

Plats och tid	Digitalt sammanträdesrum Tisdagen den 8 februari Kl. 08:30 – 11:00
Beslutade ledamöter	Peter Söderström (S) Kristina Bengtsson Nilsson (M) Gösta Frödin (L) Henrik Axelsson (S) Jonas Ås (S) Alina Koltsova (MP) Mona Smedman (C)
Övriga närvarande	Hans Karlsson, kommundirektör Anna Wikstrand, bitr. kommundirektör Lara Rhöse, sekreterare
Justerare Justerings plats och tid Paragrafer	Kristina Bengtsson Nilsson (M) Kommunledningsstabens kansli den 11 februari 2022 § 19 - § 31
Sekreterare	_____ Lara Rhöse
Ordförande	_____ Peter Söderström (S)
Justerare	_____ Kristina Bengtsson Nilsson (M)

ANSLAGSBEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ
Sammanträdesdatum
Datum då anslaget sätts upp
Datum då anslaget tas ned

/Organ/
2022-02-08
202X-XX-XX
202X-XX-XX

Förvaringsplats för protokollet

Plats

Underskrift

Lara Rhöse

Innehåll

Ärende	Sida
1. Inriktningsbeslut för Översiktsplan(utvecklingsinriktning)	3
2. Ramverk - Certifiering av Översiktsplan för Arvika kommun	6
3. Trafikverket, dnr TRV 2021/79143 - Remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033	8
4. Remiss - Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2022-2033	11
5. Detaljplan för utökning av Gate verksamhetsområde, Gate 2:1	16
6. Verksamhetsberättelse Partier 2020 - Redovisning av partistöd.....	18
7. Motion om klimatarbetet.....	20
8. Motion om åtgärder för minskad nedskräpning	24
9. Motion om att minska översvämningsskyddet	26
10. Motion om justering av brytpunkten för översvämningsskyddet.....	28
11. Region Värmland, dnr RUN/ 210461 - Remiss - Värmlands forsknings- och innovationsstrategi för hållbar smart specialisering 2022-2028	30
12. Firmatecknare för av kommunen förvaltade stiftelser	32
13. Ansökan om föreningsbidrag - MK Team Westom - Rally SM Arvika den 10-11 juni 2022	33

Paragraf 19

Dnr KS/2019:450

1. Inriktningsbeslut för Översiktsplan(utvecklingsinriktning)

Förslag till nästa instans

Kommunstyrelsen godkänner inriktningen på framtidsbilden och utvecklingsinriktningen där de båda delarna utgör underlag för det fortsatta arbetet med HELA Arvika kommuns översiktsplan. Framtidsbilden och utvecklingsinriktningen kommer därtill utgöra en del i samrådshandlingen för ÖP som kommer upp för beslut under hösten 2022.

Sammanfattning

Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan (ÖP) som omfattar hela kommunen. ÖP som dokument är inte juridiskt bindande, men den lägger grunden för allt efterföljande arbete inom samhällsbyggandet. Arvika kommuns nya översiktsplan är under framtagande och processen är nu i skedet att en Framtidsbild och ett förslag till Utvecklingsinriktning finns framtaget för beslut som fortsatt arbete.

Grunden i utvecklingsinriktningen och framtidsbilden kommer dels ur en serie möten med politiker från alla partier. Under dessa möten har fokus varit på att ta ställning till de viktigaste strategiska sambanden för Arvika kommuns långsiktiga utveckling. Därtill har en arbetsgrupp med representanter från olika verksamheter inom kommunen arbetat med handlingen. Slutligen har en grundlig medborgardialog genomförts.

Tidigt i processens i ÖP togs den nya visionen för Arvika fram genom en bred dialog med näringsliv, föreningar och medborgare. Visionen; "Ett Arvika som glöder" ligger nu till grund för översiktsplanen. Med visionsarbetet som utgångspunkt kan inriktningen för ÖP pekas ut genom utvecklingsstrategierna "**öka kontakten**" och "**balansera utvecklingen.**" Framtidsbilden är en utveckling av kommunvisionen, men med ett större fokus på stads- och landsbygdsplanering.

Samhällsbyggnadsavdelningen föreslår att kommunstyrelsen godkänner inriktningen på framtidsbilden och utvecklingsinriktningen där de båda delarna utgör underlag för det fortsatta arbetet med HELA Arvika kommuns översiktsplan. Framtidsbilden och utvecklingsinriktningen kommer därtill utgöra en del i samrådshandlingen för ÖP som kommer upp för beslut under hösten 2022.

Kommunledningsutskottet

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 27 januari 2022
Utvecklingsinriktning för Arvika kommuns översiktsplan den 27 januari 2022

Bedömning

Utvecklingsinriktningen är en sammanställning av de långsiktiga strategierna för Arvika kommuns utveckling med sikte på 2045. Dokumentet utgör grunden för översiktsplanen och det fortsatta arbetet med densamma. Utgångspunkten för översiktsplanen och utvecklingsinriktning är den politiska viljeriktningen i kommunen samt sammanställningar och analyser av viktiga förutsättningar. Exempelvis på förutsättningar är övergripande mål, förändringar och trender i omvärlden, fysisk struktur och allmänna intressen.

Utvecklingsinriktningen visar på en utveckling av de större kommunikationsstråken. Utvecklingsområden förslås dels i anslutning till dessa stråk men även i anslutning till centralorten, serviceorter och i viss utsträckning i anslutning till orter (definition och förklaring finns under **kapitel Utvecklingsinriktning** i *Utvecklingsinriktningen för Arvika kommuns översiktsplan*). Det är viktigt med utveckling av bytespunkter för kollektivtrafiken med både nya och befintliga mobilitetsnoder samt andra bytespunkter för att skapa bra möjligheter till kollektivt resande. Gång- och cykeltrafiken behöver utvecklas i flera delar av kommunen, dels inom central- och serviceorterna, samt mellan centralorten och serviceorterna. En utveckling av de lokala kopplingarna är en viktig förutsättning både för ny och befintlig bebyggelse samt för kommunikationer. Centralorten, serviceorterna och orterna har unika karaktärsdrag vilka beskrivs i dokumentet. Utifrån dessa unika kvaliteter kan platserna utvecklas in i framtiden utifrån sina förutsättningar. I sydväst och i norra delen av Arvika kommun finns större samband för grönstruktur som är viktiga ur flera aspekter. I kommunen finns flertalet värdefulla natur-, kultur- och friluftsområden som är viktiga att värna, utveckla samt skapa bättre tillgänglighet till.

Genomförda medborgardialoger har utgjort ett viktigt underlag för utvecklingsinriktningens utformning. Utvecklingsinriktningen innehåller både strategier och en strategikarta. Dessa fokuserar på funktioner och funktionella samband där ett helhetsperspektiv tas kring strategiska frågor som kan sträcka sig över kommun- och landsgränser samt mellan regioner och grannländer. Utvecklingsinriktningen visar de övergripande strukturerna för bebyggelse, kommunikationerna samt för natur och rekreation.

För att säkra hållbar utveckling används ett ramverk och strukturerad procedur som stöd i det strategiska planeringsarbetet. Ramverket är grundläggande principer för social och ekologisk hållbarhet och har använts för att forma det önskade framtida hållbara samhället. I proceduren analyseras nuläget med stöd av principerna för att identifiera kommunens utmaningar och tillgångar i förhållande till framtidsbilden. Gapet mellan nuläge och den önskade framtiden har synliggjorts i processen.

Kommunledningsutskottet

Bedömning om barns rättigheter

Barn har hittills under processen involverats i stor utsträckning i de medborgardialoger som genomförts. Inför och under samrådet kommer barn särskilt att involveras i framtagandet av förslag till översiktsplan då de i stor utsträckning bedöms kunna påverka och inverka på planens utformning. Barns rättigheter bedöms på så sätt att beaktas i hög omfattning.

Beslutet skickas till

Bitr. Kommundirektör
Samhällsbyggnadschef
Översiktsplanerare

2. Ramverk - Certifiering av Översiktsplan för Arvika kommun

Förslag till nästa instans

Kommunstyrelsen beslutar att Kommunledningsstaben ges uppdraget att certifiera Arvika kommuns översiktsplan enligt ledningssystemet JämtJämlikt.

Sammanfattning

Arvika kommuns nya översiktsplan är under framtagande. Som ett led i att säkerställa översiktsplanens systematiska arbete med jämlikhet och alla människor lika värde så finns det genom ett pilotarbete möjlighet att certifiera översiktsplanen enligt JämtJämlikt.

JämtJämlikt är ett ledningssystem för ökad jämlikhet i samhällsplaneringen och den byggda miljön. Systemet utgör ett ramverk som säkerställer ett systematiskt arbete med och utifrån samtliga diskrimineringsgrunder samt bedriver ett proaktivt arbete med att förverkliga de mänskliga rättigheterna för att uppnå social hållbarhet i samhällsplaneringen.

Samhällsbyggnadsavdelningen föreslår att kommunstyrelsen lämnar avdelningen i uppdrag att påbörja arbetet med att certifiera översiktsplanen enligt ledningssystemet JämtJämlikt. Certifieringens syfte är att strukturera frågor om jämlikhet inom ramen för Arvikas översiktsplan. På så sätt vägleds efterföljande planering, utvecklingsarbete och byggande utifrån syftet att uppnå social hållbarhet och förverkliga mänskliga rättigheter i hela Arvika.

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 27 januari 2022

Bedömning

JämtJämlikt är ett ledningssystem utvecklat för verksamheter inom samhällsplanering, fysisk planering, arkitektur och byggd miljö. Syftet är att leva upp till jämställdhetspolitiska mål, diskriminerings- och tillgänglighetslagstiftning, plan- och bygglagen (PBL), politik för gestaltad livsmiljö, regeringsformen, FN:s konventioner för mänskliga rättigheter liksom Agenda 2030.

Kommunledningsutskottet

Arvika kommuns nya översiktsplan är under framtagande. Som ett led i att säkerställa översiktsplanens systematiska arbete med jämlikhet och alla människor lika värde så finns det genom JämtJämlikt möjlighet att certifiera översiktsplanen.

Syfte med certifieringen är således att strukturera frågor om jämlikhet inom ramen för Arvikas översiktsplan. På så sätt vägleds efterföljande planering, utvecklingsarbete och byggande utifrån syftet att uppnå social hållbarhet och förverkliga mänskliga rättigheter i HELA Arvika.

JämtJämlikt utgör ett ramverk som säkerställer ett systematiskt arbete med och utifrån samtliga diskrimineringsgrunder samt bedriver ett proaktivt arbete med att förverkliga de mänskliga rättigheterna för att uppnå social hållbarhet i samhällsplaneringen.

Genomförda pilotprojekt enligt JämtJämlikt blir exempel på ”**New European Bauhaus-** hållbar, vacker och inkluderande arkitektur”.

Detta behövs av organisationen

- Organisationen behöver skapa en struktur, med roller, ansvar, samarbeten, rutiner och kommunikationsforum, som stödjer ett mänskligarättighetsbaserat arbetssätt.
- Organisationens ska formulera syftet med projektet och vad projektet förväntas bidra till där ett förstärkt fokus på jämlikhet och inkludering är prioriterat.
- Inventera, tillgängliggöra och involvera den jämlikhetskompetens som finns inom organisationens avdelningar och/eller förvaltningar och vars ämnesområden berörs eller är relevanta för projektets frågeställningar.
- Organisationens ska säkerställa att återkoppling och erfarenhetsöverföring sker från projektet till organisationen för att kontinuerligt förbättra styrning och sprida erfarenhet till kommande projekt.
- Delaktighet och transparens gentemot civilsamhället, brukare, aktörer i kommunen och inom den egna organisationen är en viktig del av processen.

Ekonomiska konsekvenser

Den jämlikhetskompetens som finns inom Arvika kommuns olika avdelningar och/eller förvaltningar och vars ämnesområden berörs behöver involveras i arbetet med certifiering av översiktsplanen.

Bedömning om barns rättigheter

Görs en certifiering av översiktsplanen enligt ledningssystemet JämtJämlikt bedöms det innebära att barns rättigheter till ett mera jämlikt och inkluderande liv hamnar än mer i fokus.

Paragraf 21

Dnr KS/2021:1068

3. Trafikverket, dnr TRV 2021/79143 - Remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Förslag till nästa instans

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna remissvaret.

Sammanfattning

Arvika kommun har getts tillfälle till yttrande gällande Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Arvika kommun anser att det är positivt att medel till infrastruktur ökat betydligt till denna planomgång, men kommunen delar inte Trafikverkets syn på fördelning av medel inom planperioden. Det borde vara en självklar prioritering att drifva, underhålla och utveckla befintliga väg- och järnvägar före att bygga nya, när medlen inte räcker till båda. Vägar och järnvägar som på landsbygden måste upprätthålla sin funktion för både person- och godstransporter. Det är en förutsättning för alla de människor, företag och organisationer som lever och verkar här.

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 27 januari 2022
Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Bedömning

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- drift medel till forskning och innovation

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;

Kommunledningsutskottet

- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna

Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas. Detta är en förutsättning som i stor utsträckning styr innehållet i Trafikverkets planförslag.

Kostnaderna för investeringarna i gällande plan har ökat sedan planens fastställelse. Kostnadsökningarna står för 80 miljarder kronor under planperioden. De beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 50 procent sedan gällande plans fastställelse. De beräknade kostnaderna för ej påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 procent.

En del av kostnadsökningarna förklaras av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning. Ytterligare en del förklaras av dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader. Slutligen förklaras en del av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskeden.

Betydande investeringsvolymerna fortsätter in på den förväntade nästkommande planperioden (2026–2037). Det innebär att kommande planperiod redan är övertecknad med omkring 40 miljarder kronor.

Trafikverket har valt att i den nationella planen prioritera utrymme för kostnadsökningar i tidigare beslutade men inte påbörjade projekt framför nya möjligheter till investeringar, samt drift, underhåll och utveckling av befintliga vägar och järnvägar. Detta ger dels stora negativa konsekvenser för klimatet då vi vet att nyanläggning ger en stor negativ klimatpåverkan, det bidrar dessutom inte till nollvisionen då det inte skapar utrymme för tillräckliga åtgärder på de mest olycksdrabbade regionala vägnäten, och det bidrar dessutom till ökade brister i drift och underhåll i det befintliga väg- och järnvägsnätet. Planen skapar en infrastrukturskuld.

Konsekvenser för Arvika kommun:

Arvika kommun ser positivt på att kvarvarande mötesspår på Sveriges högst trafikerade enkelspår – Värmlandsbanan – byggs ut och att mellanblocksignaler mellan Kil och Arvika tillskapas. Detta är en helt nödvändig och samhällsekonomiskt viktig åtgärd.

Arvika kommun ser också positivt på en fortsatt utbyggnad av bärighetsklass 4 för effektivare lastbilstransporter till gagn för klimat och näringsliv. Det är viktigt att få ett sammanhängande system från det mindre till det större vägnätet, eftersom t.ex. skogsnäringen sannolikt är en av de främsta nyttjarna. Det är mycket viktigt för en kommun som Arvika att det finns möjlighet till statligt stöd för att uppgradera befintligt vägnät.

Arvika kommun ser det som negativt, och förvånande, att dubbelspår på Värmlandsbanan inte inryms i förslaget. Åtgärdsvalsstudien kom fram till att för att utveckla stråket Oslo-Stockholm bör i första hand åtgärder i form av dubbelspår på Värmlandsbanan och Mäljarbanan genomföras för att i nästa fas kompletteras med två nya bansträckningar mellan Arvika och Oslo och Kristinehamn och

Kommunledningsutskottet

Örebro. Åtgärderna skulle leda till bättre kommunikationer i hela stråket och vara en bra start på effektiva och hållbara transporter mellan Norge och Sverige. Kapacitetsbristen är stor och Värmlandsbanan är tillsammans med Kongsvingerbanan den största flaskhalsen i stråket. Det leder till förseningar och oförutsägbarhet för tågtrafiken. Både gods- och persontrafik har ökat och det finns inte utrymme för fler tåg, särskilt mellan Kil och Karlstad. Arvika kommun har svårt att förstå hur Trafikverket har resonerat sig fram till att denna åtgärd inte gör tillräckligt stor nytta för att komma med i planförslaget.

Arvika kommun ser med oro på att Trafikverkets bedömning är att både lågtrafikerade banor och vägar kommer att tappa sin nuvarande funktion i slutet av planperioden till följd av otillräckliga medel för att underhålla dem. Trafikverket uppger att de inte kommer att kunna trafikeras på samma sätt som tidigare. Tung trafik kan komma att förbjudas på vissa sträckor permanent eller olika tider på året. Med tanke på att ca 40 procent av det belagda statliga vägnätet klassas som lågtrafikerat kommer naturligtvis det leda till stora problem, särskilt i län med stor andel basindustri och tunga transporter som nyttjar dessa vägar dagligen. Arvika kommun ser detta som en felprioritering.

Arvika kommun anser att andelen medel till länsplanerna bör öka. Med nuvarande nivå på medel i länsplanen innebär det för Arvikas del att åtgärdstiden för att mötesseparera de mest olycksdrabbade sträckorna på riksväg 61 beräknas ta långt över 100 år. Det är helt orimligt och rimmar illa med ambitionerna i Nollvisionen, särskilt med tanke på att de allvarliga olyckorna främst sker på det regionala vägnätet. Det finns en öppning till samfinansiering från nationell plan till länsplanerna för mötesseparering (eller räffling) av vägar. Beloppet uppgår till 1,25 miljarder kronor fördelat på perioden 2022-2027. Det räcker till cirka 6 km väg i Sverige per år. Det är uppenbart otillräckligt och kommer inte leda till att delmålet till 2030 i Nollvisionen uppnås.

Arvika kommun anser att det är positivt att medel till infrastruktur ökat betydligt till denna planomgång, från 622,5 till 799 miljarder kronor. Arvika kommun kan dock, i likhet med Trafikverket, konstatera att det inte finns utrymme för några nya investeringar i planen jämfört med föregående plan, till följd av ökade kostnader och att nya stambanor ingår i planramen. Medlen kommer inte heller att räcka till drift- och underhåll för att upprätthålla dagens funktioner på hela väg- och järnvägsnätet. Det gäller särskilt för de lågtrafikerade vägarna och järnvägarna som främst finns på landsbygden. Det innebär att dagens funktion inte kan upprätthållas och att bland annat tung trafik inte kommer att kunna trafikera banor och vägar på samma sätt som hittills i slutet av planperioden. Detta är en orimlig och oacceptabel konsekvens. Kostnadsutvecklingen måste därför stoppas samtidigt som de nya stambanorna finansieras utanför nationell plan, genom lån eller annan finansiering, eller skjutas på framtiden. Medel till stambanorna i planförslaget bör omorganiseras till mindre och effektivare utvecklingsåtgärder och till drift och underhåll av befintlig infrastruktur.

Sammanfattningsvis anser Arvika kommun att det är en självklar prioritering att i första hand vårda och utveckla befintlig infrastruktur före att investera i nya stambanor om medlen inte räcker till både och. Arvika kommun anser därför att nuvarande förslag inte är det bästa för Arvika, Värmland eller Sveriges utveckling och att medlen kan användas på ett bättre sätt.

Beslutet skickas till

Bitr. kommundirektör
Samhällsbyggnadschef

Paragraf 22

Dnr KS/2021:1099

4. Remiss - Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2022-2033

Förslag till nästa instans

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna remissvaret.

Sammanfattning

Arvika kommun har beretts möjlighet till ett remissyttrande för länstransportplan för regional infrastruktur för perioden 2022-2033 som Region Värmland har tagit fram. Länstransportplanen redovisar en föreslagen fördelning av medlen under planperioden mellan investeringar i statliga regionala vägar, statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur, åtgärder för trafiksäkerhet, kollektivtrafik, cykel och flygplats. Arvika kommun har i yttrandet lämnat ett antal synpunkter på den föreslagna prioriteringen och förslag till omfördelning.

Arvika kommun anser inte att den redovisade metoden för att bygga scenarier som ska ge stöd till hur medlen ska fördelas följer direktivet från regeringen som är att: "arbetet bygger på att transportsystemet samt tillhörande infrastruktur ska anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer – ekonomiskt, miljömässigt och socialt". Om hållbarhetsmålen ska kunna uppnås kan inte länstransportplaneringen bygga på scenarier baserat på historisk utveckling. Planeringen måste istället utgå från ett planeringsperspektiv där framtidens transportsystem har uppfyllt målen, genom att vi bestämmer hur vi tror att framtiden ser ut 2030 när målen är uppfyllda.

Arvika kommun anser att anslagen till gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder samt trafiksäkerhetshöjande insatser och prioritering av drift, underhåll och trimning måste prioriteras i mycket större utsträckning före satsning på investeringar som möjliggör höjd hastighet på vägnätet. De åtgärder som innebär färre allvarligt skadade och dödade, samt ökar framkomligheten för kollektivtrafikresenärer och gods bör prioriteras, framför höjd hastighet och breddning på vägobjekten. Standardhöjande åtgärder som kurvrätning och förbättrad beläggning på tresiffriga länsvägar, samt satsning på enskilda vägar är en viktig prioritering som en del i den hållbara transportinfrastrukturen. Detta för att vägnätet ska fungera även på landsbygderna till målpunkt. Vår bedömning är att den föreslagna fördelningen inte klarar av att bidra till att de övergripande nationella transportpolitiska målen, funktionsmålet, hänsynsmålet, Agenda 2030 och klimatmålet uppfylls.

Kommunledningsutskottet

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 27 januari 2022

Förslag till länstransportplan 2022-2033, <https://regionvarmland.se/regionvarmland/utveckling-tillvaxt/infrastruktur-ochkommunikationer/lanstransportplan/remiss-lanstransportplan-2022>

Förslag till yttrande

Region Värmland har tagit fram ett förslag till ny plan för transportinfrastruktur, länstransportplan, för perioden 2022-2033. Den tidigare länstransportplanen gällde för perioden 2018-2029. Regionens förslag till länstransportplan redovisar en föreslagen fördelning av medlen under planperioden mellan investeringar i statliga regionala vägar, statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur, åtgärder för trafiksäkerhet, kollektivtrafik, cykel och flygplats. Regionen säger sig ha baserat prioriteringen på regionala mål i bland annat Värmlandsstrategin och Länsstyrelsens klimat- och energistrategi, samt på de nationella transportpolitiska målen och var behoven är störst utifrån bland annat trafikmängder och olycksstatistik. Under perioden planeras mötesseparering av utpekade sträckor på väg 61 och 62 och åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö inom kommunal och statlig infrastruktur. Det avsätts även medel för utveckling av infrastruktur för kollektivtrafik och cykel samt för samfinansiering av åtgärder på Fryksdalsbanan och Karlstad C. Medel avsätts till enskilda vägar och till Karlstad Airport där flygplatsens driftbidrag kvarstår den närmaste fyraårsperioden.

Jämförelse med föregående planperiod:

Fördelning i Länstransportplan 2018-2029

- 37% Utpekade vägobjekt
- 17% Kollektivtrafik
- 8% Cykeltrafik
- 22% Åtgärder för Trafiksäkerhet, Trimning och Miljö
- 10% Samfinansiering nationella objekt
- 2% Enskilda vägar
- 4% Driftbidrag Karlstad Airport

Fördelning i Länstransportplan 2022-2033

- 52% Utpekade vägobjekt
- 12% Kollektivtrafik
- 7% Cykeltrafik
- 21% Åtgärder för Trafiksäkerhet, Trimning och Miljö
- 5% Samfinansiering nationella objekt
- 2% Enskilda vägar
- 1% Driftbidrag Karlstad Airport

Förslaget på fördelning av medel i länstransportplanen visar på en tydlig förskjutning bort från satsning på hållbar utveckling, när anslagen minskar för kollektivtrafik och cykel. Regionen har historiskt byggt upp en cykelinfrastrukturskuld då vi historiskt har lagt ett fåtal procent medan andra regioner har upp mot 15% av sin budget i cykeltrafik. Åtgärder i utpekade vägobjekt kan dock gynna kollektivtrafiken indirekt.

Kommunledningsutskottet

2018-02-25 konstaterade Trafikverket i en egen promemoria (Minskade utsläpp med snabbare takt krävs för att nå klimatmål) som överlämnades till regeringen att vi måste minska utsläppen snabbare (8% per år under de kommande 12 åren) för att nå klimatmålet om 70 % utsläppsminskning från inrikes transporter till 2030 jämfört med 2010.

Trafikverket konstaterar att det inte kommer räcka med tekniska åtgärder som energieffektivare motorfordon och övergång till elfordon även om det för Värmlands landsbygder är en viktig del i omställningen. Citat: "Det kommer krävas en förändrad inriktning i utvecklingen av samhälle och transportsystem mot ett samhälle med minskad biltrafik och effektivare godstransporter".

Arvika kommun förvänas därför över förslag till länstransportplan som fortsätter med en planering som i stora drag bygger vidare på "Business as usual" i sin scenario-analys och fördelning av medel. Att hänvisa till osäkerheten i resmönster på grund av pandemin är rimlig, men borde inte motivera en prognosbaserad styrning, från historiska data. Vi håller med om att pandemin har påverkat resmönstret för studie- och arbetspendling. Det är också sannolikt att det ger långsiktiga effekter på transportsystemet, med minskade utsläpp från motortrafiken men också minskat reseunderlag i kollektivtrafiken. Men för att säkerställa resandeunderlaget i kollektivtrafiken måste vi samtidigt satsa mycket mer på åtgärder i infrastrukturen som underlättar överflyttningen från enskilda bilresor till kollektivt resande. Kollektivtrafiken är beroende av hög framkomlighet för fordonen och resenärerna. Att då satsa på vägobjekt med hastighetshöjningar ger direkt motsatt effekt. Breddning och höjd hastighet bidrar istället till mer biltrafik så kallad inducerad trafik, vilket också konstateras i planens effektbedömning. Potten för hållbara transportsystem bidrar till hållbarhet, men blir mer kompensatoriska för satsningarna som gynnar biltrafiken. Arvika kommun saknar de strategiska avvägningar som behövs för att biltrafiken ska kunna minska.

Arvika kommun kan inte se att förslag till länstransportplanen följer direktivet från regeringen att "arbetet bygger på att transportsystemet samt tillhörande infrastruktur ska anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer – ekonomiskt, miljömässigt och socialt". Om hållbarhetsmålen ska kunna uppnås kan inte länstransportplaneringen bygga på scenarier baserat på historisk utveckling. Planeringen måste istället utgå från ett planeringsperspektiv där framtidens transportsystem har uppfyllt målen, genom att vi bestämmer hur vi tror att framtiden ser ut 2030 när målen är uppfyllda. Backcasting-metodiken, (målstyrd planering) rekommenderas för att ersätta forecasting-metodiken (prognosstyrd planering) som verkar ligga till grund till förslag till ny länstransportplan.

Arvika kommun ställer sig bakom de inbördes prioriteringarna mellan de utpekade vägobjekten, och de utpekade åtgärderna för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik, och samfinansieringsobjekt. Kommunen vidhåller dock att fördelningen i stort måste få en ändrad prioritering som i mycket större utsträckning premierar det hållbara transportsystemet för oskyddade trafikanter, effektivare godstransporter och minskad biltrafik. De åtgärder som innebär inga eller färre allvarligt skadade och dödade, samt ökar framkomligheten för kollektivtrafikresenärer och gods bör prioriteras, framför höjd hastighet och breddning på vägobjekten. Standardhöjande åtgärder som kurvrätning och förbättrad beläggning på tresiffriga länsvägar, samt satsning på enskilda vägar är en viktig prioritering som en del i den hållbara transportinfrastrukturen. Detta för att vägnätet ska fungera även på landsbygderna ända till målpunkt.

Kommunledningsutskottet

Arvika kommun anser därför att anslagen till gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder samt trafiksäkerhetshöjande insatser och prioritering av drift och underhåll på länsvägarna måste prioriteras i mycket större utsträckning före satsning på investeringar som möjliggör höjd hastighet på vägnätet. Vi anser också att det bör satsas mer på glesbygdens vägnät, de tresiffriga vägarna och enskilda vägarna, för att skapa hållbar infrastruktur för transporter av gods och människor ända till målpunkten. Med en annan prioritering än denna är vår bedömning att vi inte klarar av att bidra till att de övergripande nationella transportpolitiska målen, funktionsmålet, hänsynsmålet, Agenda 2030 och klimatmålet blir uppfyllda.

Region Värmland skriver i länstransportplanen att "Sammantaget bedöms planen bidra till regional utveckling och ökad tillgänglighet i Värmland samtidigt som den bidrar till ett mer hållbart transportsystem".

Arvika kommun ställer sig bakom de inbördes prioriteringarna mellan de utpekade vägobjekten, och de utpekade åtgärderna för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik, och samfinansieringsobjekt. Kommunen vidhåller dock att fördelningen i stort måste få en ändrad prioritering som i mycket större utsträckning premierar det hållbara transportsystemet för oskyddade trafikanter, effektivare godstransporter och minskad biltrafik. De åtgärder som innebär inga eller färre allvarligt skadade och dödade, samt ökar framkomligheten för kollektivtrafikresenärer och gods bör prioriteras, framför höjd hastighet och breddning på vägobjekten. Standardhöjande åtgärder som kurvriktning och förbättrad beläggning på tresiffriga länsvägar, samt satsning på enskilda vägar är en viktig prioritering som en del i den hållbara transportinfrastrukturen. Detta för att vägnätet ska fungera även på landsbygden till målpunkt.

Arvika kommun anser att planen inte kommer ge ett mer hållbart och jämlikt transportsystem om resurserna fördelas enligt förslaget. De transportslag och åtgärder som kan bidra med ett hälsosammare samhälle, utsläppsminskning, ökad effektivitet och stärkt jämlikhet har fått minskade anslag och de transportslag och åtgärder som bidrar till utsläppsökning har fått ökade anslag. Arvika kommuns samlade bedömning är att planen förstärker bilnormen, kommer orsaka ökade utsläpp samtidigt som den missgynnar barn och unga.

I tillägg till ovanstående vill Arvika kommun specifikt adressera den olycksdrabbade vägsträckan mellan Gaterondellen och Graningerondellen, en del av riksväg 61. Då vi dessvärre regelbundet erfar dödsolyckor och andra allvarliga olyckor längs denna korta sträcka ser vi det som en viktig vägsträcka att prioritera. Arvika kommun är positiva till en samfinansiering av åtgärder längs med sträckan.

Bedömning om barns rättigheter

Barnens rättigheter bedöms påverkas positivt om remissvaret skulle få genomslagskraft för en förändring i fördelning av medel i den regionala transportplanen. Detta grundar sig i att mer pengar till investeringar i kollektivtrafik och cykelvägar gynnar barns möjlighet till egen förflyttning, ökar säkerheten för barn som oskyddade trafikanter och bidrar till jämlikhet (eftersom kvinnor reser med kollektivt än män och eftersom socioekonomiskt utsatta grupper reser mer kollektivt än andra till exempel) vilket i sig ger positiva effekter för barnen.

Kommunledningsutskottet

Beslutet skickas till

Bitr. kommundirektör
Samhällsbyggnadschef

Kommunledningsutskottet

Paragraf 23

Dnr KS/2022:82

5. Detaljplan för utökning av Gate verksamhetsområde, Gate 2:1

Förslag till nästa instans

Kommunledningsutskottet beslutar att upprätta detaljplan för utökning av Gate verksamhetsområde, Gate 2:1 enligt bifogat PM.

Sammanfattning

Arvika kommun har behov att tillskapa verksamhetstomter, för företag som önskar etablera sig i kommunen eller för de som önskar utöka befinlig och som därmed söker ny tomt för sin verksamhet. Avdelningen för Samhällsbyggnad önskar därför att få uppdraget att ta fram en detaljplan för att möjliggöra en utökning av verksamhetsområdet i Gate mot Gunnarskogsvägen.

Detaljplaneändringen som föreslås är förenlig med Översiktsplan 2007, vilken vann laga kraft 2008. I översiktsplanen är området markerat som ett utredningsområde för industri.

Större delen av det aktuella området berörs av detaljplanen "Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Arvika Gateområdet", antagen av byggnadsnämnden i Arvika 1976-05-26. I denna plan är området planlagt som parkmark.

Ett PM, vilket bifogas handlingarna, har tagits fram där förutsättningarna för de föreslagna ändringarna beskrivs.

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 25 januari 2022

Kommunledningsstabens PM-förutsättningar för detaljplan för utökning av Gate verksamhetsområde den 21 januari 2022

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för att ta fram detaljplanen med tillhörande planhandlingar och utredningar, bekostas av Arvika kommun. Vinner detaljplanen laga kraft kommer del av plankostnaden att kunna tas ut i samband med bygglov. Utbyggnaden av området så som gator, vatten- och avlopp mm kommer att

Kommunledningsutskottet

bekostas av Kommunen. Kommunen får dock intäkter via försäljning av tomter, taxor och avgifter. Tanken är att försäljningen av tomter ska täcka exploateringskostnaden.

Bedömning om barns rättigheter

Detaljplanens påverkan på barnperspektivet kommer att hanteras i ett planarbete. Bedömningen är dock i dagsläget att området troligen inte utgör ett område som barn idag visas inom. Då det inte ligger i närhet av bostadsbebyggelse utan intill ett verksamhetsområde och intill en trafikerad väg. Det saknas idag även gång- och cykelvägar till området.

Beslutet skickas till

Samhällsbyggnadschef
Planarkitekt

Paragraf 24

Dnr KS/2021:298

6. Verksamhetsberättelse Partier 2020 - Redovisning av partistöd

Förslag till nästa instans

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna partiernas verksamhetsberättelser och granskningsrapporter för 2020.

Sammanfattning

Arvika kommun betalar ut partistöd till de partier som är representerade i Kommunfullmäktige.

Partistöd uppgår för år 2022 till 13 764 kronor per mandat samt 21 076 kronor per parti.

Varje år ska en skriftlig redovisning lämnas in till Kommunfullmäktige som visar att partistödet använts för att stärka politiska partiers ställning i den kommunala demokratin, 4 kap 29 §. Till detta ska en granskningsrapport bifogas. Redovisningen ska lämnas in senast den 30 juni året efter redovisningsåret.

Om inte godkänd redovisning och granskningsrapport lämnats in till Kommunfullmäktige inom föreskriven tid kommer inget partistöd att betalas ut för nästkommande år till berörda partier.

Samtliga partier som fått partistöd under 2020 har lämnat in en redovisning samt granskningsrapport av partistödet.

Utbetalning av partistöd görs i mars 2022.

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 25 januari 2022

Verksamhetsberättelse 2020 samt granskningsrapport Liberalerna den 16 juni 2021

Verksamhetsberättelse 2020 samt granskningsrapport Miljöpartiet den 8 juni 2021

Verksamhetsberättelse 2020 samt granskningsrapport Socialdemokraterna den 1 april 2021

Verksamhetsberättelse 2020 samt granskningsrapport Kristdemokraterna den 1 april 2021

Verksamhetsberättelse 2020 samt granskningsrapport Vänsterpartiet den 30 juni 2021

Verksamhetsberättelse 2020 samt granskningsrapport Sverigedemokraterna den 24 juni 2021

Verksamhetsberättelse 2020 samt granskningsrapport Centerpartiet den 21 maj 2021

Verksamhetsberättelse 2020 samt granskningsrapport Moderaterna den 12 mars 2021

Kommunledningsutskottet

Beslutet skickas till

Ekonomistaben
Partierna

Paragraf 25

Dnr KS/2021:124

7. Motion om klimatarbetet

Förslag till nästa instans

Kommunfullmäktige beslutar enligt följande

- Motionens första att-sats anses besvarad
- Motionens andra att-sats anses besvarad
- Motionens tredje att-sats är bifallen
- Motionens fjärde att-sats anses besvarad

Yrkanden

Gösta Frödin (L) yrkar på att motionens andra att-sats ska anses bifallen.

Propositionsordning

Ordförande ställer kommunledningsutskottets förslag om att motionens andra att-sats anses besvarad mot Gösta Frödins (L) förslag om att motionens andra att-sats ska anses bifallen och finner att kommunledningsutskottet stöder förslag till nästa instans.

Omröstningsresultat

Fem ledamöter röstar för kommunfullmäktiges förslag.

Två ledamöter röstar för Gösta Frödins (L) förslag.

Sammanfattning

Gösta Frödin har inkommit med en motion om att öka Arvika kommuns engagemang i klimatarbetet. Gösta och Liberalerna i Arvika yrkar på att

- Arvika kommun söker medlemskap i intresseorganisationen "Ett fossilfritt Sverige"
- Arvika kommun även i den nya översiktsplanen pekar ut områden som bedöms lämpliga att utreda för etablering av vindkraft
- Arvika kommun vid nästa upphandling av tjänstebilar ser "minsta möjliga klimatbelastning" som en parameter
- "Minsta möjliga klimatbelastning" är en parameter även vid alla andra beslut, där denna faktor kan ha relevans.

Kommunledningsutskottet

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 21 december 2021

Kommunfullmäktiges protokoll den 22 februari 2021, §28

Gösta Frödins (L) motion den 30 januari 2021

Bilaga till motion om klimatarbete

Bedömning

En kommun blir inte medlem i Fossilfritt Sverige utan kommunen antar 1 eller flera av de 4 utmaningar som Fossilfritt Sverige utmanar aktörer att anta. Det blir en avsiktsförklaring från kommunen att uppnå det utmaningen villkorar. De mål kommunen antagit för koncernen i sina strategiska dokument, ligger i linje med utmaningarna. Kommunkoncernen ska redan ha strategisk styrning, verksamhetsplaner samt handlingsplaner med aktiviteter, inom samma områden som utmaningarna, för att klara sina egna uppsatta mål. Därmed inte sagt att vi har ett pågående arbete inom alla områden men med de målen vi har så borde vi ha det för att kunna nå målen.

Samhällsbyggnadsavdelningens resonemang kring Gösta Frödins förslag:

En kommun blir inte medlem i Fossilfritt Sverige utan kommunen antar 1 eller flera av de 4 utmaningar som Fossilfritt Sverige utmanar aktörer att anta. Det blir en avsiktsförklaring från kommunen att uppnå det utmaningen villkorar. De mål kommunen antagit för koncernen i sina strategiska dokument, ligger i linje med utmaningarna. Kommunkoncernen ska redan ha strategisk styrning, verksamhetsplaner samt handlingsplaner med aktiviteter, inom samma områden som utmaningarna, för att klara sina egna uppsatta mål. Därmed inte sagt att vi har ett pågående arbete inom alla områden men med de målen vi har så borde vi ha det för att kunna nå målen.

- Transportutmaningen: Utmaningen om att enbart köpa eller utföra fossilfria inrikestransporter senast 2030
Villkor: <http://fossilfritt-sverige.se/utmaningar/transportutmaningen/transportutmaningen-anmalan/faq-transportutmaningen/>

Bedömning: Den utmaningen kan Arvika kommun tyvärr inte anta baserat på följande: Arvika hade i "Åtgärdsplan för hållbar energi 2015-2020" mål att bli klimatneutralt 2030, och bli oberoende av fossila bränslen inom uppvärmning, service och transporter men tiden för den åtgärdsplanen har löpt ut.

- Tjänstebilsutmaningen: Företag och organisationer enbart köper eller leasar personbilar som miljöbilar, det vill säga elbilar (inkl. vätgas), laddhybrider eller biogasbilar. Utmaningen gäller alla nya kontrakt som tecknas från och med ett år efter att organisationen antagit utmaningen.
Villkor: <http://fossilfritt-sverige.se/tjanstebilsutmaningen/faq-tjanstebilsutmaningen/>

Bedömning: Detta skulle Arvika troligen klara att uppfylla inom ett år, så utmaningen skulle kunna antas. Vi har inte något formellt beslut att endast den typen av fordon ska köpas in. Vårt fordonsavtal med Kommentus erbjuder dock möjligheten att köpa alla de typer av fordon som ingår i tjänstebilsutmaningen. Om vi ska nå vårt mål om fossilfritt bör vi jobba

Kommunledningsutskottet

med detta redan. Personbilstransporterna på landsbygden i Arvika är en utmaning när det gäller bränsle tillgången (obs! elbilar med dagens räckvidd borde klara även landsbygden om de utgår från våra tätorter)

- Klimatväxlingsutmaningen: För att anta utmaningen innebär det att man har eller planerar ett klimatväxlingsprogram för organisationens resor.

Ett klimatväxlingsprogram innebär att man lägger en intern avgift på resor med stora utsläpp av växthusgaser för att påverka den egna organisationen att välja andra alternativ. Pengarna som tas in på detta sätt kan sedan användas för att stimulera ett fossilfritt resande eller andra klimatrelaterade projekt, antingen inom organisationen eller genom extern klimatkompensation.

Villkor: För att anta utmaningen ska man ha eller planera att inrätta ett klimatväxlingsprogram.

<http://fossilfritt-sverige.se/utmaningar/klimatvaxlingsutmaningen/klimatvaxlingsutmaningen-anmalan/faq-klimatvaxlingsutmaningen/>

Bedömning: Arvika kan klara av att uppfylla det om vi antar en plan/aktivitet att införa klimatväxling på egna resor. En sådan åtgärd ingår i aktiviteter vi bör utföra för att klara vårt klimatmål till 2030.

Solutmaningen: Organisationer har installerat solceller och producerar egen solel eller planerar att göra detta före år 2020. Det är den som äger eller leasar själva solcellerna som får tillgodoräkna sig dem i utmaningen.

Bedömning: Arvika har genom bolag redan solcellsproduktion, så här är det bara att anta utmaningen.

Vidare, då det gäller ny översiktsplan för Arvika kommun, så planeras för ett TÖP, tematiskt tillägg till översiktsplan, i direkt anslutning till ny översiktsplan.

Då det gäller "minsta möjliga klimatbelastning" för tjänstebilar kan den punkten mötas genom att vi antar utmaningen enligt ovan. Under förutsättning att kostnaden kan hanteras via strategisk plan.

Att ha "minsta möjliga klimatbelastning" som en parameter även i övriga beslut blir en konsekvens av att Arvika kommuns nya vision implementeras och genomsyrar verksamheterna, våra beslut och i vardagen.

Vidare, då det gäller ny översiktsplan för Arvika kommun, så planeras för ett TÖP, tematiskt tillägg till översiktsplan, i direkt anslutning till ny översiktsplan.

Då det gäller "minsta möjliga klimatbelastning" för tjänstebilar kan den punkten mötas genom att vi antar utmaningen enligt ovan. Under förutsättning att kostnaden kan hanteras via strategisk plan.

Kommunledningsutskottet

Att ha "minsta möjliga klimatbelastning" som en parameter även i övriga beslut blir en konsekvens av att Arvika kommuns nya vision implementeras och genomsyrar verksamheterna, våra beslut och i vardagen.

Bedömning om barns rättigheter

Förbättringar inom klimatarbete ger kommande generationer en ljusare framtid, därför påverkas barns rättigheter positivt av beslutet.

Beslutet skickas till

Gösta Frödin
Samhällsbyggnadschef
Bitr. kommundirektör

Paragraf 26

Dnr KS/2021:645

8. Motion om åtgärder för minskad nedskräpning

Förslag till nästa instans

Kommunfullmäktige beslutar att avvakta det arbete som sker inom avfallsplanen.

Motionen är avslagen.

Ekonomiska konsekvenser

Förslag till beslut bedöms inte få några ekonomiska konsekvenser.

Bedömning om barns rättigheter

Miljö och klimatarbete är positivt för kommande generationer.

Sammanfattning

Anton Sjöstedt (L) har lämnat en motion angående åtgärder för minskad nedskräpning där han föreslår att Arvika kommun ska genomföra en plockstudie i fält eller drönare för att ge en bättre bild om nedskräpning samt att Arvika kommun på sikt förändrar sina papperskorgar i syfte att stimulera att skräp slängs på rätt ställe.

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 14 januari 2022

Kommunfullmäktiges protokoll den 28 juni 2021, §121

Antons Sjöstedts (L) motion den 26 juni 2021

Bedömning

Arvika kommun har vidtagit vissa åtgärder för att minska nedskräpningen: papperskorgar och hundlatriner är placerade där det är som mest folktätt och glesas sedan ut ju längre från centrum

Kommunledningsutskottet

man kommer. AMI hjälper Park och Gata med tömning och skötsel av dessa. Årligen sker ett samarbete med Städa Sverige (skräpplockning som utförs av lokala föreningar) och kommunen är alltid med i den årliga skräpplockarkampanjen Skräpplockardagarna som initieras av Håll Sverige Rent. Andra skräpplockningsinsatser görs dagligen av Daglig verksamhet (LSS) och AMI vid bland annat kommunens återvinningsstationer. Anmälningar om nedskräpning är få.

Det finns såklart fler metoder och åtgärder som kommunen kan arbeta med för att minska nedskräpningen, däribland de förslag som motionen anger. Just nu pågår arbetet med framtagande av en ny avfallsplan där kommunen är skyldig att ange mål och åtgärder för att minska nedskräpningen i kommunen. En första workshop med temat nedskräpning kommer att hållas den 13 januari där representanter från kommunens verksamheter TiVAB (Gata), AFAB, AMI och LSS (Daglig verksamhet) medverkar. Även Håll Sverige Rent är inbjudna till workshopen. En arbetsgrupp bestående av politiker är sedan tidigare upprättad där också nedskräpningsproblematiken redan har diskuterats. Senare under våren kommer även en workshop/utställning anordnas för allmänheten så att allmänhetens syn på bland annat nedskräpning kommer fram. Avfallsplanen ska slutligen ställas ut och samrådas enligt Miljöbalkens regler, så att alla får chansen att lämna synpunkter.

Arbetet med avfallsplanen förmodas utmynna i konkreta åtgärder där skräpmätningar eller foliering av papperskorgar kan vara alternativa åtgärder. Det kan också vara så att det finns andra åtgärder som är mer lämpliga att genomföra och som kanske har större effekt. Förhoppningen är att detta arbetet ska lägga grunden för att identifiera de mest lämpliga åtgärderna för att minska nedskräpningen i Arvika kommun. I detta arbete är alla välkomna att lämna sina synpunkter och idéer.

Beslutet skickas till

Anton Sjöstedt
Bitr kommundirektör
Samhällsbyggnadschefen

9. Motion om att minska översvämningsproblematiken

Förslag till nästa instans

Kommunfullmäktige konstaterar att arbetet med att behandla översvämningsproblematiken längs Byälvens vattensystem inleddes redan under pågående översvämning 2020/2021 och därmed anses motionen besvarad.

Sammanfattning

Mona Smedman (C) yrkar i en motion den 7 januari 2021 att ett arbete mellan Arvika och Säffle kommuner tillsammans med Länsstyrelsen och berörda statliga verk startas upp för att ordentligt belysa översvämningsproblematiken och reella lösningar. Motionären yrkar följande:

- Att de utredningar som är gjorda aktualiseras
- Att Arvika kommun initierar ett arbete tillsammans med Säffle kommun, Länsstyrelsen och berörda statliga verk för att flödet i vattensystemet ska öka och undvika framtida översvämningsproblem.
- Att nödvändiga investeringsmedel tillfogas.

Beslutsunderlag

Räddningstjänsten tjänsteskrivelse den 28 januari 2022
Kommunfullmäktiges protokoll den 25 januari 2021, §12
Mona Smedmans (C) motion den 7 januari 2021

Bedömning

Översvämningsproblematiken i Byälvens vattensystem har under de senaste 20 åren uppträtt oftare än tidigare. Detta har medfört skador eller risk för skador på samhällsviktig verksamhet, enskild och allmän egendom. En del i lösningen av detta är det översvämningskydd som byggts i Kyrkviken i Arvika. Översvämningskyddet står nu klart och det riskreducerande arbetet fortgår i vattensystemet.

2016 gjordes en första aktualisering av tidigare utredningar som etapp II och III resulterat i och planeringen av nästkommande etapp påbörjades. Under våren 2021 har Arvika och Säffle kommuner

Kommunledningsutskottet

initierat ett gemensamt arbete (projekt Byälven etapp IV) för att utreda problematiken med höga flöden i vattensystemet och komma fram till konkreta och genomförbara åtgärder.

Det gemensamma översvämningsarbetet syftar till att skapa motståndskraft för att hantera framtida översvämningar i Byälven. Arbetets fokus är att med stöd av tidigare undersökningar inventera, verifiera och utreda finansiering av åtgärder som möjliggör ökad och tillfällig avtappning av vattensystemet ut till Väneren och andra åtgärder som ökar samhällets förmåga att motstå höga flöden.

Beredskapssamordningen för Arvika och Säffle kommuner samordnar arbetet. Till projektet har en styrgrupp (bestående av KSAU Säffle, KLU Arvika) och arbetsgrupp utsetts. Arbetet förutsätter samverkan med berörda regionala och statliga aktörer, framför allt Sjöfartsverket, Länsstyrelsen och Trafikverket. Arbetet förutsätter också samverkan med olika referensgrupper som berörs.

Arbetet framledes innefattas av att arbetsgruppen arbetar grundligt med problematiken och föreslår verkningfulla och kostnadseffektiva åtgärder för hantering av översvämningar i Byälven. Förslagen lämnas löpande till styrgruppen för ställningstagande och beslut.

Ekonomiska konsekvenser

Utredningar och tillämpning av riskreducerande åtgärder mot översvämningsproblematik är kostsamt. Möjligheter till statliga bidrag kommer utredas inom projekt Byälven etapp IV, detta är möjligt när det finns konkreta åtgärder att ta ställning till.

Bedömning om barns rättigheter

Beslutet bedöms inte påverka barns rättigheter

Kommunledningsutskottet

Paragraf 28

Dnr KS/2021:74

10. Motion om justering av brytpunkten för översvämningsskyddet

Förslag till nästa instans

Kommunfullmäktige avslår motionen.

Sammanfattning

För att i framtiden undvika att stadsparken, Sågudden och andra sjönära områden i centrum drabbas av översvämningar yrkar Jan Wettmark (Arvika-Moderaterna) i en motion den 14 januari:

- Att den nuvarande brytpunkten för igångsättning av översvämningsskyddet sänks till en mer lämplig höjd.
- Alternativt att utsätta gång- och cykelvägar på annat sätt inte behöver svämmas över nästa gång översvämningsskyddet tas i bruk.

Motionären överläter tidigare start av översvämningsskyddet och sänkning av dess brytpunkt till expertis att hantera.

Beslutsunderlag

Räddningstjänsten tjänsteskrivelse den 28 januari 2022
Mark- och miljödomstolen, Mål nr M 2201–10
Kommunfullmäktiges protokoll den 25 januari 2021, §14
Jan Wettmarks (M) motion den 18 januari 2021

Bedömning

Översvämningsskyddet finns idag på plats för att skydda samhällsviktig verksamhet, som exempelvis reningsverk, krematorium och järnväg. Brytpunkten +47.00 är samma nivå som kajkanten i Kyrkviken och inger en viss marginal innan samhällsviktig verksamhet översvämmas.

Det befintliga domstolsbeslutet från mark- och miljödomstolen, tillstånd till översvämningsskydd för Arvika stad, ger kommunen möjlighet att mobilisera översvämningsskyddet vid prognos om att vattennivån riskerar att överskrida +46,50 RH00. Idag används höjdsystemet RH2000 och kommunen har enligt nuvarande höjdsystem möjlighet att mobilisera översvämningsskyddet vid prognos om att vattennivån riskerar att överskrida +47,00 RH2000. Enligt gällande beslut finns således möjligheten

Kommunledningsutskottet

att stänga skyddet innan vattennivån uppgår till +47.00, det vill säga om prognosen visar risk för högre vattennivåer.

En omprövning av nu gällande domstolsbeslut krävs för att sänka beslutsnivån ytterligare från +47.00. Att åter pröva målet är mycket kostsamt och tidskrävande. Det finns dessutom en risk för att en ny omprövning av gällande dom leder till en försämrad utgångspunkt, det vill säga en förhöjd brytpunkt för när översvämningsskyddet får mobiliseras.

Vi har lärt oss mycket sedan mobiliseringen av översvämningsskyddet vintern 2020 och nuvarande brytpunkt bedöms fortsatt inge en god marginal för att skydda samhällsviktig verksamhet. Med utgångspunkt från de erfarenheter och lärdomar vi fått är en preliminär bedömning att skyddet generellt kommer mobiliseras tidigare vid framtida högflödessituationer. Detta förutsätter dock att en prognos finns som visar risk för att vattennivån tenderar att överskrida +47.00 och att en avvägning gjorts om huruvida det är ekonomiskt försvarbart utifrån den specifika situationen.

Ekonomiska konsekvenser

En omprövning av nu gällande domstolsbeslut innebär stora ekonomiska kostnader.

Bedömning om barns rättigheter

Beslutet bedöms inte påverka barns rättigheter.

Beslutet skickas till

Räddningschef
Säkerhetssamordnare

Paragraf 29

Dnr KS/2021:1095

11. Region Värmland, dnr RUN/ 210461 - Remiss - Värmlands forsknings- och innovationsstrategi för hållbar smart specialisering 2022-2028

Förslag till nästa instans

Kommunstyrelsen beslutar lämna svar på remissen enligt upprättat förslag.

Ekonomiska konsekvenser

Delaktighet från kommunens sida i olika projekt och aktiviteter innebär att både direkta medel och personalresurser används över tid. Kluster och samverkansorganisationer ser gärna kommuner som part vad avser forskning och innovation.

Bedömning om barns rättigheter

I arbetet för en framtida hållbar samhällsutveckling kommer barn gynnas positivt. Vad avser remissvaret mer indirekt påverkan.

Sammanfattning

Region Värmland ger värmlandskommunerna möjlighet att avge synpunkter på remiss Värmlands forsknings- och innovationsstrategi för hållbar smart specialisering 2022 - 2028. Strategin handlar om att inom ett urval lovande områden bidra till ett samhälle där hållbar utveckling står i fokus. Den är också tänkt att bidra till nya sätt att organisera befintliga regionala tillgångar, fler arbetstillfällen och värden för de som bor här. EU-kommissionen ställer krav på att varje region ska ha en strategi för smart specialisering för att få del av EU:s regionalfondsmedel. Arvika kommun har fått förlängd remisstid till den 15 februari.

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 21 januari 2022

Kommunledningsutskottet

Bedömning

Smart specialisering handlar om att skapa konkurrenskraft inom ett antal utpekade områden. Under processens gång har sju områden identifierats, dessa är:

- Skoglig bioekonomi
- Digital hälsoinnovation
- Avancerad tillverkning av komplex system
- Systemlösning med solel
- Attraktion genom hållbar platsutveckling
- Livsmedel i hållbara samspel
- Dataspel och spelifiering

Samverkan i vår region är en förutsättning för ett genomförande av strategin och det avser samverkan för kommunens del med forskningen, näringslivet och dess klusterorganisationer, civilsamhället m fl aktörer. Inom de prioriterade områdena finns pågående samverkan och aktiviteter där kommunen är delaktig både inom näringslivsområdet, vård och omsorg, lärande och stöd samt bolagskoncernen. Vad avser dataspel och spelifiering är just nu aktiviteten låg.

För Arvika kommuns del är det utpekade området systemlösningar med solel angeläget. Kommunen har under många år gett stöd för en utveckling av solenergi delvis kopplat till nya innovationer inom området. Den strategi som formats handlar även om hur solenergi ska interagera med övrig energiproduktion från vatten- och vindkraft. En utmaning strategin speglar är att elenergianvändningen i Sverige kommer mer än fördubblas från 2022 - 2045. En utveckling inom området visar på behov av fortsatt stöd och engagemang från kommunens sida.

Strategin är pedagogiskt formulerad och prioriteringen av insatsområden bedöms väl avvägd. Det arbets sätt som strategin redogör för vad avser hållbar utveckling mm speglar väl det arbete som pågår internt i vår kommun. (I strategin benämnt missioner). Strategin lyfter vikten av att ta vara på entreprenöriella möjligheter och drivkrafter och som exempel redovisas intressena för landbaserad fiskodling.

Beslutet skickas till

Region Värmland
Bitr. kommundirektör
Näringslivsutvecklare

Paragraf 30

Dnr KS/2022:68

12. Firmatecknare för av kommunen förvaltade stiftelser

Förslag till nästa instans

Kommunstyrelsen beslutar att till firmatecknare för av kommunen förvaltade stiftelser utses Kommunstyrelsens ordförande Peter Söderström. Till att kontrasignera utses ekonomichef Birgitta Jansson.

Till ersättare för Peter Söderström utses Kommunstyrelsens förste vice ordförande Lisa Levin och till ersättare för Birgitta Jansson utses kommundirektör Hans Karlsson.

Sammanfattning

En uppdatering av beslut om firmatecknare för av kommunens förvaltade stiftelser behöver göras.

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 27 januari 2022

Beslutet skickas till

Länsstyrelsen i Värmland
Kommunstyrelsens ordförande
Kommunstyrelsens förste vice ordförande
Kommundirektör
Ekonomichef
Ekonomifunktionen

Paragraf 31

Dnr KS/2021:1087

13. Ansökan om föreningsbidrag - MK Team Westom - Rally SM Arvika den 10-11 juni 2022

Förslag till beslut

Kommunledningsutskottet beviljar ansökan om bidrag med 200 000 kronor till att arrangera Rally Arvika SM. Finansieras via tillväxtskapande åtgärder 229.

Yrkanden

Jonas Ås (S) yrkar bifall till förslag till beslut.

Sammanfattning

MK Team Westom ansöker om bidrag till att arrangera Rally Arvika SM den 10-11/6-2022. Det är en tredje deltävling i Rally-SM med en bansträckning bestående av 8 delar och en total längd på ca 9 mil. Start sker på Arvika torg med en ramp och presentation av förare samt team. Head Quarter samt serviceplats placeras vid Arvika Folkets Park. En av sträckorna körs på föreningens rallycrossbana med gott om plats för publik att följa alla tävlande, där även TV-sändning sker ifrån.

MK Team Westom har i samtal med Svenska kyrkan och deras funktionärer kommit överens om att de vandrar på stan för att försöka förhindra stökigheter på fredag kväll 9 juni. Samtal kommer även tas med andra motorintresserade ungdomar angående högt spelade bilar samt dialog med polisen i närområdet.

Beslutsunderlag

Kommunledningsstabens tjänsteskrivelse den 20 januari 2022
MK Team Westoms bidragsansökan den 6 december 2021

Bedömning

MK Team Westom ansöker om bidrag på 300 000 kronor från Arvika kommun till att arrangera Arvika Rally SM. Föreningen har budgeterat kostnader på totalt 1 227 400 kronor. Övriga intäkter består av startavgifter och sponsoravtal.

Arvika är ett starkt varumärke inom motorsport. Tävligen blir synlig för allmänheten med delvis centralt planerad bansträckning och med publikplatser på föreningens rallycrossbana. Tävlingarna

Kommunledningsutskottet

kommer att rapporteras i media.

MK Team Westom vill arrangera Rally Arvika SM 10-11 juni 2022.

Bedömning om barns rättigheter

Förslaget till arrangemanget Rally Arvika SM innebär att barn och ungdomar kan ta del av tävlingen och bli inspirerade av sporten.

Beslutet skickas till

Bitr. Kommundirektör
Kultur- och fritidschefen
Marie Aldingsson, Föreningshandläggaren
MK Team Westom