

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2011-02-07

Diarienummer
KSN-2010-0477

Kommunstyrelsen

Angående medlemskap i föreningen Spårvagnsstäderna

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att kommunen ansöker om medlemskap i föreningen Spårvagnsstäderna.

Ärendet

Maria Gardfjell (MP) inkom den 12 juli med en fråga om Uppsala kommun borde bli medlem i föreningen Spårvagnsstäderna.

Föredragning

Föreningen Spårvagnsstäderna startade under 2009. Av stadgarna (**bilaga 1**) framgår att föreningens syfte är att främja spårvägsutbyggnader. Vidare är syftet att

- främja kunskapsutbytet mellan aktörer som har intresse av spårvägsfrågor
- sprida erfarenheter som spårvagnars förmåga att skapa attraktiva städer, stärka ekonomin, förbättra miljön och främja social utveckling
- Bidra till utbyte av kunskap och erfarenheter om hur man utformar kostnadseffektiva spårvägsprojekt
- Verka för ökad forskning om spårvägar
- Bidra med politiska beslut som rör spårvägar
- Underlätta spårvägsutbyggnader genom förenklade planeringsprocesser och förbättrad organisation, finansiering och regelverk

Idag består föreningen främst av representanter för Sveriges största kommuner och trafikhuvudmän (**bilaga 2**). Det finns dessutom en referensgrupp med representanter för företag i spårvägsbranschen. Verksamhetsplan och budget bilägges (**bilaga 3**).

Uppsala kommun står inför ett systemskifte när det gäller kollektivtrafiken. I ÖP 2010 togs bland annat mål att fördubbla kollektivtrafiken till 2020 och att kollektivtrafiken ska vara fossilbränslefri till 2020. Under framarbetandet av översiktsplanen togs en rapport fram som studerade stombuss och spårväg för stadens kollektivtrafik samt ett spårtaxisystem. Beslut om val av framtida system ska tas senast 2015.

Uppsala kommun har en ansökan inne för att få en pionjärbana för spåtaxi mellan Resecentrumets södra del och upp till Akademiska sjukhusområdet som en första etapp och vidare runt sjukhusområdet i andra etappen och slutligen till BMC i tredje etappen. I dagsläget är finansieringen till en sådan bana mycket oklar.

Kommunledningskontoret och gatu- och trafikkontoret fick i uppdrag i samband med antagandet av översiktsplanen att omgående påbörja arbetet med att införa stomlinjer för bussar med devisen ”tänk spår kör buss”. Ett projekt gemensamt mellan kommunledningskontoret och gatu- och trafikkontoret samt andra berörda kontor arbetar med de givna uppdragen i projektet ”Attraktiva stomlinjer och stadsstråk” som bl.a. på en relativt detaljerad nivå studerar hur en spårväg skulle kunna dras i tre av de sex stomlinjestråken. I projektet uppkommer många frågor där erfarenheter från andra kommuners arbete skulle vara värdefullt att få del av.

Medlemskap i föreningen innebär att kommunen får delta på deras kunskapshöjande seminarier samt i referensgrupper där aktuella frågeställningar kan tas upp. Föreningen ger även möjlighet till nätverksbyggande inom området både för politiker och för tjänstemän. Både syftet och verksamheten ligger i linje med kommunens arbete och därför föreslås kommunstyrelsen besluta om att kommunen ska gå med i föreningen.

Ekonomiska konsekvenser

Medlemsavgiften för Uppsala kommuns del är 100 000 kronor per år. Avgiften ska rymmas inom budget för 2011.

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt
stadsdirektör

STADGAR för SPÅRVAGNSSTÄDERNA

Antagna vid föreningens konstituerande möte i Stockholm fredag 18 september 2009.

§1 Namn

Föreningens namn är Spårvagnsstäderna.

§2 Ändamål

Föreningens överordnade syfte är att främja spårvägsutbyggnader.

Syftet är vidare att;

Främja kunskapsutbyte mellan aktörer som har intresse av spårvägsfrågor.

Sprida erfarenheter om spårvägarnas förmåga att skapa attraktiva städer, stärka ekonomin, förbättra miljön och främja social utveckling.

Bidra till utbyte av kunskap och erfarenheter om hur man utformar kostnadseffektiva spårvägsprojekt.

serka för ökad forskning om spårvägar.

Bidra med underlag till politiska beslut som rör spårvägar.

Underlätta spårvägsutbyggnader genom förenklade planeringsprocesser och förbättrad organisation, finansiering och regelverk.

I övrigt fullgöra de uppgifter som medlemmarna enas om genom majoritetsbeslut.

§3 Säte

Föreningen har sitt säte i Stockholm.

§4 Styrelsen

Föreningens angelägenheter ska skötas av en styrelse bestående av representanter från

kategori A, medlemmar (se §10). Styrelsen ska minst bestå av tre ledamöter.

Styrelseledamöterna väljs av ordinarie årsstämma. Bland styrelseledamöterna utser

stämman en ordförande och en vice ordförande. Styrelsen utser ett arbetsutskott som skall handha den löpande verksamheten.

Arbetsutskottet ska bestå av styrelsens ordförande och vice ordförande samt därutöver minst en ledamot.

Ledamöter och suppleanter i arbetsutskottet utses bland styrelsens ledamöter och suppleanter. Styrelsen kan även utse adjungerade ledamöter till arbetsutskottet.

Arbetsutskottets beslut ska anmälas till styrelsen.

Styrelsen utser sekreterare och eventuellt andra funktionärer.

Ordförande, vice ordförande samt övriga ledamöter väljs för ett år, från ordinarie årsstämma.

Styrelsen är beslutsför om mer än hälften av hela antalet styrelseledamöter är närvarande.

Som styrelsebeslut gäller den mening för vilken vid sammanträde mer än hälften av de närvarande röstar eller vid lika röstetal den mening som biträdes av ordföranden.

Styrelsen sammanträder så ofta som ordföranden, eller minst tre ledamöter gemensamt, finner det påkallat, dock minst två gånger per år.

§5 Firmateckning

Föreningens firma tecknas av styrelsen eller av två styrelseledamöter i förening.

Styrelsen äger rätt att utse styrelseledamot att ensam teckna firman.

§6 Spårvagnsstäderna Service AB

Spårvagnsstädernas verksamhet bedrivs, om styrelsen så beslutar, genom Spårvagnsstäderna Service AB. Spårvagnsstäderna ska i så fall äga samtliga aktier i bolaget.

Spårvagnsstädernas styrelse nominerar styrelse och revisorer i bolaget.

§7 Revisorer

För granskning av styrelsens förvaltning och föreningens räkenskaper ska stämman utse revisor jämte suppleant.

Revisorerna väljes på ordinarie årsstämma för tiden intill nästa ordinarie årsstämma. Årsredovisningen ska av styrelsen tillhandahållas revisorerna senast en månad före ordinarie årsstämma.

Revisorernas berättelse ska framläggas senast två veckor före stämman.

§8 Räkenskapsår

Styrelsen ska föra räkenskaper i enlighet med bestämmelserna i bokföringslagen.

Föreningens verksamhets- och räkenskapsår omfattar tiden 1/1 – 31/12.

Styrelsen ska för varje räkenskapsår upprätta en årsredovisning.

§9 Föreningsstämma

Ordinarie årsstämma ska hållas varje år före mars månads utgång.

Extrastämma utlyses om minst en tredjedel av föreningens medlemmar begär det.

Stämman avhålls på ort som styrelsen bestämmer.

Kallelse till stämma ska ske på styrelseordförandes ansvar. Kallelsen skall göras med brev som sändes ut senast fyra veckor före både ordinarie stämma och extra stämma. I kallelsen ska finnas fogad en föredragningslista.

Alla med giltigt medlemskap har rätt att närvara vid stämma, att yttra sig på denna och lämna förslag till beslut. I omröstning har endast medlem från kategori A, medlemmar (se §10) rösträtt.

Stämmans beslut fattas med enkel majoritet. I lika röstetal har ordföranden utslagsröst om denne företräder en medlem av kategori A. I annat fall, och alltid vid val, fattas beslut genom lottning.

s id årsstämma ska följande förekomma.

1. s al av ordförande och sekreterare för årsstämman
2. s al av två justeringsmän att jämte ordföranden justera protokollet
3. Fråga om årsstämman blivit behörigen utlyst
4. Föredragning av årsredovisning och revisionsberättelse
5. Beslut om godkännande av resultat- och balansräkningen
6. Beslut beträffande vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
7. Beslut angående ansvarsfrihet för styrelsen
8. Fastställande av årsavgifter
9. s al av en ordförande och en vice ordförande till styrelsen
10. s al av övriga ledamöter och suppleanter till styrelsen
11. Val av revisor och revisorssuppleant
12. Val av valberedning
13. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna
14. Fastställande av arbetsprogram och budget för verksamhetsåret
15. Övriga frågor

§10 Medlemskap

Föreningen har tre medlemskategorier;

- A. Medlemmar: Kommuner och drafikhuvudmän. , ar rösträtt. Kan väljas in i styrelsen.
- B. Stödmedlemmar: Företag. , ar ej rösträtt. Kan ej väljas in i styrelsen.
- C. Övriga medlemmar: Övriga intressenter, t.ex. forskargrupperingar och intresseföreningar. , ar ej rösträtt. Kan ej väljas in i styrelsen.

Inga individuella medlemskap erbjuds, endast organiserade grupper antas som medlemmar.

Ansökan om medlemskap ska ske skriftligen till föreningens styrelse. Styrelsen äger vägra medlemskap om styrelsen finner anledning anta att sökanden inte kommer att verka för föreningens intressen i tillräcklig omfattning.

Medlem är skyldig att betala årsavgift med belopp som föreningsstämman beslutar.

§11 h uppsägning av medlemskap

Anmälan om utträde ska ske skriftligen till föreningens styrelse. Medlem som anmäler utträde är skyldig att reglera sina ekonomiska mellanhavanden med föreningen till och med pågående verksamhetsår.

Medlem har inte rätt att återfå erlagda årsavgifter eller verksamhetsbidrag.

§12 h uteslutning av medlem

Medlem kan av föreningsstyrelsen uteslutas ur förening om medlemmen ej fullgjort betalningsskyldighet mot föreningen, bryter mot föreningens stadgar, eller i övrigt handlar på sådant sätt att medlemmen skadar föreningen eller motarbetar föreningens ändamål eller intressen.

§13 s alberedning

Föreningsstämma äger rätt att utse en valberedning bestående av tre personer. s alberedningen ska inför föreningsstämma föreslå kandidater till styrelse och revisorer.

§14 Stadgeändring och upplösning

Beslut om stadgeändring samt likvidation förutsätter beslut vid två på varandra följande stämmor med minst 30 dagars mellanrum. Besluten ska vara fattade med kvalificerad majoritet om tre fjärdedelar av de röstande.



Medlemmar

Följande kommuner, trafikhuvudmän, företag och intresseorganisationer är medlemmar i Spårvagnsstäderna:

Kommuner

Göteborgs Stad
Helsingborgs Stad
Linköpings kommun
Lunds kommun
Malmö Stad
Norrköpings kommun
Stockholms Stad
Västerås Stad

Trafikhuvudmän

Region Skåne
Storstockholms Lokaltrafik
Västtrafik

Organisationer

Svensk Kollektivtrafik
Svenska Spårvägssällskapet
Swedtrain

Företag

Alstom Transport AB
Anker AB
AnsaldoBreda S.p.A.
Atkins Sverige AB
Balfour Beatty Rail AB
BBH Arkitekter och Ingenjörer AB
Bombardier Transportation Sweden AB
Crobat AB
GS Spårvagn AB (Göteborgs Spårvägar)
Interfleet Technology AB
Keolis Nordic AB
Stockholms Spårvägar AB
Strukton Rail AB
Sweco Infrastructure AB
Thales Sverige AB
Trivector Traffic AB
Veolia Transport Sverige AB
Vossloh Nordic Switch Systems AB

Varför
spårväg?

Urbant

Spårväg skapar attraktiva städer och drar till sig
arbetsplatser och butiker.

[Läs mer](#)

AKTUELLT

Dokumentation: Att bygga ut spårväg – erfarenheter från
Norrköping, Göteborg och Stockholm

Seminarium: Att bygga ut spårväg – erfarenheter från
Norrköping, Göteborg och Stockholm

Aktuella spårvägsseminarium

Nu blir det enklare att planera spårväg

Engagerat om spårvägens framtid

Spårvagnar - framtidens kollektivtrafik?

Visa fler

VILL DU HA NYHETER FRÅN
SPÅRVAGNSSTÄDERNA? ANMÅL DIG HÄR.

Namn: *

E-postadress: *

Organisation:

Skicka

Spårvagnsstäderna | Klarabergsgatan 35 | 111 21 Stockholm | 070-668 06 48 | info@sparvagnsstaderna.se

Copyright © Spårvagnsstäderna

Verksamhetsplan och budget

Spårvagnsstäderna år 2009 - 2010

1. Innehåll

Detta är ett förslag till verksamhetsplan och budget för föreningen Spårvagnsstädernas första (förlängda) verksamhetsår som varar från 18 september 2009 till 31 december 2010. Nedan beskrivs först nuläget i Spårvagnsstäderna. Sedan görs en analys av "spårvägsområdet", som utmynnar i ett förslag till verksamhetsplan och en budget för att förverkliga planerna.

2. Spårvagnsstäderna idag

Syftet med samarbetet i Spårvagnsstäderna är att tillfredsställa de behov som vuxit fram i takt med ett ökat intresse för spårvägstrafik hos kommuner och andra aktörer. Spårvagnsstäderna består idag främst av representanter för Sveriges största kommuner och trafikhuvudmän. Spårvagnsstäderna har en interimsstyrelse och ett arbetsutskott. Dessutom finns en referensgrupp med representanter för företag i spårvägsbranschen. Det finns en person anställd på heltid för att bidra till att organisera verksamheten.

3. Spårvagnsstädernas framtida organisation

3.1 Bilda förening

Interimsstyrelsen har beslutat föreslå att verksamheten organiseras i form av en förening som har konstituerande möte den 18 september 2009. Anledningen är att en förening innebär en fastare struktur som underlättar arbetet. Det ger också goda möjligheter till en långsiktig verksamhet, vilket sannolikt kommer att krävas för att förändra tröga strukturer.

3.2 Föreningens syfte

Följande föreslås som föreningens syfte i förslaget till stadgar;

Föreningens överordnade syfte är att främja spårvägsutbyggnader.

Syftet är vidare att;

Främja kunskapsutbyte mellan aktörer som har intresse av spårvägsfrågor.

Sprida erfarenheter om spårvägarnas förmåga att skapa attraktiva städer, stärka ekonomin, förbättra miljön och främja social utveckling.

Bidra till utbyte av kunskap och erfarenheter om hur man utformar kostnadseffektiva spårvägsprojekt.

Stöd för ökad forskning om spårvägar.

Bidra med underlag till politiska beslut som rör spårvägar.

Underlätta spårvägsutbyggnader genom förenklade planeringsprocesser och förbättrad organisation, finansiering och regelverk.

I övrigt fullgöra de uppgifter varom medlemmarna enas.

3.3 Möjliga medlemmar

Enligt förslaget till stadgar kan kommuner, regioner, trafikhuvudmän, företag och intresseorganisationer bli medlemmar efter godkännande av styrelsen.

3.4 Styrning

I förslaget till stadgar föreslås följande;

Arbetet i föreningen ska styras av en styrelse bestående av representanter för kommuner och trafikhuvudmän.

Det löpande arbetet ska styras av ett arbetsutskott bestående av vissa representanter från styrelsen och ev. adjungerade ledamöter.

3.5 Kansli

En fungerande föreningsverksamhet kräver någon form av kansli, med liten eller omfattande verksamhet. Kansliverksamhet kan exempelvis organiseras genom egna anställda, inköpta konsulttjänster, att ta arbetstid från medlemmarnas tjänstemän i anspråk eller genom ideellt arbete.

Interimsstyrelsen föreslår att en person anställs på heltid under det första verksamhetsåret för att bygga upp föreningens struktur och samordna arbetet i föreningen. En kontorsplats anordnas genom lämpligt arrangemang.

4. Spårvagnsstädernas verksamhet

Hur verksamheten ska bedrivas beror på vilka resurser och målsättningar som finns, tillsammans med andra styrande faktorer. Frågor som blir aktuella är; vad vill vi påverka? vilka är de aktuella makthavarna? Hur är vår relation till dessa makthavare? Hur ska vi påverka dem? Det är också bra att vara medveten om starka trender som kan påverka arbetet.

4.1 Kmvärldstrender

Nedan följer tre starka trender som påverkar utbyggnaden av spårvägar.

Ekonomi

Stor uppmärksamhet ägnas åt den svaga och delvis rent negativa ekonomiska utvecklingen i det globala ekonomiska systemet. Politiskt skapar detta ett tryck att skapa nya jobb och stärka ekonomisk aktivitet med olika former av satsningar. Spårvägsbranschen är idag i tillväxt. På längre sikt finns två olika scenarier; 1. Att svaga finanser minskar investeringarna. 2. Att den svaga ekonomin leder till ökade investeringar i spårväg för att gynna ekonomin och skapa arbetstillfällen.

Miljö

Miljö- och klimatutmaningarna ägnas fortsatt stor uppmärksamhet. Detta gynnar spårvägar eftersom de bidrar till bättre miljö genom minskade utsläpp av växthusgaser, andra avgaser och hälsoskadliga partiklar. Dessutom minskar behovet av hårdgjorda ytor för vägar och parkeringsplatser.

Urbanisering

Trenden i Sverige, övriga Europa och i resten av världen är fortsatt urbanisering, med en allt större andel av befolkningen som bor i tätbefolkade områden. Detta skapar trängselproblematik och ett ökat intresse för lösningar på urbana utmaningar. Utvecklingen gynnar spårvägar eftersom de är yteffektiva och kan öka transportkapaciteten i gatunätet. Många menar också att spårvägar allmänt bidrar till känslan av "attraktiva städer".

4.2 Viktiga makthavare

Nedan följer de viktigaste makthavarna inom området.

Riksdagen

Har makten över den nationella budgeten och regelverket för infrastrukturinvesteringar. Beslutar om de lagar som styr tillståndsprocessen.

Kommuner

Har den huvudsakliga makten över markens användning. Kan finansiera spårvägsprojekt.

Regionala aktörer: Regioner, länsstyrelser och landsting

Har inflytande över prioriteringar för infrastrukturprojekt. Kan bidra med delfinansiering av spårvägsprojekt. Har visst inflytande över samhällsplanering. Arbetsuppgifter och organisation hos aktörerna kan variera i olika delar av landet.

trafikmyndigheter

Ansvarar för hur kollektivtrafiken utförs i ett län eller region. Kan bidra med delfinansiering av spårvägsprojekt.

Banverket

Kan finansiera spårvägsprojekt.

Transportstyrelsen

Sköter godkännande av spårvägar och rullande materiel

Företag

Många företag som arbetar med infrastruktur avsätter resurser till lobbying, en del av de resurserna kan kanaliseras till opinionsbildning för spårvägar.

Fler aktörer

Det finns sannolikt fler aktörer som påverkar utbyggnad av spårvägar. Dessa bör identifieras.

4.3 Makthavarnas relation till Spårvagnsstäderna

Interna aktörer

Kommuner, regioner, trafikhuvudmän och företag kan lockas till att bli medlemmar i föreningen och kan därmed relateras till som interna aktörer.

Externa aktörer

Riksdagsledamöter, dransportstyrelsen, länsstyrelser och Banverket kommer inte att bli medlemmar och måste därför relateras till som yttre aktörer.

4.4 Sakfrågor att fokusera på

Inriktningen på verksamheten avgörs av vilka behov som finns. Behovet är som starkast där något behöver förändras.

s ad behöver förändras?

I det arbete som varit med att bygga upp Spårvagnsstäderna har ett större antal aktörer tillfrågats om vilka förändringar som behövs för att underlätta utbyggnad av spårvägar. Tre svar dominerar fullständigt;

A. *Finansiering.* Detta förefaller vara den viktigaste frågan för ett genomförande av planer. Det är svårt att ordna finansiering för utbyggnad enligt de önskemål som finns. En viss lättnad kan sannolikt uppnås genom samordnade upphandlingar och annat för att minska kostnaderna, men det viktigaste förefaller vara att få fram mer pengar. Påverkan på finansiering är lämpligt både för föreningens utåtriktade verksamhet och för den interna verksamheten. Påverkan för ökade medel kräver utåtriktat agerande eftersom de avgörande aktörerna sannolikt finns utanför föreningen. Minskade kostnader kan i viss mån uppnås internt genom samordning och kunskapsöverföring mellan föreningens medlemmar.

B. *dillståndprocessen*

Detta förefaller vara den näst viktigaste frågan att förändra för att underlätta ett genomförande av planer. Många upplever tillståndprocessen som komplicerad och uttrycker förhoppningar om att den kan förenklas utan att äventyra miljö och rimligt medborgarinflytande. En förenkling skulle förkorta tidsåtgången och minska kostnaderna för spårvägsprojekt. Påverkan på tillståndprocessen är lämpligt för den utåtriktade verksamheten eftersom de avgörande aktörerna finns utanför föreningen.

C. *Kompetensuppbyggnad och kunskapsöverföring*. Denna fråga blir högaktuell när väl finansiering ordnats och byggnation och drift är aktuella. Ett förenklat regelverk skulle sannolikt minska behovet något, men det centrala är att det idag finns en ovana att bygga och driva spårväg eftersom det mesta lades ned för över 40 år sedan. Kompetens- och kunskapsöverföring är ett lämpligt fokus för den interna verksamheten eftersom de flesta aktörerna förhoppningsvis är medlemmar i föreningen.

4.5 Förslag på fokus för verksamheten

Men *utåtriktade* verksamheten bör fokusera på de två viktigaste frågorna som är beroende av aktörer utanför föreningen; Framst att underlätta finansiering av spårvägar och rullande materiel, men även att förenkla tillståndprocessen.

Men *interna verksamheten* bör fokusera på de två viktigaste frågorna som är beroende av aktörer inom föreningen; Kompetens- och kunskapsöverföring, samt minskade kostnader genom samordning av medlemmarnas spårvägsprojekt.

4.6 Förslag på verksamhetsplan för föreningens första (förlängda) verksamhetsår

håtriktad verksamhet

En rapport tas fram om svårigheterna att finansiera samhällsekonomiskt motiverade spårvägsprojekt. Rapporten skrivs av en konsult. Rapportens resultat sprids genom bl.a. medieutspel, seminarium och uppvaktningar av ansvariga. Medlemmarnas kontaktnät används. Aktiviteterna samordnas av kansliet.

En rapport tas fram som belyser tillståndprocessens inverkan på spårvägsprojekt. Rapporten tas fram och sprids på samma sätt som rapporten om finansieringen.

h tifrån de båda rapporternas slutsatser utformas påverkansstrategier med hänsyn till det politiska landskapet.

Riktade insatser bör även göras av medlemmarna för att påverka infrastrukturplanering, exempelvis Rdl- planer. Objekten identifieras av en grupp tjänstemän, enligt förslag nedan. Aktiviteterna samordnas av kansliet.

Detta bör kompletteras med en rapport som allmänt beskriver fördelarna med spårvägar. Föreningen kan ha den som ett "grundmaterial" för all verksamhet. Rapporten skrivs av en konsult och sprids av kansliet och medlemmarna.

Intern verksamhet

En arbetsgrupp skapas bland medlemmarnas tjänstemän för att ta fram förslag på aktiviteter för ökad samordning och kunskapsöverföring. De mest prioriterade aktiviteterna genomförs sedan med stöd av kansliet.

Det är även viktigt att skapa en egen identitet och egna kommunikationsvägar;

En hemsida. dextinnehåll och tekniska funktioner skapas med hjälp av konsulter. P versiktig utformning av hemsidan, textgranskning och projektsamordning sköts av kansliet.

En sändlista där intresserade yttre aktörer kan anmäla sig. Skapas i samband med hemsidan, sköts av kansliet.

En intern sändlista med information från kansliet till föreningens medlemmar. Skapas och sköts av kansliet.

En sändlista till massmedia. Köps in från en distributionstjänst och kompletteras med en egen lista som skapas av kansliet.

Logga och grafisk profil. Utformas av konsultHprojektleds av kansliet.

dill detta kommer normal kansliverksamhet så som exempelvis omvärldsbevakning, medlemsadministration och att besvara inkommande frågor.

5. Budget

5.1 Intäkter

Årsavgifter

Medlemmar i föreningen betalar årsavgift. Beloppet varierar för olika former av medlemskategorier. Årsavgifter blir sannolikt föreningens enda intäktskälla i uppstartsskedet. Det är därför viktigt att den sätts på en nivå som täcker utgifterna.

Övriga intäkter

På längre sikt kan eventuellt kompletterande intäkter erhållas via ansökningar om projektbidrag från fonder och offentliga projektmedel, men dessa blir då bundna till specifika projekt.

5.2 Utgifter

Utgifterna avgörs av vilken verksamhet föreningen väljer att bedriva och hur kansli och kontorsplats anordnas.

5.3 Förslag till budget första (förlängda) verksamhetsåret (16 månader)

Intäkter (kr)

Medlemsavgifter;

Stora kommuner	6 st. á 100 000	600 000
Mindre kommuner	6 st. á 50 000	300 000
drafikhuvudmän	4 st. á 50 000	200 000
Stora företag	10 st. á 30 000	300 000
Mindre företag	10 st. á 10 000	100 000
Intresseorganisationer	Osäkert, bör ej budgeteras	0
Projektbidrag	Osäkert, bör ej budgeteras	0
Totalt, intäkter		1 500 000

Utgifter (kr)

En anställd, 100 % tjänst, inkl. pension och soc. avg.	700 000
En hyrd kontorsplats, inkl. bokföring och personaladministration	210 000
Resor	50 000
Interna möten	100 000
Externa möten	100 000
Öonsultarvoden	250 000
TryckHportoHdistribution	60 000
Pvrigt	30 000
Totalt, utgifter	1 500 000

Budgeten anger ramarna, medel kan komma att förflyttas mellan de enskilda posterna.