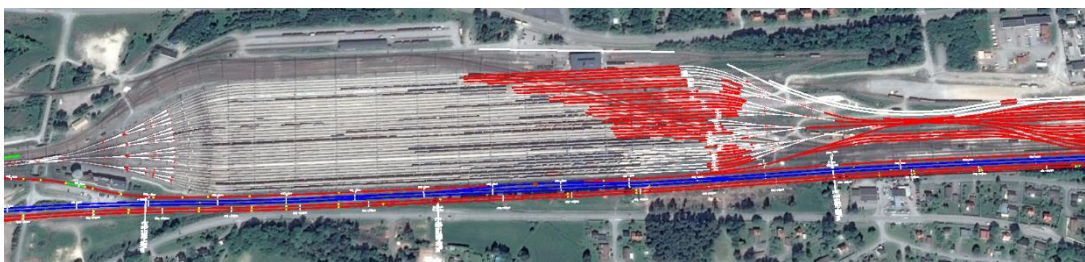


Figur 50: Förlängning av spår 301 för att möjliggöra hantering av 750 meter långa tåg.

Den uppskattade kostnaden för förlängning av spår 301 är kring 60-70 Mkr.

4.2.1.2. R-grupp

Förslag på långsiktiga åtgärder innebär att man bör sträva efter att "harmonisera" längderna på R-spårerna, för att förenkla rangeringen och ta bort längdrestriktioner som försvårar planering och byggandet av vagnstammar. Förslaget är att förlänga samtliga R-spår så att det går att bygga 750 meter långa tåg på alla. Vill man bygga ännu längre tåg, får man bygga på två R-spår och sedan koppla ihop stammarna med hjälp av ett spår på Utfarts- eller Multi-gruppen. Dessutom bör "midjan" mellan R- och U-grupp flyttas något norr ut och även något längre öster ut för att få ihop de totala längderna.



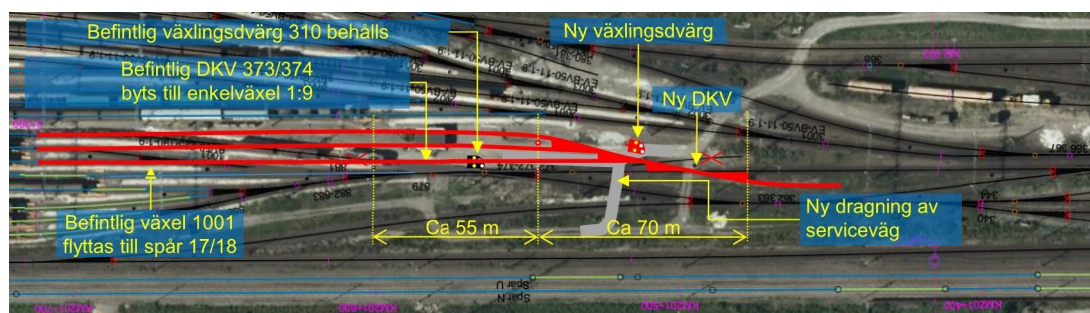
Figur 51: Framtida R-grupp med 32 spår och samtliga spår klarar 750 meters tåg.

Det finns ingen framtagen uppskattad kostnad för förlängning av hela R-gruppen.

En utökning av antalet "spårharpor", dvs ytterligare fyra eller åtta R-spår har i dagsläget uteslutits, då detta innebär så pass stora åtgärder i anläggningen att det blir väldigt svårt att få till en bra lösning. Det är troligen bättre och billigare att jobba med att möjliggöra ett ökat flöde genom "produktionsapparaten" på andra sätt.

Förslag på kortsiktiga åtgärder för att öka kapaciteten och möjligheten till att hantera längre tåg, utan allt för stora ingrepp, är en förlängning av några av de sydligare spårarna i den första spårharpan (spår 10-18) samt bygga en anslutning från de nordligaste spårarna (spår 47 & 48) ut mot spår 106, så att det går att göra "skrotdrag" utan att behöva gå över vallen.

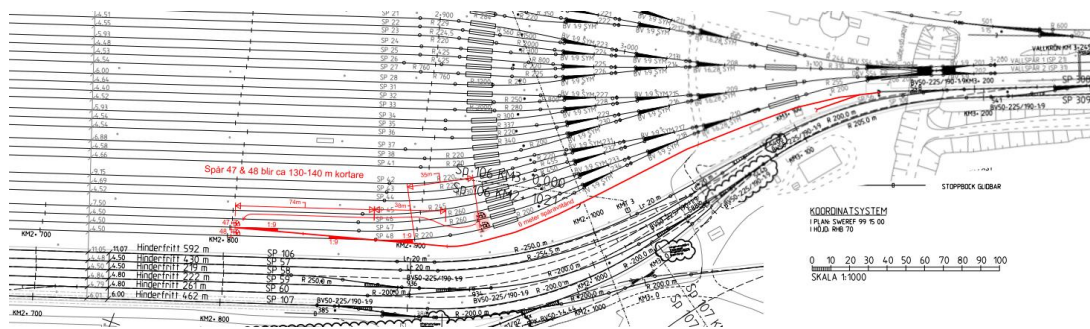
Förlängning av spår 16, 17 och 18. Spår 16, 17 och 18 på R-gruppen förlängs i östra änden, så att de blir 750 meter. Ett antal växlar, signaler samt befintliga byggnader och servicevägar måste flyttas. Eventuellt kan fler spår förlängas, men det måste i så fall utredas ytterligare.



Figur 52: Förlängning av spår 16, 17 & 18.

Uppskattad kostnad för att förlänga spår 16, 17 & 18 på R-gruppen är mellan 70-100 Mkr.

Förbigångsspår för skottdrag ("bypass"). En växelförbindelse byggs mellan spår 47 (494 m) och 48 (497 m). Detta innebär att de kommer att få en kortare hinderfri längd men detta bör vara hanterbart. Från spår 48 byggs sedan en anslutning ut mot spår 308 vid stoppbock 308 och en ny stoppbock byggs. Denna förbindelse möjliggör för skrotdrag "utanför" vallen och stör därför inte rangeringen.



Figur 53: Nytt passagespår från R-grupp till I-grupp.

Uppskattad kostnad för att bygga ett förbigångsspår förbi vallen är mellan 50-60 Mkr.

4.2.1.3. U-grupp

Långsiktiga åtgärder

Långsiktigt bör man sträva efter att samtliga spår på U-gruppen klarar 750-meterståg. I dagsläget är det endast ett spår som klarar så långa tåg (spår 212) och det spåret kan endast nås från spår 36-48 på R-gruppen.

Behovet av antalet U-spår har uppskattats till 12-14 st. Det viktiga är att dessa spår endast används kopplat till rangerverksamheten och inte delvis som "allmänna" uppställningsspår. Uppställning måste kunna ske på annan plats i Hallsberg. Förslag på framtida utformning enligt bilden nedan.



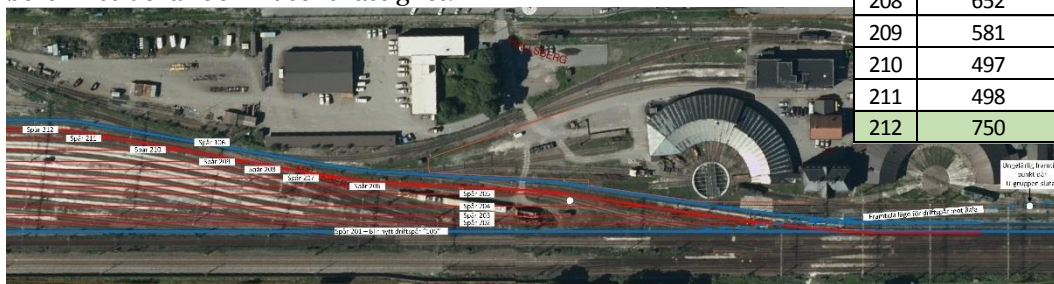
Figur 54: Framtida U-grupp med 14 spår och samtliga spår längre än 750 m.

För att möjliggöra en sådan förlängning måste befintliga lokstallar rivas och TRV få tillgång till den marken.

Det finns ingen framtiden uppskattad kostnad för förlängning av hela U-gruppen.

Kortsiktiga åtgärder

Kortsiktigt så kan man låta spår 212 "ta över" funktionen som spår 201 har idag, dvs man ansluter spår 202-211 till spår 212 istället för till spår 201. Spår 201 blir istället ett passagespår för lok mm från östra änden av Rangerbangården upp mot R- och I-grupp. Denna ombyggnad ligger i linje med den långsiktiga förändringen av U-gruppen där samtliga spår på U-gruppen förlängs mot öster. Det finns två möjligheter till förlängning där den ena, kortare varianten, endast berör Trafikverkets fastighet och en längre variant, som även berör viss del av Jernhusens fastighet.



Figur 55: Spår 202-211 läggs om och ansluter mot spår 212. Spår 201 blir passagespår.

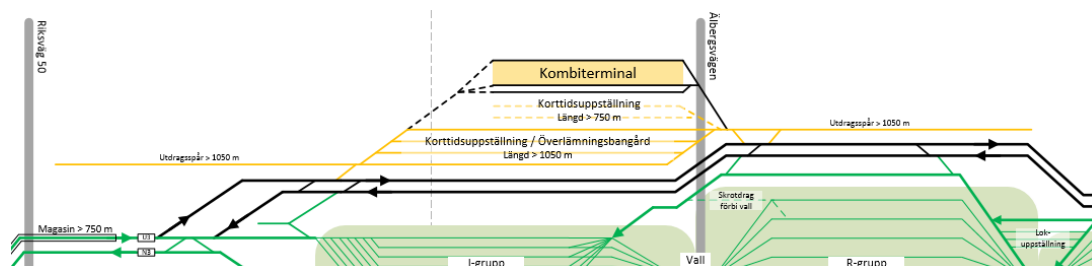
Spår	Ombyggd U-grupp
201	1064
202	1044
203	992
204	826
205	791
206	787
207	737
208	652
209	581
210	497
211	498
212	750

4.2.2. Produktionsnära multifunktionsgrupp

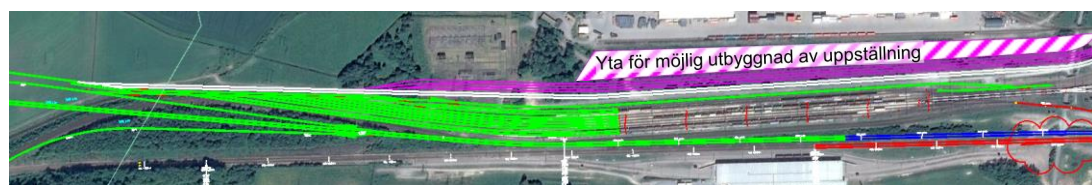
En mycket viktig, men förbisedd, funktion för att kunna öka effektiviteten och möta dagens och ännu mer framtidens behov, är möjligheten till uppställning/mellanlagring av godståg. Det kan vara ankommande tåg/vagnar som behöver vänta på rangering (en form av utökad i-grupp), det kan vara mellanlagring av redan rangerade vagnstammar som skall kopplas ihop med andra vagnstammar eller färdigrangerade tåg/vagnar som behöver vänta på avgång.

I dagsläget hanteras detta behov på flera ställen såsom på I-grupp, R-grupp och U-grupp. Dessutom händer det ganska frekvent att godståg får stå ute på linjen eller driftplatser i väntan på att det skall gå att köra in på I-gruppen, vilket får följdverkningar på övrig tågtrafik i järnvägsnätet.

Ett förslag till lösning är att anlägga en multifunktiongrupp (M-grupp) mellan I-grupp och kombiterminalen.



Figur 56: Schematisk ritning över en produktionsnära multifunktiongrupp (orange linjer, under kombiterminalen).



Figur 57: Utkast kartskiss över M-grupp (lila linjer).

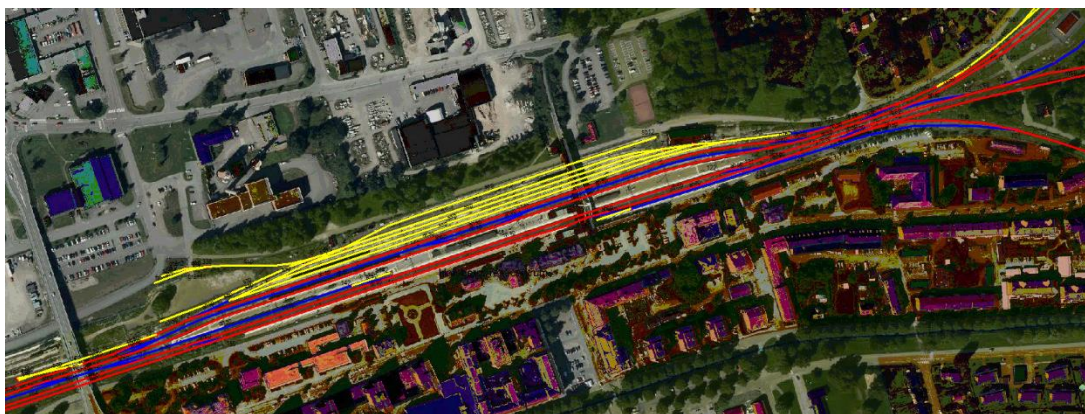
En produktionsnära multifunktionsgrupp behövs för att:

1. Fungera som förbättrad och utökad överlämningsbangård för kombiterminalen (ersätta nuvarande överlämningsbangård), vilket är positivt för kombiterminalens fortsatta utveckling, t ex ytterligare en anslutning, fast från väster.
2. Avlasta U-grupp från div uppställning och medger en ökad korttidsuppställning för bl a ökad vagnsfyllnadsgrad i godstågen = bättre transportekonomi.
3. Försörjer identifierat behov av planväxlingsfacilitet.
4. Komplement till I-gruppen då denna är full/belastad och detta innebär minskad risk för och behov av uppställning av väntande godståg ute på linjerna in mot Hallsberg => minskat eller inget behov av nya "parkeringsfickor" utefter linjerna.
5. Möjliggör förlängning av R-gruppens nordligaste spår genom att nuvarande överlämningsbangård kan rivas.

Denna produktionsnära multifunktionsgrupp kan med fördel implementeras så snart som möjligt, då den löser många problem som finns i dagens anläggning samt möjliggör för ökad kapacitet utan att ändra något annat i anläggningen. Utformning och omfattning kan växa med tiden om man bara tar höjd för ett "max-alternativ" från start. Vid omfattande utbyggnad kan anläggningen "krocka" med Vattenfalls transformatorstation vilket kräver långsiktig planering.

4.2.3. Personbangården

Dagens plattformar och spårutformning är långt ifrån optimal med flera korsande tågvägar, krökta växlar, inga genomgående plattformsfria spår för VSB mm. Anläggningen är dessutom kraftigt sliten med bland annat ett antal mycket dåliga växlar.



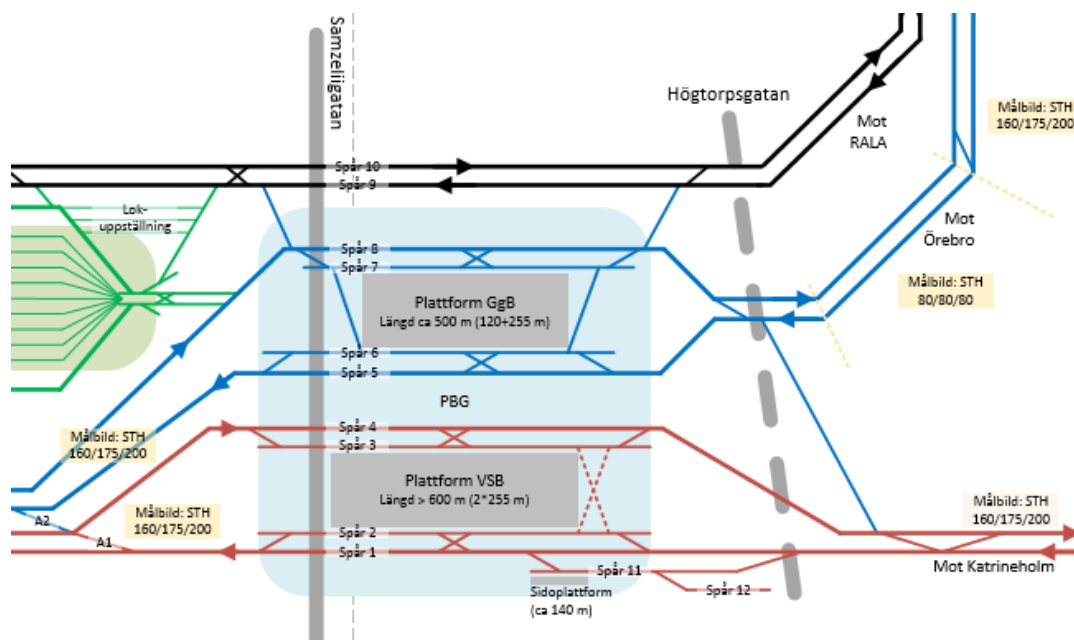
Figur 58: Rött - huvudtågspår, Blått - avvikande huvudtågspår, Gult - sidospår.

När ombyggnationen av dubbelspåret genom Hallsberg för GGB är klar, kommer kapaciteten in och ut från väster öka ytterligare utan att det sker någon kapacitetsförbättring kring plattformarna. Dubbelspårsutbyggnaden från Degerön in mot I-gruppen kommer även att innebära att "Långgångsspåret" kommer att stängas och ytterligare försämra kapaciteten kring stationen.

De parametrar som har varit styrande i framtagandet av ett förslag till lösning har bland annat varit:

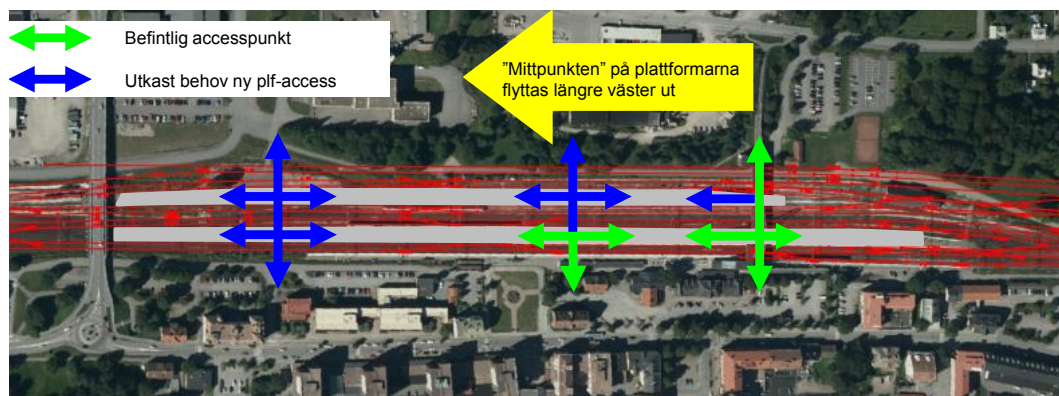
- Det skall finnas möjlighet för godståg att kunna gå i alla relationer genom personbangården, dvs ut från U-grupp mot Örebro & mot Katrineholm samt in till I-grupp från Örebro och Katrineholm.
- Det skall gå att passera personbangården ut till Rala utan att gå i huvudtågspår. Det innebär att det skall finnas driftspår som går från Hallsberg RBG och ut mot Rala och Sannahed och som inte nyttjar stråken.
- Det skall finnas genomgångsspår utan plattform i bägge riktningarna för bägge stråken. Detta för att möjliggöra förbigång i båda stråken.
- Det skall finnas två plattformslägen per riktning och plattform (A- och B-läge).
 - VSB: Två plattformslägen som skall klara minst 2*220 m långa tåg
 - GGB: Två plattformslägen där bägge helst skall klara 2*220 m långa tåg
- Det skall gå att vända persontrafik vid bägge plattformarna på ett enkelt sätt.
- Samtidighet i så många relationer som möjligt bör eftersträvas.
- Så hög STH som möjligt för bägge stråken
(VSB minst 160 km/h och GGB minst 80 km/h)
- Ökad enkelhet för resande genom att stationslayout blir mer lättöverskådlig.
- Ökad flexibilitet och redundans i att respektive stråk har en dedicerad plattform, som vid ev störning kan trafikeras på en sida och därmed inte fordrar plattformssbyte.

Utifrån dessa krav fastslogs att respektive stråk bör ha en egen mittplattform med ett plattformsspår som är tillräckligt långt för att rymma dubbla tåglägen och ett förbigångsspår i bägge riktningarna. Sedan behövdes koppling till RBG, driftspår mm.



Figur 59: Schematisk spårlayout för Hallsberg framtida personbangård.

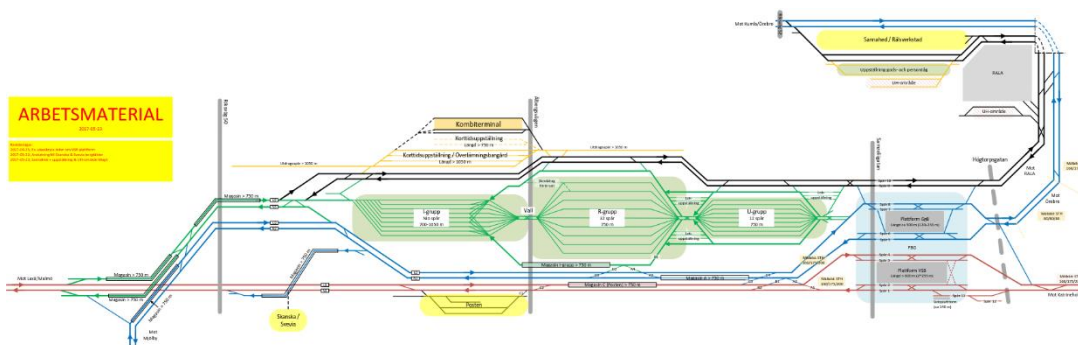
När personbangården byggs om med dubbla plattformar, anpassade för längre tåg, kommer de att förskjutas åt väster. Detta innebär att man bör se över var och hur resenärer och kommuninvånare skall kunna ta sig till och över spåren utifrån flöden mellan norra och södra sidan av stationen och mellan plattformar.



Figur 60: Översiktsbild av nuvarande plattformaccess och behov av nya

4.2.4. Driftsspår

För att kunna möjliggöra rörelser inom Hallsberg och även ut till Rala, utan att störa trafiken på huvud- och sidospåren, ligger det två driftspår på norra sidan om RBG och PBG. Driftspåren startar väster om I-gruppen och går hela vägen ut till Sannahed och de olika funktioner som finns i anläggningen ansluter till dessa driftspår. På sätt skapas en lokal förbindelse inom Hallsberg och Rala som inte belastar stråken och som möjliggör ett effektivt nyttjande av alla funktioner (se bild nedan).



Möjlig etapp: Att enbart bygga ett driftspår initialt. Dock är det tveksamt om det innebär någon förtjänst att enbart bygga ett driftspår m t p att underbyggnad ändå bör göras för två spår redan från början. Vidare kan det vara lämpligt att projektera för två spår från början med hänsyn till att det blir fråga om inlösen av ett antal fastigheter, oavsett om ett eller två driftspår byggs.

4.2.5. Uppställningsspår persontåg

Beträffande uppställningsspar för persontåg finns såväl lång- som kortsiktiga lösningar, vilka beskrivs nedan.

Långsiktiga åtgärder

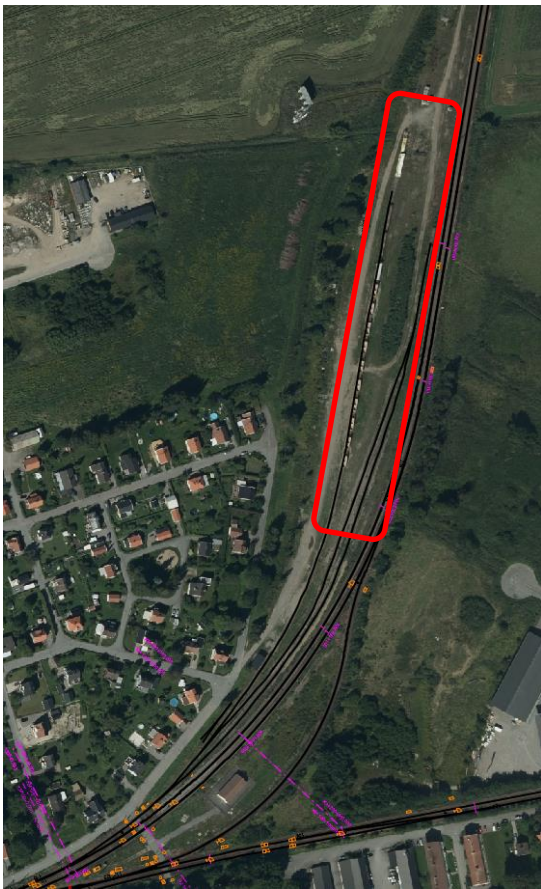
Långsiktigt kommer det att behövas uppställning av persontåg i anslutning till Hallsberg. Det är även troligt att uppställningsbehoven i Örebro ”spiller över” på Hallsberg. Med en anslutning söder om vägbron för Riksväg 52 och driftspår, som går hela vägen till västra änden av I-gruppen, finns mycket goda förutsättningar för att hantera uppställning för persontåg.

En nackdel är att området ligger ganska långt från Hallsbergs centrum och att det kan innebära vissa problem för lokförare. Detta ses dock som ett hanterbart problem med tanke på teknikutvecklingen (förlösa tåg) och även möjligheten att bygga de funktioner som krävs i anslutning till området.



Figur 62: Exempel på uppställning och UH-område parallellt med Rälsverkstaden.

Kortsiktiga lösningar

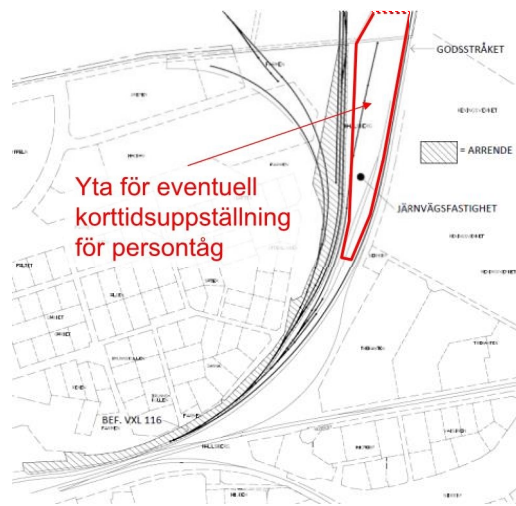


Figur 63: Befintligt UH-område

Kortsiktigt kan man undersöka möjligheten till uppställning i anslutning till dagens spår för underhållsentreprenören enligt bild till vänster.

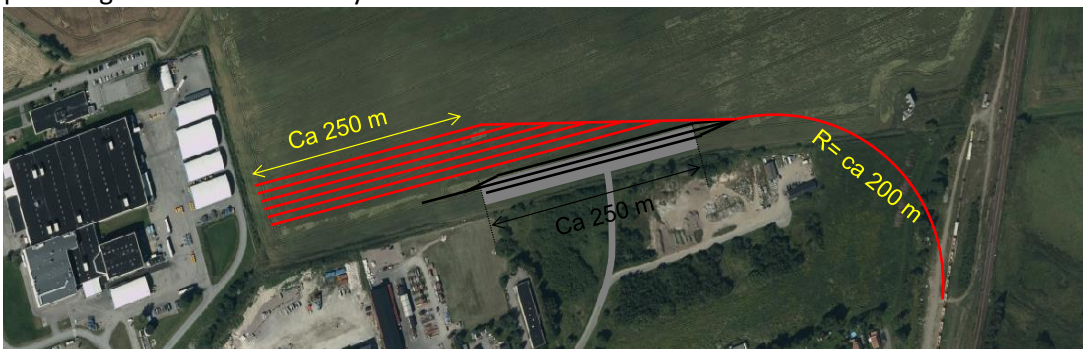
Dessa spår skulle kunna bli kring 250 meter långa.

Spåren läggs parallellt med driftspåren och överlämnandebangården till Rala industriområde.



Figur 64: Potentiell uppställningsyta söder om Rala

Det går också att titta på möjligheten till uppställning direkt norr om den föreslagna placeringen av UH-områdets yta.



Figur 65: Ett förslag på placering av korttidsuppställning för persontåg

För ny- och tillbyggnad av uppställningsspår ska även följande kriterier beaktas:

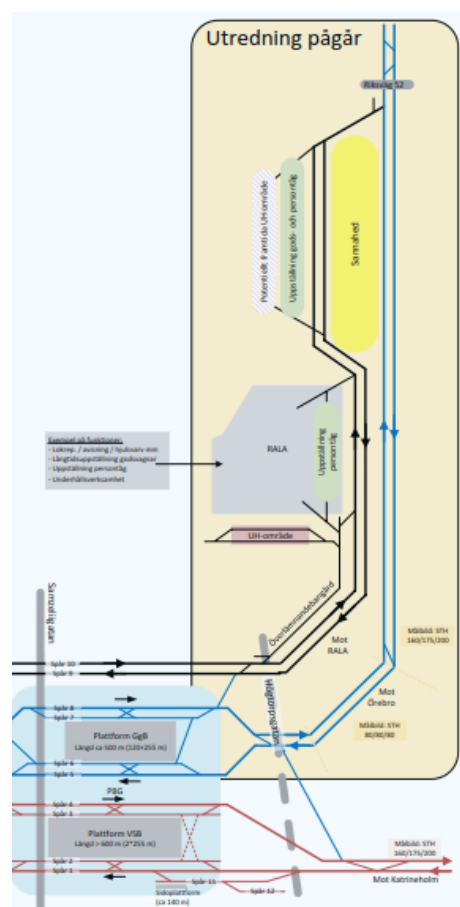
- Svara mot krav för parkeringsspår (Trafikbestämmelser för järnväg, modul 20 – Sidospår)
- Avstånd mellan spåren ska tillåta att servicefordon kan användas
- Tillse att övergångar för personal och utrustning finns på ändamålsenliga avstånd för spåren
- Tillse att tillfartsvägar finns
- Värmepost ska finnas och behövsanpassas

4.2.6. Rala

Train Alliance har påbörjat utvecklingen av ett logistikcentrum med järnvägsinriktning ute på Rala-området. Initialt bygger man en avisningsanläggning och en hjulsvarv, men det finns planer på betydligt mer funktioner i området. Till att börja med kommer trafiken till och från Rala ske via växel 116, som ligger i "midjan" i östra änden av personbangården. Detta innebär att trafiken till och från Rala måste gå i huvudtågspår just i östra änden av PBG. Det kommer att fungera när det är lite trafik till och från Rala, men när trafiken ökar måste separata driftspår byggas så att inte huvudtågspåren belastas. De i avsnitt 4.2.4 beskrivna driftspåren är därför viktiga att bygga ganska omgående.



Figur 66: Rala-området.



Figur 67: Schematisk skiss Hallsberg östra ände.

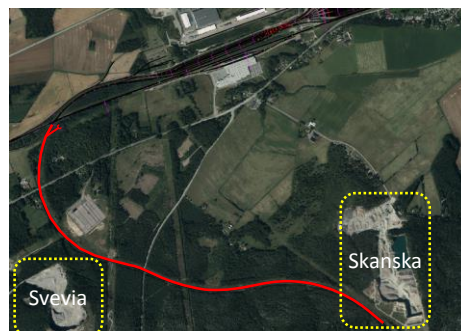
4.2.7. Makadamupplag

Kortsiktigt kan befintlig lastplats för makadam nyttjas. Den har renoverats i samband med att spår 106 samt spåret för överlämnandebangården byggdes om.

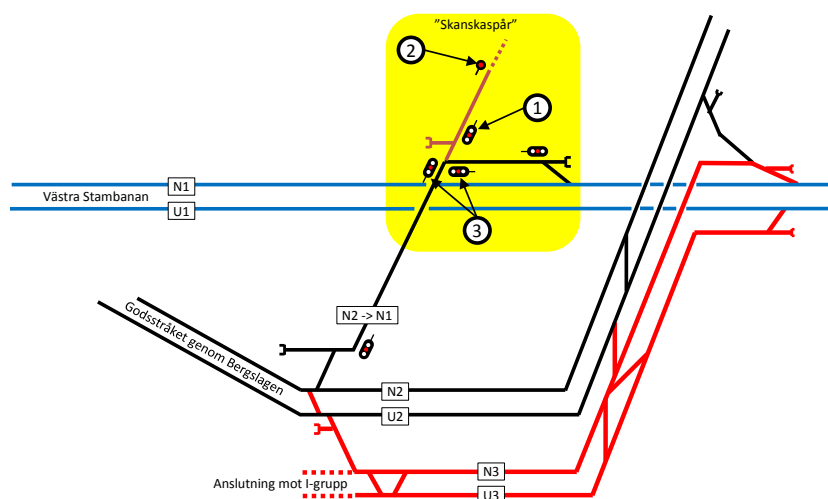


Figur 68: Befintlig "renoverad" lastplats för makadam.

Långsiktigt behöver den befintliga lastplatsen "mitt" inne i "produktionsfabriken" (rangeranläggningen) flyttas. En möjlig lösning är att nyttja befintligt spår 104 ner mot Skymossen, som kommer att slopas när nya dubbelspåret söder ifrån ansluter mot VSB, Godsstråket och I-gruppen. Detta spår (104) skulle då kunna bli ett industrispår och anslutas till huvudtågspåren kring bron över VSB.



Figur 69: Kartvy över de befintliga täckerna.



Figur 70: Schematisk skiss över anslutningen.

4.2.8. Bäckatorpsterminalen

Bäckatorpsterminalen är en frilastyta som är stängd sedan något år tillbaka. I dagsläget kan Hallsbergsterminalen erbjuda diverse lyft- och omlastningstjänster och behovet av frilastytan är därför relativt lågt.



Figur 71: Befintlig (stängd) frilastområde, Bäckatorpsterminalen.

Om R- och U-grupp skall förlängas och breddas i framtiden så kommer delar av denna yta att tas i anspråk. Därför är det viktigt att inte anlägga någon ny verksamhet vid Bäckatorpsterminalen som inte kan flyttas relativt enkelt.

4.3. Förläggning av funktioner i Hallsberg

I takt med att belastningen på Hallsbergsnoden ökar och dess kapacitetsutnyttjande blir allt högre, är det viktigt att ha en strategi som stöd då det kan bli nödvändigt att prioritera vissa funktioner och eventuellt välja bort, alternativt flytta ut en del funktioner från Hallsbergs centrala driftplatsområde. Som stöd och en viktig förutsättning för strategi och prioriteringar är att det är tydligt definierat vad som är Hallsbergs huvudsyfte och kärnfunktioner.

Nedanstående har definierats som huvudsyfte och primärfunktioner för Hallsbergsnoden:

Tågproduktion av gods- och persontrafik:

- Produktion/tågbildning av godstrafik i form av vagnslast-, system- och kombitåg.
- Möjlighet till såväl vall- som planväxling.
- Trafikering av persontåg för regional- och fjärrtrafik

Personbangården samt rangerbangården, vilken omfattar infarts-, riktnings- och utfartsgrupp, är fundamentala delar och funktioner i Hallsbergsnoden, vilket bekräftas av definitionen ovan. Däremot finns en rad andra funktioner i noden vilka bedömts nedan utifrån hur viktiga de är att ha kvar i nuvarande form och läge i en framtida, mer trafikbelastad situation. Denna bedömning har gjorts enligt nedan utifrån två dimensioner:

- Grad av synergi med nodens primär-/kärnverksamhet en viss funktion har (a-c nedan)
- Var respektive funktion är bäst förlagd i förhållande till noden (I-III)

Synergi

- Funktioner/verksamheter som adderar värde till kärnverksamheten och innebär tydliga synergier med denna
- Har/ger begränsade synergier med tågproduktionen
- Kan ha negativ påverkan på möjligheterna till rationell/ohindrad tågproduktion

Placering

- Centralt i Hallsbergsnoden
- Perifert i noden (t ex Ralaområdet respektive vid eller väster om I-gruppen)
- Utanför noden

En summering av var funktioner lämpligen förläggs i en situation där Hallsbergsnodens belastning och kapacitetsutnyttjande är så högt, att omdisposition kan krävas, illustreras i matrisen nedan.

	I – centralt i noden	II – perifert i noden	III – utanför noden
a) Adderar värde och har synergier	Vagnsverkstad Korttidsuppställningsspår Banunderhållsverksamhet rängering	Kombiterminal Banunderhållsverksamhet	
b) Begränsade nyttor/synergier		Lokverkstad Frilastplats Post- eller paket-terminal	
c) Kan ha negativ påverkan			Långtidsuppställningsspår Makadamupplag Fordonsunderhållsverksamhet persontåg

Figur 72: Sammanställning av funktioner och centralitet.

4.4. Övriga funktioner

Flera av de funktioner som finns kring rangerverksamheten kommer att behöva flyttas när de olika grupperna och personbangården byggs om. En möjlighet är att flytta dem ut till Rala, om det är möjligt ur ett funktionellt och rationellt perspektiv. Alternativt till en annan plats i närmare anslutning till rangeranläggningen.

En funktion som finns i dag i Hallsberg är lokförarbyte. Den sker företrädesvis söder om lokstallarna på spår 5 och spår 106. Denna funktion behöver utredas vidare, om behovet kvarstår, för att säkerställa möjligheten i en ombyggd anläggning. Frågan, dock, är om det kommer att finnas lokförare i godstågens linjelok i framtiden?

4.5. Byggsekvens

Utifrån det arbete som vi gjort kring Hallsberg inklusive intervjuer och analyser, så föreslår vi en byggsekvens som ungefärligt följer nedanstående steg;

Steg 1. Flytt av UH-lastyta samt persontågsuppställning

- Bygga en ny last- och uppläggningsyta för TRV underhållsentreprenör för att öka funktionalitet och effektivitet samt frigöra spår för framtida förändringar
- Bygga nya spår för uppställning av persontåg på Rala eller Sannahed för att frigöra spår för framtida förändringar och bättre anslutning mot Kumla/Örebro.

Steg 2. Förlängning av I-grupp

- I ett första läge skulle det kunna gå att förlänga ett spår (spår 301) för att lättare kunna hantera 750 meter långa tåg
- Samtliga spår förlängs för att kunna hantera minst 750 meter långa tåg varva minst ett spår skall kunna hantera minst 1050 meter långt tåg
- Finns med som ett namngivet objekt i nationella planen tillsammans med dubbelspår Hallsberg-Stenkumla

Steg 3. Bygga en multifunktionsgrupp

- För att kunna flytta uppställning från U-gruppen för att därmed frigöra kapacitet för rangeringsprocessen.
- För att kunna fungera som extra spår till I-gruppen (utökad I-grupp)
- För att kunna fungera som extra spår till befintlig överlämnandebangård till kombiterminalen
- För att kunna fungera som växlingsbangård ("Block-swap")
- För att enklare kunna bygga längre tåg (upp till >2100 m) vid behov
- Initialt kan ett färre antal spår byggas, innan kringliggande "hinder" har hanterats, t.ex. flytt eller ombyggnad av Vattenfalls fördelningsstation
- I ett slutläge bör M-gruppen innehålla både genomgående spår och uppställningsspår mot stoppbock ("parkeringspår")
- Kräver markförvärv för full utbyggnad

Steg 4. Förlänga av vissa spår på U-gruppen

- Initialt "vrida om" så att alla spår ansluter mot spår 212 i stället för 201. Ger möjlighet att förlänga så att några spår klarar 750 meter långa spår.
- Kräver inget markförvärv

Steg 5. Förlänga av några spår på R-gruppen

- Förlänga några av spåren i första gruppen (11-18) så att fler 750 meter långa tåg kan byggas parallellt.
- Kräver inget markförvärv

Steg 6. Bygga ny koppling mellan R-grupp (spår 48) och I-grupp (spår 308)

- Möjliggöra "skrotdrag" från spår 47 & 48 på R-grupp till I-grupp, utan att dra "baklänges" över vall
- Kräver inget markförvärv

Steg 7. Bygga om personbangården

- Bygga en ny mittplattform för Godsstråket, med nya accesser för resenärer
- Bygga om och anpassa befintlig mittplattform för VSB
- Stänga plattform vid dagens spår 2.
- Bland annat för att fullt ut kunna hantera de förändringar som kommer av att det nya dubbelspåret genom Hallsberg byggs och Långängsspåret (spår 101) slopas
- Inkluderar att bygga driftspår norr om PBG för rörelser mellan rangeranläggningen och Rala/Sannahed samt som alternativ tågväg för godståg till/från HPBG på Godsstråket
- Kräver markförvärv

Steg 8. Bygga driftspår längs hela norra sidan av rangeranläggningen

- Från västra änden av I-grupp förbi M-grupp, R-grupp, U-grupp, PBG, Rala och ut till Sannahed. Eventuellt även förbi rälsverkstaden och till anslutning norr därom
- Kräver markförvärv

Steg 9. Bygga om U-grupp för 750 meter långa tåg

- Eventuellt klarar sig lokverkstaden från att behöva flyttas
- Kräver markförvärv

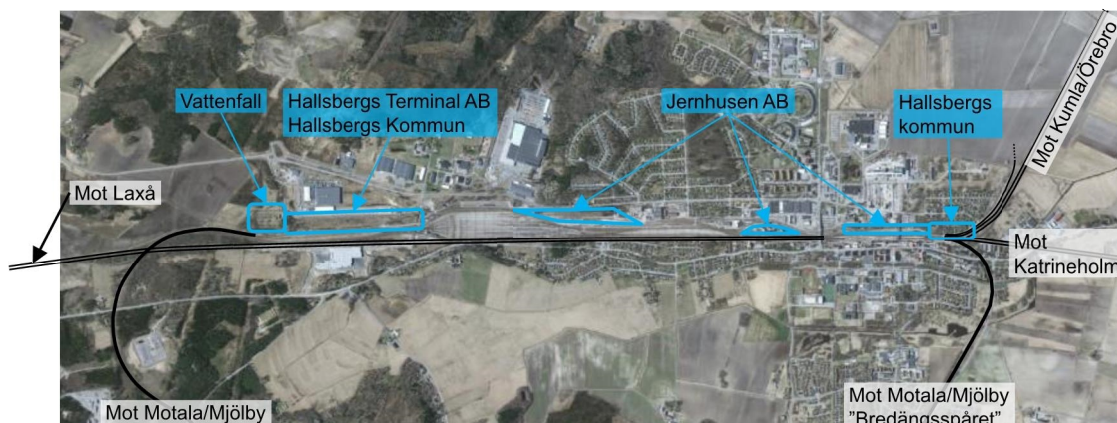
Steg 10. Bygga om R-grupp för 750 meter långa tåg

- Kräver flytt av bl.a. vagnsverkstad, lastplats för makadam och befintlig överlämnandebangård
- Kräver markförvärv

Dessa steg går självklart att modifiera och justera, men är tänkta utifrån en möjlighet att stegvis bygga ut kapaciteten i Hallsberg på ett sådant sätt att de enskilda stegen går i riktning mot den tänkta "slutlösningen" och därigenom minimera behovet av ombyggnad när kapaciteten ökas.

4.6. Markanvändning/-förvärv

Nödvändiga framtida markområden/-förvärv för att möjliggöra utvecklingen av noden.



- Södra delarna av Vattenfalls fördelningsstation (Vattenfall Eldistribution AB)
- Markyta söder om Hallsbergsterminalen (Hallsbergs Terminal AB).
- Vagnsverkstad och frilast (Jernhusen Verkstäder AB)
- Lokverkstaden och Lokstallarna (Jernhusen Verkstäder AB)

- Bangatan norr om personbangården (Jernhusen Fastigheter AB)
- Fastigheter norr om Bangatan (Privata och Hallsbergs kommun)

4.7. Summering

Följande åtgärder har identifierats som nödvändiga för maximera kapaciteten för rangerverksamheten och persontrafiken.

Huvudåtgärderna i utredningen:

- Förlängning av I-gruppen för att klara 750-1050 meter långa tåg
- Förlängning av R-gruppen för 750 meter långa tåg
- Förlängning av U-gruppen för 750 meter långa tåg
- Bygga en multifunktionsgrupp (M-grupp) som klarar 1050 meter långa tåg inklusive uppställning
- Bygga om personbangården. Dubbla mittplattformar och förbigångsspår.
- Bygga två driftspår längs hela norra sidan av rangeranläggningen, från I-grupp upp till Rala/Sannahed
- Flytta UH-område samt uppställning för persontåg

Samtliga dessa huvudåtgärder har brutits ner i förslag på olika mindre steg, som ligger i linje med slutmålet och som ger stegvis förbättring av kapacitet, funktion och/eller trafikering.

Flera av åtgärderna kommer att kräva ökat markbehov för Trafikverket. Initialt så är det ett fåtal fastigheter som behöver köpas in, men för att kunna bygga om enligt den framtagna målbilden, så måste ett flertal fastigheter köpas in av Trafikverket.

En del av de funktioner som finns i dagens anläggning, i nära eller relativt nära anslutning till rangeranläggning och personbangård, kommer att behöva flyttas inom eller till utkanten av Hallsberg. Ett exempel är uppställningsspåren för tåg på personbangården.

5. Slutsatser och rekommendationer

Arbetet med att genomföra en funktionsutredning med ÅVS-teknik har fungerat mycket bra. Vi har fått in många bra synpunkter och upplever att vi haft en öppen, kreativ och givande dialog med alla olika inblandade intressenter. Arbetssättet kan rekommenderas för liknande uppdrag, där omfattningen och komplexiteten är stor och största delen av åtgärderna ligger på järnvägssidan.

Vad gäller själva resultatet, så är vår förhoppning att vi har lyckats ta fram en målbild eller vision av hur Hallsberg skall se ut i framtiden och att de förändringar som kommer att bli nödvändiga för att möta förändrade krav på kapacitet, trafik, funktion mm, kan byggas med målbilden som riktlinje och målsnöre. På så sätt kan Trafikverket förhoppningsvis göra kloka och framtidssäkra investeringar som går att bygga på allt efter förändrade behov.

6. Referenser

I arbetet med utredning, vid de workshops som anordnats, har representanter från Hallsbergs och Kumla kommun, näringslivet, olika tågoperatörer, olika logistikföretag och Trafikverket medverkat. Totalt har mellan 40-60 personer deltagit.

Därtill har information och fakta hämtats från rapporter och övrig skriftlig information på www.trafikverket.se

Detta är baksidan på rapporten. Den måste vara på jämn sida, lägg in en blank sida före om det behövs.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, XXX XX Ort. Besöksadress: Gata XX.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se

Remissvar i frågan om
byggnadsminnesförklaring av Sörby Kvarn,
Hallsberg-Sörby 2:18

7

19/KS/173

Remissvar i frågan om byggnadsminnesförklaring av Sörby Kvarn, Hallsberg-Sörby 2:18

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen har upprättat ett förslag till byggnadsminne av Sörby Kvarn med stöd av 3 kap 1§ kulturmiljölagen (1998:950) och med tillhörande skyddsbestämmelser. Länsstyrelsen menar att kvarnbyggnaden, som ägs av Hallsbergs kommun, har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde, en mycket intressant historia och är ovanligt väl bevarad.

Kommunstyrelseförvaltningens bedömning är att Sörby Kvarn kan utvecklas som ett viktigt kulturhistoriskt besöksmål för Hallsbergs kommun och Örebro län.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår till kommunstyrelsen att godkänna Länsstyrelsens förslag till byggnadsminnesförklaring av Sörby Kvarn, på fastigheten Hallsberg-Sörby 2:18.

Ärendet

En byggnadsminnesförklaring syftar till att skydda, vårda och utveckla kulturhistoriska värden. Skyddsbestämmelserna innebär att byggnaden inte får rivas eller flyttas, ingrepp får inte ske i byggnadens stomme, exteriören får inte byggas om eller på annat sätt förändras, fast inredning för inte borttagas samt vård- vård och underhållsarbeten ska utföras på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar. Inom det området med heldragen röd linje i kartbilagan får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras.

Sörby kvarn är upptagen i Hallsbergs kommuns inventering av värdefulla kulturmiljöer som ett skyddsvärt objekt. Den föreslagna byggnadsminnesförklaringen av Sörby Kvarn är helt i linje med kommunens föreslagna riktlinjer för fastigheten.

Ett samråd har skett med drift- och serviceförvaltningen som idag förvaltar fastigheten Hallsberg Sörby 2:18. Förvaltningen ställer sig positiva till byggnadsminnesförklaringen.

Länsstyrelsen kan lämna råd ifråga om underhållet av byggnadsminnet samt kan om det finns särskilda skäl enligt 3 kap 14§ kulturminneslagen lämna tillstånd till att byggnadsminnet ändras i strid mot skyddsbestämmelserna.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Marianne Christiansen
Samhällsbyggnadschef

Bilagor

Förslag byggnadsminnesförklaring av Sörby kvarn

Kartbilaga

Byggnadsminnesförklaring av Sörby kvarn, Hallsbergs-Sörby 2:18, Hallsbergs kommun

Beslut

Med stöd av 3 kap. 1 § kulturmiljölagen (1988:950), KML, förklarar Länsstyrelsen Sörby kvarn, Hallsbergs-Sörby, Hallsbergs kommun, Örebro län, för byggnadsminne.

Med stöd av 3 kap 2 § KML meddelar Länsstyrelsen samtidigt följande *skyddsbestämmelser*.

Byggnadsminnet omfattar den med skraffering markerade byggnaden på bifogade karta.

- Byggnaden får inte rivas eller flyttas
- Ingrepp får ej ske i byggnadens stomme
- Byggnaden får inte till sin exteriör byggas om eller på annat sätt förändras.
- Byggnadens planlösning får inte förändras
- Fast inredning i byggnaden får inte borttagas eller på annat sätt förändras. Till fast inredning räknas bl.a. golv, tak, lister, paneler, dörrar, dörr- och fönsterfoder, eldstäder. Till den fasta inredningen hör också den produktionsutrustning som hör samman med kvarn- och sågdriften.
- Vård- och underhållsarbeten ska utföras på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar. Underhållet ska ske med material och metoder som är anpassade till byggnadens kulturhistoriska värde.

FÖRSLAG

Dnr 432-1256-2015

- Det med heldragen röd linje markerade området får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras. Området ska hållas i ett sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas

Upplysningar:

Länsstyrelsen lämnar råd ifråga om underhållet av byggnadsminnet.

Om det finns särskilda skäl får Länsstyrelsen enligt 3 kap 14 § KML lämna tillstånd till att byggnadsminnet ändras i strid mot skyddsbestämmelserna.

Enligt 3 kap 21 § KML gäller beslut enligt 3 kap 1 § omedelbart.

Beskrivning av ärendet

Fråga om byggnadsminnesförklaring har väckts av Leif Bolling, Askersund.

Historik

Längs våra vattendrag har det genom tiderna funnits en mängd kvarnar som utnyttjat vattenkraften för att driva kvarnhjulen. Sörby kvarn, strax söder om Hallsbergs kyrka, är en av de bäst bevarade vattendrivna kvarnarna i Örebro län. Enligt tillgängliga uppgifter har det funnits kvarnar i Sörby sedan 1700-talet. Den nuvarande Sörby kvarn började byggas år 1855, och verksamheten kom därigenom att koncentreras till den nya kvarnen. Den var sedan i kontinuerligt bruk fram till början av 1960-talet. Den skänktes sedan år 1962 till Hallsbergs Hembygdsförening, av den siste ägaren och mjölnaren Frans Sundqvist. Hallsbergs kommun blev senare ägare till kvarnbyggnaden.

Ursprungligen fanns också ett bostadshus för mjölnaren med tillhörande ekonomibyggnader. Dessa har dock rivits under senare år. Till kvarnen hörde också ett sågverk som låg omedelbart norr om kvarnbyggnaden. Sågverket drevs också av vattenkraft, och resterna av sågverket finns idag i tillbyggnaden på den norra fasaden.

Kvarnbyggnaden är uppförd i två våningar, den har ett tegeltäckt sadeltak och putsade fasader i en ljus grå kulör. Hjulhuset på västra gaveln har en

FÖRSLAG

Dnr 432-1256-2015

träkonstruktion med rödfärgade fasader av slät träpanel. Byggnaden är uppförd i gjuthusteknik. Det innebär att väggarna byggts av sten och kalkbruk som gjutits i en träform.

Kvarnen drevs av ett vattenhjul som finns bevarat. Vattenhjulet är ett överfallshjul, vilket innebär att vattnet föll över hjulet, och på så vis satte det i rörelse. Vattnet fördes fram till hjulet via en tub från kvarndammen. Dammen som försåg vattenhjulet med vatten ligger kvar. Tuben som förde vattnet till vattenhjulet är inte bevarad, med undantag av själva inloppet i kvarnbyggnaden.

Kvarnens fasta inredning och den tekniska utrustningen för kvarndriften är idag helt intakt. Kvarnen har utrustning för att driva tre par kvarnstenar, här finns också utrustning som siktar och grynverk. I den undre våningen finns mekaniken i gjutjärn och trä som vidarebefordrar kraften från vattenhjulet till kvarnhjulen och annan utrustning i kvarnen. Kugghjulen av gjutjärn är tillverkade av välkända Brevens Bruk.

I kvarnbyggnaden finns också en många lösa inventarier med anknytning till kvarndriften bevarade. Här finns också en snickeriverkstad med en stor mängd snickeriredskap och andra verktyg, som krävdes för att underhålla kvarnen med dess mångfald av teknisk utrustning. I samband med att kvarnbyggnaden överläts år 1962, så upprättade Frans Sundqvist en komplett förteckning över alla föremål som då tillhörde kvarnen. Kvarnen användes främst för att mala spannmål till foder, så kallat kraftfoder. Men har också utrustning för att mala mjöl till hushållsändamål. Sörby kvarn var en tullkvarn. De som lämnade spannmål för malning fick ersätta mjölnaren med en del av den spannmål som skulle malas, som då kallades tullmæld.

Skälen för Länsstyrelsens beslut

Av 3 kap. 1 § KML framgår bl.a. att en byggnad som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras för byggnadsminne av länsstyrelsen. Enligt 3 kap. 2 § 1 st KML ska länsstyrelsen, när en byggnad förklaras för byggnadsminne, genom skyddsbestämmelser ange på vilket sätt byggnaden ska vårdas och underhållas samt i vilka avseenden den inte får ändras.

Enligt 3 kap. 2 § 2 st KML får föreskrifterna också innehålla bestämmelser om att ett område kring byggnaden ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas.

FÖRSLAG

Dnr 432-1256-2015

Kvarnar som Sörby kvarn spelade en avgörande roll i den mer småskaliga och diversifierade jordbruksdrift som var vanlig ända fram till 1960-talet, den tid då kvarnens verksamhet avstannade. Djurhushållning och mjölkproduktion var då en självklar del av jordbruket, och det kraftfoder som producerades i kvarnen var en bärande del av utfodringen. Sörby kvarn dokumenterar därför en viktig del av den tidigare lantushållningen i landet, såväl regionalt som nationellt.

Det har därför funnits en stor mängd vattendrivna kvarnar längs vattendragen i vårt land. De flesta har av olika skäl försvunnit, några finns bevarade i varierande skick, en del har byggts om till nya funktioner. Det finns idag få kvarnar som bevarats i sin helhet, där såväl byggnaden som den tekniska utrustningen för kvarndriften är intakt. Sörby kvarn är ett sådant exempel, den är en av de bäst bevarade kvarnarna av sin typ i Örebro län. Den står idag – i allt väsentligt – i samma skick som när den lämnades av den siste mjölnaren, Frans Sundqvist, i början av 1960-talet.

Mot bakgrund härav finner Länsstyrelsen att Sörby kvarn väl fyller kraven i 3 kap. 1 § KML – ”synnerligen högt kulturhistoriskt värde” – och får förklaras för byggnadsminne.

Länsstyrelsen beslutar därför att förklara Sörby kvarn som byggnadsminne och meddelar samtidigt erforderliga skyddsbestämmelser.

Detta beslut kan överklagas hos Förvaltningsrätten i Karlstad. Hur man överklagar, se bilaga.

Beslut i detta ärende har fattats av..... Föredragande har varit I den slutliga handläggningen har dessutom deltagit.....

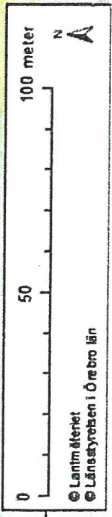
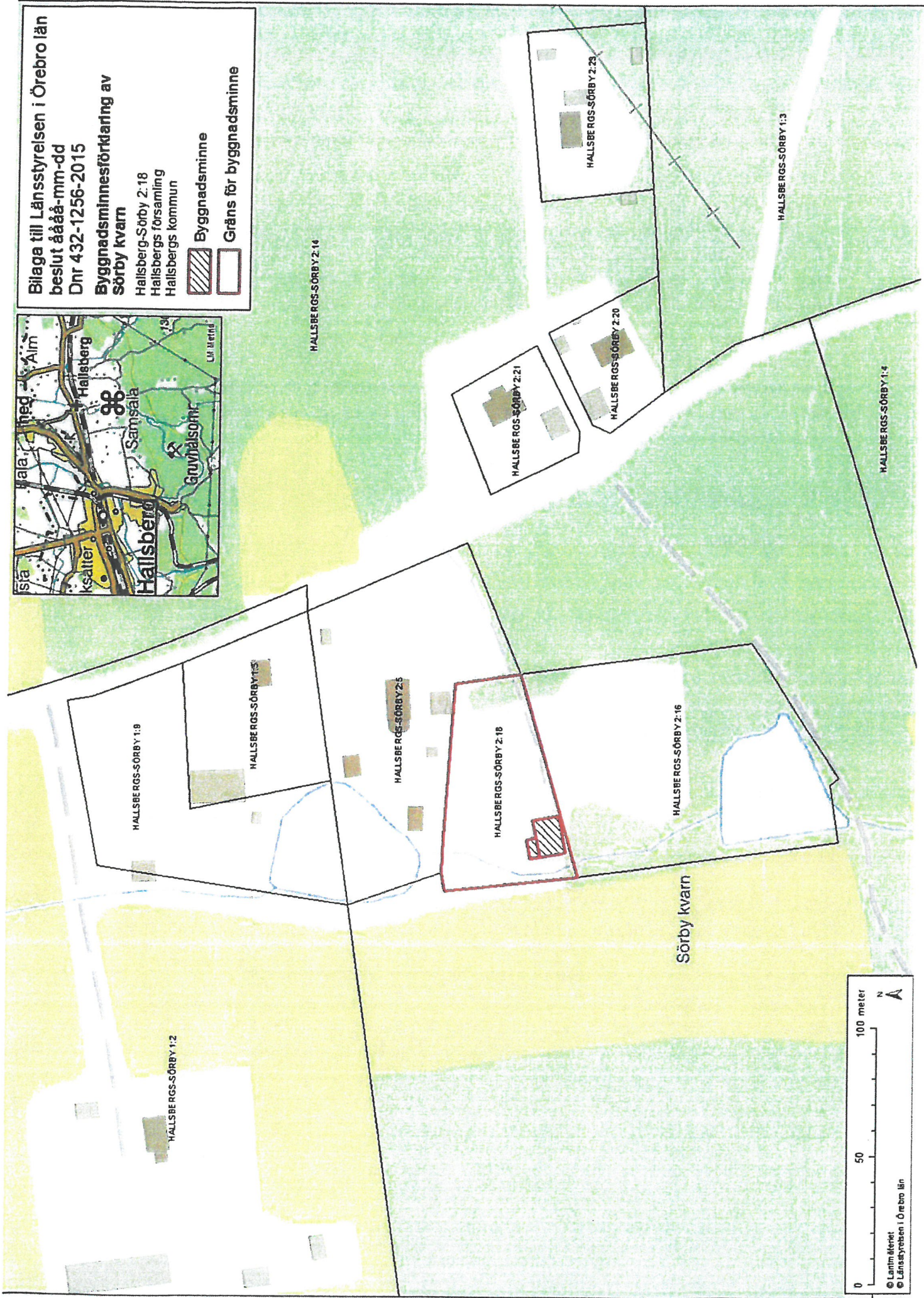
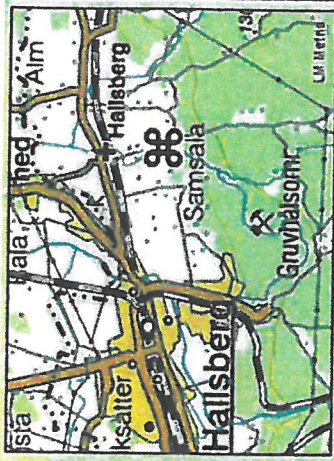
Bilaga till Länsstyrelsen i Örebro län
beslut åååå-mm-dd
Dnr 432-1256-2015

**Byggnadsminnesförklaring av
Sörby kvarn**

Hallsberg-Sörby 2:18
Hallsbergs församling
Hallsbergs kommun

 Byggnadsminne

 Gräns för byggnadsminne



© Lantmätverket
© Länsstyrelsen i Örebro län

Policy mot hot och våld

8

19/KS/165

Policy mot hot och våld

Ärendebeskrivning

Den tidigare policyn från 1995 har väl tjänat sitt syfte. Den alltmer ökande graden av hot och våld mot tjänstepersoner och mot förtroendevalda kräver en utveckling av och ett tydligt ställningstagande från kommunens sida. Den nu föreslagna policyn tar avstamp i nolltolerans mot hot och våld. Ställningstagandet blir ett verktyg för att systematiskt och förebyggande ta avstånd från alla typer av hot och våld och att bedriva ett aktivt och målinriktat arbete mot detta.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att kommunfullmäktige beslutar anta policy mot hot och våld.

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår att kommunstyrelsen beslutar om att upphäva nuvarande policy angående våld och hot i arbetsmiljön i Hallsbergs kommun, dat 1995-11-07 under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar att anta föreslagen policy om hot och våld.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Förvaltningschef

Birgitta Rydén
Säkerhetssamordnare

Bilagor

Policy mot hot och våld

Policy mot hot och våld

Denna policy riktar sig till Hallsbergs kommuns förvaltning och politiska organisation

Utkast

Policy

Anger kommunens förhållningssätt inom ett visst område och ska vara kortfattad.



**HALLSBERGS
KOMMUN**

Nolltolerans mot hot och våld

Hallsbergs kommun arbetar utifrån värdeorden glädje, driv och öppenhet. Det ligger i hela kommunens, varje medarbetares och förtroendevalds intresse att arbete och uppdrag kan utföras med hög kvalitet i en miljö som är befriad från hot och våld. Med denna policy råder nolltolerans mot hot och våld.

Hot innebär att någon hotar, direkt eller förtäckt, att skada någon eller dennes egendom. Hot kan ske via telefon, sociala medier, direkt tilltal eller med hjälp av vapen eller tillhyggen.

Våld är varje handling som är riktad mot en person och som genom denna handling fysiskt skadar eller psykiskt smärtar, skrämmar eller kränker.

Nolltolerans mot hot och våld utgörs av ett systematiskt och förebyggande arbete som innebär att kommunen:

- Tar avstånd från alla typer av hot och våld
- Bedriver ett aktivt och målinriktat arbete för att stävja hot och våld genom att:
 - kartlägga och analysera varje verksamhet utifrån hot- och våldsperspektivet
 - utforma handlings- och åtgärdsplaner
 - följa upp effekter av vidtagna åtgärder
 - ha rutiner för att hantera hot och våld - före, under och efter
 - ha rutiner för att anmäla hot och våld.
- Utbildar och kompetensutvecklar medarbetare och förtroendevalda i hur hot och våldssituationer kan förebyggas och hanteras.

Motionssvar Åtgärda radonet i Hallsbergs kommun

9

19/KS/39

Motionssvar Åtgärda radonet i Hallsbergs kommun

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelseförvaltningen har fått i uppdrag att lämna förslag till svar på en motion som lämnats in av Sverigedemokraterna. Motionen lyfter fram önskemål om att kommunfullmäktige beslutar att radonmätningar ska utföras och att hus med höga radonvärden ska åtgärdas. Motionen har beretts på miljöenheten i Kumla och Hallsbergs kommun. Samt att uppgifter har inhämtats från drift- och serviceförvaltningen och Hallbo

Det är fastighetsägarens ansvar att mäta och åtgärda höga halter av radon. Om detta inte görs på frivillig väg kan den nämnd inom kommunen med tillsynsansvar enligt strålskyddslagen kräva att radonmätningar utförs samt att åtgärder för sanering vidtas vid behov. Inom Hallsbergs kommun är det drift- och servicenämnden och myndighetsnämnden som har ansvar för tillsynen. Dessa nämnder ska enligt regeringsformen besluta självständigt från kommunfullmäktige i enskilda tillsynsärenden.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås att avslå motionen då det inte är kommunens utan fastighetsägarens ansvar att mäta radonet och vidta eventuella åtgärder på fastigheten.

Ärendet

Radon är en hälsofarlig, radioaktiv gas som vid långvarig exponering kan orsaka lungcancer hos människor. Förekomst av radon i bostäder regleras sedan 2018 i strålskyddslagen (2018:396) och strålskyddsförordningen (2018:506). Det är alltid fastighetsägaren som är ansvarig för att mäta och åtgärda höga radonhalter. Sverige har ett referensvärde för radon i bostäder, allmänna lokaler och arbetsplatser som är 200 Bq. Med referensvärde avses ett värde som inte bör överstigas, och där fastighetsägaren bör genomföra de åtgärder som rimligen kan krävas för att sänka radonhalten så att den blir så låg som möjligt. Radonhalter kontrolleras genom mätningar som utförs under uppvärmningssäsongen, från 1 oktober till sista april. Mätidosor beställer fastighetsägaren själv från ett ackrediterat laboratorium. Kostnad för mätning i ett normalstort enbostadshus är 500-1000 kronor.

Det är möjligt att som småhusägare få bidrag för att åtgärda höga radonhalter. Om du äger och bor i din bostad kan du få upp till 50 % av saneringskostnaden i bidrag, dock högst 25 000 kronor. Mer information och länkar till hemsidor finns på Hallsbergs kommuns hemsida.

Kommunen som fastighetsägare

Hallsbergs kommun har i egenskap av fastighetsägare ansvar för att mäta och åtgärda höga radonhalter i sina lokaler och bostäder. Det är drift- och serviceförvaltningen och stiftelsen Hallbo som ansvarar för sina respektive lokaler och bostäder. Drift- och serviceförvaltningen har i egenskap av fastighetsägare genomfört radonmätningar och saneringar av sina lokaler. Hallbo har under 2018/2019 genomfört mätningar i sina bostäder och kommer gå vidare med åtgärder där det finns behov.

Kommunen som tillsynsmyndighet

Den kommunala nämnden med ansvar för tillsyn enligt strålskyddslagen kan ställa krav på ägare av hyresrätter och bostadsrätter att mäta och åtgärda höga radonhalter om detta inte görs på frivillig väg. Förvaltningen har i senaste behovsutredningen redovisat behov av tillsyn inom området radon.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Marianne Christiansen
Samhällsbyggnadschef

Beslutsunderlag

Motion, Åtgärda radonet i Hallsbergs kommun

2019-03-04

Motion Sverigedemokraterna Hallsberg

Åtgärda radonet i Hallsbergs kommun

Det har under många år varit höga radonvärden i Hallsbergs kommun. Frågan togs upp för många år sedan och då gjordes mätningar, samt vissa åtgärder i en del hus i kommunen. Vi vill nu aktualisera frågan på nytt, då vi enligt statistiken kan se en stor hälsofara med just radon. Radon bildas när det radioaktiva grundämnet radium sönderfaller, främst i grusåsar. Det kan även bero på vilket byggnadsmaterial som använts, om det t.ex. innehållit blå betong.

I Sverige blir cirka 500 personer drabbade av lungcancer och runt 5 000 lider av andra skador, varje år, till följd av radon. Dessutom måste man anta att ett större mörkertal, indirekt också har drabbats.

Med anledning av ovanstående föreslår vi kommunfullmäktige besluta:

Att utföra nya radonmätningar i Hallsbergs kommun.

Att skyndsamt åtgärda de hus som har för höga värden.



Lars-Ove Nilsson

Sverigedemokraterna Hallsberg

Meddelanden

12

19/KS/82



Meddelanden till kommunstyrelsen 2019-10-08

Diarienummer	Handling
19/KS/64-3	Protokoll Sydnärkes IT-nämnd 2019-08-28
19/KS/167-1	Protokoll Childrens museums ekonomiska förening 2019-06-24
19/KS/64-4	Delårsbokslut Sydnärkes IT-nämnd
19/KS/171-1	Delårsrapport Nerikes Brandkår
19/KS/171-2	Protokoll Nerikes Brandkår 2019-09-13
19/KS/65-3	Protokoll Regionalt samverkansråd 2019-09-20
19/KS/178-1	Delårsrapport 2019 Samordningsförbundet Sydnärke
9/KS/181-1	Protokoll Specifika samverkansråd kultur Region Örebro län