

Ockelbo 6 maj 2024

Kommunfullmäktige

Reservation

Översiktsplan 2040

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som utgör kommunens avsiktsförklaring för hur den fysiska miljön ska användas, utvecklas och bevaras, både på kort och lång sikt. Översiktsplanen innehåller ett gediget underlag kring vad en ort som vår bör beakta i sin fortsatta utveckling. Dock ägnas mycket av innehållet åt ämnen som bör behandlas i andra planer, policys och strategidokument såsom energiförsörjningsprogram, miljöstrategiskt dokument och avfallsplan med mera. Exempelvis nämns i översiktsplanen inte överhuvudtaget planerbar energiförsörjning, eller för den delen inte heller den modernaste teknologin för energiförsörjning – kärnkraft – vilket är märkligt. Vi ställer oss frågande till om det funnits relevant kompetens i ämnet för att analysera sådant i ett övergripande perspektiv.

När det gäller den fysiska planeringen motsätter vi oss den bristande planeringen av framtida etableringar för näringslivet. Vi vill uppmuntra alla seriösa företagsetableringar och ge befintliga företag bästa möjliga utvecklingsmöjligheter. Man har i förslaget till översiktsplan inte sett till näringslivets behov att växa och därmed inte heller verkat för att behålla företagen inom kommunens gränser.

De platser som pekats ut som industrimark är för få. De är heller inte optimalt anpassade vad gäller läge och markförhållanden. För att vi ska ligga i framkant och locka entreprenörer måste vi tydligt visa intresse och målmedvetenhet. Vi måste kunna erbjuda mer byggklar mark och handla snabbt vid förfrågan från olika verksamheter.

Vi menar också att det är olyckligt att det i översiktsplanen återfinns delar som baseras på orealistiska antaganden, tro och fiktion.

Under exempelvis rubriken Ekologisk hållbarhet återfinns följande text innehåll.

“Jordens befolkning lever och konsumerar idag motsvarade vad 1.7 jordklot kan försörja. Långsiktigt är målet, både för världen och för Ockelbo kommun, ett kretsloppsanpassat samhälle där det ekologiska fotavtrycket motsvarar det som naturen kan tillhandahålla, det vill säga 1 planet.”

Genom skrivningar såsom att *“Jordens befolkning lever och konsumerar idag motsvarade vad 1.7 jordklot kan försörja”* uppvisas med all tydlighet att relevant kompetens för ett sådant uttalande saknas. Detta påstående härrör sig från ett spekulativt begrepp som kallas *“Overshoot day”* vilket bygger ett s.k. ekologiskt fotavtryck. Det så kallade fotavtrycket räknas fram av miljöpopulistiska Global Footprint Network enligt en noga uttänkt skrämselformel där de försöker räkna fram hur mycket vi konsumerar i relation till hur mycket jorden kan producera per år.

Detta fotavtryck är uppdelat i 6 olika områden: fiske, odlad mark, bebyggd mark, betesmark, skogsproduktion och kol, (built-up land, carbon, cropland, fishing grounds, forest production och grazing land). Inom alla dessa områden ligger det sk. avtrycket under vad jorden kan producera utom för just det område som kallas Carbon dvs kol. Kol som förutom att det är grundämne nummer 6 i det periodiska systemet också är universums fjärde vanligaste atom, de tre som är vanligare är helium, syre och väte. Den mänskliga kroppen består dessutom av nästa 20% kol. Det är denna post som gör att miljöpopulisterna spekulativt anser att vi förbrukar mer resurser än vad jorden kan erbjuda, vilket inte har något med fakta eller naturvetenskap att göra utan enbart är fiktion och ska således inte heller återfinnas i en kommunal översiktsplan.

Utifrån ovanstående reserverar vi oss mot beslutet.

Linus Gunnarsson (M)

Stig Mörtman (M)

Protokollsanteckning Översiktsplan 2040, bilaga 2, § 37

Marit Rempling (C) avger protokollsanteckning enligt följande:

"I Översiktsplan 2040 står det: "Ingen tillstyrkan till nya vindkraftsetableringar kommer således att godkännas."

I en plan som ska vara i 20 år tycker jag att man inte ska skriva fast sig på detta vis. Det betyder att det inte är intressant att knacka på Ockelbo kommuns dörr vid nya vindkraftsetableringar, även om det i framtiden kan bli möjlighet att få del av vindkraftspengar för kommunen. Det arbetas nämligen för detta.

Vi ska vara mycket rädda om den jordbruksmark vi har i kommunen och det ska bara vara i yttersta nödfall vi tar jordbruksmark i anspråk vid bostadsbyggande. Den behövs för matproduktion för djur och människor och det är ännu viktigare nu i dessa tider när vi planerar för krisberedskap."

Protokollsanteckning Årsredovisning 2023, bilaga 1, § 39

Stefan Cronlund (SD) avger protokollsanteckning enligt följande:

”Sverigedemokraterna vill notera i punkt 6 på dagordningen Ockelbo kommuns årsredovisning 2023. Där ordförande Magnus Jonsson i sin sammanställning uttrycker sig att "de generella statsbidragen som var avsevärt lägre 2023 än tidigare år inte stämmer med beräkningarna i samma sammanställning. I beräkningarna kan man se att skatter och statsbidrag ökat från 436 mkr- 454,7 mkr från 2022 - 2023. en ökning med 18,7 mkr eller enligt sammanställningen med 4,3 %. vilket verkar vara en normal ökning från år till år.”

SVAR PÅ INTERPELLATION – UPPHANDLINGEN AV KUXATRAFIKEN

1. Varför har inte politiken fått styra över övergripande mål med upphandlingen?

Svar:

Referensgrupp för denna upphandling var fem personer bestående av både förvaltningschefer och andra tjänstemän från Ockelbo kommun samt en ansvarig upphandlare. Politiken brukar traditionellt sett inte vara med i upphandlingar, då de utförs av tjänstemän i kommuner. Givetvis får politiker vara med om de aktivt önskar delta i hela upphandlingsprocessen från förstudier, framtagandet av upphandlingsdokument och till prövning av anbud.

Under arbetet med att ta fram upphandlingsdokument för Kuxatrafiken/skolskjuts har nätverksarbete skett både mellan skolskjutshandläggare inom Gävleborg samt upphandlare inom länet. Nätverken har bollat olika typer av krav och det har delats erfarenheter under hela processen, givetvis utan att tumma på den absoluta sekretessen under upphandlingarna. Samtliga kommuner i länet har upphandlat skolskjuts inom samma period, upphandlingsdokumenten har harmoniserats mellan Sandviken, Hofors och Ockelbo då de har genomförts av samma upphandlare.

För Kuxatrafiken har inledande texter tagits från Ockelbo kommuns hemsida, styrande dokumentet Vision 2030 och det miljöstrategiska programmet. Själva kraven kommer från branschrekommendationer, lagkrav och EU-direktiv samt Upphandlingsmyndigheten och med inspiration från andra upphandlande myndigheters transportupphandlingar.

I Ockelbo kommuns miljöstrategiska program står bland annat detta;

I Ockelbo kan alla transportera sig på ett fossilfritt och hållbart sätt

Cykel och gång är de prioriterade färdssätten på kortare sträckor och alla fordon är fossilfria. Vi har säkra och väl upplysta gång- och cykelvägar och det är tryggt för alla att cykla året runt. Samhället är planerat med cykeln som norm och gratis bilparkeringar är inte prioriterade utan säker parkering för alla typer av cyklar (elcyklar, lastcyklar med flera) är vad som prioriteras. Vi arbetar aktivt med mobilitetsfrågor, vi premierar medarbetare som väljer bort bil och vi erbjuder fossilfri - och kanske förarfri – Kuxa-trafik.

Följande mål finns även angivna i det miljöstrategiska programmet;

| | | | | | |
|-----|------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---|------|
| 1.2 | I Ockelbo lever vi utan att överskrida vår koldioxidbudget | 1.2.1 | De totala koldioxidutsläppen i kommunen minskar med 15% per år och invånare (2020) | N | 2025 |
| | | 1.2.2 | Koldioxidutsläppen från kommuninvånarnas resor och transporter minskar årligen med 15% (2020) | N | 2025 |

2. Vad blev den slutliga kostnaden för den vunna upphandlingen och vilka motbud fanns?

Svar:

Slutpris för utvärdering blev 73 779 190 kr på en avtalsperiod om sex år. Angivna kilometerpriser ligger i nivå med vad som förväntas kostnadsmissigt utifrån historiska kostnader men framförallt även vad andra upphandlande myndigheter har för upphandlade kilometerpriser.

Två anbud inkom; X-läns Taxiservice AB och Axelssons Turisttrafik AB.

Vid prövningen av anbuden gjordes förtydligande gällande prissättningen av Axelssons anbud där referensgruppen önskade få svar hur Axelssons Turisttrafik AB skulle få ekonomi i affären där offererat pris ska kunna hålla affärsmissigt med hänsyn till förutsättningar på marknaden och ställda krav och avtalsvillkor gällande; prisjusteringar, miljö (fordon/bränsle), arbetsrättsliga villkor inkl uppdragets förväntade personalkostnader. Offererat pris skiljde sig anmärkningsvärt långt i från andra upphandlingar, historiska kostnader och branschrekommendationer. Axelssons Turisttrafik ABs svar på förtydligandet var att skicka in en helt ny prisbilaga med ändrade prisuppgifter på samtliga angivna turer (dvs kraftig ökning i pris då de sade sig ha räknat fel i anbudet). Upphandlande myndighet var därmed tvungen att förkasta anbudet i enlighet med Lagen om Offentlig upphandling 16 kap 7§.

3. Varför ställdes fossilfria drivmedel som ett absolut krav, på vilket sätt var det rimligt att göra så och har alternativen utretts?

Svar:

Vid upphandling av transporter måste upphandlande myndighet följa både [Lag \(2016:1145\) om offentlig upphandling](#) och [Lag \(2011:846\) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet](#). Utöver det måste upphandlande myndigheter följa [EU-direktivet för Clean Vehicle Directive](#) som styr minimimålen för offentlig upphandling av transporttjänster.

Formuleringen var önskar, men att anbudsgivarna måste acceptera och därmed uppfylla gällande lagkrav som ställs, dvs att fordonen som används i uppdraget ska vara "rena fordon" enligt EU:s direktiv; en tung buss eller lastbil som; a) är

ett elfordon, eller som b) drivs med ett annat alternativt drivmedel än el. I begreppet "annat alternativt drivmedel" ingår följande drivmedel: Vätgas, Fordonsgas/biogas (gasformig CBG/CNG och flytande LBG/LNG), Flytande biodrivmedel, Gasol, Syntetiska och paraffiniska drivmedel.

För att klassas som en ren tung lastbil eller buss får flytande biodrivmedel eller syntetiska/paraffiniska drivmedel inte blandas med konventionella fossila drivmedel. Därmed är ED95, HVO100, FAME100/B100 godkända produkter i dagsläget. Biodrivmedlen får inte heller vara producerade av råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning (ILUC6).

Kraven i upphandlingsdokumentet för ett mervärde (dvs ej ska-krav utan bör-krav) var att anbudsgivarna uppmanades beskriva hur miljöarbetet i efterfrågat uppdrag kommer att drivas under avtalstiden utifrån givna förutsättningar i upphandlingsunderlaget. Bör-kravet var att beskriva hur anbudsgivarna arbetar med hållbara transportlösningar i dag och hur de planerar ni att utveckla arbetet inom avtalsperioden med utgångspunkt i EU-direktivets referensperioder (referensperiod 1: 2 aug 2021 – 31 dec 2025, referensperiod 2: 1 jan 2026 – 31 dec 2030). Beskrivningen i bör-kravet var att anbudsgivarna skulle ta hänsyn till de lagkrav som finns för Clean Vehicles Directive (CVD) och referensperioderna, men att lagkraven för drivmedel måste uppfyllas då de träder i kraft.

Utgångspunkten är att vid avtalsstart är att fordonen avsedda för uppdraget ska drivas på minst nivå 3 (enligt punkt 1.1.3 i upphandlingsdokumentet) med HVO100 för de fordon som används i uppdraget – något som ligger helt i linje med det miljöstrategiska program som Ockelbo kommun har antagit. Inga högre krav än att uppfylla lagkrav eller branschkrav/önskemål har ställts i upphandlingen av Kuxatrafiken, utan de låg på en normal-låg nivå gällande miljökrav av transporter.

Kraven i upphandlingsdokumentet har tagits från tidigare och andra upphandlingar, men framförallt har branschrekommendationer från <https://fairtransport.se/>, <https://biodrivost.se/>, <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/> och <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/miljomassigt-hallbar-upphandling/upphandla-med-hansyn-till-klimatet/upphandla-fordon-och-transporter-med-mindre-klimatpaverkan/> tagits hänsyn till.

4. Hur kommer det sig att regionen kan upphandla kommunikationer med fossila bränslen trots att man i Ockelbo uppgett att vi inte har haft möjlighet att upphandla annat än fossilfritt i kommunen?

Svar:

Enligt mailsvar från Johnny Olofsson, enhetschef på Hållbarhetsförvaltningen på

Regionen, så ställer Region Gävleborg (X-trafik) krav på fossilfria transporter. Det gäller samtliga upphandlingar av kollektivtrafik:

- *Stadstrafik Gävle 2020-2030*
- *Regiontrafiken Gästrikland 2023 – 2033*
- *Regiontrafiken Hälsingland 2015 – 2025 (Ny upphandling är gjord som sträcker sig 2025 – 2035)*
- *Särskild kollektivtrafik 2023 – 2028*

Man har upphandlat fossilfritt, men sen har politiken i besparingssyfte fattat beslut om att godkänna fossila bränslen under en övergångstid.

5. Hur säkerställs tankstationer av det fossilfria bränslet och vad utgör den kostnaden?

Svar:

Det är inget som upphandlingen av Kuxatrafiken har ställt krav på, utan det är upp till den fria marknaden. Leverantörer ska uppfylla de krav som finns i upphandlingsdokument och i avtal. Mobila tankstationer är möjligt att införskaffa för enskilda leverantörer, vilket även övervägs av antagen leverantör av Kuxatrafiken om allmän tankstation inte finns inom rimligt avstånd från det egna garaget. Det är ingen kostnad medtagen i antagen leverantörs anbud för egen tankstation, utan offererade kilometerpriser innehåller alla kostnader som är förenliga med uppdraget, där bränsle/drivmedel utgör 15%.

6. Hur påverkas anbudet av att man blir tvungen att köra på fossilfria bränslen och är tvungen att byta ut fordonsflottan?

Svar:

De lagkrav som finns nu och kommer under närmsta åren gäller för samtliga inom transportbranschen och de kan innebära att aktörer behöver investera i fordon. Lagar och krav för upphandling av transporter sätts inte av Ockelbo kommun, men kommunen påverkas av globala mål, EU-krav samt nationella krav och lagstiftningar. Upphandlingar gällande transporter har därför oftare en längre kontraktstid för uppdrag än vanliga ramavtal på max fyra år, för att leverantörer bl a ska kunna göra avskrivningar på fordon (upp till sex-åtta år). Antagen leverantör har planerat att byta ut delar av fordonsflottan pga ålder och slitage, inte enbart krav på fossilfria bränslen.

Att ställa de krav som har gjorts i upphandlingen, även om de är på en låg-normal nivå, innebär att Ockelbo kommun för den här upphandlingen av transporter, uppfyller de hållbarhetsmål som kommunen själva har beslutat om i sitt miljöstrategiska program samt uppfyller andra krav fram till 2030 på nationell, global och på EU-nivå.

7. Priset på det fossilfria bränslet, hur påverkar det kommunens löpande kostnader gällande upphandlingen?

Svar:

Upphandlingen av Kuxatrafiken har helt gått på [transportbranschens](#) egna rekommendationer. Anbudspriset ligger fast och justeras enligt index. Båda parter har möjligheten att påkalla prisjustering. Baskvartal är 2 2023, sedan kan index uppdateras kvartalsvis i enlighet med branschens önskan.

| | | |
|------------------------|----------------------------------------------|-----|
| Personal | SCB LCI, (arbetare, B-S, samtliga branscher) | 45% |
| Drivmedel | Indexrådet HVO index | 15% |
| Fasta fordonskostnader | Fordon transportmedel (ITPI 29-30) | 25% |
| Övriga kostnader | KPI | 15% |

Prisjusteringen sker med 100 % av skillnaden i indextalen enligt ovan angivet index från aktuellt baskvartal till aktuell regleringsmånad. Preliminära siffror gäller för prisjustering.

8. Varför har inte turer justerats utifrån den utredning som har gjorts?

Svar:

Turerna i upphandlingsunderlaget är angivna utifrån historik och statistik över resandeantal (en mindre kortare mätning gjordes kring sportlovet 2023). Huvuddelen av turerna är anpassade efter skolans start- och sluttider, då Kuxatrafiken bygger på skolskjuts från början. Kuxatrafiken har sedan utökats för att utgöra service till invånare i alla åldrar och inte enbart uppfylla lagkraven på skolskjuts.

Det finns möjlighet att i kontraktet justera turer om det behövs, upphandlingen utesluter inte framtida justeringar av turer om så tjänsten behöver ändras. I upphandlingsdokumentet beskrevs nuläget och tjänsten genom att ha utarbetats via GIS-kartor och med elevprognoser samt att annan befolkningsstatistik har ingått.

9. Varför har inte anropsstyrd trafik varit en större del av upphandlingen?

Svar:

Det är Region Gävleborg som ansvarar för upphandling av Anropsstyrd trafik (skolskjuts med taxi och närtrafik), så för närvarande ingår det inte i Ockelbo kommuns uppdrag för Kuxatrafiken.

10. Vilka risker finns att upphandlingen skräddarsyts åt det lokala bussbolaget och inte reellt konkurrensutsätter lokaltrafiken?

Svar:

Upphandlingsdokumentet har absolut inte anpassats efter en potentiell leverantör, utan har sin utgångspunkt i den service och utförande av tjänsten som upphandlande myndighet har önskat. I upphandlingen av Kuxatrafiken har samma krav ställts som i andra upphandlingar gjorda av andra kommuner och har

dessutom anpassats efter vad transportbranschen själva önskar att köparna ställer krav på och hur.

Grundläggande principer för offentlig upphandling är icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet, öppenhet och ömsesidigt erkännande. Skulle marknaden och en potentiell leverantör anse att en upphandlande myndighet bryter mot LOU och att denne anser sig lida skada kan upphandlingen överprövas till Förvaltningsrätt, Kammarrätt och i principiella fall även till Högsta Förvaltningsdomstolen.

I aktuell upphandling hade 23 företag laddat ner upphandlingsdokumentet som annonserades i Tenders Electronic Daily i hela EU i 68 dagar (minimum är 30 dagar), vilket är betydligt längre än vad som är brukligt. I så väl denna, som i andra bussupphandlingar/skolskjuts i länet har ca två-tre stycken anbud inkommit i varje upphandling och i flertalet upphandlingar har nya leverantörer fått kontrakt för kommande läsår, lika väl som nuvarande leverantörer har fått behålla sina uppdrag kommande läsår efter konkurrensutsättning.

Av 23 intresserade företag var nio renodlade bussbolag som utför både linjetrafik och upphandlad trafik i Sverige och i närområdet. Flertalet av dessa övriga intressenter kunde mycket väl ha lämnat anbud om de ville ha kontraktet. Upphandlingsdokumentet innehåller inga som helst krav i strid mot LOU om fri konkurrens, så som eventuella krav på befintlig etablering på orten eller krav på personal på plats etc. Upphandlingen uppfyller därför mycket väl kraven på konkurrensutsättning och är helt i enlighet med de grundläggande principerna för offentlig upphandling gällande icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet, öppenhet och ömsesidigt erkännande.

Stina Engelborg
Upphandlare

SVAR PÅ INTERPELLATION – UPPFÖLJNING AV YTTRE SKÖTSEL

1. Hur mycket har yttre skötseln kostat per år i kommunal regi och vad kostade den per år i privat regi?

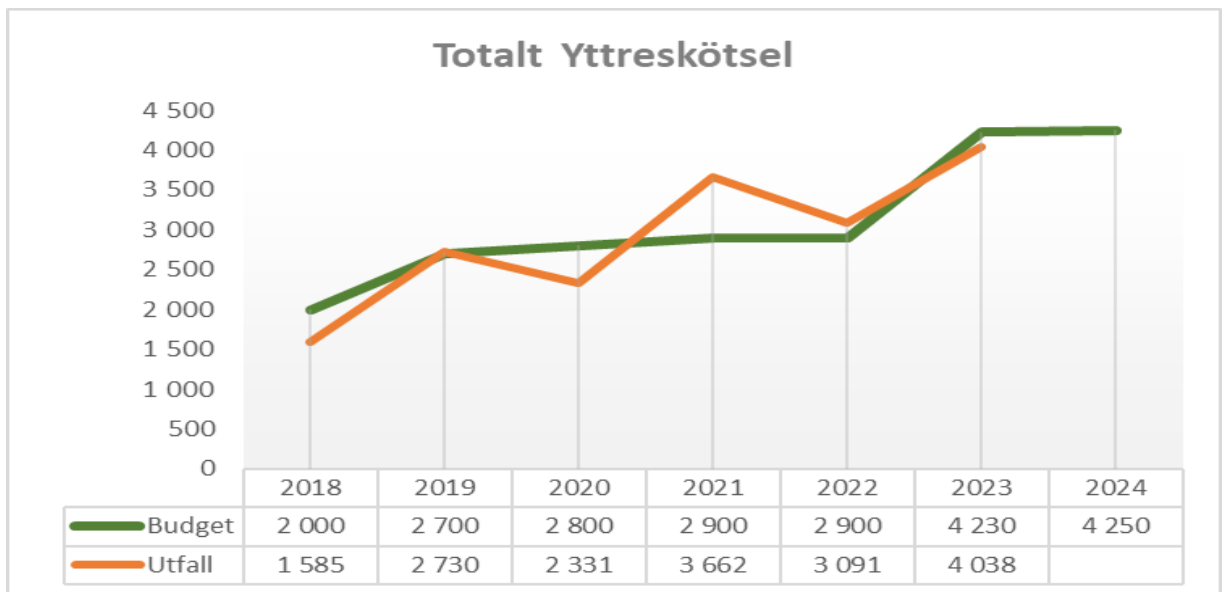
Budget för Yttre fastighetsförvaltning, ansvar 1210, med fokus på verksamhet 2500

| | | |
|----------------------------------|----------------------------------|------------|
| Summa 1200 | | 11 040 000 |
| 1210 Yttre fastighetsförvaltning | 2410 Väg, gata o parkering | 1 285 000 |
| | 2500 Yttre Fastighetsförvaltning | 7 910 000 |
| Summa 1210 | | 9 195 000 |

Bryter vi ner verksamhet 2500 ett snäpp till i budget mer på detaljnivå så ser vi aktivitet 164 som är yttre motsvarande det vi tidigare upphandlade. Årsbudget 4 250 tkr är det vi ska jämföra med.

ANSVAR VERKS KONTO AKT PROJ OBJE

| ANSVAR | VERKS | AKT | Årsbudget | År |
|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|-----------|----|
| 1210 Yttre fastighetsförvaltning | 2500 Yttre Fastighetsförvaltning | | | 0 |
| | 2500 Yttre Fastighetsförvaltning | 161 Yttreskötsel - Snöröjning | | 0 |
| | 2500 Yttre Fastighetsförvaltning | 163 Yttreskötsel - Extra Ockelbogå | | 0 |
| | 2500 Yttre Fastighetsförvaltning | 164 Yttreskötsel - Egenregi | 4 250 000 | |
| | 2500 Yttre Fastighetsförvaltning | 165 Yttreskötsel - Wij | 3 660 000 | |



Kommentarer:

- Övergång skedde under 2021 vilket medförde extra kostnader för dubbla organisationer i uppstart.
- Kostnader från kommunens sida för kontraktuppföljning m m gentemot privat utförare finns inte upptagna för 2018-2021 (50 % tjänst). Uppskattning 340 000 kr/år. Efter 2021 ingår den tjänsten i vår organisation.
- Kostnader för upphandling av privat utförare finns inte med.
- Huvudsakligen ligger kostnadsökningen på senare år i vinterunderhåll som även skulle ha ökat med ett privat alternativ.
- Snöröjningen är inte så tydligt utmärkt före 2021, jour osv ligger inbakat i grundavtalet.
- Sommarskötseln är billigare så som det är nu (men att vi totalt tappar p g a vinterunderhållet)
- Avtal med Ockelbogårdar är också till vår nackdel där vi bär vissa av deras kostnader.
- Ett privat alternativ skall även index uppräknas i jämförelse
- Observera! Aktivitet 165 som är Wij Trädgårdars personal med omkostnader tillhör inte den del som tidigare upphandlades. Däremot samutnyttjas resurser och utrustning på ett bra sätt.

Slutsats:

Svårt att jämföra då det konteringsmässigt varierar genom åren men känslan är att det inte skulle varit billigare om vi fortsatt med ett privat alternativ.

2. Hur mycket skattemedel har sparats i och med att kommunen tog över yttre skötseln i egen regi?

Se punkt 1

3. Hur har en bättre kvalitet kunnat säkerställas?

Ingen uppföljning har skett kring kvalitet på det sättet. Dock kom vi från en turbulent tid med mycket klagomål jämfört med idag då det är mycket mindre klagomål. Kontakten och dialogen med medborgare är bättre då det finns ett naturligt ägarskap i egen regi.

4. Hur har utfallet gällande utförandets kvalitet skiljt sig från år till år?

Se punkt 3

Torbjörn Pant
Teknisk chef

Daniel Persson
Ekonom