

Kommunstyrelsen

§ 126

Dnr KS 2017/254 - 04

## Skatteväxling kollektivtrafik

### Kommunstyrelsens förslag till beslut

1. Ludvika kommun begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari 2018, höjs med 0,47 procentenheter för landstinget och sänks med 0,47 procentenheter för kommunerna.
2. Ludvika kommunfullmäktige godkänner att skatteväxlingen ska omfatta allmän kollektivtrafik, inklusive flextrafik, samt färdtjänst som är särskild kollektivtrafik. Skatteväxlingen omfattar inte skolkortstrafik, den kommer att debiteras kommunerna motsvarande värdet av ett normalt skolkort/ungdomsperiodkort.
3. Ludvika kommunfullmäktige godkänner avtalet om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen samt de övergångsregler som ska tillämpas mellan kommunsektorn och landstinget i enlighet med redovisad tabell i avtalet.
4. Besluten ovan gäller under förutsättning att kommunfullmäktige i länets samtliga kommuner och landstingsfullmäktige fattar motsvarande beslut.

### Beskrivning av ärendet

Region Dalarnas direktion godkände den 17 maj 2017 ett avtal mellan Landstinget Dalarna och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken. Enligt avtalet blir Landstinget regional kollektivtrafikmyndighet från och med 1 januari 2018 och får därmed det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i Dalarna. I avtalet beskrivs ansvarsområden, organisation, finansiering av kollektivtrafiken samt övergångsregler för 2018 och 2019.

Ovanstående datum beslutade regionen även att skatteväxla med motsvarande 0,47 procentenheter från och med 2018 för att finansiera delar av Dalarnas kollektivtrafik. Under 2018 och 2019 kommer kommunerna att få en tilläggsfaktura på 0,02 procentenheter enligt de övergångsregler som finns i avtalet om skatteväxling.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Skatteväxlingen gäller den allmänna kollektivtrafiken, inklusive flextrafik, samt färdtjänst som ingår i den särskilda kollektivtrafiken. Enligt Ludvika kommuns tolkning av avtalet ingår alla skolskjutsar utom särskoleskjutsar i den allmänna kollektivtrafiken. Övriga delar av den särskilda kollektivtrafiken samt kostnader för skolkort ingår inte, det kostnadsansvaret bär varje kommun själv. Alla kommuner kommer att bli debiterade för de skolkort som används. Beloppet är lika stort som kostnaden för ett periodkort för ungdom, för närvarande 320 kronor per månad under nio månader per läsår.

Skatteväxlingen kommer att gälla från och med 1 januari 2018 om erforderliga beslut tas i landstinget och övriga kommuner i Dalarna. För Ludvika kommuns del innebär skatteväxlingen en kostnadsminskning med cirka 800 tkr 2018 respektive 2019, detta jämfört med budget 2017. Från och med 2020 beräknas kostnaden för kollektivtrafiken i Ludvika minska ytterligare.

Arbetsutskottet behandlade ärendet den 23 maj 2017 och lämnade det vidare till kommunstyrelsen utan förslag till beslut.

### Beslutsunderlag

1. Arbetsutskottets protokoll från 23 maj 2017 § 68.
2. Tjänsteskrivelse från stöd- och styrningsförvaltningen daterad 9 maj 2017.
3. Förslag till beslut från Region Dalarna daterat 19 maj 2017 inklusive direktionsbeslut från 17 maj 2017 § 134-135 samt slutrapport och avtal om ansvar och befogenheter.

### Behandling

Lars Handegård (V), Leif Pettersson (S) och Håge Persson (M) yrkar bifall till förvaltningens förslag.

\_\_\_\_\_

**Beslutet skickas till**  
Kommunfullmäktige



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 68

Dnr KS 2017/254 - 04

## Skatteväxling kollektivtrafik

### Beslut

Arbetsutskottet hänskjuter ärendet till kommunstyrelsen utan förslag till beslut.

### Beskrivning av ärendet

Region Dalarnas direktion beslutade den 17 maj 2017 om att skatteväxla med motsvarande 0,49 procentenheter under 2018 och 2019 samt med 0,47 procentenheter från och med 2020, för att finansiera delar av Dalarnas kollektivtrafik. Under 2018 och 2019 kommer kommunerna att få en tilläggsfaktura på mellanskillnaden då skatteväxlingen sker på 0,47 procentenheter.

För Ludvika kommuns del innebär skatteväxlingen en kostnadsminskning med cirka 800 tkr 2018 och på samma belopp 2019, detta jämfört med budget 2017. Från och med 2020 beräknas kostnaden för kollektivtrafiken i Ludvika bli ännu lägre.

Skatteväxlingen gäller den allmänna kollektivtrafiken inklusive flextrafik samt färdtjänst och grundskolans stängda skolskjutsar som är särskild kollektivtrafik. Övriga delar av den särskilda kollektivtrafiken samt kostnader för skolkort ingår inte, det kostnadsansvaret bär varje kommun själv. Skatteväxlingen kommer att gälla från och med 1 januari 2018 om erforderliga beslut tas i landstinget och alla kommuner i Dalarna.

### Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse från stöd- och styrningsförvaltningen daterad 9 maj 2017.
2. Förslag till beslut från Region Dalarna daterat 19 maj 2017 inklusive direktionsbeslut från 17 maj 2017 § 134-135 samt avtal om ansvar och befogenheter.

### Behandling

Leif Pettersson (S) yrkar på att arbetsutskottet hänskjuter ärendet till kommunstyrelsen utan förslag till beslut.

Ordföranden ställer proposition på eget förslag och finner att arbetsutskottet beslutar enligt detta.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

---

Beslutet skickas till  
Kommunstyrelsen

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Kanslienheten  
Anna Karlsson

Kommunfullmäktige

## Skatteväxling av kollektivtrafiken 2018

### Förvaltningens förslag till beslut

1. Ludvika kommun begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari 2018, höjs med 0,47 procentenheter för landstinget och sänks med 0,47 procentenheter för kommunerna.
2. Ludvika kommunfullmäktige godkänner att skatteväxlingen ska omfatta allmän kollektivtrafik, inklusive flextrafik, samt färdtjänst som är särskild kollektivtrafik. Skatteväxlingen omfattar inte skolkortstrafik, den kommer att debiteras kommunerna motsvarande värdet av ett normalt skolkort/ungdomsperiodkort.
3. Ludvika kommunfullmäktige godkänner avtalet om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen samt de övergångsregler som ska tillämpas mellan kommunsektorn och landstinget i enlighet med redovisad tabell i avtalet.
4. Besluten ovan gäller under förutsättning att kommunfullmäktige i länets samtliga kommuner och landstingsfullmäktige fattar motsvarande beslut.

### Sammanfattning

Region Dalarnas direktion godkände den 17 maj 2017 ett avtal mellan Landstinget Dalarna och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken. Enligt avtalet blir Landstinget regional kollektivtrafikmyndighet från och med 1 januari 2018 och får därmed det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i Dalarna. I avtalet beskrivs även ansvarsområden, organisation, finansiering av kollektivtrafiken samt övergångsregler för 2018 och 2019.

Ovanstående datum beslutade regionen även att skatteväxla med motsvarande 0,47 procentenheter från och med 2018 för att finansiera delar av Dalarnas kollektivtrafik. Under 2018 och 2019 kommer kommunerna att få en tilläggsfaktura på 0,02 procentenheter enligt de övergångsregler som finns i avtalet om skatteväxling.

Skatteväxlingen gäller den allmänna kollektivtrafiken, inklusive flextrafik, samt färdtjänst som ingår i den särskilda kollektivtrafiken. Enligt Ludvika kommuns tolkning av avtalet ingår alla skolskjutsar utom särskoleskjutsar i den allmänna kollektivtrafiken. Övriga delar av den särskilda kollektivtrafiken samt kostnader för skolkort ingår inte, det kostnadsansvaret bär varje kommun själv. Alla kommuner kommer att bli debiterade för de skolkort som används. Beloppet är lika stort som kostnaden för ett periodkort för ungdom, för närvarande 320 kronor per månad under nio månader per läsår.

Skatteväxlingen kommer att gälla från och med 1 januari 2018 om erforderliga beslut tas i landstinget och övriga kommuner i Dalarna. För Ludvika kommuns del innebär skatteväxlingen en kostnadsminskning med cirka 800 tkr 2018 respektive 2019, detta jämfört med budget 2017. Från och med 2020 beräknas kostnaden för kollektivtrafiken i Ludvika minska ytterligare.

### Beskrivning av ärendet

Region Dalarnas direktion beslutade den 17 maj 2017 om att godkänna avtalet mellan Landstinget Dalarna och kommunerna samt att skatteväxla för att finansiera stora delar av Dalarnas kollektivtrafik. I avtalet beskrivs ansvarsfördelning, organisation och samverkan, förändrat ägande av kollektivtrafikbolag, skolkortspriser, skatteväxlingsnivåer samt övergångsregler för 2017 och 2018. Där framgår även att Landstinget tar över rollen som regional kollektivtrafikmyndighet från Region Dalarna den 1 januari 2018.

Skatteväxlingsnivån kommer att ligga på motsvarande 0,49 procentenheter under en övergångsperiod på två år. Skatteväxlingen sker på 0,47 procentenheter från start och mellanskillnaden på 0,02 procentenheter kommer att faktureras löpande under 2018 och 2019. Från och med 2020 kommer ingen extra avgift förutom skolkortskostnaden att tas ut från kommunerna.

Avtalsförslaget från Region Dalarnas direktion innebär att skatteväxlingen sker från och med 1 januari 2018 om alla kommuner tar beslut i kommunfullmäktige och ansöker om skatteväxling hos regeringen, via Region Dalarna, före sista september 2017.

All allmän kollektivtrafik, inklusive flextrafik, ingår i avtalet om skatteväxling. Enligt Ludvika kommuns tolkning av avtalet ingår alla skolskjutsar förutom särskoleskjutsar i den allmänna kollektivtrafiken. Även färdtjänsten inom den särskilda kollektivtrafiken utgör en del i skatteväxlingen. Varje kommun kommer att debiteras för de skolkort som används. Kostnaden är 320 kronor per skolkort och månad i enlighet med vad ett periodkort för skolungdom kostar. Beloppet betalas under nio månader per läsår, totalt 2 280 kronor per år för både gymnasie- och grundskoleelever som är skolkortsberättigade. Övrig särskild kollektivtrafik (särskoleskjutsar, kommunresor, korttidsresor och omsorgsresor) får varje kommun bekosta själv.

Skatteväxlingen sker på den trafiknivå som kommunerna har idag och innebär en omfördelning av skatteuttaget från kommunerna till landstinget. För kommuninvånarna är skatteväxlingen ett nollsummespel.

Skatteväxlingen innebär en kostnadsminskning jämfört med 2017 för Ludvika kommuns del. Under 2018 och 2019 slår den inte igenom helt på grund av att kommunen ska betala en övergångsersättning till landstinget de två första åren på 0,02 procentenheter. Från 2020 kommer kostnaderna för kollektivtrafiken i kommunen att minska påtagligt.

Beräknade minskningar för Ludvika kommuns kollektivtrafik:

- - 800 tkr 2018
- - 800 tkr 2019
- - 2,2 mnkr 2020 och framåt

Detta ska jämföras med 44,9 mnkr som Dalatrafik budgeterat för kommunens kollektivtrafik under 2017.



Jonas Axelsson  
Tf. förvaltningschef

Anna Karlsson  
Trafikhandläggare

**Beslut skickas till:**

Stöd- och styrningsförvaltningen  
Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Region Dalarna:  
[info@regiondalarna.se](mailto:info@regiondalarna.se)  
[hakan.jansson@regiondalarna.se](mailto:hakan.jansson@regiondalarna.se)  
Akten

LUDVIGA KOMMUN Kommunstyrelsen/Kansliet	
2017 -05- 2 2	
Diariernr	Diariplanbecknr.
KS 2017/254	09

§ 134

Dnr RD 2016/148

## Skatteväxling av kollektivtrafiken 2018

### Direktionens beslut

Direktionen beslutar att rekommendera var och en av Dalarnas kommuner och Landstinget Dalarna besluta följande:

1. XX kommun/Landstinget Dalarna begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari 2018, höjs med 0,47 procentenheter för landstinget och sänks med 0,47 procentenheter för kommunerna.
2. Godkänna att skatteväxlingen skall omfatta allmän kollektivtrafik och färdtjänst. Skatteväxlingen omfattar inte skolkortstrafik, utan den skall debiteras kommuner motsvarande värdet av normalt skolkort/ungdomskort (f.n. 320 kr/mån och 9 månader per år).
3. Godkänna avtalet som beskriver ansvar och befogenheter. Övergångsregler skall tillämpas mellan kommunsektorn och landstinget i enlighet med redovisad tabell i avtalet.
4. Besluten ovan gäller under förutsättning att kommunfullmäktige i samtliga länets kommuner och landstingsfullmäktige fattar motsvarande beslut

Direktionen beslutade även att:

5. Förbereda förändrat ägande av AB Dalatrafik, Tåg i Bergslagen AB och AB Transitio.
6. Överföra ansvaret för kollektivtrafik samt uppdraget som regional kollektivtrafikmyndighet till Landstinget Dalarna 2018-01-01.
7. Uppdra till regionchefen att a) utforma missiv till kommunerna och landstinget, b) föra in tabell om övergångsregler i föreslaget avtal, c) göra en juridisk granskning av dokumentet innan utskick.



## Sammanfattning av ärendet

Direktionen gav den 22 mars Kollektivtrafikerådet i uppdrag att presentera förslag till skatteväxlingsnivå och ev. andra förslag som är av betydelse för processen.

Kollektivtrafikerådet lade fram underlag till arbetsutskottet 12 april 2017. Arbetsutskottet delegerade under sammanträdet uppgiften att föreslå skatteväxlingsnivå inför direktionen 26 april till Abbe Ronsten (S), Sofia Jarl (C) och Gunnar Barke (S), dvs presidiet. Den 26 april valde Direktionen att lyfta frågan till ett extrainsatt direktionsmöte den 17 maj. Inför dagens direktionsbeslut har presidiet därför lagt fram ett förslag.

Skatteväxlingen kan genomföras endast under förutsättning att samtliga kommunfullmäktige och landstingsfullmäktige beslutar att godkänna att skatteväxling sker.

Tidsplanen är pressad eftersom en gemensam ansökan från landstinget och samtliga kommuner måste skickas till regeringen (finansdepartementet) senast den 30 september om skatteväxling skall kunna ske 2018.

Ägande av bolagen som Region Dalarna idag äger helt eller delvis behöver förändras då den regionala kollektivtrafikmyndigheten som föreslås bli Landstinget Dalarna, måste äga de bolag som myndigheten avropar transporttjänster av.

## Ärendets behandling

Diskussion fördes och direktionen beslutade bifalla Sofia Jarls (C) yrkande om förändringen i punkten 3 innebärande att övergångsreglerna tillämpas med ersättning från kommunerna till landstinget motsvarande 49 öre år 1, 49 öre år 2, 47 öre år 3.

Direktionen enades om att ge regionchefen i uppdrag att utforma missiv till utskicket av ärendet till kommunerna och landstinget, föra in tabellen om övergångsregler i förslaget avtal och göra en juridisk granskning av dokumentet innan utskick.

Direktionen konstaterade också att det krävs att alla fullmäktigeförsamlingar fattar likalydande beslut i ärendet.

Direktionen extra

Sammanträdesdatum  
2017-05-17

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2017-05-07 i ärendet
- Avtal mellan kommuner och landsting
- Utredningsrapport "Kollektivtrafiken i Dalarna -Skatteväxling och huvudmannaskapsförändring"

Justerandes sign

|  |  |

Utdragsbestyrkande

|

Handläggare  
Håkan Jansson  
023-77 70 13  
hakan.jansson@regiondalarna.se

## FÖRSLAG TILL BESLUT

Datum  
2017-05-19

Diarienummer  
RD 2016/148

Sida  
1(3)

Till  
Dalarnas kommuner och Landstinget Dalarna

## Skatteväxling av kollektivtrafiken

Förslag till beslut i kommunernas och landstingets fullmäktige

Region Dalarnas direktion beslutade 2017-05-17 att rekommendera var och en av Dalarnas kommuner och Landstinget Dalarna besluta följande:

1. Xxxx kommun/Landstinget Dalarna begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari 2018, höjs med 0,47 procentenheter för landstinget och sänks med 0,47 procentenheter för kommunerna.
2. Godkänna att skatteväxlingen skall omfatta allmän kollektivtrafik och färdtjänst. Skatteväxlingen omfattar inte skolkortstrafik, utan den skall debiteras kommuner motsvarande värdet av normalt skolkort/ungdomskort (f.n. 320 kr/mån och 9 månader per år).
3. Godkänna Avtalet som beskriver ansvar, befogenheter och övergångsregler. Övergångsreglerna skall tillämpas mellan kommunsektorn och landstinget i enlighet med redovisad tabell i avtalet.
4. Godkänna förändrat ägande från Region Dalarna till Landstinget Dalarna av AB Dalatrafik, Tåg i Bergslagen AB och AB Transitio.
5. Godkänna överförandet av ansvaret för kollektivtrafik samt uppdraget som regional kollektivtrafikmyndighet från Region Dalarna till Landstinget Dalarna 2018-01-01.
6. Besluten ovan gäller under förutsättning att kommunfullmäktige i samtliga länets kommuner och landstingsfullmäktige fattar motsvarande beslut.

### Förutsättningar

Med detta brev görs denna rekommendation till er. För att skatteväxlingen ska kunna genomföras förutsätts att:

- Alla 15 kommuner och landstinget fattar likalydande beslut.
- Besluten skall fattas av fullmäktigeförsamlingen.

- Alla beslut ska vara fattade och vunnit laga kraft samt kommit Region Dalarna till handa senast 2017-09-22 för att ansökan om skatteväxling ska hinna skickas till Finansdepartementet.
- **Beslutsformuleringen gällande själva skatteväxlingen skall vara<sup>1</sup>:**  
”Xxxx kommun/Landstinget Dalarna begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari 2018, höjs med 0,47 procentenheter för landstinget och sänks med 0,47 procentenheter för kommunerna.”

### Bakgrund

Direktionen för Region Dalarna beslutade hösten 2016 att starta en process för skatteväxling för kollektivtrafiken i Dalarna. Utredningen inför skatteväxling och förändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken har utgått från en grundläggande idé om att det samlade trafiksystemet ska klara alla typer av resor. Det är den resandes förutsättningar och behov som bestämmer hur resan företas. Skatteväxling omfattar inte skolkortstrafik, utan den skall debiteras kommuner motsvarande värdet av normalt skolkort/ungdomskort (f.n. 320 kr/mån och 9 månader per år).

Kollektivtrafikerådet på Region Dalarna har haft i uppdrag att utarbeta ett förslag till hur en skatteväxling av kollektivtrafiken i Dalarna ska kunna ske, beskriva hur det påverkar organisation m.m. samt ange en nivå på vilken växlingen ska ske.

Efter beslut i Region Dalarnas direktion 17 maj 2017 om skatteväxling gällande allmän regional kollektivtrafik och färdtjänst ska likalydande beslut fattas i landstingsfullmäktige och samtliga kommunfullmäktige i Dalarna. En gemensam ansökan om skatteväxling hos regeringen ska lämnas senast den 30 september i år för att skatteväxling skall kunna ske 2018. Om besluten i respektive fullmäktige inte fattas före sommaruppehållet bedöms inte besluten vinna laga kraft innan ansökan om skatteväxling skickas.

Den 1 januari 2018 sker skatteväxlingen och huvudmannaskapet för kollektivtrafiken övergår från Region Dalarna till Landstinget Dalarna. Kommunerna har då inte längre ett finansieringsansvar för den allmänna kollektivtrafiken eller färdtjänsten.

Landstinget har ansvarat för arbetet med skatteväxlingen som skett med hjälp av extern konsult som tagit hjälp av representanter från landstinget och fem kommuner (Avesta, Hedemora, Borlänge, Mora och Älvdalen). Representanter från AB Dalatrafik har också deltagit. Informationsmöten med trafikplanerare och ekonomer från kommunerna och landstinget har genomförts. Kommunvisa informationsinsatser har genomförts under våren och kollektivtrafikerådet har vid flera möten behandlat frågan och det har förts fortlöpande politiska samtal.

---

<sup>1</sup> Rekommendation av Kjell Ellström på kommunenheten på Finansdepartementet.

Vid de diskussioner som fördes på Region Dalarnas arbetsutskotts möte den 12 april framfördes önskemål om att ta fram ett förslag på avtal mellan parterna om bl.a. kommunernas möjlighet till inflytande, den kommande kollektivtrafikmyndigheten, tillköp av trafik och förhållningssätt till pris på skolkort. I det fortsatta arbetet efter arbetsutskottet togs ett förslag till avtal fram som nu ingår i detta beslutsunderlag.

Övergångsregler skall tillämpas mellan kommunsektorn och landstinget under 2018 och 2019. Detta görs för att dämpa alltför negativa effekter av skatteväxlingen och innebär att skatteväxlingen får fullt genomslag först 2020.

Ett ändrat ägande av bolagen som Region Dalarna äger idag behöver göras eftersom den regionala kollektivtrafikmyndigheten måste äga de bolag som myndigheten avropar transporttjänster av.

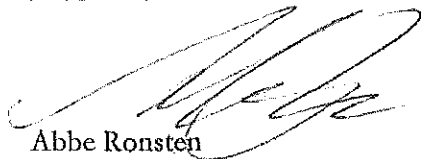
#### Ekonomi och finansiering

Överenskommelse har träffats som innebär att nivån på skatteväxlingen är 47 öre men med fullt genomslag först 2020. 2018 och 2019 ligger nivån på 49 öre. I överenskommelsen om skatteväxling har parterna vägt in en beräknad besparingspotential för trafiken som om den inte kan genomföras kommer att belasta landstingets budget. Förväntningen på effekterna av skatteväxlingen är dock en underlättad styrning av verksamheten och därmed större råddighet.

Förändringen syftar till att skapa ett samlat ansvar och finansiering av kollektivtrafiken för att åstadkomma en enhetlig trafikplanering, tydligare politisk styrning och enklare former för formella samarbeten över länsgräns.

Med detta så är det min och Region Dalarnas förhoppning att ert fullmäktige väljer att följa vår rekommendation. Om det är så att ni i er egen beredningsprocess vill ha stöd från oss så kontakta då oss via [hakan.jansson@regiondalarna.se](mailto:hakan.jansson@regiondalarna.se)

REGION DALARNA



Abbe Ronsten  
Ordf.

/Lennart Färje  
Tf. regionchef

#### Bilagor

- Avtal om ansvar och befogenheter
- Region Dalarnas direktionsbeslut, protokoll

Besluten skickas till:

[info@regiondalarna.se](mailto:info@regiondalarna.se)

[hakan.jansson@regiondalarna.se](mailto:hakan.jansson@regiondalarna.se)

## **AVTAL MELLAN LANDSTINGET DALARNA OCH DALARNAS KOMMUNER OM ANSVAR, SAMRÅD OCH EKONOMISKA EFFEKTER AV SKATTEVÄXLINGEN AV KOLLEKTIVTRAFIKEN**

Genom det ändrade huvudmannaskapet och skatteväxlingen kommer ansvars- och uppgiftsfördelning mellan landstinget och kommunerna att förändras. Nedanstående satser uttrycker landstingets och kommunernas gemensamma vilja och intentioner inför huvudmannaskapsförändring och skatteväxling. **Parterna är överens om följande:**

- **Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet**
- **Landstinget ansvarar för kollektivtrafiken i länet innefattande**
  - Allmän kollektivtrafik på hjul och räls.
  - Sjukresor.
  - Färdtjänst.
  - Skolskjutsar på kommunernas uppdrag.
  - Övriga persontransporter som beställs av kommunerna.
  - Planerar trafik på lång och kort sikt.
  - Övertar ägande och deläggande av kollektivtrafikbolag som idag ägs av Region Dalarna.
- **Kollektivtrafikens finansiering**
  - Landstinget står för en grundfinansiering efter att skatteväxling skett.
  - Kommunerna betalar skolskjutsar genom köp av kort. För skolskjutsar är benämningen skolkort.
  - Kommunerna betalar efter självkostnad den trafik de själva beställer
  - Landstinget Dalarna förbinder sig att det skatteväxlade anslaget till kollektivtrafiken samt ev. andra ersättningar från avtal med anknytning till kollektivtrafik, ska användas för kollektivtrafikens bedrivande och utveckling.
  - En uppföljning av extern resurs av avtalens och skatteväxlingens ekonomiska utfall för parterna skall göras under år 2019 av kollektivtrafikmyndigheten.
- **Skolkortspriset**
  - Huvudregeln är att priset på skolkort är detsamma som priset på periodkort för ungdomar, för närvarande 320 kronor i månaden.
  - Inför eventuella förändringar av skolkortspriset skall landstinget i en utredning visa på behov av förändring och göra jämförelser med andra län.
  - Ändring av skolkortspris skall ske i samråd mellan landstinget och kommunerna.
- **Ansvar för skolskjutsar**
  - Kommunerna ansvarar för och beviljar elever skolskjuts enligt gällande kommunala reglemente
  - Landstinget ansvarar för att elever som beviljats skolskjuts erbjuds möjlighet att resa till skolan enligt reglementen. Reglementen och beslut är kommunernas ansvar.

- Kommunerna ansvarar för att trafik- och skolplanering genomförs på ett sådant sätt att rationalitet och effektivitet uppnås för både trafik och skola.
- **Trafikplanering**
  - För att garantera kvalitet och möjligheter att påverka trafikplaneringen på både kort och lång sikt skall landstinget utveckla planerings- och samverkansprocesser som säkerställer kommunernas möjligheter till aktiv deltagande och påverkansmöjligheter i processerna.
  - Kommun får efter medgivande av kollektivtrafikmyndigheten göra s.k. tillköp<sup>1</sup> av trafik men ska då själv betala kostnaden för den tillkommande trafiken och andra ev. kostnader som följer av tillköpet. Tillköp får inte påverka kollektivtrafiksystemet negativt.
  - Hastigt uppdykande händelser, t.ex. flyktingmottagande, väderfenomen, ekonomisk kris etc, som påkallar behov av ytterligare trafik ska hanteras av det gemensamma systemet för trafik och ekonomi och inte automatiskt leda till tillköp.
- **Organisation**
  - Landstinget planerar för och inrättar trafikverksamheten i sin organisation.
  - Landstinget ansvarar för att det skall finnas organ för såväl politisk samverkan som för förvaltningssamverkan med kommunerna.
  - Om väsentliga förändringar sker i lagstiftningen för kollektivtrafik kan detta avtal omförhandlas. Fråga om omförhandling skall först resas i ovan nämnda organ för samverkan som efter inhämtande av parternas synpunkter rekommenderar om omförhandling skall ske eller inte ske.
- **Övergångsregler/införandesteg**
  - Parterna är överens om att tillämpa övergångsregler eller införandesteg under två år för att parera ekonomiska effekter av skatteväxlingen som bedöms ogynnsamma, se tabell på nästa sida.

---

<sup>1</sup> Tillköp kan bl.a. omfatta extra turer på befintlig linje, ny linje, mer trafik i ett geografiskt område men även sådant som avgiftsfri trafik eller särskilda satsningar på viss resenärsgrupp. Tillköp kan ses som en "extra kvalitet". Tillköp kan gälla kortare eller längre tid.

(År 2018 och 2019 redovisade för sig).

Kommun	Övergångs- ersättning 2018 motsvarar 49 öre skatteväxling	Övergångs- ersättning 2019 motsvarar 49 öre skatteväxling	Ekonomisk effekt jmf avtal 2017 skatteväxling 47 öre	Ekonomisk effekt efter övergångs- ersättningar	
				2018	2019
Avesta	1 152	1 152	-3 601	-2 450	-2 450
Borlänge	2 626	2 626	-6 984	-4 358	-4 358
Falun	2 929	2 929	-7 653	-4 724	-4 724
Gagnef	517	517	176	693	693
Hedemora	778	778	-1 312	-535	-535
Leksand	786	786	-976	-190	-190
Ludvika	1 359	1 359	-2 173	-813	-813
Malung-Sälen	508	508	-665	-157	-157
Mora	1 032	1 032	-2 368	-1 336	-1 336
Orsa	346	346	-150	196	196
Rättvik	554	554	-546	9	9
Smedjebacken	550	550	-753	-203	-203
Säter	572	572	-715	-143	-143
Vansbro	347	347	-98	249	249
Älvdalen	352	352	-351	1	1
Summa kommuner	14 407	14 407	-28 169	-13 762	-13 762

(Båda åren redovisas i samma kolumn eftersom det är samma belopp båda åren).

Kommun	Övergångs- ersättning 2018 och 2019 motsvarar 49 öre skatteväxling	Ekonomisk effekt jmf avtal 2017 skatteväxling 47 öre	Ekonomisk effekt efter skatte- växling och övergångsersätt- ning
Avesta	1 152	-3 601	-2 450
Borlänge	2 626	-6 984	-4 358
Falun	2 929	-7 653	-4 724
Gagnef	517	176	693
Hedemora	778	-1 312	-535
Leksand	786	-976	-190
Ludvika	1 359	-2 173	-813
Malung-Sälen	508	-665	-157
Mora	1 032	-2 368	-1 336
Orsa	346	-150	196
Rättvik	554	-546	9
Smedjebacken	550	-753	-203
Säter	572	-715	-143
Vansbro	347	-98	249
Älvdalen	352	-351	1
Summa kommuner	14 407	-28 169	-13 762



**Avtalets ikraftträdande och godkännande**

Avtalet gäller under förutsättning att det godkänns genom beslut av samtliga 15 kommuner och Landstinget Dalarna.

**Twist**

Eventuella tvistigheter ska lösas genom lösningsinriktade och gemensamma ansträngningar. Twist rörande tolkning och/eller tillämpning av avtalet ska slutligen avgöras av svensk allmän domstol med tillämpning av svensk lag.

Detta avtal träder i kraft 2018-01-01 förutsatt att avtalet har godkänts av kommunfullmäktige i Avesta, Borlänge, Falun, Gagnefs, Hedemora, Leksands, Ludvika, Malung-Sälén, Mora, Orsa, Rättviks, Smedjebackens, Sätters, Vansbro och Älvdalens kommuner och fullmäktige i Landstinget Dalarna. Detta avtal har upprättats i 16 likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt. Avtalet har godkänts av samtliga kommuner, Landstinget Dalarna samt även Region Dalarna enligt redovisning nedan.

**Avesta kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Borlänge kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Falu kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Gagnefs kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Hedemora kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Leksands kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Ludvika kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Malung-Sälens kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Mora kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Orsa kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Rättviks kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Smedjebackens kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Sätters kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Vansbro kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

**Älvdalens kommun**, antaget av Kommunfullmäktige den \_\_\_\_\_

.....

**Landstinget Dalarna**, antaget av Landstingsfullmäktige, den \_\_\_\_\_

.....

Handläggare  
Håkan Jansson  
023-77 70 13  
hakan.jansson@regiondalarna.se

Datum  
2017-05-22

Diariumnummer  
RD 2016/148

Till  
Dalarnas kommuner och Landstinget Dalarna

## Rapporten Kollektivtrafiken i Dalarna -Skatteväxling och huvudmannaskapsförändring

Region Dalarnas direktion beslutade 2017-05-17 att rekommendera var och en av Dalarnas kommuner och Landstinget Dalarna besluta att genomföra skatteväxling av kollektivtrafiken. Förslag och underlag om detta skickades till kommunerna och landstinget den 2017-05-19.

I arbetet och processen fram till direktionens slutliga ställningstagande så har en underlagsrapport använts som kunskapsunderlag. Den rapporten följer med detta brev.

Viktigt att känna till är att i rapporten förekommer beräkningar, förslag och beskrivningar som använts under processens gång. Men i de beslut som Region Dalarnas direktion rekommenderar kommunerna och landstinget att fatta finns inget utrymme att göra ändringar med hänvisning till underlagsrapporten. Alla fullmäktigebeslut måste vara likalydande.

REGION DALARNA

Abbe Ronsten  
Ordf.

Landstinget Dalarna och Region Dalarna

# KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA – SKATTEVÄXLING OCH HUVUDMANNASKAPSFÖRÄNDRING

Slutrapport med referat beslut i Region Dalarnas direktion

Bengt Welin  
2017-05-22

## **KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA – SKATTEVÄXLING OCH HUVUDMANNASKAPSFÖRÄNDRING**

SAMMANFATTNING .....	2
BAKGRUND OCH UTREDNINGSORGANISATION .....	3
ÖVERGRIPANDE IDÉ OM KOLLEKTIVTRAFIKEN .....	6
SKATTEVÄXLING .....	7
SKATTEVÄXLING INKLUSIVE FÄRDTJÄNST .....	19
REFORMER, UTVÄRDERINGAR OCH UTVECKLING.....	20
ORGANISATION.....	21
PLANERINGSPROCESSER.....	22
BEFINTLIGA AVTAL.....	23
LANDSTINGETS/REGIONENS OCH KOMMUNERNAS ÅTAGANDEN.....	23
FÖRSLAG TILL BESLUT .....	24
POLITISK BEHANDLING AV UTREDNINGEN OCH BESLUT i REGION DALARNAS DIREKTION .....	27
BILAGOR .....	28

## SAMMANFATTNING

Direktionen för Region Dalarna beslutade hösen 2016 att starta en process för skatteväxling för kollektivtrafiken. Utredningen har genomförts under de första månaderna 2017. Kollektivtrafikerådet vid Region Dalarna har varit beredningsorgan för utredningen.

Utredningen har utgått från en grundläggande idé om kollektivtrafik, nämligen det samlade trafiksystemet som tillämpas i Dalarna sedan några år och som är under fortsatt utveckling. Idén bygger på ett trafiksystem som klarar alla typer av resor. Det är den resandes förutsättningar och behov som bestämmer hur resan företas. I idén ligger också att skolskjutsar är en väsentlig del av kollektivtrafiken och skall integreras både vad gäller utförandet och finansieringen.

Utredningen har kommit fram till följande förslag

- Landstinget övertar huvudmannaskapet för kollektivtrafiken och blir regional kollektivtrafikmyndighet fr o m 2018
- Skatteväxlingen omfattar den allmänna kollektivtrafiken och skolskjutsar
- Färdtjänsten föreslås tills vidare finansieras av kommunerna genom det ömsesidiga avtal som finns för denna verksamhet
- Kommunerna faktureras för trafik som de beställer, exempelvis sarskoleresor, verksamhetsresor, omsorgsresor, kommunresor och korttidsresor
- Kommunerna betalar skolkort för de elever som kommunen beslutat vara berättigade till skolskjuts med ett pris som motsvarar periodkortspriset för ungdomar under 9 månader, för närvarande 320 kronor.
- Skatteväxlingen föreslås ske på nivån 44 öre, vilket ger en ekonomisk effekt av totalt 316 207 tkr för kommunerna
- Utredningen pekar på vikten av kommunernas insyn och medverkan i trafikplanering för både den politiska organisationen och förvaltningsorganisationen
- Utredningen konstaterar att de organisatoriska frågorna skall lösas inom ramen för de utredningar som förbereder regionbildning 2019 och att kollektivtrafikorganisationen behandlas med förtur i dessa utredningen eftersom denna organisation måste starta redan 2018

Vid sitt sammanträde 2017-03-30 beslutade Kollektivtrafikerådet att i sina förslag till direktionen följa utredningens huvudförslag enligt ovan. Dock föreslog rådet inte nivån på skatteväxling. Förslag om detta presenteras till arbetsutskottet.

Inför ett extra sammanträde med direktionen 2017-05-17 har rapporten kompletterats med beräkningar för skatteväxlingar på alternativa nivåer under 44 öre. Vidare har komplettering gjorts med beräkningar för konsekvenserna med färdtjänsten ingående i skatteväxlingen.

Direktion beslutad 2017-05-17 att rekommendera en skatteväxling av 47 öre inkluderande färdtjänsten. Skatteväxling på denna nivå innebär att rationaliseringar måste göras och att de ekonomiska effekterna av dessa skall tillgodogöras både kommunerna och landstinget. Rationaliseringarna är ännu inte planerade i detalj. De ekonomiska effekterna uppkommer först när rationaliseringarna genomförts. Av den anledningen föreslås att i ett avtal regleras att

kommunerna lämnar ett bidrag till landstinget under två år – 2018 och 2019. Storleken på bidraget motsvarar skillnaden mellan skatteväxling på 49 öre och 47 öre.

Vidare rekommenderade direktionen att ett avtal tecknas mellan kommunerna och landstinget. Avtalet behandlar parternas ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken.

## **BAKGRUND OCH UTREDNINGSORGANISATION**

### **Inledning**

Denna utredning behandlar primärt skatteväxling mellan kommuner och landstinget vad avser kollektivtrafiken i Dalarna. Skatteväxlingen innebär att landstinget ensamt kommer att bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. Detta innebär i sin tur att landstinget också skall vara regional kollektivtrafikmyndighet i Dalarna. En skatteväxling innebär organisationsförändringar och förändringar i planerings- och andra processer. Dessa förändringar belyses i viss mån i utredningen. När beslut om skatteväxling och huvudmannaskapsförändring fattats startar arbetet med att bygga upp organisationen för trafik och kollektivtrafikmyndigheten inom landstinget Dalarnas organisation. De organisatoriska förändringarna är också kopplade till planering inför skapandet av en länsregion i Dalarna. Inom det utredningsarbetet behandlas de organisatoriska förändringarna för kollektivtrafiken med förtur.

För att en skatteväxling skall kunna göras 2018 måste det finnas en ansökan från alla kommuner och landstinget senast den 30 september 2017. Det innebär att ett beslut om rekommendation till kommunerna och landstinget måste tas av direktionen för Region Dalarna tidigt under 2017 för att beslutsprocesserna skall hinnas med. Tidplanen för utredningen bygger på att direktionen fattar sitt beslut vid ordinarie möte den 22 mars. Vid en första föredragning för Direktionens AU beslutades att frågan om skatteväxling skall tas upp för beslut vid ordinarie direktionssammanträde den 26 april.

Utredningsrapporten disponeras på följande sätt. Efter inledande kapitel om bakgrund mm följer en avdelning som behandlar själva skatteväxlingen. Här diskuteras särskilt hantering av ersättningar för skolskjutsar. Därefter följer avdelningar som tar upp frågor kring reformer, organisation och planeringsprocesser. I ett avsnitt behandlas vilka åtagande som landstinget/länsregionen respektive kommunerna kommer att göra när huvudmannaskapet ändras. I en avslutande avdelning lämnas förslag till beslut hos olika organisationer.

Avslutningsvis förmedlas vilka ställningstaganden som gjorts i den politiska behandlingen av utredningen.

### **Bakgrund och beslut**

#### ***Kollektivtrafikutredning 2016***

Under 2016 genomförde Region Dalarna en utredning om kollektivtrafikens organisation och finansiering.

Beträffande organisation kom utredningen fram till dels att resurser som finns inom kollektivtrafikens ledning, planering och genomförande borde samlas. Huvudmannaskap och associationsform borde inte förändras i avvaktan på att en storregion bildades. Frågan om Svealandsregionen var under utredningstiden levande. För kollektivtrafikens del skulle en storregion innebära en stor omorganisation. Därför var ställningstagandet i utredningen att det var bättre att vänta med omorganisation och undvika att en sådan skulle behöva göras flera gånger inom en kort tidperiod.

För finansieringen föreslog utredningen att kommunerna och landstinget skulle teckna ett avtal där kollektivtrafikens kostnader fördelas efter invånarantal. För att detta ska vara möjligt måste differentieringen av kostnadsutjämningsbidraget för kollektivtrafik också utjämnas. Differentieringen bygger på kostnadsfördelningen 2009 och har bestämts av kommunerna i Dalarna. I det statliga utjämningsystemet finns ingen differentiering mellan kommunerna utan samma belopp per invånare tillämpas för alla kommuner i respektive län.

### *Beslut*

Den politiska behandlingen av utredningen ledde fram till följande beslut i direktionen för Region Dalarna.

Kommunerna och landstinget rekommenderades att teckna ett avtal om finansiering. Avtalet innebär att kollektivtrafiken inklusive skolskjutsar finansieras genom en invånarbaserad avgift. I avgiften ingår även den servicetrafik som är skolskjuts, det vill säga de skolskjutsar som av geografiska skäl sker genom beställning hos beställningscentralen (BC). Avgiften är så konstruerad att de differentierade beloppen i skatteutjämningsystemet fördelas efter invånarantal och inte enligt den differentiering som utgått från kostnadsnivåer 2009. Färdtjänst inklusive riksfärdtjänst fördelas efter invånarantal. Servicetrafik i form av särskolesresor, kommunresor, omsorgsresor och korttidsresor fördelas efter nyttjande enligt statistik vid BC. För att inte låta effekterna slå igenom direkt innehåller avtalet en övergångsbestämmelse som innebär att jämfört med den "gamla" metoden skall den "nya" slå igenom med 33 % under 2017.

Något beslut om organisation för kollektivtrafiken togs inte av direktionen.

Kommunerna och landstinget rekommenderades att genom fullmäktigebeslut godkänna dels avtalet om finansiering av allmän kollektivtrafik i Dalarnas län, dels av avtal om finansiering av särskild kollektivtrafik i Dalarnas län. Samtliga kommuner och landstinget har godkänt avtalet genom fullmäktigebeslut.

### **Beslut om process för skatteväxling**

Region dalarna beslutade vid samma sammanträde som ovan att inleda en process med målsättningen att en skatteväxling skall genomföras av den allmänna kollektivtrafiken inklusive skolskjutskostnad samt AB Dalatrafiks organisationskostnader från år 2018, eller allra senast 2019. Kollektivtrafikerådet utsågs som beredningsorgan för processen.

### **Utredningens genomförande, tidplan och organisation**



I en överenskommelse mellan Landstinget Dalarna och Region Dalarna har landstinget tagit på sig ansvaret för att genomföra utredningen och lämna förslag för behandling i kollektivtrafikrådet och för beslut i Direktionen för Region Dalarna.

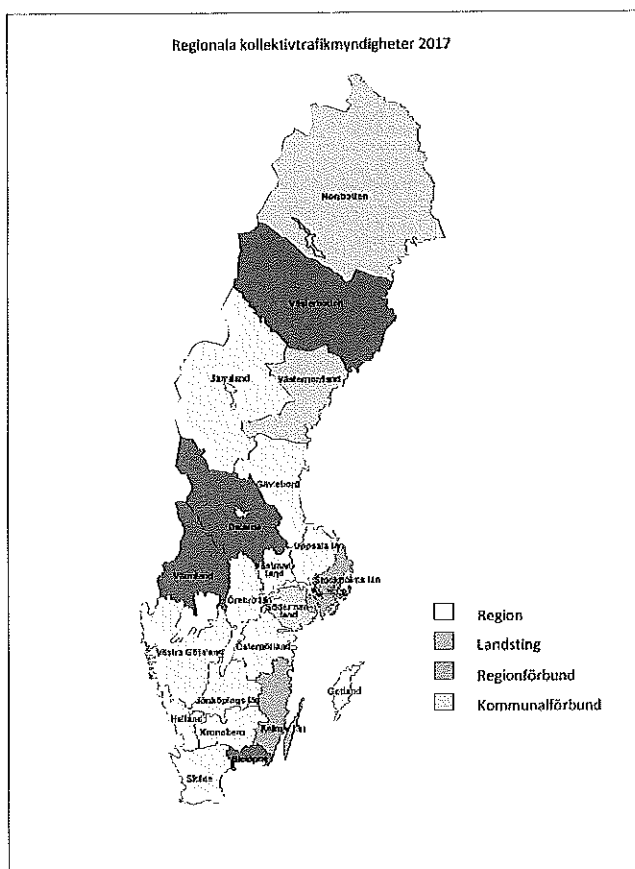
För att det skall vara möjligt att lämna in ansökan om skatteväxling till regeringen senast den 30 september måste alla kommuner och landstinget fatta ett likalydande beslut där man anhåller om åtgärden. För att tidsmässigt hinna med alla beslut bedöms det vara lämpligt att direktionen för Region Dalarna fattar beslut om rekommendation vid sitt sammanträde 2017-03-22 eller senast 2017-04-26.

Landstinget Dalarna har anställt Bengt Welin som projektledare/utredare för utredningen. Arbete påbörjades den 16 januari. Utredningstiden är därmed knapp varför utredningsorganisationen har gjorts flexibel. Löpande har ordföranden i kollektivtrafikrådet, Abbe Ronsten, och landstingsstyrelsens ordförande, Gunnar Barke, följt och diskuterar utredningen. Kollektivtrafikrådet har vid ordinarie och extra möten behandlat utredningens resultat och förslag. En arbetsgrupp bestående av trafikplanerare och ekonomer representerande kommunerna, landstinget och Dalatrafik har arbetat med utredningen tillsammans med projektledaren.

En version av utredningen har behandlats av Kollektivtrafikrådet den 17 mars och av direktionen för Region Dalarna den 22 mars. Vid möte 2017-03-30 antog rådet utredningens huvudförslag. Dock föreslogs vid detta möte inte nivån på skatteväxling.

### **Organisation för kollektivtrafikmyndigheter i Sverige**

Nedanstående karta visar hur kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige är organiserade. Det kan konstateras att regioner och landsting dominerar som huvudmän för myndigheter. I län med andra lösningar står man inför bildande av länsregioner.



### Nationella utredningar om lagar inom trafikområdet

Den juridiska styrningen av trafikområdet är uppdelad på flera olika lagar och flera huvudmän. Den allmänna kollektivtrafiken regleras i kollektivtrafiklagen, skolskjutsar regleras i skollagen, för färdtjänst finns särskilda lagar är några exempel på den uppdelade lagstiftningen.

I flera utredningar har problemen med uppdelningen belysts. I kommittédirektivet "Samordning av särskilda persontransporter" ger regeringen uppdrag att utreda dessa frågor i syfte att skapa enhetlighet som effektiviserar sektorn. Uppdraget skall enligt direktiven redovisas senast den 30 november 2017.

### ÖVERGRIPANDE IDÉ OM KOLLEKTIVTRAFIKEN

I skriften "Den goda resan" och i trafikförsörjningsprogrammen läggs fast syften och mål med kollektivtrafiken.

Den bärande idén om kollektivtrafiken är att den är till för alla och att det skall finnas en rationell och tillgänglig trafik för de som behöver resa. Denna tanke får sitt uttryck bland annat i det samlade trafiksystemet som tillämpas Dalarna sedan några år. Det innebär ett system som är uppbyggt för att klara olika behov. Oavsett om det är en vanlig resa, en resa till skolan, en sjukresa eller en resa, som kan benämnas med något av de andra namnen som

kategoriindelningen av resandet gjort, skall den företas i det samlade trafiksystemet. Avgörande för vilket färd sätt som väljs i det enskilda fallet är vilken förekomst av linjetrafik som finns och den resandes särskilda behov. Om det inte finns linjetrafik för en resa som ingår i det offentliga åtagandet skall den genomföras med den typ av skjuts som är lämpligt av geografiska och resandes personliga förhållanden.

När landstinget/länsregionen har hela ansvaret för den regionala kollektivtrafiken sker skattefinansieringen av underskottet i trafiken av landstinget. Utöver skattefinansieringen finns intäkter i form av biljettintäkter och ersättningar för utförda resor. Ersättningarna kommer företrädesvis från kommunerna och landstinget. Hur mycket av nettot som skall finansieras genom skattefinansiering respektive ersättningar är ett val som måste göras. Noteras bör att de ersättningar som kommer från kommuner och landsting ju också är skattefinansiering.

Det finns i huvudsak fyra olika former av finansiering av kollektivtrafiken.

- Skattefinansiering av nettokostnaden
- Biljettintäkter
- Ersättningar från beställande kommun efter nyttjande
- Gemensam kommunal finansiering av kommunerna enligt avtal

Hur fördelningen av finansieringen mellan skatteuttag respektive avgifter skall göra är bland annat beroende av lagar och lämplighet. Skolskjutsar är ett kommunalt ansvar enligt skollagen. Samtidigt är skolskjutsarna en väsentlig del av den allmänna kollektivtrafiken och ungdomarna som använder skolskjuts en del av allmänheten för vilken kollektivtrafiken är till för. Dessa förhållanden leder till avvägningar om vad kommunerna skall betala för skolkorten. Resonemang om detta förs i den fortsatta framställningen.

Andra områden som är föremål för finansiella avvägningar mellan skatter och avgifter är de som beställs av kommuner. Resor som beslutas och beviljas av en kommun bör inte finansieras av annan part på grund av beslut och finansiering av princip och ekonomiska skäl skall vara kopplade till varandra.

I Dalarna har kommunerna överlämnat ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Dalarna. En särskild enhet för färdtjänstlegitimering finns vid Region Dalarnas kansli. Enheten finansieras av kommunerna enligt avtal.

I resonemangen och förslagen som följer utvecklas tankarna om finansiering ytterligare.

## **SKATTEVÄXLING**

### **Belopp för skatteväxling**

Vid en skatteväxling definieras ett belopp som skatteväxlingen skall omfatta. Skatteväxlingen måste göras med samma skattesats för alla kommuner och landstinget. I denna utredning används ekonomiska uppgifter i Dalatrafiks budget för 2017. Se bilaga 1 och 2.

I tabellen nedan framgår vilka poster som ingår i kommunernas kostnadsansvar 2017. Skatteväxlingen för allmän kollektivtrafik uppgår till 246 756 tkr. Skatteväxlingsbeloppet

kommer också att påverkas av hur skolskjutsarna kommer att hanteras i vid skatteväxlingen. Resonemang om detta förs i den vidare framställningen.

<b>Dalatrafikens budget 2017 med angivna korrigeringar</b>	<b>Tkr</b>
<b>Allmän kollektivtrafik</b>	
Enligt DT budget	251 203
Avdrag för extrabeställning Avesa 0-taxa <sup>1)</sup>	-4 447
<i>Skatteväxling Allmän kollektivtrafik</i>	<i>246 756</i>
<b>Skolskjutsar</b>	
I linje trafik	57 396
Ej öppnad linjetrafik	36 503
Service trafik	18 250
Avdrag för verksamhetsresor inom skolan	-2 431
<i>Summa skolskjutsar</i>	<i>109 718</i>
<b>Service trafik (kommunen beställer och betalar)</b>	
Färdtjänst	51 676
Särskoleskjutsar	19 061
Omsorgsresor	41 017
Kommunresor	2 846
Korttidsresor	848
Verksamhetsresor Skolan	2 431
<i>Summa serviceresor</i>	<i>117 879</i>
<i>Extrabeställning Avesta 0-taxa<sup>1)</sup></i>	<i>4 447</i>
<b>Totalt kommunkostnader</b>	<b>478 800</b>

1) Beräkning: Bruttokostnad 24.3 mkr, täckningsgrad biljetter  
18,3 % = 4 447 tkr

En skatteväxling beslutas av regeringen efter ansökan från kommunerna och landstinget/länsregion i ett län. Vid en skatteväxling i Dalarna måste den differentiering posterna i skatteutjämningsystemet som gjorts tas bort. I skatteutjämningsystemet finns en utjämnning som rör kollektivtrafiken. I systemet räknas denna utjämnning för länet. Den uträknade utjämnningen räknas i ett belopp per invånare. Kommunerna i ett län kunde differentiera beloppen. I Dalarna valde man kostnadsnivåerna 2009 som underlag för differentieringen. I avtalen för 2017 har effekterna av differentieringen tagits bort genom korrigering av ersättningsbeloppen.

## **Skolskjutsar – innehåll och hantering tidigare och 2017**

Skolskjutsarna utgör en särskild utmaning vid skatteväxling. Enligt skollagen är det kommunerna som ansvarar för att eleverna kan ta sig till och från skolan. För grundskolan omfattar ansvaret att kommunen måste garantera att det finns skolskjutsar för de som är berättigade. För gymnasiet är kommunens skyldighet att ersätta eleven för skolskjuts om avståndet till skolan är mer än 6 km. Något ansvar för att det finns skjuts finns inte för gymnasieelever.

Ambitionen är att i så hög grad som möjligt använda linjetrafiken för ungdomarnas resor. Hur kommunernas ersättning för skolskjutsar skall konstrueras behöver lösas för att rätt belopp skall kunna användas vid skatteväxlingen.

Det är kommunen som ger tillstånd till skolskjuts. Varje beslut om skolskjuts är individuellt och är beroende av avstånd, trafiksituation och elevens personliga förhållanden och behov.

Nedan diskuteras olika lösningar för finansiering av skolskjutsar.

### ***System för ersättning från 2016***

Det hittillsvarande systemet för ersättning för skolskjutsar är konstruerat och används på följande sätt.

För resor som sker i linjetrafik beräknas ersättningen efter antal skolkort som används. Antalet multipliceras med en månadskostnad av 800 kronor. För årskostnaden beräknas korten användas under 9 månader. Det framräknade beloppet faktureras inte kommunerna utan används kalkylmässigt i beräkningarna för att få underlag för fördelning mellan landstinget och kommunerna. Anledningen till att kommunerna inte betalar för skolkorten är att om det gjordes skulle intäkten avräknas vad kommunen faktureras för kollektivtrafiken. För den ekonomiska redovisningen menar man därmed att det inte finns anledning att fakturera för skolkorten.

För resor som sker i ej öppnad linjetrafik, alltså linjer som endast används för skolskjutsar, ersätts kostnaden för respektive linje.

När linjetrafik inte når en elev eller om eleven har personliga behov kan individuella resor användas. Dessa beställs genom BC av kommunen och ersätts av kommunen.

### ***Skolskjutsar i avtalet 2017***

I avtalen 2017 ingår skolskjutsarna i det belopp som fördelas mellan kommunerna efter invånarantal. I avtalsformen är det möjligt att fördela kostnaderna på detta sätt. Eftersom det är ett multilateralt avtal mellan kommunerna och landstinget har kommunerna fortfarande kvar sitt ansvar genom att ersättningen för skolskjutsar ingår i den ersättning som kommunerna betalar till Dalatrafik.

Vid en skatteväxling behöver frågan om ersättning för skolskjutsar finna en form som både uppmuntrar till gemensamma lösningar inom det samlade trafiksystemet och låter

kommunerna ha kvar sitt ansvar samtidigt som det leder till ekonomisk effektivitet och sparsamhet.

Finansieringssystemet i avtalet 2017 har inte fått fullt genomslag. Eftersom det blev relativt stora förändringar i ersättningsbeloppen för många kommuner jämför med tidigare system bestämdes att förändringarna ska slå igenom med 33 %.

## **Diskussion och förslag om ersättning för skolskjutsar**

### *Ideologisk plattform*

De ideologiska förutsättningarna för diskussioner om ersättningssystem för skolskjutsar bör läggas fast. Följande grundidéer kan vara vägledande.

- Skolskjutsar skall så långt som möjligt ses som kollektivtrafiken i övrig och integreras i denna.
- Kommunerna beviljar skolskjuts
- Trafikorganisationen beslutar om hur skolskjuts skall ske inom det samlade trafiksystemet
- Trafikorganisationen gör de individuella beställningar av trafik som kan vara nödvändiga
- Kommunerna ersätter trafikorganisationen genom ett hanterligt system som är i samklang med kollektivtrafiken i övrigt, företrädesvis genom att köpa och tillhandahålla skolkort som berättigar till resa
- Ersättningen för skolkorten görs på ett sätt som är förstäligt, lätt administrerat och upplevs som rättvist

### *Skatteutjämningsystemet*

I skatteutjämningsystemet finns en faktor inom ersättningsområdena grundskola respektive gymnasieskola som tar hänsyn till kommunernas beräknade förutsättningar för kostnader för skolskjutsar, inackordering och små skolenheter. Beräkningarna görs på främst geografiska data. Det finns inga underlag i form av faktiska kostnader för kommunerna utan beräkningarna görs helt på data som är objektiva i den meningen att kommunen inte kan påverka faktorn.

Kommunerna kan inte själva besluta om ändring av faktorn i skatteutjämningsystemet. Det är möjligen vid de återkommande revideringarna som synpunkter kan lämnas på hur faktorn räknas fram.

Faktorn skolskjutsar är alltså en del i systemet och ingår tillsammans med många andra faktorer i det sammansatta utgiftsutjämningsystemet. Faktorerna i systemet är alla objektiva och kan inte påverkas av kommunerna. Det gör att när man tränger in i de olika faktorerna och jämför vad de innebär ekonomiskt med faktiska kostnadsnivåer upptäcker man att det i många fall finns stora skillnader mellan nivån och den faktiska kostnaden. Man får räkna med att skatteutjämningsystemet i sin helhet är väl balanserat och att enskilda observerade avvikelser mellan enskilda faktorer och detaljer i kostnadsnivåer är utjämnade i utjämningsystemet i stort.

Faktorn ”skolskjutsar” i skatteutjämningsystemet innebär samlat för kommunerna i Dalarna bidrag med sammantaget 43,7 mkr. Av länets kommuner får 14 bidrag medan en, Borlänge, har ett avdrag i bidragssystemet för faktorn skolskjutsar med 5,2 mkr. Anledningen till detta är att Borlänge är den enda kommunen i Dalarna som till sin geografi har stadskaraktär med en liten yta till många invånare. Det bidrag som Borlänge genom systemets konstruktion till övriga kommuner får ses som en del i det komplexa finansieringssystemet där olika faktorer slår åt olika håll för kommunerna.

I de fortsatta resonemangen och förslagen tas ingen hänsyn till skatteutjämningsystemet. Bedömningen är att om utfallet för en enskild faktor i systemet skulle påverka ersättningssystemet för trafiken skulle det bli nödvändigt att analysera ett stort anta faktorer i det nationella skatteutjämningsystemet.

### *Modell för kommunernas finansiering av skolskjutsar*

Den sammansatta modell som till och med 2016 använts för ersättning av skolskjutsar skall ersättas av en som är förståelig och förutsägbar. En modell med dessa kvaliteter och som följer en önskvärd ideologi för kollektivtrafiken skall bygga på att kommunerna betalar skolkort för de elever som är berättigade till fri skolskjuts.

Ersättningssystemet skall vara oberoende av hur resorna utförs. Beroende på geografi kommer skolskjutsar att ske i linjetrafik, i ej öppnade skolskjutslinjer och i serviceresor individuellt beställda. När en elev beviljats skolskjuts och fått sitt skolkort är det trafikorganisationen som bestämmer hur resan skall ordnas och organiseras.

Ovanstående beskrivning innebär att kommuner skall ersätta trafikorganisationen efter antal utlämnade/beviljade skolkort. Vilket belopp som skall användas för kommunernas ersättning kan variera mellan ordinarie pris för månadskort för åldersgruppen och en beräknad självkostnad.

Ordinarie månadskortspris för ungdomar är 320 kronor. Årskostnaden för ett skolkort blir med detta pris 2 880 kronor då tiden som korten används är till 9 månader.

En beräknad självkostnad kan räknas fram genom att den beräknade kostnaden divideras med antalet utlämnade skolkort enligt statistik från Dalatrafik. Totalkostnaden enligt Dalatrafiks budget för 2017 uppgår till 109 718 tkr när avdrag gjorts för planerade verksamhetsresor i skolan. Antalet skolkort enligt statistik januari 2017 och höstterminen 2016 för Smedjebacken är 14 695. Kalkylkostnaden per skolkort är därmed 7 466 kronor för ett år och 830 kronor per månad under 9 månader. I nedanstående tabell framgår kalkylerade belopp vid ersättning av skolkort med de alternativa beloppen.

Kommun	Antal skolkort statistik jan 2017 samt ht Smedjebacken	Skolskjutsar i linjetrafik, ej öppnad, service 320 kr 9 mån	Skolskjutsar linjetrafik, ej öppnad, service 830 kr 9 mån
Avesta	739	2 128	5 518
Borlänge	2 016	5 806	15 052
Falun	2 304	6 636	17 202
Gagnef	936	2 696	6 989
Hedemora	869	2 503	6 488
Leksand	995	2 866	7 429
Ludvika	1 563	4 501	11 670
Malung-Sälen	635	1 829	4 741
Mora	926	2 667	6 914
Orsa	537	1 547	4 009
Rättvik	747	2 151	5 577
Smedjebacken	677	1 950	5 055
Säter	712	2 051	5 316
Vansbro	554	1 596	4 136
Älvdalen	485	1 397	3 621
Summa kommuner	14 695	42 322	109 718

### *Verksamhetsresor*

Skolor beställer transporter inom ramen för skolverksamheten såsom badhusresor, kulturesor mm. Dessa verksamhetsresor skall ersättas av respektive beställare enligt taxa. I budget är de planerade verksamhetsresorna beräknade till 2 431 tkr med Dalatrafiks statistik som grund. Utöver de planerade verksamhetsresorna förekommer resor som beställs under året. Dessa är inte inräknade i budget utan faktureras beställande kommun efter nyttjande.

### *Förslag till val av ersättningsnivå*

Vilken ersättningsnivå är rimlig? Om idéerna som redovisas ovan om samsyn på olika resor är den lägre ordinarie ersättningsnivån att föredra. Denna ersättningsnivå ger också ett resultat som avviker mindre från de ekonomiska ersättningar som blir enligt avtalet för 2017.

Om det kommunala ansvaret skall speglas i att varje kommun skall betala beräknad självkostnad för sina elever skall den högre ersättningsnivån användas. Denna ersättningsnivå ger emellertid konsekvenser som avviker i inte ringa omfattning från avtalet 2017.

I andra län finns olika modeller. I några län förekommer att ordinarie månadskortspris används där elever reser med ordinarie linjer men ersättningen för ej öppnade linjer och servicetrafik faktureras efter självkostnaden. Det finns också system där den kalkylerade självkostnaden används för ersättning.



För att i så hög grad som möjligt fullfölja inriktningen från avtal 2017 och för att inte använda en annan syn på ungdomars skolskjutsar än annan trafik förordas att ordinarie periodkortspris används för kommunernas ersättning till trafikorganisationen.

Vid användning av det högre skolkortspriset blir följderna att kommuner där en högre andel av ungdomarna har beviljats skolskjuts får en högre kostnad än vad avtalet 2017 ger. De kommuner med låg andel får en lägre kostnad. De kommuner som får högre kostnad vid ett högre skolkortspris präglas av att en stor del av kollektivtrafiken består av skolskjutsar. För vissa kommuner är det skolskjutsarna som utgör den inomkommunala kollektivtrafiken. Utredningen finner att detta är ett viktigt argument för ett skolkortspris som är lägre än den faktiska kostnaden för skolskjutsar. Prissättningen bidrar till att finansieringssystemet som helhet upplevs som rättvist.

I kommande avsnitt redovisas för jämförelse ekonomiska konsekvenser för de båda diskuterade alternativen.

### ***Rekommendation om utveckling av regel- och ersättningsystem***

Trafikorganisationen rekommenderas att tillsammans med kommunerna utarbeta gemensamma regler för avstånd och övriga förhållanden som ligger till grund för beviljande av skolkort.

Vid beviljande av skolskjuts utöver de regler som parterna kommit överens om – generösa beslut - kan en taxa som motsvarar faktiska kostnader användas. Om det redan finns linje kan en kalkylerad kostnad ligga till grund för avgift. Den bör bli ca 830 kronor för en månad. Om det är frågan om resa som beställs individuellt för en elev bör kostnaden för den specifika resan användas som riktmärke för avgift.

En särskild fråga är vilken ersättning kommuner skall betala om skolplaneringen inte tar tillräcklig hänsyn till trafikplaneringen och trafikorganisationen får merkostnader för exempelvis fler bussar. Det ligger i både kommunkollektivets och landstingets intresse att skolplaneringen i så hög grad som möjligt görs så att trafikorganisationen kan upprätthålla en effektivitet som bedöms möjlig. Parterna bör uppdras att utveckla regelverk och bedömningsgrunder för hur skolplanering och trafikplanering kan uppnå gemensam effektivitet. Det bör finnas system där en kommun ersätter trafikorganisationen för merkostnader när skolplaneringen inte görs optimalt i förhållande till såväl skolan som trafiken.

### ***Uppföljning av regelsystem***

Det är alltid kommunen som beviljar skolskjuts. Oavsett ersättningsnivåer och regelverk behövs en kontinuerlig uppföljning av hur enskilda kommuner tillämpar reglerna. Det är en uppgift för trafikorganisationen att göra dessa uppföljningar. Resultaten från uppföljningar skall ligga till grund för gemensamma diskussioner och ställningstaganden om regelverk, tillämpning, ansvarsområden, delegationer mm.

### ***Ansvarsfördelning***

Enligt skollagen är kommunerna ansvariga för skolskjutsar. Samtidigt stadgas och påpekas vikten av samverkan mellan olika parter. Kommun – kollektivtrafikmyndighet – trafikorganisation – transportföretag är några av de aktörer som ansvarar för olika delar av kollektivtrafiken och skolskjutsar.

I skriften ”Skolskjutshandboken” som är utgiven av SKL (Sveriges kommuner och landsting) anges ett antal områden där ansvaret behöver definieras. I nedanstående tabell visas ett förslag till ansvarsfördelning. Denna behöver diskuteras av parterna. Lämpligen kan dessa diskussioner ske i de planeringsprocesser som pågår mellan parterna.

Moment	Kommun	RKM/trafik-organisation
Ta fram skolskjutsreglemente och regler för skolskjuts	Kommun och kommun-kollektiv Ansvar Beslutar	Deltar
Fatta beslut om skolskjuts i enskilda fall	Ansvar Beslut	Uppföljning av tillämpning
Planering av skolskjutsturer	Deltar. Underlag Förutsättningar	Huvudansvar Beslutar
Utarbeta och jämföra alternativa trafiklösningar och färdvägar	Deltar	Huvudansvar Beslutar
Välja lämpliga på- och avstigningsplatser	Deltar	Huvudansvar Beslutar
Inspektera vägar samt på- och avstigningsplatser	Deltar	Huvudansvar
Genomföra samråd och förankring	Kommun respektive län inom sina ansvarsområden	
Upphandla och följa upp verksamheten	Informeras	Huvudansvar Beslutar
Informera och undervisa om skolskjuts	Huvudansvar	Deltar
Ekonomi och redovisning.	Deltar med underlag mm	Huvudansvar

### Skatteväxling

Vilken nivå som skatteväxlingen skall ske på år till syvende och sidst en fråga som löses i en överenskommelse mellan parterna som skall skatteväxla. I nedanstående tabell framgår nu tillgängligt underlag för bedömning av skatteväxlingsnivå.

Beräkningarna av skatteväxlingen görs i det kostnadsläge som budget 2017 är upprättad i. I tabellen visas skatteväxlingsnivåerna 44 respektive 34 öre. Den högre nivån kommer av skolkort till priset 320 kronor i månaden under 9 månader och den lägre nivån av skolkort till priset 830 kronor i 9 månader.

<b>Beräknad skatteväxlingsnivå 44 öre Skolkort 320 kr</b>	<b>Tkr</b>	<b>Beräknad skatteväxlingsnivå 34 öre Skolkort 830 kr</b>	<b>Tkr</b>
Allmän kollektivtrafik		Allmän kollektivtrafik	
Skatteväxling allmän trafik enl tabell	246 756	Skatteväxling allmän trafik enl tabell	246 756
Skolskjutsar		Skolskjutsar	
I linjetrafik	57 396	I linjetrafik	57 396
Ej öppnad linjetrafik	36 503	Ej öppnad linjetrafik	36 503
Service trafik	18 250	Service trafik	18 250
Verksamhetsresor i skolan	-2 431	Verksamhetsresor i skolan	-2 430
<i>Summa skolskjutsar</i>	<i>109 718</i>	<i>Summa skolskjutsar</i>	<i>109 719</i>
<i>Allmän kollektivtrafik och skolskjutsar</i>	<i>356 474</i>	<i>Allmän kollektivtrafik och skolskjutsar</i>	<i>356 475</i>
Ersättning från kommunerna för skolskjutsar	-42 322	Ersättning från kommunerna för skolskjutsar	-109 718
Skatteväxlingsnivå	314 152	Skatteväxlingsnivå	246 757

De kostnader som finns vid Region Dalarnas kansli och som skall integreras i den samlade trafikorganisationen är idag finansierade genom medlemsavgiften för de ca två tjänster som utgör resurs för kollektivtrafikmyndigheten och genom avtal mellan kommunerna för enheten för färdtjänstlegitimering. Sammantaget är kostnaden för dessa resurser mellan 6 och 7 mkr. Den framtida finansieringen av dessa behandlas vid bildandet av länsregion 2019.

När väl en skatteväxling är gjord kommer landstinget att ansvara för kostnaderna. Det innebär att förändringar i kostnader och intäkter påverkar landstingets ekonomi och inte kommunerna som har sänkt sin skatt. Möjligheterna till kostnadstäckning i framtiden kommer att vara beroende av hur kostnaderna utvecklas och hur intäktbasen, det vill säga skatteunderlaget, utvecklas. Antal resande och biljettpriser påverkar också ekonomin.

### Extrabeställningar

Kommuner har möjligheter att göra extrabeställningar utöver den trafik som bestäms i trafikförsörjningsplanen årligen. Extrabeställningar kan vara fler linjer, andra linjedragningar, andra ersättningsnivåer etcetera. Idag finns i kollektivtrafiken i Dalarna en extrabeställning, nämligen den 0-taxa som tillämpas i Avestas stadstrafik.

De extrabeställningar som görs av kommun skall ersättas till fullo av beställaren.

### Förväntade rationaliseringar kontra förväntad kostnadsutveckling

Det finns ett antal faktorer som pekar på att kollektivtrafiken i Dalarna skall kunna effektiviseras.

- Effekterna av det samlade trafiksystemet är ännu inte fullt ut tillvaratagna
- En utvecklad rationell trafikplanering ger effekter
- Beställningscentral i egen regim med bättre lokal kunskap kan planera enskilda resor bättre

Det finns rationaliseringsmöjligheter som måste tas till vara. Frågan är vad de ekonomiska effekterna av rationaliseringarna och effektiviseringarna skall användas till. Framtiden kommer tyvärr att innebära kostnadsökningar. De avtal som är tecknade och som löper flera år framåt innehåller index som det är svårt att exakt förutse vilka ekonomiska konsekvenser de leder till. Det finns också många angelägna utvecklingar av trafiken som innebär ökade kostnader. Ett sätt att hantera de motstående krafterna med både kostnadsminskningar och kostnadsökningar är att anta att dessa tar ut varandra och inte räknas in i skatteväxlingsbeloppet.

### Ekonomisk effekt av skatteväxling med 2017 års budget som underlag

#### Skatteväxling på nivån 44 öre

I nedanstående tabell framgår de ekonomiska effekterna av skatteväxling på nivån 44 öre, skolskjutsar ersätts med 320 kronor per månad i 9 månader, färdtjänst och riksfärdtjänst fördelas efter invånarantal samt övrig servicetrafik ersätts efter nyttjande. Verksamhetsresor inom skolan beräknas till 2 431 tkr enligt statistik från Dalatrafik.

Kommun	Invånare 2016-11-01	Ekonomisk effekt vid skattväxling 44 öre								Budget 2017 vid fullt genomslag	Differens - rött = minskad ekonomisk belastning
		Effekt av skatteväxling: skatteintäkt, inkomstutj, justerad kostn utj	Allmän kollektivtrafik	Skol- skjutsar Skolkort 320 kr 9 mån	Färdtjänst	Service- resor: särskola, omsorg, kommun, korttid	Extra- beställnin- gar	Verksam- hetsresor skolor	Samlad ekonomisk effekt		
Avesta	23 046	-20 609		2 128	4 200	5 464	4 447	79	36 927	38 071	-1 144
Borlänge	51 481	-46 093		5 806	9 382	9 755		275	71 312	72 811	-1 499
Falun	57 544	-86 700		6 636	10 487	11 385		747	115 956	117 467	-1 511
Gagnef	10 142	-8 981		2 696	1 848	3 514		170	17 208	15 961	1 248
Hedemora	15 388	-16 167		2 503	2 804	5 768		52	27 294	26 971	323
Leksand	15 447	-13 830		2 866	2 815	3 718		70	23 298	22 625	673
Ludvika	26 781	-29 258		4 501	4 881	5 838		441	44 920	44 242	678
Malung-Sälén	10 024	-10 034		1 829	1 827	1 850		118	15 657	15 254	403
Mora	20 241	-22 641		2 667	3 689	5 067		157	34 222	34 442	-221
Orsa	6 831	-6 295		1 547	1 245	927		45	10 059	9 480	579
Rättvik	10 830	-18 021		2 151	1 974	3 417		68	25 631	25 020	611
Smedjebacken	10 867	-8 864		1 950	1 981	1 078		127	14 000	13 600	400
Säter	11 081	-10 391		2 051	2 020	2 408		0	16 870	16 398	472
Vansbro	6 801	-11 261		1 596	1 239	1 770		82	15 948	15 321	627
Älvdalen	7 039	-7 053		1 397	1 283	1 813		0	11 546	11 150	396
Summa kommuner	283 543	-316 200		42 322	51 676	63 772	4 447	2 431	480 847	478 813	2 034
Landstinget		316 045	564 464			97 800			346 219	348 124	-1 905
Totalt Dalarna		-155	564 464			161 572			827 066	826 937	129

Differensen på totalen med ca 2 mkr beror på att skatteväxlingen är gjord på ett totalbelopp som ger en skatteväxlingsnivå på 43,72 öre som avrundas uppåt till 44 öre

Differenserna mot budget 2017 vid fullt genomslag beror på att i budget 2017 har enligt avtal skolskjutsar fördelat tillsammans med allmän kollektivtrafik på invånare. I förslaget nu betalar kommunerna för skolskjutsar med ordinarie periodkortspris under 9 månader. Detta gör att kommuner med hög andel skolskjutsar får en högre kostnad än budget 2017, medan de med låg andel skolskjutsar får en lägre kostnad.

### Skatteväxling på nivå 34 öre

Om skolskjutsar betalas genom skolkort för 830 kronor per månad i 9 månader blir skatteväxlingsnivån 34 öre. Med samma antaganden i övrigt som ovanstående tabell visas nedan de samlade ekonomiska effekterna av detta.

Kommun	Invånare 2016-11- 01	Ekonomisk effekt vid skatteväxling 34 öre									Differens - rött = minskad ekonomisk belastning
		Effekt av skatteväxling: skatteintäkt, inkomstutj, justerad kostn utj	Allmän kolle- ktivtrafik	Skolskjutsar Skolkort 830 kr 9 mån	Färdtjänst	Serviceres or: särskola, omsorg, kommun, korttid	Extra- beställnin- gar	Beräknad Verksam- hetsresor skolor	Samlad ekonomi- sk effekt	Budget 2017 vid fullt genomslag	
Avesta	23 046	-14 759		5 518	4 200	5 464	4 447	79	34 466	38 071	-3 605
Borlänge	51 481	-33 065		15 052	9 382	9 755		275	67 529	72 811	-5 282
Falun	57 544	-72 114		17 202	10 487	11 385		747	111 937	117 467	-5 530
Gagnef	10 142	-6 408		6 989	1 848	3 514		170	18 929	15 961	2 968
Hedemora	15 388	-12 264		6 488	2 804	5 768		52	27 376	26 971	406
Leksand	15 447	-9 916		7 429	2 815	3 718		70	23 948	22 625	1 323
Ludvika	26 781	-22 489		11 670	4 881	5 838		441	45 319	44 242	1 078
Malung-Sälen	10 024	-7 494		4 741	1 827	1 850		118	16 029	15 254	775
Mora	20 241	-17 522		6 914	3 689	5 067		157	33 349	34 442	-1 093
Orsa	6 831	-4 567		4 009	1 245	927		45	10 793	9 480	1 313
Rättvik	10 830	-15 271		5 577	1 974	3 417		68	26 308	25 020	1 287
Smedjebacken	10 867	-6 113		5 055	1 981	1 078		127	14 355	13 600	755
Säter	11 081	-7 586		5 316	2 020	2 408		0	17 330	16 398	932
Vansbro	6 801	-9 541		4 136	1 239	1 770		82	16 768	15 321	1 447
Älvdalen	7 039	-5 273		3 621	1 283	1 813		0	11 989	11 150	839
Summa kommuner	283 543	-244 382		109 718	51 676	63 772	4 447	2 431	476 426	478 813	-2 387
Landstinget		244 307	497 082			97 800			350 575	348 124	2 451
Totalt Dalarna		-75	497 082			161 572			827 001	826 937	64

Differensen på totalen på dryg 2 mkr beror på att skatteväxlingen är beräknad på ett totalbelopp som ger skatteväxling på 34,33 öre, vilket avrundas nedåt till 34 öre.

Vid en skatteväxling på 34 öre får kostnaderna för skolskjutsar större effekt. Skillnaderna mellan avtalet 2017 och effekterna av skatteväxlingen blir större på det sättet att kommuner som får ökade kostnader får större ökningar och de kommuner som får lägre kostnader får ändå lägre ekonomisk effekt.

I bilaga 7 visas hur de ekonomiska effekter slår på kommunerna jämfört med avtal 2017 vid de två skatteväxlingsnivåerna.

### SKL uträkningar av skatteväxling

Utredningen har anlitat Sveriges kommuner och landsting, SKL, Måns Norberg, för beräkningar av effekterna av skatteväxling. Beräkningarna som SKL gjort redovisas i bilagorna 3 och 4. När det slutliga förslaget om skatteväxlingsnivå föreligger kommer SKL att göra en ny beräkning och då också redovisa hur beräkningarna är gjorda i en dokumentation.

## Skatteväxlingsnivå – ett politiskt beslut

Ovan finns ett antal beräkningar och resonemang om effekter vid olika nivåer för skatteväxling. De beräkningar som gjorts utgår från budget, antaganden och kalkylerade kostnader. Även när kalkyler är välgrundade råder det alltid en viss osäkerhet. En av de osäkra faktorerna är de resor som kommunerna själva kommer att betala efter beställning. Ändrade beställningar påverkar direkt kommunens kostnader.

Budgeten 2017 avser nuvarande kollektivtrafik. Nivån på trafiken i olika delar av länet fastställs i ett långsiktigt trafikförsörjningsprogram och årliga trafikförsörjningsplaner. Det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig till och med 2019 och är i behov av revidering. Eftersom det snart går ut finns också behov av att starta arbetet med ett nytt program. Under utredningen har från kommunernas trafikplanerare framförts att ett nytt trafikförsörjningsprogram borde finnas för att nivån på skatteväxlingen skall kunna definieras i förhållande till en verksamhetsnivå. En sådan ordning bedöms emellertid innebära en tidsutdräkt som inte är möjlig enligt tidplaner både för skatteväxling och länsregionbildning. Av detta följer att skatteväxlingen görs på nuvarande trafiknivå och ett nytt program får tas fram i den nya organisationen i samverkan med kommunerna.

Andra osäkerheter inför framtiden är kostnadsutvecklingen. Avtalskonstruktioner, ränteutveckling, indexuppräknings kan innebära omfattande kostnadsökningar.

Ett tredje område som påverkar framtidens kostnadsutveckling är förändringar som beslutas i trafikorganisationen såsom effektiviseringar och ambitionsförändringar.

Skatteväxling sker med samma skattesats för samtliga kommuner. Det är ofrånkomligt att diskussioner uppkommer om rättvisa. Under utredningens gång har skolkortspriser och hur mycket av kostnaderna för skolskjutsar som skall ingå i skatteväxlingen diskuterats. Andra diskussioner har rört vilken omfattning kollektivtrafiken har i olika kommuner. I några kommuner består trafiken inom kommunen i stort sett av skolskjutsar medan det i andra kommuner finns ett omfattande linjenät.

Det kommer aldrig att åstadkomma ett underlag eller ett system som kan bevisas vara objektivt rättvist. Politikens viktiga uppgift i sådana situationer är att göra en avvägning av olika synpunkter och fastställa en finansieringsmodell som i sig innebär ett solidariskt åtagande att skapa förutsättningar för en bra kollektivtrafik i hela Dalarna.

Utredningens förslag utgår från att kommunerna ersätter landstinget med 320 kronor per månad under 9 månader för skolkort. Med en kalkyl för intäkter som grund kan de ekonomiska effekterna av olika skatteväxlingsnivåer beräknas. I nedanstående tabell framgår ekonomiska effekter av skatteväxling på nivåerna 44, 43, 42, 41 respektive 40 öre. Beräkningarna är gjorda med budget 2017 enligt avtalet som grund. Skattekonsekvenserna är beräknade av SKL.

Kommun	Betala för trafik vid skolkort 320	Ekonomisk effekt skatteväxling					Budget 2017 enligt avtal	Diffrens vid olika skatteväxlingar jämf med avtal 2017 Minus/rött innebär positiv effekt				
		44 öre	43 öre	42 öre	41 öre	40 öre		44 öre	43 öre	42 öre	41 öre	40 öre
Avesta	16 318	20 609	20 010	19 434	18 858	18 259	38 071	-1 144	-1 743	-2 319	-2 895	-3 494
Borlänge	25 218	46 093	44 805	43 517	42 178	40 891	72 811	-1 499	-2 788	-4 075	-5 414	-6 702
Falun	29 256	86 700	85 206	83 770	82 277	80 842	117 467	-1 511	-3 006	-4 441	-5 934	-7 370
Gagnef	8 228	8 981	8 727	8 474	8 221	7 957	15 961	1 248	994	741	488	225
Hedemora	11 127	16 167	15 770	15 389	14 992	14 611	26 971	323	-74	-455	-851	-1 232
Leksand	9 468	13 830	13 445	13 044	12 659	12 258	22 625	673	288	-113	-498	-899
Ludvika	15 662	29 258	28 578	27 925	27 245	26 566	44 242	678	-2	-655	-1 334	-2 014
Malung-Sälen	5 623	10 034	9 780	9 526	9 272	9 018	15 254	403	149	-105	-360	-614
Mora	11 580	22 641	22 145	21 629	21 113	20 597	34 442	-221	-717	-1 233	-1 749	-2 265
Orsa	3 764	6 295	6 122	5 950	5 777	5 604	9 480	579	406	233	60	-113
Rättvik	7 610	18 021	17 744	17 467	17 200	16 923	25 020	611	334	56	-210	-487
Smedjebacken	5 136	8 864	8 594	8 314	8 044	7 764	13 600	400	131	-150	-420	-700
Säter	6 479	10 391	10 105	9 830	9 544	9 269	16 398	472	185	-90	-376	-651
Vansbro	4 687	11 261	11 091	10 921	10 744	10 574	15 321	627	457	287	110	-60
Älvdalen	4 492	7 053	6 874	6 694	6 522	6 342	11 150	396	216	37	-136	-315
Summa kommuner	164 648	316 200	308 995	301 884	294 647	287 476	478 813	2 034	-5 171	-12 282	-19 518	-26 690

## SKATTEVÄXLING INKLUSIVE FÄRDTJÄNST

I samband med den politiska behandlingen av utredningen har frågan om att inkludera färdtjänsten i växlingen. I beräkningar ovan är färdtjänstens kostnader fördelade efter invånarantal. Den samlade ekonomiska effekten mellan när färdtjänsten är fördelad efter invånare respektive ingår i skatteväxlingen skiljer sig i ringa omfattning eftersom fördelning efter invånare överensstämmer relativt väl med effekten av skatteväxling.

När färdtjänst ingår i skatteväxlingen blir skatteväxlingen på totalt 365 828 tkr när budget 2017 används som underlag. Hänvisningen till tabell i nedanstående tabell finns på sid 8 i rapporten.

Öre Skolkort 320 kr	Tkr
<b>Allmän kollektivtrafik</b>	
Skatteväxling allmän trafik enl tabell	246 756
<b>Skolskjutsar</b>	
I linjetrafik	57 396
Ej öppnad linjetrafik	36 503
Servicetrafik	18 250
Verksamhetsresor i skolan	-2 431
<i>Summa skolskjutsar</i>	<i>109 718</i>
<i>Allmän kollektivtrafik och skolskjutsar</i>	<i>356 474</i>
Färdtjänst	51 676
Ersättning från kommunerna för skolskjutsar	-42 322
<b>Skatteväxlingsnivå</b>	<b>365 828</b>

Den samlade ekonomiska effekten av en skatteväxling på 51 öre framgår av nedanstående tabell.

Kommun	Invånare 2016-11-01	Ekonomisk effekt vid skatteväxling 51 öre							Budget 2017 vid fullt genomslag	Differens - rött = minskad ekonomisk belastning	
		Effekt av skatteväxling: inkomsttj, justerad kostn utj	Allmän kollek- tivtrafik	Skol- skjutsar Skolkort 320 kr 9 mån	Färdtjänst	Service- resor: särskola, omsorg, kommun, korttid	Extra- beställnin- gar	Verksam- hetsresor skolor			Samlad ekonomisk effekt
Avesta	23 046	-24 685		2 128		5 464	4 447	79	36 802	38 071	-1 268
Borlänge	51 481	-55 259		5 806		9 755		275	71 095	72 811	-1 717
Falun	57 544	-96 863		6 636		11 385		747	115 631	117 467	-1 836
Gagnef	10 142	-10 783		2 696		3 514		170	17 163	15 961	1 202
Hedemora	15 388	-18 895		2 503		5 768		52	27 218	26 971	247
Leksand	15 447	-16 573		2 866		3 718		70	23 226	22 625	601
Ludvika	26 781	-34 014		4 501		5 838		441	44 795	44 242	554
Mahung-Sälen	10 024	-11 812		1 829		1 850		118	15 608	15 254	354
Mora	20 241	-26 233		2 667		5 067		157	34 124	34 442	-319
Orsa	6 831	-7 505		1 547		927		45	10 024	9 480	544
Rättvik	10 830	-19 939		2 151		3 417		68	25 576	25 020	555
Smedjebacken	10 867	-10 795		1 950		1 078		127	13 950	13 600	350
Säter	11 081	-12 360		2 051		2 408		0	16 819	16 398	421
Vansbro	6 801	-12 471		1 596		1 770		82	15 918	15 321	597
Älvdalen	7 039	-8 303		1 397		1 813		0	11 512	11 150	362
Summa kommuner	283 543	-366 490	564 464	42 322		63 772	4 447	2 431	479 462	478 813	648
Landstinget		366 460			51 676	97 800			347 480	348 124	-644
Totalt Dalarna		-30	564 464		51 676	161 572			826 942	826 937	5

I de politiska bedömningarna och diskussionerna om skatteväxling finns bedömningar om hur aviserade rationaliseringar i trafiken skall påverka skatteväxlingsnivån. I nedanstående tabell framgår effekten av skatteväxling vid nivåerna 51, 50, 49, 48 respektive 47 öre. Jämförelse görs med budget 2017 vid full effekt.

Kommun	Kommunal betalning för trafik skolkort 320 kronor	Ekonomisk effekt skatteväxling allmän trafik, skolskjutsar, färdtjänst					Budget 2017 enligt avtal genomslag 100 %	Diffrens vid olika skatteväxlingar jämf med avtal 2017 Minus/rött innebär positiv effekt				
		51 öre	50 öre	49 öre	48 öre	47 öre		51 öre	50 öre	49 öre	48 öre	47 öre
Avesta	12 118	24 685	24 109	23 510	22 935	22 359	38 078	-1 275	-1 851	-2 450	-3 026	-3 601
Borlänge	15 836	55 259	53 920	52 632	51 345	50 006	72 826	-1 732	-3 071	-4 358	-5 645	-6 984
Falun	18 768	96 863	95 427	93 992	92 499	91 063	117 484	-1 853	-3 288	-4 724	-6 217	-7 653
Gagnef	6 379	10 783	10 530	10 277	10 014	9 760	15 964	1 199	946	693	429	176
Hedemora	8 322	18 895	18 499	18 118	17 721	17 340	26 975	243	-154	-535	-931	-1 312
Leksand	6 653	16 573	16 188	15 787	15 402	15 001	22 630	596	211	-190	-575	-976
Ludvika	10 781	34 014	33 335	32 655	31 976	31 296	44 250	546	-134	-813	-1 493	-2 173
Mahung-Sälen	3 796	11 812	11 558	11 304	11 050	10 796	15 257	351	97	-157	-411	-665
Mora	7 891	26 233	25 737	25 221	24 705	24 189	34 448	-324	-820	-1 336	-1 852	-2 368
Orsa	2 519	7 505	7 333	7 160	6 987	6 814	9 482	542	369	196	23	-150
Rättvik	5 636	19 939	19 662	19 396	19 119	18 842	25 024	552	275	9	-268	-546
Smedjebacken	3 156	10 795	10 514	10 244	9 964	9 694	13 603	347	67	-203	-483	-753
Säter	4 459	12 360	12 074	11 799	11 513	11 227	16 402	418	132	-143	-429	-715
Vansbro	3 447	12 471	12 295	12 125	11 955	11 778	15 323	595	419	249	79	-98
Älvdalen	3 210	8 303	8 123	7 944	7 764	7 592	11 152	360	181	1	-178	-351
Summa kommuner	112 972	366 490	359 303	352 163	344 946	337 757	478 897	565	-6 623	-13 762	-20 979	-28 169

## REFORMER, UTVÄRDERINGAR OCH UTVECKLING

Denna utredning utgår från nuvarande förhållanden. Om större reformer eller förändringar skall göras måste dessa och effekterna av dem utredas i särskild ordning. Finansiering av stora förändringar kan komma att påverka kostnadsfördelningen som skatteväxlingen innebär. Utredningar om förändringar måste därför involvera samtliga berörda parter.



En fråga som behöver utvärderas är skolkortens giltighet på fritid. Idag kan elever som beviljats skolskjuts använda sina skolkort för resor inom länet under fritid. Av naturliga skäl upplevs detta av elever utan skolkort som orättvist. Detta behöver utvärderas och ställning tas till vilka förändringar som behöver göras för att systemet skall upplevas som rättvist.

Färdtjänsten ingår inte i denna utredning. I en snar framtid bör det vara lämpligt att också göra en skatteväxling för färdtjänsten eftersom den ingår som en självklar del i kollektivtrafiken.

## ORGANISATION

I och med att landstinget genom skatteväxling övertar hela ansvaret för den regionala kollektivtrafiken blir landstinget därmed också huvudman för trafiken och regional kollektivtrafikmyndighet.

Vid Region Dalarna finns idag också en enhet för färdtjänstlegitimering som finansieras av kommunerna enligt avtal. Enheten bör överföras till landstinget i samband med organisationsförändringarna. Finansiering av enheterna bör dock göras i samband med bildandet av länsregion Dalarna 2019. Nuvarande avtal om färdtjänst bör ses över och ersättas med ett som gäller i den nya organisationen.

Inom utredningen för länsregion behandlas den framtida organisationen. I denna utredning prioriteras frågan om organisation för kollektivtrafiken på grund av att den planeras införas till 2018 medan övriga organisationsförändringar till länsregionen införs 2019.

.Under utredningen om skatteväxling framkommer inte sällan frågor och diskussioner om kommunernas roller och inflytande i en ny organisation. För att ge kommunerna ett bredare underlag inför deras ställningstaganden kan några principiella organisatoriska områden och lösningar anges.

- Landstinget är huvudman för trafikverksamhet och för regional kollektivtrafikmyndighet
- Politisk ledning för kollektivtrafiken definieras
- Politisk ledning utövas i särskilt organ
- Kommunernas insyn och inflytande garanteras
- Formell politisk ledning kan kompletteras med samverkansorgan mellan landstinget och kommunerna
- Trafikförvaltning i landstinget definieras
- Associationsform för den exekutiva organisationen fastställs

Ett förslag till kunskapsunderlag om bildande av regionkommun i Dalarna föreligger i en version 2017-03-29. I underlaget finns ett avsnitt som behandlar ”kommunalt inflytande och regionens samverkan med kommunerna”. Här framkommer att möjligheter till kommunal samverkan är en av de viktiga frågorna vid regionbildning. I underlaget finns också ett avsnitt om kollektivtrafiken där det framgår att när organisation för kollektivtrafiken skapas inom landstinget 2018 skall denna vara sådan att den kan föras in i organisationen för region vid dess bildande 2019.

De organisatoriska lösningarna kommer inte vara färdigutredda när beslut om skatteväxling skall fattas. Det är viktigt att de pågående organisationsutredningarna som berör detta område kommuniceras med kommunerna så att de känner en stark tillit till framtida lösningar.

## PLANERINGSPROCESSER

Trafikplanering är både komplext och komplicerat. Investeringar i trafik har lång planeringshorisont liksom samhällsförändringar i form av nya eller förändrade bebyggelseområden. Ett antal planer med olika planeringshorisont och detaljeringsnivå kan utskiljas.

- I det långa perspektivet mer än 10 år behövs underlag för stora infrastruktursatsningar såsom järnvägar
- I lagen om kollektivtrafik regleras att myndigheten regelbundet skall upprätta ett trafikförsörjningsprogram där mål och inriktning på medellång sikt läggs fast. Dalarnas nuvarande trafikförsörjningsprogram gäller för perioden 2015 – 2019.
- Årligen upprättas en trafikförsörjningsplan som lägger fast trafiken för det kommande året.

Avgörande för utvecklingen av kollektivtrafiken är hur planeringsprocesserna kan utvecklas och hur samverkan mellan aktörerna i processerna utvecklas och manifesteras. Under 2016 utvecklades en modell för planeringsprocessen. Modellen har börjat användas och bedöms ha stor utvecklingspotential.

Grundförutsättningen för en bra planeringsprocess är hur samverkan byggs upp och hur tillit skapas. Det är myndigheten och trafikorganisationen som har ansvaret för att driva processerna och upprätta planer. Myndigheten/trafikorganisationen ansvarar därmed för att alla aktörer kommer till tals och hänsyn tas till de olika förutsättningar som finns lokalt. Samtidigt ansvarar man också för att det samlade trafiksystemet är så rationellt som det över huvud taget är möjligt. Rationalitet är garantin för satsade resurser används effektivt och trafikutbudet är optimalt.

Viktiga aktörer i planeringsprocessen är kommunernas, landstingets och respektive trafikorganisationens olika handläggare i form av trafikplanerare, samhällsplanerare och andra befattningshavare. Det är dessa tjänstemän som har det löpande ansvaret för att den enskilda kommunens behov och förutsättningar finns med när trafiken planeras och genomförs.

En viktig del av kollektivtrafiken är skolskjutsverksamheten. Denna ska så långt det är möjligt integreras i linjetrafiken. Skolplaneringen måste, för att en samlad effektivitet skall uppnås, göras i nära samverkan med trafikplanerare i kommunen och inom trafikorganisationen. Inom kommunerna behöver frågan om hur skolplanering och trafikplanering kan ytterligare integreras med varandra diskuteras kontinuerligt. Här kan vara aktuellt att överväga var slutliga beslut i dessa frågor skall fattas.

Kollektivtrafiken är i de enskilda kommunerna en mycket viktig del av infrastrukturen. De politiska organ som ansvarar för infrastrukturfrågor skall vara väl insatta och involveras i planeringsprocesserna. Det är lämpligt att planeringsprocessen fastställs i samband med att den nya organisationen inrättas.

## **BEFINTLIGA AVTAL**

Inom verksamheten finns ett antal avtal med entreprenörer och mellan aktörer. Dessa avtal skall inventeras och nödvändiga åtgärder vidtas, såsom uppsägning, omförhandling, nyteckning etcetera.

De borgensförbindelser som kommunerna gjort måste inventeras och ställning tas till hur dessa skall hanteras.

## **LANDSTINGETS/REGIONENS OCH KOMMUNERNAS ÅTAGANDEN**

### **Ny ansvarsfördelning**

Genom det ändrade huvudmannaskapet och skatteväxlingen kommer ansvars- och uppgiftsfördelning mellan landstinget och kommunerna att förändras. Det kan finnas anledning att i antingen form av ett skriftligt uttalande eller i en ömsesidig överenskommelse eller avtal dokumentera hur ansvar och åtaganden fördelas mellan aktörerna. Nedan följer exempel på innehåll och formuleringar. I exemplen används landstinget som begrepp för både landstinget och länsregionen i vardande.

- Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet
- Landstinget ansvarar för kollektivtrafiken i länet innefattande
  - Allmän kollektivtrafik på hjul och räls
  - Sjukresor
  - Färdtjänst enligt avtal med kommunerna
  - Skolskjutsar på kommunernas uppdrag
  - Övriga persontransporter som beställs av kommunerna
- Landstinget organiserar trafikverksamheten i Dalarna innefattande
  - Är driftorgan
  - Planerar trafik på lång och kort sikt
  - Övertar av ägande och deläggande av bolag som idag ägs av Region Dalarna
- Kollektivtrafikens finansiering
  - Landstinget står för en grundfinansiering efter att skatteväxling skett
  - Kommunerna finansierar färdtjänsten genom den invånarbaserade avgift som fastställts i avtal mellan kommunerna
  - Kommunerna ersätter landstinget för skolskjutstrafiken genom att köpa skolkort för de elever som kommunen beslutat är berättigade till skolskjuts och för de gymnasieelever som är berättigade till ersättning för resa till skola
  - Kommunerna betalar efter självkostnad den trafik de själva beställer utöver skolskjutsar och färdtjänst
- Skolkortspriset
  - Huvudregeln är att priset på skolkort är detsamma som priset på periodkort för ungdomar, för närvarande 320 kronor i månaden

- Inför eventuella förändringar av skolkortspriset skall landstinget i en utredning visa på behov av förändring och göra jämförelser med andra län
- Ändring av skolkortspris skall ske i samråd mellan landstinget och kommunerna
- Ansvar var för skolskjutsar
  - Kommunerna beviljar elever skolskjuts
  - Landstinget ansvarar för att elever som beviljats skolskjuts erbjuds möjlighet att resa till skolan enligt reglementen
  - Kommunerna ansvarar för att trafikplanering och skolplanering görs så att rationalitet och effektivitet uppnås för både trafik och skola
  - Landstinget och kommunerna är ansvariga för att vid intressekonflikter det görs rationella kompromisser
- Trafikplanering
  - För att garantera kvalitet och trafikplaneringen på lång och kort sikt skall landstinget fortsätta att utveckla planerings- och samverkansprocesser som garanterar kommunernas aktiva deltagande i processerna
  - I de fall en kommun vill göra extrabeställning av trafik eller annat skall detta göras så att största möjliga samlade effektivitet åstadkoms. Landstinget beslutar om utförandet av extrabeställning. Beställaren ersätter landstinget för kostnaderna för beställningen.
- Organisation
  - Landstinget organiserar trafikverksamheten i sin organisation
  - Landstinget skapar tillsammans med kommunerna samverkansorgan vars syfte är transparens i trafikorganisationen, insyn och deltagande i planeringsprocesserna samt ytterst utveckling av kollektivtrafiken i Dalarna

## FÖRSLAG TILL BESLUT

För att genomföra förändringar som föreslås i föreliggande utredning behöver ett antal beslut fattas av landstinget och av respektive fullmäktige i länets kommuner. Direktionen för Region Dalarna föreslås rekommendera fullmäktige i Dalarna fatta följande alternativa beslut.

### **Landstinget och kommunerna om skatteväxling (när skatteväxling omfattar allmän kollektivtrafik och skolskjutsar)**

”Xxxx kommun begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari 2018, höjs med 0,44 procentenheter för landstinget och sänks med 0,44 procentenheter för kommunerna.”

### **Landstinget och kommunerna om skatteväxling (när skatteväxling omfattar allmän kollektivtrafik, skolskjutsar och färdtjänst)**

”Xxxx kommun begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari

2018, höjs med 0,51 procentenheter för landstinget och sänks med 0,51 procentenheter för kommunerna.”

### **Landstinget om övertagande av ansvaret för kollektivtrafik**

”Landstinget Dalarna övertar ensam ansvaret för kollektivtrafiken i Dalarna och blir därmed regional kollektivtrafikmyndighet i Dalarnas län enligt 2 kap 1a § Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.”

”Landstinget Dalarna upptar förhandlingar med Region Dalarna angående övertagande av ägandet av AB Dalatrafik.”

”Landstinget Dalarna upptar förhandlingar med Region Dalarna angående övertagandet av ägandet i Tåg i Bergslagen.”

”Landstinget Dalarna upptar förhandlingar med Region Dalarna angående övertagandet av ägandet i Transitio AB.”

”Landstinget Dalarna genomför förändringar i politisk organisation och förvaltningsorganisation med anledning av övertagandet av ansvaret för kollektivtrafiken. Kommunerna ges möjlighet att följa utredningen om organisationsförändringar i landstingsorganisationen.”

”Landstinget inventerar tillsammans med övriga parter avtal inom verksamhetsområdet och vidtar nödvändiga åtgärder för varje enskilt avtal.”

”Landstinget kommer att använda ordinarie periodkortspris för ungdomar för ersättning för skolskjutsar.”

### **Kommunernas yttrande över rekommendation om överflyttning av kollektivtrafikansvaret till landstinget.**

”Kommunerna ges möjlighet att avlämna yttrande över huvudmannaskapsförändringen av kollektivtrafiken. Yttrandet lämnas i särskilt beslut samtidigt med beslut om skatteväxling.”

### **Direktionen för Region Dalarnas eget beslut om överlämnande kollektivtrafikansvaret**

”Under förutsättning att landstinget och samtliga kommuner beslutar om skatteväxling för kollektivtrafiken kommer Direktionen för Region Dalarna överföra ansvaret för kollektivtrafiken till landstinget ensamt och därmed även uppdraget som regional kollektivtrafikmyndighet 2018-01-01.”

”Region Dalarna upptar förhandlingar med landstinget Dalarna angående ägandet av AB Dalatrafik.”

”Region Dalarna upptar förhandlingar med landstinget Dalarna angående ägandet i Tåg i Bergslagen.”

”Region Dalarna upptar förhandlingar med landstinget Dalarna angående ägandet i Transito AB.”

## **POLITISK BEHANDLING AV UTREDNINGEN OCH BESLUT I REGION DALARNAS DIREKTION**

Kollektivtrafikerådet är politiskt beredningsorgan för utredningen. Vid sitt sammanträde 2017-03-30 beslutade rådet föreslå direktionen för Region Dalarna att rekommendera skatteväxling på en nivå där priset för skolkort uppgår till 320 kronor i månaden under 9 månader. Rådet föreslår inte exakt vilken nivå som växlingen skall ske på. Ej heller vid direktionens möte 2017-04-26 finns förslag, varför frågan skall behandlas vid ett extra sammanträde med Region Dalarnas direktion 2015-05-17.

Inför direktionens extra sammanträde har beräkningar gjorts för effekter om också färdtjänsten ingår i skatteväxlingen.

Direktionen för Region Dalarna beslutade vid sitt extra sammanträde 2017-05-17 att rekommendera kommunerna och landstinget att göra en skatteväxling för den allmänna kollektivtrafiken och färdtjänsten med 47 öre. Skolkortstrafik ingår inte i skatteväxlingen, utan den skall debiteras kommuner motsvarande värdet av normalt skolkort/ungdomskort (f n 320 kr/mån under 9 månader).

Direktionen beslutade också rekommendera tecknandet av ett avtal mellan kommunerna och landstinget. I avtalet regleras bland annat att kommunerna ersätter landstinget under tiden som planerade rationaliseringar genomförs. Ersättningarna är beräknade så att de motsvarar skillnaden mellan skatteväxling av 49 öre och 47 öre. Ersättningarna utgår under 2018 och 2019.

Beslutet redovisas i sin helhet i bilaga 7

Inför direktionens möte har de förslag till gemensam överenskommelse mellan kommunerna och landstinget utvecklats till avtalstext. Till avtalet har också fogats en överenskommelse om övergångsbestämmelser. Dessa innebär att under de första två åren – 2018 och 2019 - skall ersättning lämnas från kommunerna till landstinget. Ersättningens storlek sätts till skillnaden i ekonomisk effekt av växling på nivåerna 47 öre och 49 öre.

Avtalet redovisas i bilaga 8

## **BILAGOR**

Bilaga 1	Dalatrafikens budget 2017
Bilaga 2	Specifikation av servicetrafik i budget 2017
Bilaga 3	SKL Sammanställning effekter vid skatteväxling 44 öre
Bilaga 4	SKL Sammanställning effekter vid skatteväxling 34 öre
Bilaga 5	Jämförelse mellan olika skatteväxlingsnivåer och effekter i förhållande till budget 2017 enligt avtal med fullt genomslag
Bilaga 6	Effekter skatteväxling 47 öre. SKL beräkning
Bilaga 7	Beslut i direktionen Region Dalarna 2017-05-17
Bilaga 8	Avtal mellan kommuner och landsting angående ansvar, samråd mm
Bilaga 9	SKL Skatteväxlingsberäkning med dokumentation



Dalatrafikens budget 2017

Bilaga 1

Budget 3 driftbidrag 2017														Ver.161208	
Belopp i tkr	Tätorts- trafik	Lands- bygds- trafik	Mellan- komm- unal trafik	Omför- delning skol- resor	Tåg- trafik	Tekn. syste m o admin	Total netto- kostnad	Andeli procent	Kost- nads- utjämn.	Netto- kostnad efter KU	Andeli procent	Ej öppnad linje- trafik	Omför- delning kostnad skol- resor	Service- trafik (som kräver tillsstånd)	Total linje- trafik
Avesta	9 246	14 502	1 164	-2 455			22 458	4,5%	-1 660	20 798	4,15%	2 662	2 455	9 774	35 689
Borlänge	26 589	14 269	29 510	-7 524			62 844	12,5%	-5 891	56 953	11,36%	6 821	7 524	18 127	89 425
Falun	20 007	39 494	22 638	-9 098			73 040	14,6%	-6 846	66 194	13,20%	4 649	9 098	25 306	105 247
Gagnef	0	6 545	3 276	-3 687			6 134	1,2%	-575	5 559	1,11%	818	3 687	6 246	16 311
Hedemora	226	13 454	2 212	-3 729			12 163	2,4%	-1 140	11 023	2,20%	2 546	3 729	9 726	27 025
Leksand	0	12 944	1 906	-4 346			10 504	2,1%	-985	9 519	1,90%	913	4 346	7 714	22 492
Ludvika	3 449	21 877	1 557	-6 122			20 761	4,1%	-1 946	18 815	3,75%	5 251	6 122	15 493	45 681
Malung-Sälen	0	13 081	846	-2 715			11 212	2,2%	-1 051	10 161	2,03%	115	2 715	6 236	19 228
Mora	7 599	10 655	1 952	-3 788			16 417	3,3%	-1 539	14 878	2,97%	875	3 788	8 602	28 143
Orsa	0	4 535	1 451	-2 061			3 926	0,8%	-368	3 558	0,71%	444	2 061	2 090	8 153
Rättvik	0	11 968	1 596	-3 038			10 526	2,1%	-987	9 539	1,90%	503	3 038	7 176	20 256
Smedjebacken	0	3 932	5 161	-193			8 899	1,8%	-834	8 065	1,61%	6 531	193	3 519	18 309
Säter	0	8 755	2 899	-3 244			8 410	1,7%	-788	7 622	1,52%	2 071	3 244	5 116	18 053
Vansbro	0	5 538	3 337	-2 984			5 891	1,2%	-552	5 339	1,06%	2 082	2 984	4 596	15 000
Älvdalen	0	5 920	0	-2 413			3 508	0,7%	-329	3 179	0,63%	222	2 413	3 976	9 789
<b>Delsumma</b>	<b>67 116</b>	<b>187 468</b>	<b>79 505</b>	<b>-57 396</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>276 693</b>	<b>55,2%</b>	<b>-25 490</b>	<b>251 203</b>	<b>50,1%</b>	<b>36 503</b>	<b>57 396</b>	<b>133 699</b>	<b>478 801</b>
Landstinget		85 795			60 240	78 788	224 823	44,8%	25 490	250 313	49,91%			86 800	337 113
<b>Totalsumma</b>	<b>67 116</b>	<b>273 263</b>	<b>79 505</b>	<b>-57 396</b>	<b>60 240</b>	<b>78 788</b>	<b>501 516</b>	<b>100,0%</b>	<b>0</b>	<b>501 516</b>	<b>100,0%</b>	<b>36 503</b>	<b>57 396</b>	<b>220 499</b>	<b>815 914</b>

Landstinget sjukresor 2017

Belopp i tkr	Resor via BC*	Linjetrafik	Tåg/buss/tax i övr**	Resor med privatbil	TOTALT
Landstinget	86 800	5 500	2 000	3 500	97 800

\* Ingår i driftbidragets servicetrafik

\*\* Cäller resor utanför Dalarna

Bilaga 2

**Kostnad för Servicetrafik (som kräver tillstånd) Budget 2017**

Belopp i tkr							
Restyp:	Färdtjänst	Skolresor	Särskole- resor	Omsorg- resor	Kommun resor	Korttids resor	Total
Avesta	3 001	1 310	1 532	3 742	14	176	9 774
Borlänge	6 467	1 904	3 203	6 394	68	91	18 127
Falun	11 265	2 656	3 777	7 485	123	0	25 306
Gagnef	2 451	282	1 542	1 434	538	0	6 246
Hedemora	2 765	1 194	1 778	3 961	26	4	9 726
Leksand	2 803	1 194	1 120	2 488	15	94	7 714
Ludvika	5 786	3 869	1 920	3 600	153	165	15 493
Malung-Sälen	2 352	2 034	669	1 153	23	4	6 236
Mora	1 984	1 551	771	4 260	36	0	8 602
Orsa	730	434	204	713	9	1	2 090
Rättvik	3 260	499	557	1 084	1 553	223	7 176
Smedjebacken	2 409	32	74	880	33	91	3 519
Säter	1 946	762	497	1 902	9	0	5 116
Vansbro	2 739	87	340	1 197	233	0	4 596
Älvdalen	1 720	443	1 077	724	12	0	3 976
<b>Summa</b>	<b>51 676</b>	<b>18 250</b>	<b>19 061</b>	<b>41 017</b>	<b>2 846</b>	<b>848</b>	<b>133 699</b>

**Landstinget sjukresor 2017**

Belopp i tkr	Resor via BC*	Linjetrafik Dalatrafik	Tåg/buss/taxi övr.**	Resor med privatbil	TOTALT
Landstinget	86 800	5 500	2 000	3 500	97 800

\* Ingår i driftbidragets servicetrafik

\*\* Gäller resor utanför Dalarna

Bilaga 3

SKL Sammanställning effekter vid skatteväxling 44 öre

0,437241236298947= 44 öre							
314 166							
44 öre	Skatteintäkter	Inkomstutjämnning	Summa	Kostnadsutjämnning	Summa	Kostnader	Summa
Vansbro	-5 385	-2 197	-7 582	-3679	-11 261	10 634	-627
Malung-Sälen	-8 530	-2 646	-11 177	1143	-10 034	9 631	-403
Gagnef	-8 910	-2 404	-11 313	2333	-8 981	7 733	-1 248
Leksand	-14 232	-2 997	-17 228	3398	-13 830	13 157	-673
Rättvik	-9 336	-2 740	-12 076	-5946	-18 021	17 410	-611
Orsa	-5 503	-2 118	-7 621	1325	-6 295	5 717	-579
Älvdalen	-5 730	-2 119	-7 849	795	-7 053	6 658	-396
Smedjebacken	-9 951	-2 163	-12 113	3249	-8 864	8 464	-400
Mora	-18 249	-4 311	-22 561	-81	-22 641	22 862	221
Falun	-55 569	-8 632	-64 200	-22500	-86 700	88 211	1 511
Borlänge	-45 321	-12 098	-57 419	11326	-46 093	47 593	1 499
Säter	-10 148	-2 205	-12 353	1961	-10 391	9 920	-472
Hedemora	-13 381	-3 785	-17 167	1000	-16 167	15 844	-323
Avesta	-20 263	-5 439	-25 702	5093	-20 609	21 753	1 144
Ludvika	-24 009	-5 838	-29 847	589	-29 258	28 580	-678
<b>Summa kommuner</b>	<b>-254 516</b>	<b>-61 691</b>	<b>-316 207</b>	<b>8</b>	<b>-316 200</b>	<b>314 166</b>	<b>-2 034</b>
Landsting	254 516	61 529	316 045	0	316 045	-314 166	1 879
<b>KR/INV.</b>							
Vansbro	-792	-323	-1 115	-541	-1 656	1 564	-92
Malung-Sälen	-851	-264	-1 115	114	-1 001	961	-40
Gagnef	-878	-237	-1 115	230	-885	762	-123
Leksand	-921	-194	-1 115	220	-895	852	-44
Rättvik	-862	-253	-1 115	-549	-1 664	1 608	-56
Orsa	-806	-310	-1 116	194	-922	837	-85
Älvdalen	-814	-301	-1 115	113	-1 002	946	-56
Smedjebacken	-916	-199	-1 115	299	-816	779	-37
Mora	-902	-213	-1 115	-4	-1 119	1 129	11
Falun	-966	-150	-1 116	-391	-1 507	1 533	26
Borlänge	-880	-235	-1 115	220	-895	924	29
Säter	-916	-199	-1 115	177	-938	895	-43
Hedemora	-870	-246	-1 116	65	-1 051	1 030	-21
Avesta	-879	-236	-1 115	221	-894	944	50
Ludvika	-896	-218	-1 114	22	-1 092	1 067	-25
<b>Summa kommuner</b>	<b>-898</b>	<b>-218</b>	<b>-1 115</b>	<b>0</b>	<b>-1 115</b>	<b>1 108</b>	<b>-7</b>
Landsting	898	217	1 115	0	1 115	-1 108	7

Bilaga 4

SKL Sammanställning effekter vid skatteväxling 34 öre

0,3433557299= 34 öre							
246 769							
34 öre	Skatteintäkter	Inkomstutjämnning	Summa	Kostnadsutjämnning	Summa	Kostnader	Summa
Vansbro	-4 161	-1 700	-5 861	-3679	-9 541	8 094	-1 447
Malung-Sälen	-6 592	-2 045	-8 636	1143	-7 494	6 719	-775
Gagnef	-6 885	-1 856	-8 741	2333	-6 408	3 440	-2 968
Leksand	-10 997	-2 317	-13 314	3398	-9 916	8 593	-1 323
Rättvik	-7 214	-2 112	-9 326	-5946	-15 271	13 984	-1 287
Orsa	-4 252	-1 639	-5 892	1325	-4 567	3 254	-1 313
Älvdalen	-4 428	-1 640	-6 068	795	-5 273	4 433	-839
Smedjebacken	-7 689	-1 674	-9 363	3249	-6 113	5 359	-755
Mora	-14 102	-3 340	-17 441	-81	-17 522	18 615	1 093
Falun	-42 940	-6 675	-49 615	-22500	-72 114	77 645	5 530
Borlänge	-35 021	-9 370	-44 390	11326	-33 065	38 347	5 282
Säter	-7 841	-1 706	-9 548	1961	-7 586	6 654	-932
Hedemora	-10 340	-2 924	-13 264	1000	-12 264	11 858	-406
Avesta	-15 658	-4 194	-19 852	5093	-14 759	18 364	3 605
Ludvika	-18 552	-4 526	-23 078	589	-22 489	21 411	-1 078
<b>Summa kommuner</b>	<b>-196 672</b>	<b>-47 718</b>	<b>-244 390</b>	<b>8</b>	<b>-244 382</b>	<b>246 769</b>	<b>2 387</b>
Landsting	196 672	47 635	244 307	0	244 307	-246 769	-2 462
<b>KR/INV.</b>							
Vansbro	-612	-250	-862	-541	-1 403	1 190	-213
Malung-Sälen	-658	-204	-862	114	-748	670	-77
Gagnef	-679	-183	-862	230	-632	339	-293
Leksand	-712	-150	-862	220	-642	556	-86
Rättvik	-666	-195	-861	-549	-1 410	1 291	-119
Orsa	-623	-240	-863	194	-669	476	-192
Älvdalen	-629	-233	-862	113	-749	630	-119
Smedjebacken	-708	-154	-862	299	-563	493	-69
Mora	-697	-165	-862	-4	-866	920	54
Falun	-746	-116	-862	-391	-1 253	1 349	96
Borlänge	-680	-182	-862	220	-642	745	103
Säter	-708	-154	-862	177	-685	601	-84
Hedemora	-672	-190	-862	65	-797	771	-26
Avesta	-679	-182	-861	221	-640	797	156
Ludvika	-693	-169	-862	22	-840	799	-40
<b>Summa kommuner</b>	<b>-694</b>	<b>-168</b>	<b>-862</b>	<b>0</b>	<b>-862</b>	<b>870</b>	<b>8</b>
Landsting	694	168	862	0	862	-870	-9

Bilaga 5

Jämförelse mellan olika skatteväxlingsnivåer och effekter i förhållande till budget 2017 enligt avtal med 100 % genomslag. Röda siffror innebär minskad ekonomisk belastning.

Kommun	Budget 2017 utan övergångsbestämmelser	Samlad ekonomisk effekt vid växling 44 öre	Samlad ekonomisk effekt vid växling 34 öre	Differens mellan budget enligt avtal 2017 och växling 44 öre	Differens mellan budget enligt avtal 2017 och växling 34 öre
Avesta	38 071	36 927	34 466	-1 144	-3 605
Borlänge	72 811	71 312	67 529	-1 499	-5 282
Falun	117 467	115 956	111 937	-1 511	-5 530
Gagnef	15 961	17 208	18 929	1 248	2 968
Hedemora	26 971	27 294	27 376	323	406
Leksand	22 625	23 298	23 948	673	1 323
Ludvika	44 242	44 920	45 319	678	1 078
Malung-Sälen	15 254	15 657	16 029	403	775
Mora	34 442	34 222	33 349	-221	-1 093
Orsa	9 480	10 059	10 793	579	1 313
Rättvik	25 020	25 631	26 308	611	1 287
Smedjebacken	13 600	14 000	14 355	400	755
Säter	16 398	16 870	17 330	472	932
Vansbro	15 321	15 948	16 768	627	1 447
Älvdalen	11 150	11 546	11 989	396	839
Summa kommuner	478 813	480 847	476 426	2 034	-2 387

Bilaga 6

Effekter vid skatteväxling 47 öre enligt SKL beräkning. Överst tabell totalt tkr. Under tabell kr per invånare.

47 ÖRE	Skatte- intäkt	Inkomst- utjämnning	Justerad kost.utj	Summa
Dalarna	271 870	65 782	0	<b>337 652</b>
<b>Summa kommun</b>	<b>-271 870</b>	<b>-65 890</b>	<b>0</b>	<b>-337 760</b>
Vansbro	-5 752	-2 346	-3 679	<b>-11 778</b>
Malung-Sälen	-9 112	-2 827	1 143	<b>-10 796</b>
Gagnef	-9 517	-2 566	2 323	<b>-9 760</b>
Leksand	-15 202	-3 198	3 399	<b>-15 001</b>
Rättvik	-9 972	-2 924	-5 945	<b>-18 842</b>
Orsa	-5 878	-2 261	1 325	<b>-6 814</b>
Älvdalen	-6 121	-2 267	796	<b>-7 592</b>
Smedjebacken	-10 629	-2 315	3 249	<b>-9 694</b>
Mora	-19 493	-4 615	-81	<b>-24 189</b>
Falun	-59 358	-9 207	-22 499	<b>-91 063</b>
Borlänge	-48 411	-12 922	11 327	<b>-50 006</b>
Säter	-10 839	-2 349	1 962	<b>-11 227</b>
Hedemora	-14 294	-4 047	1 001	<b>-17 340</b>
Avesta	-21 645	-5 808	5 094	<b>-22 359</b>
Ludvika	-25 646	-6 240	590	<b>-31 296</b>
Dalarna	959	232	0	<b>1 191</b>
<b>Summa kommun</b>	<b>-959</b>	<b>-232</b>	<b>0</b>	<b>-1 191</b>
Vansbro	-846	-345	-541	<b>-1 732</b>
Malung-Sälen	-909	-282	114	<b>-1 077</b>
Gagnef	-938	-253	229	<b>-962</b>
Leksand	-984	-207	220	<b>-971</b>
Rättvik	-921	-270	-549	<b>-1 740</b>
Orsa	-861	-331	194	<b>-998</b>
Älvdalen	-870	-322	113	<b>-1 079</b>
Smedjebacken	-978	-213	299	<b>-892</b>
Mora	-963	-228	-4	<b>-1 195</b>
Falun	-1 032	-160	-391	<b>-1 582</b>
Borlänge	-940	-251	220	<b>-971</b>
Säter	-978	-212	177	<b>-1 013</b>
Hedemora	-929	-263	65	<b>-1 127</b>
Avesta	-939	-252	221	<b>-970</b>
Ludvika	-958	-233	22	<b>-1 169</b>

## Beslut 2017-05-17 Direktion Region Dalarna

”Direktionen beslutar att rekommendera var och en av Dalarnas kommuner och Landstinget Dalarna besluta följande:

1. XX kommun/Landstinget Dalarna begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari 2018, höjs med 0,47 procentenheter för landstinget och sänks med 0,47 procentenheter för kommunerna.
2. Godkänna att skatteväxlingen skall omfatta allmän kollektivtrafik och färdtjänst. Skatteväxlingen omfattar inte skolkortstrafik, utan den skall debiteras kommuner motsvarande värdet av normalt skolkort/ungdomskort (f.n. 320 kr/mån och 9 månader per år).
3. Godkänna avtalet som beskriver ansvar och befogenheter. Övergångsregler skall tillämpas mellan kommunsektorn och landstinget i enlighet med redovisad tabell i avtalet.
4. Besluten ovan gäller under förutsättning att kommunfullmäktige i samtliga länets kommuner och landstingsfullmäktige fattar motsvarande beslut

Direktionen beslutade även att:

5. Förbereda förändrat ägande av AB Dalatrafik, Tåg i Bergslagen AB och AB Transitio.
6. Överföra ansvaret för kollektivtrafik samt uppdraget som regional kollektivtrafikmyndighet till Landstinget Dalarna 2018-01-01.
7. Uppdra till regionchefen att a) utforma missiv till kommunerna och landstinget, b) föra in tabell om övergångsregler i förslaget avtal, c) göra en juridisk granskning av dokumentet innan utskick.”

## Bilaga 8

### **AVTAL MELLAN LANDSTINGET DALARNA OCH DALARNAS KOMMUNER OM ANSVAR, SAMRÅD OCH EKONOMISKA EFFEKTER AV SKATTEVÄXLINGEN AV KOLLEKTIVTRAFIKEN**

Genom det ändrade huvudmannaskapet och skatteväxlingen kommer ansvars- och uppgiftsfördelning mellan landstinget och kommunerna att förändras. Nedanstående satser uttrycker landstingets och kommunernas gemensamma vilja och intentioner inför huvudmannaskapsförändring och skatteväxling. **Parterna är överens om följande:**

- **Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet**
- **Landstinget ansvarar för kollektivtrafiken i länet innefattande**
  - Allmän kollektivtrafik på hjul och räls.
  - Sjukresor.
  - Färdtjänst.
  - Skolskjutsar på kommunernas uppdrag.
  - Övriga persontransporter som beställs av kommunerna.
  - Planerar trafik på lång och kort sikt.
  - Övertar ägande och deläggande av kollektivtrafikbolag som idag ägs av Region Dalarna.
- **Kollektivtrafikens finansiering**
  - Landstinget står för en grundfinansiering efter att skatteväxling skett.
  - Kommunerna betalar skolskjutsar genom köp av kort. För skolskjutsar är benämningen skolkort.
  - Kommunerna betalar efter självkostnad den trafik de själva beställer
  - Landstinget Dalarna förbinder sig att det skatteväxlade anslaget till kollektivtrafiken samt ev. andra ersättningar från avtal med anknytning till kollektivtrafik, ska användas för kollektivtrafikens bedrivande och utveckling.
  - En uppföljning av extern resurs av avtalens och skatteväxlingens ekonomiska utfall för parterna skall göras under år 2019 av kollektivtrafikmyndigheten.
- **Skolkortspriset**
  - Huvudregeln är att priset på skolkort är detsamma som priset på periodkort för ungdomar, för närvarande 320 kronor i månaden.
  - Inför eventuella förändringar av skolkortspriset skall landstinget i en utredning visa på behov av förändring och göra jämförelser med andra län.
  - Ändring av skolkortspris skall ske i samråd mellan landstinget och kommunerna.
- **Ansvar för skolskjutsar**
  - Kommunerna ansvarar för och beviljar elever skolskjuts enligt gällande kommunala reglemente
  - Landstinget ansvarar för att elever som beviljats skolskjuts erbjuds möjlighet att resa till skolan enligt reglementen. Reglementen och beslut är kommunernas ansvar.



- Kommunerna ansvarar för att trafik- och skolplanering genomförs på ett sådant sätt att rationalitet och effektivitet uppnås för både trafik och skola.
- **Trafikplanering**
  - För att garantera kvalitet och möjligheter att påverka trafikplaneringen på både kort och lång sikt skall landstinget utveckla planerings- och samverkansprocesser som säkerställer kommunernas möjligheter till aktiv deltagande och påverkansmöjligheter i processerna.
  - Kommun får efter medgivande av kollektivtrafikmyndigheten göra s.k. tillköp<sup>1</sup> av trafik men ska då själv betala kostnaden för den tillkommande trafiken och andra ev. kostnader som följer av tillköpet. Tillköp får inte påverka kollektivtrafiksystemet negativt.
  - Hastigt uppdykande händelser, t.ex. flyktingmottagande, väderfenomen, ekonomisk kris etc, som påkallar behov av ytterligare trafik ska hanteras av det gemensamma systemet för trafik och ekonomi och inte automatiskt leda till tillköp.
- **Organisation**
  - Landstinget planerar för och inrättar trafikverksamheten i sin organisation.
  - Landstinget ansvarar för att det skall finnas organ för såväl politisk samverkan som för förvaltningssamverkan med kommunerna.
  - Om väsentliga förändringar sker i lagstiftningen för kollektivtrafik kan detta avtal omförhandlas. Fråga om omförhandling skall först resas i ovan nämnda organ för samverkan som efter inhämtande av parternas synpunkter rekommenderar om omförhandling skall ske eller inte ske.
- **Övergångsregler/införandesteg**
  - Parterna är överens om att tillämpa övergångsregler eller införandesteg under två år för att parera ekonomiska effekter av skatteväxlingen som bedöms ogynnsamma, se tabell på nästa sida.

---

<sup>1</sup> Tillköp kan bl.a. omfatta extra turer på befintlig linje, ny linje, mer trafik i ett geografiskt område men även sådant som avgiftsfri trafik eller särskilda satsningar på viss resenärgrupp. Tillköp kan ses som en "extra kvalitet". Tillköp kan gälla kortare eller längre tid.

Kommun	Övergångs- ersättning 2018	Övergångs- ersättning 2019	Ekonomisk effekt jmf avtal 2017 skatteväxling 47 öre	Ekonomisk effekt efter övergångs- ersättningar	
	motsvarar 49 öre skatteväxling	motsvarar 49 öre skatteväxling		2018	2019
Avesta	1 152	1 152	-3 601	-2 450	-2 450
Borlänge	2 626	2 626	-6 984	-4 358	-4 358
Falun	2 929	2 929	-7 653	-4 724	-4 724
Gagnef	517	517	176	693	693
Hedemora	778	778	-1 312	-535	-535
Leksand	786	786	-976	-190	-190
Ludvika	1 359	1 359	-2 173	-813	-813
Malung-Sälén	508	508	-665	-157	-157
Mora	1 032	1 032	-2 368	-1 336	-1 336
Orsa	346	346	-150	196	196
Rättvik	554	554	-546	9	9
Smedjebacken	550	550	-753	-203	-203
Säter	572	572	-715	-143	-143
Vansbro	347	347	-98	249	249
Älvdalen	352	352	-351	1	1
Summa kommuner	14 407	14 407	-28 169	-13 762	-13 762

#### **Avtalets ikraftträdande och godkännande**

Avtalet gäller under förutsättning att det godkänns genom beslut av samtliga 15 kommuner och Landstinget Dalarna.

#### **Twist**

Eventuella tvistigheter ska lösas genom lösningsinriktade och gemensamma ansträngningar. Twist rörande tolkning och/eller tillämpning av avtalet ska slutligen avgöras av svensk allmän domstol med tillämpning av svensk lag.

**Detta avtal träder i kraft 2018-01-01** förutsatt att avtalet har godkänts av kommunfullmäktige i Avesta, Borlänge, Falun, Gagnefs, Hedemora, Leksands, Ludvika, Malung-Sälén, Mora, Orsa, Rättviks, Smedjebackens, Sätters, Vansbro och Älvdalens kommuner och fullmäktige i Landstinget Dalarna. Detta avtal har upprättats i 16 likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt. Avtalet har godkänts av samtliga kommuner, Landstinget Dalarna samt även Region Dalarna enligt redovisning nedan.

SKL Skatteväxlingsberäkningar

## **Ändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Dalarna**

**En dokumentation av skatteväxlingsberäkningen**

SKL:s roll i arbetet med att ta fram underlag inför ett beslut om en skatteväxling för kollektivtrafiken i Dalarna har endast varit att räkna på utfallet av förändrade förutsättningar på skatter och utjämningsystem utifrån föreslagna skatteväxlingsbelopp. SKL har som organisation inte tagit ställning till övriga beräkningsförutsättningarna eller de beslutsunderlag som presenteras för landstinget och länets kommuner.

### *Utjämningsystemet*

I Sverige har det sedan länge funnits en bred politisk uppslutning kring tanken att medborgarna bör ha tillgång till likvärdiga välfärdstjänster oavsett var i landet de bor. Men förutsättningarna att leva upp till denna målsättning är olika och i vissa fall mycket olika mellan kommunerna. För det första finns skillnader i beskattningsbara inkomster, vilket påverkar skatteintäkterna. För det andra finns skillnader i åldersstruktur, social och geografisk struktur, vilket påverkar behoven och kostnaderna.

Det nuvarande systemet för kommunalekonomisk utjämning kan delas upp i fem olika delar: *inkomstutjämning, kostnadsutjämning, strukturbidrag, införandebidrag och regleringsbidrag/avgift*, varav strukturbidraget numera ligger utanför det egentliga utjämningsystemet. Endast de två första påverkas vid en skatteväxling.

#### *Statligt bidrag utjämnar för skillnader i skatteinkomster*

För att utjämna för skillnader i skatteinkomster får de allra flesta kommuner och landsting ett statligt inkomstutjämningsbidrag. Bidraget beräknas utifrån skillnaden mellan den egna beskattningsbara inkomsten per invånare och ett skatteutjämningsunderlag som motsvarar 115 procent av medelskattkraften i riket. Om den beskattningsbara inkomsten överstiger 115 procent av medelskattkraften uppstår istället en inkomstutjämningsavgift.

För bidragsberättigade kommuner beräknas bidragen genom att multiplicera skillnaden mellan den egna och den garanterade skattkraften med 95 procent av medelskattesatsen i riket år 2003. För avgiftsskyldiga kommuner beräknas avgiften på motsvarande sätt utifrån 85 procent av medelskattesatsen.

Vid beräkningen av bidraget eller avgiften tas också hänsyn till att uppgiftsfördelningen mellan kommuner och landsting i respektive län eftersom den varierar mellan länen. Huvudmannaskapsförändringarna under 1990-talet har främst handlat om att kommunerna har övertagit ansvaret från landstingen för flera verksamheter, t.ex. äldreården. Förändringar i motsatt riktning, t.ex. beträffande kollektivtrafiken, har också förekommit. Detta har reglerats ekonomiskt med skatteväxlingar som inneburit att kommunerna har sänkt och landstinget höjt skatten på ett sätt som gjort huvudmannaskapsförändringen neutral för skattebetalarna i länet.

#### *Kostnadsutjämningsen är mellankommunal*

Kostnadsutjämningsen utjämnar för skillnader i åldersstruktur, etnicitet samt socioekonomiska och geografiska förhållanden. Den byggs enligt dagens system upp av tio delmodeller för kommunerna och fyra för landstingen varav de flesta avser verksamheter som till exempel barnomsorg, äldreomsorg och hälso- och sjukvård. Kollektivtrafiken hanteras i en gemensam utjämningsmodell för kommuner och landsting.

För varje verksamhet som omfattas av utjämningsen beräknas en standardkostnad för varje kommun/landsting. Summan av kommunens/landstingets standardkostnader blir

kommunens/landstingets strukturkostnad. Om strukturkostnaden är högre än genomsnittet för riket får kommunen/landstinget ett bidrag motsvarande skillnaden mot riksgenomsnittet. Om strukturkostnaden är lägre än genomsnittet för riket anses kommunen/landstinget ha en gynnsam struktur och betalar därmed en avgift på motsvarande sätt. Kostnadsutjämningen är således till sin konstruktion helt mellankommunal.

#### *Utjämningsmodellen för kollektivtrafik*

Modellen för kollektivtrafik i kostnadsutjämningen omfattar den allmänna kollektivtrafiken. Utjämning för den särskilda kollektivtrafiken, som skolskjutsar och sjukresor görs i andra delmodeller i kostnadsutjämningen, vilka inte påverkas vid en skatteväxling.

Standardkostnaden för kollektivtrafiken beräknas länsvis med hjälp av variablerna gleshet, arbetspendling och tätortsstruktur. Därefter fördelas 50 procent till kommunerna och 50 procent till landstingen. För Stockholms län gäller dock att 60 procent av den beräknade kollektivtrafikkostnaden tillfaller landstinget.

Inom respektive län ska fördelningen mellan kommunerna ske efter kommunernas andel av de totala kollektivtrafikkostnaderna i länet 2009. Kommunerna i länet kan i konsensus ansöka om en förändrad fördelning. Tanken är att fördelningen mellan kommunerna ska spegla fördelningen kommunernas faktiska nettokostnader. Över tid är det dock varit mer regel än undantag att fördelningen i kollektivtrafikmodellen avviker från de faktiska kostnaderna. Om avvikelserna mellan fördelningen av de faktiska kostnaderna och fördelningen av standardkostnaden är stor kommer det också att uppstå stora kommunvisa skillnader av det ekonomiska utfallet vid en skatteväxling för ändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken.

**Tabell 1 • Standardkostnadens procentuella fördelning i kollektivtrafikmodellen**

	Fördelning standardkostnad
Vansbro	3,9%
Malung-Sälen	3,1%
Gagnef	2,6%
Leksand	4,1%
Rättvik	6,3%
Orsa	1,9%
Älvdalen	2,2%
Smedjebacken	2,5%
Mora	7,2%
Falun	29,5%
Borlänge	13,5%
Säter	3,1%
Hedemora	5,0%
Avesta	6,0%
Ludvika	9,1%

## Skatteväxling

Den skatteväxling som behövs för att kompensera landstinget ekonomiskt för övertagen verksamhet ska baseras på överförd kostnad, den uppräknade medelskattkraften i länet samt de ekonomiska effekter som förändringar i den länsvisa skattesatsen för med sig.

Beräkningen görs således utifrån att landstinget ska få täckning för de kostnader som ska tas över. Beräkningen görs på 2017 års skatter och utjämning. Om övertagandet planeras ske efter 2017 kan en diskrepans uppstå, om kostnadernas utveckling skiljer sig markant från skatteunderlagsutvecklingen efter 2017. Alternativet hade varit att göra beräkningen utifrån en prognos på skatter och utjämning för aktuellt år, men givetvis byggs det då in andra osäkerheter i beräkningen.

Beräkningen bygger på att landstingets egen skattesats samt den länsvisa skattesatsen som styr inkomstutjämningen, höjs synkront för att de nya skatteintäkterna och inkomstutjämningsbidraget ska täcka landstingets tillkommande kostnader för kollektivtrafiken. Kommunernas dito sänks i motsvarande grad. Detta gör skatteväxlingen neutral för "genomsnittsinvånaren" i länet. Eftersom kommunerna gemensamt har samma skattebas som landstinget, samt samma garantinivå i utjämningsystemet, kommer landstingets ökade intäkter att motsvaras av minskade intäkter för kommunerna. Formellt är det regeringen som beslutar om ändrade länsvisa skattesatser.

Då kommunerna efter skatteväxlingen inte längre har något ansvar för den allmänna kollektivtrafiken kommer också kommunernas fördelning i kostnadsutjämnings delmodell för kollektivtrafik att utjämnas, dvs. kommunerna "delar" lika på den standardkostnad som räknas fram för länet. Orsaken till att det fortfarande finns en kommunal kostnadsutjämningsmodell för kollektivtrafik, trots att flertalet kommuner inte har något ansvar för verksamheten, är att det fortfarande finns län där kommuner har helt eller delat ansvar.

I tabell 2 nedan redovisas det ekonomiska utfallet för landstinget, kommunkollektivet samt de enskilda kommunerna om huvudmannskapet för att kollektivtrafik i länet överförs till landstinget.

**Tabell 2 • Utfall av förändrade skatter och utjämning om landstinget blir ensam huvudman för kollektivtrafiken, tusentals kronor**

	Skatteintäkt	Inkomst- utjämning	Kostnads- utjämning	Summa
Dalarna	271 870	65 782	0	337 652
<b>Summa kommun</b>	<b>-271 870</b>	<b>-65 890</b>	<b>0</b>	<b>-337 760</b>
Vansbro	-5 752	-2 346	-3 679	-11 778
Malung-Sälen	-9 112	-2 827	1 143	-10 796
Gagnef	-9 517	-2 566	2 323	-9 760
Leksand	-15 202	-3 198	3 399	-15 001
Rättvik	-9 972	-2 924	-5 945	-18 842
Orsa	-5 878	-2 261	1 325	-6 814
Älvdalen	-6 121	-2 267	796	-7 592
Smedjebacken	-10 629	-2 315	3 249	-9 694
Mora	-19 493	-4 615	-81	-24 189
Falun	-59 358	-9 207	-22 499	-91 063
Borlänge	-48 411	-12 922	11 327	-50 006
Säter	-10 839	-2 349	1 962	-11 227
Hedemora	-14 294	-4 047	1 001	-17 340
Avesta	-21 645	-5 808	5 094	-22 359
Ludvika	-25 646	-6 240	590	-31 296

Skatteväxlingen innebär att kostnader motsvarande 338 miljoner kronor förs över till landstinget. Detta innebär en justering av skattesatsen, och den länsvisa skattesatsen, på 47 öre. Skattesatsen måste avrundas till hela ören. Skillnader mellan kommunkollektiv och landstingets utfall beror på avrundningar i beräkningar av inkomstutjämningsbidraget.

Utfallet per kommun vad gäller förändrade skatteintäkter skiljer sig åt beroende på skattekraft i kommunen. Dessa skillnader utjämnas dock via inkomstutjämnningen, och summa förändrade skatteintäkter och förändrad inkomstutjämning per kommun blir i princip densamma i alla kommuner, räknat i kronor per invånare. De kommunvisa skillnaderna uppstår i och med att kommunerna har olika fördelning av standardkostnaden i kostnadsutjämningsmodellen för kollektivtrafik, vilket utjämnas i samband med en skatteväxling. Om denna fördelning skiljer sig från de kostnader som kommunerna växlar bort, uppstår kommunvisa skillnader i utfallet av skatteväxlingen. De kommunvisa skillnaderna syns tydligare i tabell 3, där resultat från tabell 2 visas i kronor/invånare.

**Tabell 3 • Utfall av förändrade skatter och utjämning om landstinget blir ensam huvudman för kollektivtrafiken, kronor per invånare**

	Skatte- intäkt	Inkomst- utjämning	Summa skatt & utjämning	Kostnads- utjämning	Summa
Dalarna	959	232	1 191	0	1 191
<b>Summa kommun</b>	<b>-959</b>	<b>-232</b>	<b>-1 191</b>	<b>0</b>	<b>-1 191</b>
Vansbro	-846	-345	-1 191	-541	-1 732
Malung-Sälen	-909	-282	-1 191	114	-1 077
Gagnef	-938	-253	-1 191	229	-962
Leksand	-984	-207	-1 191	220	-971
Rättvik	-921	-270	-1 191	-549	-1 740
Orsa	-861	-331	-1 192	194	-998
Älvdalen	-870	-322	-1 192	113	-1 079
Smedjebacken	-978	-213	-1 191	299	-892
Mora	-963	-228	-1 191	-4	-1 195
Falun	-1 032	-160	-1 192	-391	-1 582
Borlänge	-940	-251	-1 191	220	-971
Säter	-978	-212	-1 190	177	-1 013
Hedemora	-929	-263	-1 192	65	-1 127
Avesta	-939	-252	-1 191	221	-970
Ludvika	-958	-233	-1 191	22	-1 169





# **Ändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Dalarna**

**En dokumentation av skatteväxlingsberäkningen**

**Måns Norberg**

**2017-05-22**

SKL:s roll i arbetet med att ta fram underlag inför ett beslut om en skatteväxling för kollektivtrafiken i Dalarna har endast varit att räkna på utfallet av förändrade förutsättningar på skatter och utjämningsystem utifrån föreslagna skatteväxlingsbelopp. SKL har som organisation inte tagit ställning till övriga beräkningsförutsättningarna eller de beslutsunderlag som presenteras för landstinget och länets kommuner.

### **Utjämningsystemet**

I Sverige har det sedan länge funnits en bred politisk uppslutning kring tanken att medborgarna bör ha tillgång till likvärdiga välfärdstjänster oavsett var i landet de bor. Men förutsättningarna att leva upp till denna målsättning är olika och i vissa fall mycket olika mellan kommunerna. För det första finns skillnader i beskattningsbara inkomster, vilket påverkar skatteintäkterna. För det andra finns skillnader i åldersstruktur, social och geografisk struktur, vilket påverkar behoven och kostnaderna.

Det nuvarande systemet för kommunalekonomisk utjämning kan delas upp i fem olika delar: *inkomstutjämning*, *kostnadsutjämning*, *strukturbidrag*, *införandebidrag* och *regleringsbidrag/avgift*, varav strukturbidraget numera ligger utanför det egentliga utjämningsystemet. Endast de två första påverkas vid en skatteväxling.

#### **Statligt bidrag utjämnar för skillnader i skatteinkomster**

För att utjämna för skillnader i skatteinkomster får de allra flesta kommuner och landsting ett statligt inkomstutjämningsbidrag. Bidraget beräknas utifrån skillnaden mellan den egna beskattningsbara inkomsten per invånare och ett skatteutjämningsunderlag som motsvarar 115 procent av medelskattkraften i riket. Om den beskattningsbara inkomsten överstiger 115 procent av medelskattkraften uppstår istället en inkomstutjämningsavgift.

För bidragsberättigade kommuner beräknas bidragen genom att multiplicera skillnaden mellan den egna och den garanterade skattkraften med 95 procent av medelskattesatsen i riket år 2003. För avgiftsskyldiga kommuner beräknas avgiften på motsvarande sätt utifrån 85 procent av medelskattesatsen.

Vid beräkningen av bidraget eller avgiften tas också hänsyn till att uppgiftsfördelningen mellan kommuner och landsting i respektive län eftersom den varierar mellan länen. Huvudmannaskapsförändringarna under 1990-talet har främst handlat om att kommunerna har övertagit ansvaret från landstingen för flera verksamheter, t.ex. äldrevården. Förändringar i motsatt riktning, t.ex. beträffande kollektivtrafiken, har också förekommit. Detta har reglerats ekonomiskt med skatteväxlingar som inneburit att kommunerna har sänkt och landstinget höjt skatten på ett sätt som gjort huvudmannaskapsförändringen neutral för skattebetalarna i länet.

### **Kostnadsutjämningen är mellankommunal**

Kostnadsutjämningen utjämnar för skillnader i åldersstruktur, etnicitet samt socio-ekonomiska och geografiska förhållanden. Den byggs enligt dagens system upp av tio delmodeller för kommunerna och fyra för landstingen varav de flesta avser verksamheter som till exempel barnomsorg, äldreomsorg och hälso- och sjukvård. Kollektivtrafiken hanteras i en gemensam utjämningsmodell för kommuner och landsting.

För varje verksamhet som omfattas av utjämningen beräknas en standardkostnad för varje kommun/landsting. Summan av kommunens/landstingets standardkostnader blir kommunens/landstingets strukturkostnad. Om strukturkostnaden är högre än genomsnittet för riket får kommunen/landstinget ett bidrag motsvarande skillnaden mot riksgenomsnittet. Om strukturkostnaden är lägre än genomsnittet för riket anses kommunen/landstinget ha en gynnsam struktur och betalar därmed en avgift på motsvarande sätt. Kostnadsutjämningen är således till sin konstruktion helt mellankommunal.

### **Utjämningsmodellen för kollektivtrafik**

Modellen för kollektivtrafik i kostnadsutjämningen omfattar den allmänna kollektivtrafiken. Utjämning för den särskilda kollektivtrafiken, som skolskjutsar och sjukresor görs i andra delmodeller i kostnadsutjämningen, vilka inte påverkas vid en skatteväxling. Standardkostnaden för kollektivtrafiken beräknas länsvis med hjälp av variablerna gleshet, arbetspendling och tätortsstruktur. Därefter fördelas 50 procent till kommunerna och 50 procent till landstingen. För Stockholms län gäller dock att 60 procent av den beräknade kollektivtrafikkostnaden tillfaller landstinget.

Inom respektive län ska fördelningen mellan kommunerna ske efter kommunernas andel av de totala kollektivtrafikkostnaderna i länet 2009. Kommunerna i länet kan i konsensus ansöka om en förändrad fördelning. Tanken är att fördelningen mellan kommunerna ska spegla fördelningen kommunernas faktiska nettokostnader. Över tid är det dock varit mer regel än undantag att fördelningen i kollektivtrafikmodellen avviker från de faktiska kostnaderna. Om avvikelserna mellan fördelningen av de faktiska kostnaderna och fördelningen av standardkostnaden är stora kommer det också att uppstå stora kommunvisa skillnader av det ekonomiska utfallet vid en skatteväxling för ändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken.

**Tabell 1 • Standardkostnadens procentuella fördelning i kollektivtrafikmodellen**

	Fördelning standardkostnad
Vansbro	3,9%
Malung-Sälen	3,1%
Gagnef	2,6%
Leksand	4,1%
Rättvik	6,3%
Orsa	1,9%
Älvdalen	2,2%
Smedjebacken	2,5%
Mora	7,2%
Falun	29,5%
Borlänge	13,5%
Säter	3,1%
Hedemora	5,0%
Avesta	6,0%
Ludvika	9,1%

### Skatteväxling

Den skatteväxling som behövs för att kompensera landstinget ekonomiskt för övertagen verksamhet ska baseras på överförd kostnad, den uppräknade medel-skattekraften i länet samt de ekonomiska effekter som förändringar i den länsvisa skattesatsen för med sig.

Beräkningen görs således utifrån att landstinget ska få täckning för de kostnader som ska tas över. Beräkningen görs på 2017 års skatter och utjämning. Om övertagandet planeras ske efter 2017 kan en diskrepans uppstå, om kostnadernas utveckling skiljer sig markant från skatteunderlagsutvecklingen efter 2017. Alternativet hade varit att göra beräkningen utifrån en prognos på skatter och utjämning för aktuellt år, men givetvis byggs det då in andra osäkerheter i beräkningen.

Beräkningen bygger på att landstingets egen skattesats samt den länsvisa skattesatsen som styr inkomstutjämningen, höjs synkront för att de nya skatteintäkterna och inkomstutjämningsbidraget ska täcka landstingets tillkommande kostnader för kollektivtrafiken. Kommunernas dito sänks i motsvarande grad. Detta gör skatteväxlingen neutral för ”genomsnittsinvånaren” i länet. Eftersom kommunerna gemensamt har samma skattebas som landstinget, samt samma garantinivå i utjämningsystemet, kommer landstingets ökade intäkter att motsvaras av minskade intäkter för kommunerna. Formellt är det regeringen som beslutar om ändrade länsvisa skattesatser.

Då kommunerna efter skatteväxlingen inte längre har något ansvar för den allmänna kollektivtrafiken kommer också kommunernas fördelning i kostnadsutjämningsens delmodell för kollektivtrafik att utjämnas, dvs. kommunerna ”delar” lika

på den standardkostnad som räknas fram för länet. Orsaken till att det fortfarande finns en kommunal kostnadsutjämning för kollektivtrafik, trots att flertalet kommuner inte har något ansvar för verksamheten, är att det fortfarande finns län där kommuner har helt eller delat ansvar.

I tabell 2 nedan redovisas det ekonomiska utfallet för landstinget, kommunkollektivet samt de enskilda kommunerna om huvudmannaskapet för att kollektivtrafik i länet överförs till landstinget.

**Tabell 2 • Utfall av förändrade skatter och utjämning om landstinget blir ensam huvudman för kollektivtrafiken, tusentals kronor**

	Skatteintäkt	Inkomst- utjämning	Kostnads- utjämning	Summa
Dalarna	271 870	65 782	0	337 652
<b>Summa kommun</b>	<b>-271 870</b>	<b>-65 890</b>	<b>0</b>	<b>-337 760</b>
Vansbro	-5 752	-2 346	-3 679	-11 778
Malung-Sälén	-9 112	-2 827	1 143	-10 796
Gagnef	-9 517	-2 566	2 323	-9 760
Leksand	-15 202	-3 198	3 399	-15 001
Rättvik	-9 972	-2 924	-5 945	-18 842
Orsa	-5 878	-2 261	1 325	-6 814
Älvdalen	-6 121	-2 267	796	-7 592
Smedjebacken	-10 629	-2 315	3 249	-9 694
Mora	-19 493	-4 615	-81	-24 189
Falun	-59 358	-9 207	-22 499	-91 063
Borlänge	-48 411	-12 922	11 327	-50 006
Säter	-10 839	-2 349	1 962	-11 227
Hedemora	-14 294	-4 047	1 001	-17 340
Avesta	-21 645	-5 808	5 094	-22 359
Ludvika	-25 646	-6 240	590	-31 296

Skatteväxlingen innebär att kostnader motsvarande 338 miljoner kronor förs över till landstinget. Detta innebär en justering av skattesatsen, och den länsvisa skattesatsen, på 47 öre. Skattesatsen måste avrundas till hela ören. Skillnader mellan kommunkollektiv och landstingets utfall beror på avrundningar i beräkningar av inkomstutjämningsbidraget.

Utfallet per kommun vad gäller förändrade skatteintäkter skiljer sig åt beroende på skattekraft i kommunen. Dessa skillnader utjämnas dock via inkomstutjämningsbidraget, och summa förändrade skatteintäkter och förändrad inkomstutjämningsbidrag per kommun blir i princip densamma i alla kommuner, räknat i kronor per invånare. De kommunvisa skillnaderna uppstår i och med att kommunerna har olika fördelning av standardkostnaden i kostnadsutjämningsmodell för kollektivtrafik, vilket utjämnas i samband med en skatteväxling. Om denna fördelning skiljer sig från de kostnader som kommunerna växlar bort, uppstår kommunvisa skillnader i utfallet av skatteväxlingen. De kommunvisa skillnaderna syns tydligare i tabell 3, där resultat från tabell 2 visas i kronor/invånare.

**Tabell 3 • Utfall av förändrade skatter och utjämning om landstinget blir ensam huvudman för kollektivtrafiken, kronor per invånare**

	Skatte- intäkt	Inkomst- utjämning	Summa skatt & utjämning	Kostnads- utjämning	Summa
Dalarna	959	232	1 191	0	1 191
<b>Summa kommun</b>	<b>-959</b>	<b>-232</b>	<b>-1 191</b>	<b>0</b>	<b>-1 191</b>
Vansbro	-846	-345	-1 191	-541	-1 732
Malung-Sälen	-909	-282	-1 191	114	-1 077
Gagnef	-938	-253	-1 191	229	-962
Leksand	-984	-207	-1 191	220	-971
Rättvik	-921	-270	-1 191	-549	-1 740
Orsa	-861	-331	-1 192	194	-998
Ätvdalen	-870	-322	-1 192	113	-1 079
Smedjebacken	-978	-213	-1 191	299	-892
Mora	-963	-228	-1 191	-4	-1 195
Falun	-1 032	-160	-1 192	-391	-1 582
Borlänge	-940	-251	-1 191	220	-971
Säter	-978	-212	-1 190	177	-1 013
Hedemora	-929	-263	-1 192	65	-1 127
Avesta	-939	-252	-1 191	221	-970
Ludvika	-958	-233	-1 191	22	-1 169

§ 135

Dnr RD 2016/147

## Förlängning av avtal

### Direktionens beslut

Avtalet om finansiering av den allmänna kollektivtrafiken förlängs t.o.m. 2018-12-31 under förutsättning av att ingen skatteväxling av kollektivtrafiken sker för år 2018.

### Sammanfattning av ärendet

2016-11-23 antog direktionen Förslag till avtal om finansiering av den allmänna kollektivtrafiken i Dalarnas län. Därefter har samtliga kommuner och landstinget med fullmäktigebeslut godkänt avtalet. Avtalets syfte är att reglera fördelningen av kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken till dess en skatteväxling genomförs som överför ansvar och finansiering till landstinget. Utgångspunkten har varit att genomföra skatteväxlingen till år 2018.

I avtalet står följande:

**"Avtalet kan förlängas till 2018-12-31.**

Fråga om förlängning skall resas i Region Dalarnas direktion före 2017-06-30 där beslut tas om vidare hantering. Görs inte detta avslutas avtalet 2017-12-31. Förlängning av avtal kräver inga nya fullmäktigebeslut hos parterna."

Skulle den situationen uppstå att *inget* beslut om skatteväxling fattas och avtalet *inte* förlängs hamnar finansieringen återigen i samma situation som före avtalet, d.v.s. en 50-50-fördelning. Den fördelningen visade sig ha flera nackdelar, bl.a. hindrades rationaliseringsåtgärder och kostnaderna var oförutsägbara. För att undvika den situationen bör beslut fattas som innebär att avtalet förlängs om inget beslut om skatteväxling kommer till stånd.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2017-05-09 i ärende

**Bilaga ärenden § 134 Direktionen 20170517, punkt 3.**

Båda åren redovisas i samma kolumn eftersom det är samma belopp båda åren.

Kommun	Övergångs- ersättning 2018 och 2019 motsvarar 49 öre skatteväxling	Ekonomisk effekt jmf avtal 2017 skatteväxling 47 öre	Ekonomisk effekt efter skatte- växling och övergångsersätt ning
Avesta	1 152	-3 601	-2 450
Borlänge	2 626	-6 984	-4 358
Falun	2 929	-7 653	-4 724
Gagnef	517	176	693
Hedemora	778	-1 312	-535
Leksand	786	-976	-190
Ludvika	1 359	-2 173	-813
Malung-Sälen	508	-665	-157
Mora	1 032	-2 368	-1 336
Orsa	346	-150	196
Rättvik	554	-546	9
Smedjebacken	550	-753	-203
Säter	572	-715	-143
Vansbro	347	-98	249
Älvdalen	352	-351	1
Summa kommuner	14 407	-28 169	-13 762

AK 83



Kommunstyrelsen

§ 128

Dnr KS 2016/582 - 00

## Antagande av allmänna lokala ordningsföreskrifter

### Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige antar förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter daterat den 2 maj 2017, och översänder dessa till Länsstyrelsen Dalarna för fastställande.

### Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 19 december 2011 § 313 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda eventuell ändring av bestämmelser om pyroteknik i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna. Under 2016 har stöd- och styrningsförvaltningen arbetat fram ett nytt förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter. Förslaget remitterades till nämnderna, polismyndigheten, Unika Ludvika, pensionärsorganisationerna och handikapporganisationerna. Efter inkomna synpunkter har ett nytt förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter upprättats, förslaget är daterat den 2 maj 2017.

Arbetsutskottet behandlade ärendet den 23 maj 2017 och beslutade enligt förvaltningens förslag.

### Beslutsunderlag

1. Arbetsutskottets protokoll från 23 maj 2017 § 69.
2. Tjänsteskrivelse från stöd- och styrningsförvaltningen daterad 2 maj 2017.
3. Förslag till nya allmänna lokala ordningsföreskrifter daterat 2 maj 2017

---

Beslutet skickas till  
Kommunfullmäktige

§ 69

Dnr KS 2010/882, KS 2016/582

## Antagande av allmänna lokala ordningsföreskrifter

### Arbetsutskottets förslag till beslut

Kommunfullmäktige antar förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter daterat den 2 maj 2017, och översänder dessa till Länsstyrelsen Dalarna för fastställande.

### Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 19 december 2011 § 313 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda eventuell ändring av bestämmelser om pyroteknik i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna. Under 2016 har stöd- och styrningsförvaltningen arbetat fram ett nytt förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter. Förslaget remitterades till nämnderna, polismyndigheten, Unika Ludvika, pensionärsorganisationerna och handikapporganisationerna. Efter inkomna synpunkter har ett nytt förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter upprättats, förslaget är daterat den 2 maj 2017.

### Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse från stöd- och styrningsförvaltningen daterad 2 maj 2017.
2. Förslag till nya allmänna lokala ordningsföreskrifter daterat 2 maj 2017

---

### Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

## Antagande av allmänna lokala ordningsföreskrifter

### Förvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige antar förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter daterat den 2 maj 2017, och översänder dessa till Länsstyrelsen Dalarna för fastställande.

### Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 19 december 2011 § 313 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda eventuell ändring av bestämmelser om pyroteknik i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna. Under 2016 har stöd- och styrningsförvaltningen arbetat fram ett nytt förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter. Förslaget remitterades till nämnderna, polismyndigheten, Unika Ludvika, pensionärsorganisationerna och handikapporganisationerna. Efter inkomna synpunkter har ett nytt förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter upprättats, förslaget är daterat den 2 maj 2017.

### Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 19 december 2011 § 313 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda eventuell ändring av bestämmelser om pyroteknik i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna. Under 2016 har stöd- och styrningsförvaltningen arbetat fram ett nytt förslag till allmänna lokala ordningsföreskrifter, förslaget remitterades till nämnderna, polismyndigheten, Unika Ludvika, pensionärsorganisationerna och handikapporganisationerna.

Vid utredningen om förändringar i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna har också en allmän översyn gjorts över föreskrifterna. Förvaltningen har haft en informell remissomgång med de andra förvaltningarna, polismyndigheten och en jurist.

Förslaget innehöll följande förändringar:

- Nya allmänna platser har lagts till under 3 §, Kastjärnsparken, Området vid Väsmans strand och Roths äng.
- 6 § ett förtydligande om att *anvisningar för grävning på allmän plats i Ludvika kommun* ska beaktas.
- 8 § Markiser får inte längre sättas upp så att de skjuter ut över gångbana på lägre höjd än 2,50 meter (tidigare 2,20).
- 12 § punkt a. Väsmans strand tillagt, punkt c. Vägnummer ändrat från 60 till 50.

- 13 § borttagande av ambulerade försäljning på Ludvika gårds torg, då området inte längre finns. Tillagt del av Storgatan och Carlavägen som är gågata.
- 14-15 §§ Katter har tillkommit samt krav på bestående märkning i form av öronmärkning eller chip för både hund och katt. Koppling samt upplockning av föreningar i tätbebyggelse, försäljningsplatser där torghandel pågår, badplatser, lekplatser, idrottsplatser, motionsspår och begravningsplatser.
- 16 § Fyrverkerier och andra pyrotekniska varor får inte användas på offentlig plats eller områden som är angivna, annat än på nyårsafton och valborgsmässoafton under begränsat klockslag. Områdena som anges är uppdaterade.
- 17 § Bad är förbjudet vid Marnästjärn och vid hamnområdet vid Väsmanstrand.
- 17 § Ett uttryckligt campingförbud införs vid torg, parker, begravningsplatser, kyrkogårdar eller på offentlig plats inom detaljplanelagt område annat än på särskild iordningsställda campingplatser eller av polismyndigheten beslutad plats.

### Synpunkter som inkom under remisstiden

Instans	Synpunkt	Kommentar från förvaltningen SoS
Kultur och fritidsnämnden KFN 2017-01-31 § 2	Har inte något att erinra mot förslaget till nya allmänna lokala ordningsföreskrifter.	
PRO Säfsnäs	§ 16 Fyrverkerier ska få skjutas under en timme de helger (nyår och valborg) som avses. Passande anser PRO skulle vara mellan kl. 23:30 och kl.00:30.	Förslaget tillgodoses inte.
Ludvika PRO samorganisation	§ 16 - Tidpunkterna för fyrverkerier ändras från 15.00 till 19:00 och 03:00 till 01:00 - Avståndet ändras från 200 meter till 500 meter	Förslaget tillgodoses inte.
Social- och utbildningsnämnden SUN 2017-02-15 § 15	§ 12 Ser gärna att områden där alkohol inte får förtäras kompletteras/utökas till att även omfatta kommunens samtliga föreskole- och skolgårdar.	Föreskrifterna kompletteras §12 p.d
Vård- och omsorgsnämnden VON 2017-03-01 § 25	Har inte något att erinra mot förslaget, framhåller att 200 meter från särskilda boenden är lämpligt hänsynstagande-	

Instans	Synpunkt	Kommentar från förvaltningen SoS
<p>Samhällsbyggnadsnämnden SBN 2017-02-22 § 18</p>	<p>§ 1 Det saknas en tydlig definition på offentlig plats, karta. Hänvisningen till § 16 är omotiverad och förvirrande.</p> <p>§ 2 Det är inte tydligt för allmänheten vad som är offentlig plats. Tvetydligt för § 16, i § 16 tolkas det att det gäller offentlig plats eller motsvarande angett offentlig plats. I § 2 står det på "andra än offentliga" platser, vilket kan tolkas friare.</p> <p>§ 3 "Kajbron" bör heta Kajvägsbron då vägen heter Kajvägen, Väsmanstrand är inte ett vedertaget namn. De jämförbara områdena är blandat planlagt och ej planlagt, vilket skapar förvirring. Roths äng är tex planlagt som allmän plats, om planlagda områden ska omnämnas som jämförbara platser bör även Hällarna nämnas. Förvaltningens förslag när det gäller kommunala badplatser är att det skrivs om till att omfatta alla kommunala badplatser. Kastjärnsparken, Roths äng, Jägarnäsbadet är planlagt som allmän plats och omfattas därmed redan av bestämmelserna. För övrigt bör det vara tydligare hänvisning till kartorna så det är tydligt vilken ort det avser.</p> <p>§ 6 Det bör förtydligas att anvisningarna gäller grävning på kommunalt ägd mark. En reviderad upplaga är nyligen tagen av SBN och heter Grävbestämmelser för Ludvika kommun.</p> <p>§ 7 Omfattas denna bestämmelse av § 3? I detta fallet innebär det att även privatägd mark omfattas. Är detta syftet?</p> <p>§ 8 Förvaltningens förslag är att justera texten så att det är anpassat till de uttryck vi</p>	<p>§ 1 Kartorna har uppdaterats. Definition har införts och hänvisningen till § 16 är borttagen.</p> <p>§ 2 Definition av offentlig plats enligt ordningslagen har införts.</p> <p>§ 3 Ändrat till Kajvägsbron Genomgående benämnt som området vid Väsmanstrand.</p> <p>Förtydligande har gjorts genom att renodla platserna, och skapa tydligare kartor.</p> <p>Har också i beskrivningen infört att det ska vara kommunägd mark, för att undanta området vid Lidl och dess parkering.</p> <p>Kastjärnsparken anses omfattas av § 2</p> <p>Förslaget tillgodosett.</p> <p>Förtydligande att det avser 2-3 §§</p>

Instans	Synpunkt	Kommentar från förvaltningen SoS
	<p>använder. " ... gångbana och gång- och cykelväg på lägre höjd än 2,50 meter eller över gata/väg på lägre höjd än 4, 50 meter.</p> <p>Skyltar bör styrkas ur förordningen då det regleras av plan- och bygglagen genom bygglov och är beroende på plats och placering.</p> <p>§ 12 Överlag bör en karta förtydliga dessa områden- Det är otydligt att endast följa beskrivningarna.</p> <p>a) Kajbron bör heta Kajvägsbron. Stadshusparken finns inte, vilken park avses? I området finns Stadsparken, Sockenstugeparken samt Kyrkparken. Väsmanstrand är inte ett vedertaget namn och ej tydligt vilken avgränsning som avses.</p> <p>b) Spendrups industriområde, numera finns det två. Detta kan förtydligas vad som avses. Ingår Spendrups industriområde ett privat inhägnat område, varför?</p> <p>c) Omotiverat varför folkets park ingår. Hur ser man då på övriga Folkets Parker i kommunen?</p> <p>§ 13 I Ludvika har vi ingen gågata, men i framtiden är det tänkt att den som idag används på så sätt ska regleras om så att det lagmässigt blir en gågata. Det bör stå ... är/används som gågata...</p> <p>§ 16 Inom förvaltningen finns olika förslag för hur tiderna bör justeras, miljö -och byggenheten föreslår en justering till kl 22-01 och att övrig tid bör tillstånd sökas för alla platser i kommunen.</p>	<p>Förslaget tillgodosett.</p> <p>Förslaget tillgodosett.</p> <p>Förslaget tillgodosett.</p> <p>Ändrat till Kajvägsbron</p> <p>Ändrat till Kyrkparken</p> <p>Övergripande gäller förbudet på kommunägd mark. Förtydligande att området löper längs med industriområdets staket</p> <p>Förtydligande att området</p> <p>Ändat till "är/används som gågata."</p> <p>Förvaltningarnas förslag tillgodoses ej.</p>

Instans	Synpunkt	Kommentar från förvaltningen SoS
	<p>Förvaltningens förslag är dock att tiden bör justeras till kl 18-02. Omnämnda äldreboenden behöver förtydligas att det är just äldreboenden. Ex Kvarngatan och Skogen kan feltolkas. Alternativ förtydliga i karta eller med adress.</p> <p>§ 2 och § 16 är motstridiga när det gäller vilka områden som omfattas av bestämmelsen. I § 2 kan det tolkas att det gäller på andra än offentliga platser dvs var som helst. I §16 framgår det dock att det endast gäller offentlig plats eller de platser som specificeras i § 3.</p> <p>§ 17 En karta behövs för att avgränsa badförbudet i hamnen, Väsmanstrand är inte heller vedertaget namn.</p> <p>§ 18 Detta tycker förvaltningen är ett nödvändigt tillägg i ordningsföreskrifterna dock vill vi påpeka att det innebär ett campingförbud vid Skuthamn och runt Akvariet i Ludvika.</p>	<p>Förslaget tillgodoses.</p> <p>Genom att renodla paragraferna ska det inte finnas några tveksamheter.</p> <p>Förslaget tillgodosett.'</p>

Efter inkomna synpunkter har förvaltningen arbetat fram ett nytt förslag till föreskrifter för de allmänna lokala ordningsföreskrifterna för Ludvika kommun. Förslaget är daterat den 2 maj 2017. Vad avser förslagen till regleringen av fyrverkerier och pyrotekniska varor har en kommunikering skett med polismyndigheten som anser att det förslag som ges i föreskrifterna är skäligt, och de påminner om att de äger rätten att göra prioriteringar vid olika typer av larm.



Jan Lindström  
Kommunchef

Jessica Hedlund  
Utredare

#### Bilagor

Bilaga 1

Förslag till nya allmänna lokala ordningsföreskrifter daterat  
2 maj 2017

**Beslut skickas till**

Samtliga nämnder och bolag i Ludvika kommun

Samtliga förvaltningar i Ludvika kommun

Unika Ludvika

Polismyndigheten

Pensionärsorganisationer

Handikapporganisationer



# Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Ludvika kommun

Dokumentnamn Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Ludvika kommun		Dokumenttyp Föreskrift	Omfattning Kommunen
Dokumentägare kommunchef	Dokumentansvarig Kanslichef	Publicering Internt och externt	
Författningsstöd Ordningsslagen (1993:1617)			
Beslutad 2016-	Bör revideras senast Vid behov	Beslutsinstans kommunfullmäktige	Diarienummer KS 2016/
Revideringar	Vad revideringen avsett		
1995-11-30 § 148	Antaget av KF, fastställt av länsstyrelsen 1995-12-21		
2001-08-30 § 107	Ändrad av KF, fastställt av länsstyrelsen 2001-09-11		
2011-06-20 § 210	Ändrad av KF, fastställt av länsstyrelsen 2011-06-27		

## Innehåll

<b>Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Ludvika kommun</b> .....	<b>3</b>
Föreskrifternas innehåll och tillämpningsområde .....	3
Lastning av varor m.m. ....	3
Schaktning, grävning m.m. ....	4
Containers .....	4
Markiser, flaggor och skyltar .....	4
Affischering.....	4
Högtalarutsändning.....	4
Insamling av pengar.....	4
Förtäring av alkohol .....	4
Ambulerande försäljning.....	5
Hundar och katter .....	5
Fyrverkerier och andra pyrotekniska varor .....	5
Badförbud .....	6
Camping.....	6
Avgift för att använda offentlig plats.....	6
Överträdelse av lokal ordningsföreskrift.....	6
Kartor .....	7

FÖRSLAG

## Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Ludvika kommun

Ludvika kommun utfärdar bestämmelse om följande med stöd av 1 § förordningen (1993:1632) med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala föreskrifter enligt ordningslagen (1993:1617).

### Föreskrifternas innehåll och tillämpningsområde

1 § Grundläggande bestämmelser om allmän ordning och säkerhet på offentlig plats finns i 3 kap ordningslagen.

Dessa lokala ordningsföreskrifter innehåller ytterligare bestämmelser om hur den allmänna ordningen i Ludvika kommun ska upprätthållas. Bestämmelser i 16 § enligt föreskrifterna har till syfte att hindra att människors hälsa eller egendom skadas till följd av pyrotekniska varor.

2 § Föreskrifterna är tillämpliga på alla platser i kommunen som är offentlig plats enligt 1 kap 2 § första stycket 1-4 ordningslagen om inte annat anges. Bestämmelserna i 16 § är även tillämpliga på andra än offentliga platser inom kommunen.

För områden som kommunen har upplåtit till torghandel gäller också kommunens föreskrift om torghandel.

3 § Vid tillämpning av 3 kap ordningslagen och dessa föreskrifter ska, med stöd av 1 kap 2 § andra stycket ordningslagen, följande områden jämföras med offentlig plats, se bifogad karta tillhörande paragrafen.

- De kommunala badplatserna; Skuthamnsbadet, Hillängsbadet, Jägarnäsbadet i Ludvika och Kyrkviken i Grängesberg
- Området som i norr begränsas av sädesmagasinet, i söder av riksväg 66 och i öster av järnvägen
- Området som begränsas av Kajbron- Bergslagsgatan- järnvägsstationen- järnvägsspåret
- Parkeringen norr om Hans Ingels plan
- Kastjärnsparken
- Området vid Väsmanstrand
- Roths äng
- Samtliga begravningsplatser

4 § Innan polismyndigheten fattar beslut om tillstånd enligt 9 § första stycket, 10 § och 11 § enligt föreskrifterna, bör kommunen ges tillfälle att yttra sig.

### Lastning av varor m.m.

5 § Vid lastning, forsling, lossning eller annan hantering ska den som är ansvarig för åtgärden göra vad som behövs för att undvika att allmänheten utsätts för tillfälliga olägenheter genom damm, spill och dålig lukt.

Avlastning och uppläggning av gods får inte ske så att brandposter, brandsläckningsutrustningar och utrymningsvägar blockeras eller att räddningstjänstens arbete hindras.

### Schaktning, grävning m.m.

6 § Den som är ansvarig för upptagande av grus, jord eller sand, tippning av fyllnadsmassor, schaktning, grävning eller annat liknande arbete ska se till att det sker på ett sådant sätt att allmänheten utsätts för minsta möjliga olägenhet.

Särskilda *anvisningar för grävning på allmän plats i Ludvika kommun* finns och ska beaktas.

### Containers

7 § Ägaren eller nyttjanderättshavaren till en container, som ska ställas upp på en offentlig plats, är skyldig att tydligt utmärka containern med ägarens eller nyttjanderättshavarens namn, adress och telefonnummer.

För att ställa upp en container på offentlig plats krävs tillstånd av polisen.

### Markiser, flaggor och skyltar

8 § Markiser, flaggor och skyltar får inte sättas upp så att de skjuter ut över gångbana på lägre höjd än 2,50 meter eller över körbana på lägre höjd än 4,50 meter.

### Affischering

9 § Affischer, annonser eller liknande anslag får inte utan tillstånd av polismyndigheten sättas upp på sådana husväggar, staket, stolpar eller liknande som vetter mot offentlig plats.

Tillstånd behövs inte för att sätta upp anslag på tavlor, pelare eller andra liknande anordningar som är avsedda för dessa ändamål. Inte heller krävs tillstånd för näringsidkare att sätta upp annonser eller andra tillkännagivanden som avser näringsidkarens rörelse på byggnad där rörelse finns.

### Högtalarutsändning

10 § Information, reklam, propaganda eller andra budskap som riktar sig till personer på offentliga platser, får inte ske genom högtalare eller liknande utan tillstånd av polismyndigheten.

### Insamling av pengar

11 § Polismyndighetens tillstånd krävs för insamling av pengar i bössor eller liknande, om insamlingen inte utgör ett led i en tillståndspliktig allmän sammankomst eller offentlig tillställning.

När insamlingen ska ske i samband med framförande av gatumusik krävs inte tillstånd.

### Förtäring av alkohol

12 § Spritdrycker, vin och starköl får inte förtäras inom följande områden annat än i samband med tillåten försäljning därav.

- a. Centrala Ludvika inom det område som begränsas av Vasagatan- Skolgatan- Eriksgatan – Ljunghällsvägen- Prästgårdsgatan- Gamla Bangatan- Bergslagsgatan, det område som begränsas av Kajbron-

Bergslagsgatan- Järnvägsstationen- Järnvägen samt Hillängsbadet, Hällarna, Jägarnäsbadet, Skuthamn, Stadshusparken, området Väsmanstrand, Roths äng och Kastjärnsparcken.

- b. Centrala Grängesberg inom det område som begränsas av Örabergsvägen – Lindvägen – Spendrups industriområde - Ludvikavägen – Kopparbergsvägen, samt det område som begränsas av södra utfarten från Hans Ingels plan- Kopparbergsvägen- Ludvikavägen – Grangärdevägen – Järnvägen samt vid badplatsen i Kyrkviken.
- c. Folkets Park i Grängesberg med ett omgivande område som begränsas av närmast öster om Kyrkbacken fram till vägslutet – en linje från vägslutet västerut till norra korsningen Häggvägen – Syrenvägen – från nämnd korsning norrut till Spendrups industriområde- vidare norrut utmed industriområdets staket till dess nordöstra hörn- norrut över riksväg 50 till järnvägen – utmed järnvägen vidare österut till Kyrkbackens utfart till riksväg 50.

### Ambulerande försäljning

13 § Ambulerande försäljning får inte ske på Marnäs torg, del av Storgatan och Carlavägen som är gågata, och Garvarns torg.

Med ambulerade försäljning avses sådan gatuförsäljning som tar offentlig plats i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och som därför inte kräver tillstånd enligt 3 kap 1 § ordningslagen.

### Hundar och katter

14 § Hundens ägare, den som tagit emot hunden för underhåll eller nyttjande eller den som tillfälligt vårdar en hund är skyldig att följa bestämmelserna i 15 §. Det som sägs i 15 § gäller inte för ledarhund för synskadad person, service- och signalhund för funktionsnedsatt person eller för polishund i tjänst.

15 § Hundar ska hållas kopplade och föroreningar efter hundar ska plockas upp inom följande områden: tätbebyggt område, på försäljningsplatser, där torghandel pågår, på badplatser, på lekplatser, på idrottsplatser, inom friluftsområden vid motionsspår och på begravningsplatser. Tikar ska under löptid hållas kopplade inom hela kommunen, dock inte inom inhägnade områden.

När en hund vistas inom detaljplanelagt område ska den ha halsband på sig med ägarens namn, adress och telefonnummer eller vara öronmärkt/chipmärkt.

När en katt vistas inom detaljplanelagt område ska den ha halsband på sig med ägarens namn, adress och telefonnummer eller vara öronmärkt/chipmärkt.

Hund eller katt som anträffas lös utan tillsyn får omhändertagas av polismyndigheten och lämnas till lämplig plats.

### Fyrverkerier och andra pyrotekniska varor

16 § Fyrverkeri och andra pyrotekniska varor får inte, utöver de undantag som anges nedan, användas på offentlig plats eller områden som enligt dessa

ordningsföreskrifter är att jämställa med offentlig plats utan tillstånd av polismyndigheten.

Fyrverkeri och andra pyrotekniska varor får användas utan polismyndighetens tillstånd endast från kl. 15.00 på Nyårsafton samt valborgsmässoafton och till kl. 03.00 följande dag. Vid användandet ska hänsyn tas till platsens belägenhet och övriga omständigheter.

Det är förbjudet att använda pyrotekniska varor närmare än 200 meter från

- a. Ludvika lasarett
- b. Biskopsgården
- c. Solsidan
- d. Solgärdet
- e. Säfsgården
- f. Granliden
- g. Kvarngatan
- h. Milan
- i. Skogen
- j. Ängsgården

#### **Badförbud**

17 § Bad är förbjudet vid Marnästjärn och vid hamnområdet vid Väsmanstrand.

#### **Camping**

18 § Camping får inte ske på torg, i parker, på begravningsplatser, kyrkogårdar och därmed jämställda platser. Vidare får camping inte ske på offentlig plats inom detaljplanlagt område annat än på särskild iordningsställda campingplatser eller av polismyndigheten beslutad tillfällig plats.

#### **Avgift för att använda offentlig plats**

19 § För användning av offentlig plats som står under kommunens förvaltning och område som kommunen jämställt med sådan plats har kommunen rätt att ta ut en avgift enligt de grunder som beslutats av kommunfullmäktige.

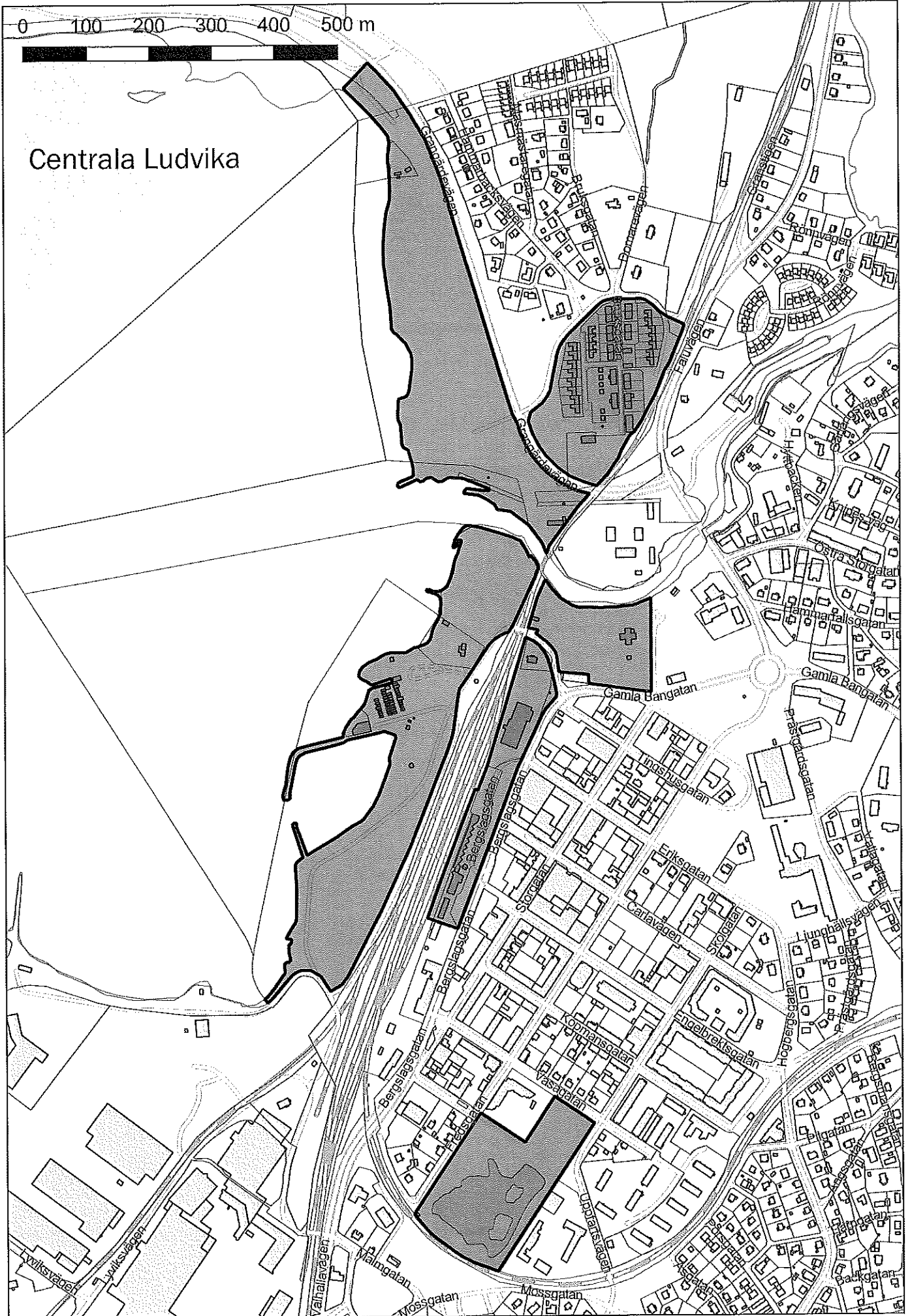
#### **Överträdelse av lokal ordningsföreskrift**

20 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot någon av 5- 8 §§, 9 § första stycket, 10 §, 11 § första stycket, 12 §, 13 § första stycket, 15-18 §§ kan dömas till penningböter enligt 3 kap 22 § andra stycket ordningslagen.

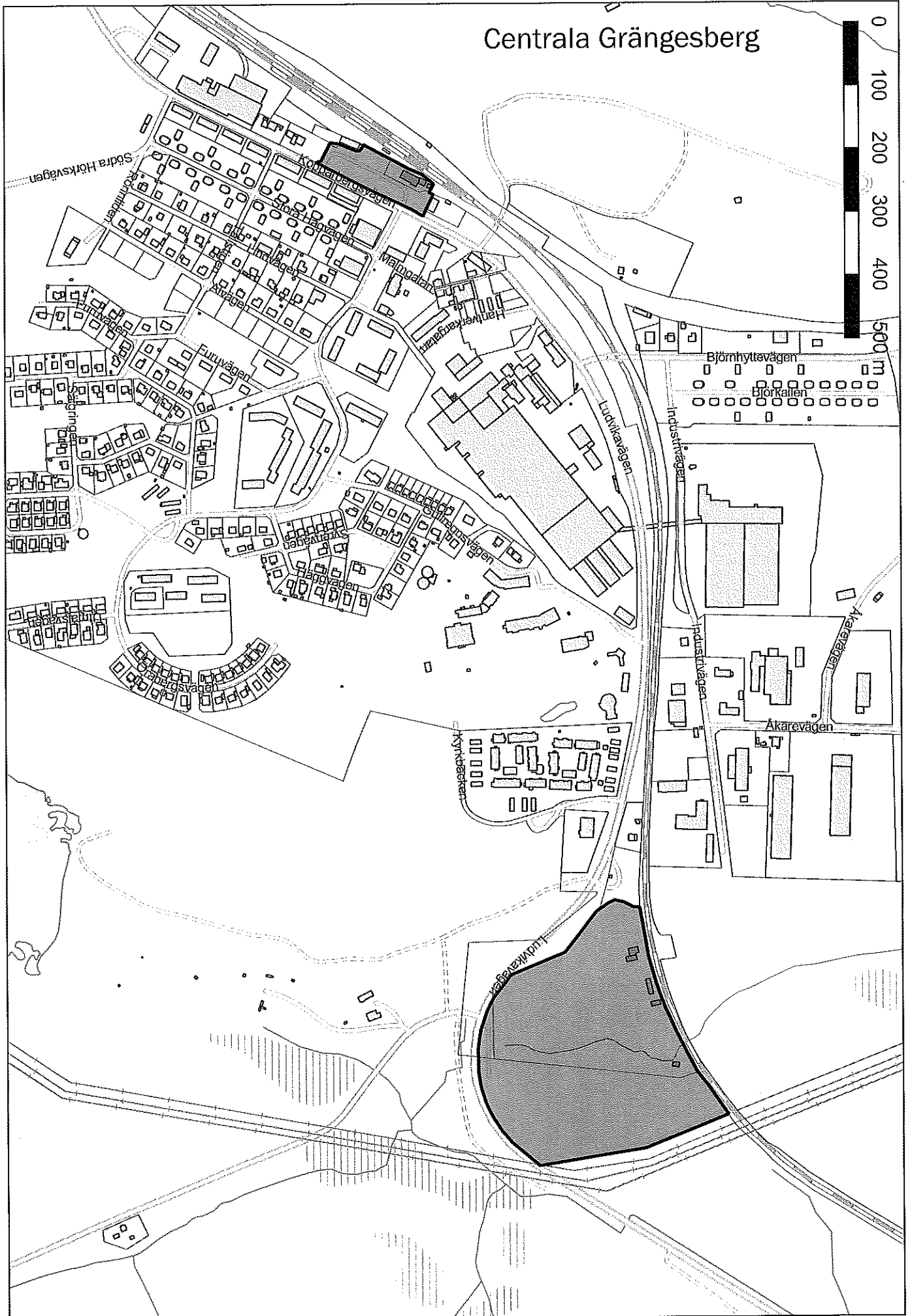
I ordningslagen finns också bestämmelser om förelägganden och förverkande.

0 100 200 300 400 500 m

# Centrala Ludvika



# Centrala Grängesberg

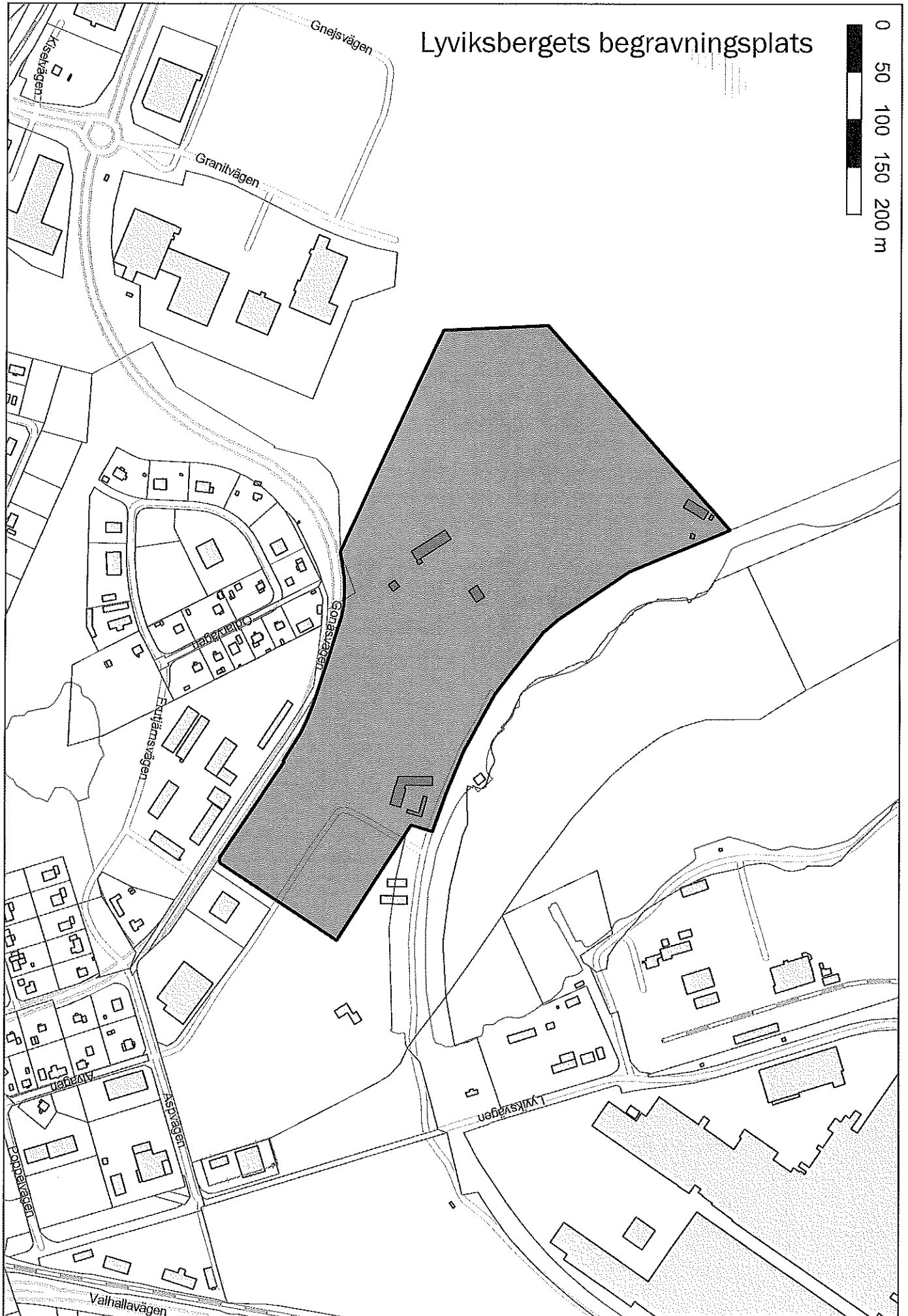
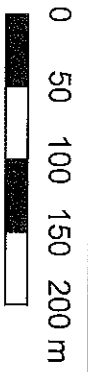




# Hillängsbadet



# Lyviksbergets begravningsplats



Kommunstyrelsen

§ 130

Dnr KS 2017/226 - 11

**Kommunremiss – valkretsindelning Landstinget****Dalarna***Kommunstyrelsens**1/0***Arbetsutskottets förslag till beslut**

Kommunfullmäktige yttrar till landstingsstyrelsen att Ludvika kommun inte har något att erinra mot förslaget att Landstinget Dalarna föreslås bli en (1) valkrets från och med de allmänna valen 2018.

**Beskrivning av ärendet**

Landstingsfullmäktige ska fatta beslut om antalet valkretsar som ska gälla vid de allmänna valen 2018. Vallagen har från den 1 januari 2015 ändrats i vissa avseenden. Bland annat har kravet på valkretsindelning för val till landstingsfullmäktige tagits bort, vilket kan få betydelse för valen 2018. Enligt de nya reglerna är landstingen en enda valkrets, om inte fullmäktige beslutar att dela in landstinget i två eller flera valkretsar. Förslaget är att valkretsindelningen i Landstinget Dalarna föreslås bli en (1) från och med de allmänna valen 2018.

Ludvika kommun har inte något att erinra mot förslaget.

Arbetsutskottet behandlade ärendet den 23 maj 2017 och beslutade enligt förvaltningens förslag.

**Beslutsunderlag**

1. Arbetsutskottets protokoll från 23 maj 2017 § 72.
2. Tjänsteskrivelse från stöd- och styrningsförvaltningen daterad 28 april 2017.
3. Landstingsstyrelsens protokoll från 10 april 2017 § 44 inklusive bilagor.

**Behandling**

HåGe Persson (M) yrkar bifall till remissvaret.

**Beslutet skickas till**  
Kommunfullmäktige



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 72

Dnr KS 2017/226 - 11

## Kommunremiss – valkretsindelning Landstinget Dalarna

### Arbetsutskottets förslag till beslut

Kommunfullmäktige yttrar till landstingsstyrelsen att Ludvika kommun inte har något att erinra mot förslaget att Landstinget Dalarna föreslås bli en (1) valkrets från och med de allmänna valen 2018.

### Beskrivning av ärendet

Landstingsfullmäktige ska fatta beslut om antalet valkretsar som ska gälla vid de allmänna valen 2018. Vallagen har från den 1 januari 2015 ändrats i vissa avseenden. Bland annat har kravet på valkretsindelning för val till landstingsfullmäktige tagits bort, vilket kan få betydelse för valen 2018. Enligt de nya reglerna är landstingen en enda valkrets, om inte fullmäktige beslutar att dela in landstinget i två eller flera valkretsar. Förslaget är att valkretsindelningen i Landstinget Dalarna föreslås bli en (1) från och med de allmänna valen 2018.

Ludvika kommun har inte något att erinra mot förslaget.

### Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse från stöd- och styrningsförvaltningen daterad 28 april 2017.
2. Landstingsstyrelsens protokoll från 10 april 2017 § 44 inklusive bilagor.

### Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen



Kommunfullmäktige

## Kommunremiss – valkretsindelning

### Förvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige yttrar till landstingsstyrelsen att Ludvika kommun inte har något att erinra mot förslaget att Landstinget Dalarna föreslås bli en (1) valkrets från och med de allmänna valen 2018.

### Sammanfattning

Landstingsfullmäktige ska fatta beslut om antalet valkretsar som ska gälla vid de allmänna valen 2018. Vallagen har från den 1 januari 2015 ändrats i vissa avseenden. Bland annat har kravet på valkretsindelning för val till landstingsfullmäktige tagits bort, vilket kan få betydelse för valen 2018. Enligt de nya reglerna är landstingen en enda valkrets, om inte fullmäktige beslutar att dela in landstinget i två eller flera valkretsar. Förslaget är att valkretsindelningen i Landstinget Dalarna föreslås att bli en (1) från och med de allmänna valen 2018. Ludvika kommun har inte något att erinra mot förslaget.

### Beskrivning av ärendet

Landstingsfullmäktige ska fatta beslut om antalet valkretsar som ska gälla vid de allmänna valen 2018. Vallagen har från den 1 januari 2015 ändrats i vissa avseenden. Bland annat har kravet på valkretsindelning för val till landstingsfullmäktige tagits bort, vilket kan få betydelse för valen 2018.

Enligt de nya reglerna är landstingen en enda valkrets, om inte fullmäktige beslutar att dela in landstinget i två eller flera valkretsar. Ett sådant beslut ska fattas av landstingsfullmäktige senast den 31 oktober året före det valår då den nya indelningen ska gälla för första gången. Kommunerna i länet ska dessförinnan ha fått tillfälle att yttra sig.

### Valkretsar

Valkretsar är geografiska områden som folket utser kandidater till landstingsfullmäktige. Tanken är att hela landet, eller alla delar av ett län eller en kommun, ska bli representerade.

Landstingsfullmäktige beslutar om hur många mandat som hela fullmäktige totalt ska ha men det är länsstyrelsen som beslutar om antalet mandat för varje

valkrets. I landstingsfullmäktige som är valkretsindelade är 9/10 av mandaten fasta valkretsmandat och resten utjämningsmandat.

Nuvarande valkretsindelning har sex valkretsar. Länsstyrelsen beslutade den 12 mars 2009, utifrån landstingsfullmäktiges förslag november 2008.

Falun	Borlänge	Avesta/ Hedemora/Säter
Ludvika/ Smedjebacken	Gagnef/Leksand /Malung-Sälen /Rättvik/ Vansbro	Mora/ Orsa/ Älvdalen

### Beredning

Landstingsfullmäktiges ordförande har haft i uppdrag att tillsammans med gruppledarna i landstingsfullmäktige diskutera frågan angående valkretsindelning. Som underlag för dessa diskussioner har de haft ett underlag som finns bilagt detta ärende.

I materialet framgår valresultat utifrån landstingsvalet 2014 om man inrättar exempelvis en, tre eller sex valkretsar. Utifrån underlaget föreslår sedan landstingsstyrelsen att valkretsindelningen till Dalarnas kommuner ska vara en (1) från och med de allmänna valen 2018.

Förslaget angående valkretsindelning ska ses som ett led i frågan om bildandet av ett nytt Region Dalarna och de nya frågeställningar som regionen därmed kommer att få ansvar för.

Ludvika kommun har inte något att erinra mot förslaget om att Landstinget Dalarna föreslås bli en (1) valkrets från och med de allmänna valen 2018.



Jan Lindström  
Kommunchef

Jessica Hedlund  
Tf kanslichef/ Utredare

### Bilagor

Bilaga 1 Landstingsstyrelsens protokoll 10 april 2017 § 44 inkl. bilagor

**Beslut skickas till**  
Landstinget Dalarna  
Akten

Sida 1 (2)	
LUDVIKA KOMMUN	
Kommunstyrelsen/Kansliet	
2017 -04- 24	
Diarienumr	Diarietplanbeteckn.
KS 2017/026	11

## Landstingsstyrelsens Beslutsärenden

### § 44 Kommunremiss – Valkretsindelning

Diarienummer LD16/02447

#### Landstingsstyrelsens beslut

1. Valkretsindelning för Landstinget Dalarna föreslås bli en (1) fr o m de allmänna valen 2018.
2. Förslaget remitteras till Dalarnas kommuner samt till de partier som finns representerade i landstingsfullmäktige – för synpunkter till Landstinget Dalarna senast 30 juni 2017.

#### Sammanfattning av ärendet

Landstingsfullmäktige har att fatta beslut om antalet valdistrikt som ska gälla vid de allmänna valen 2018. Vallagen har från 1 januari 2015 ändrats i vissa delar. Bland annat har kravet på valkretsindelning för val till landstingsfullmäktige tagits bort, vilket kan få betydelse för valen 2018.

Enligt de nya reglerna är landstingen en enda valkrets, om inte fullmäktige beslutar att dela in landstinget i två eller flera valkretsar. Om landstinget ska delas in i flera valkretsar vid valet 2018 krävs ett sådant beslut. Indelningen i valkretsar ska beslutas av landstingsfullmäktige senast den 31 oktober året före det valår då den nya indelningen ska gälla för första gången. Kommunerna inom länet ska dessförinnan ha fått tillfälle att yttra sig. Landstingsfullmäktige har därför att fatta ett beslut senast under september månad som ligger som underlag till länsstyrelsens beslut.

Nuvarande valkretsindelning har sex (6) valkretsar. Länsstyrelsen Dalarna beslutade den 12 mars 2009, utifrån landstingsfullmäktige förslag november 2008.

Utdrag exp 2017-04-24 till

1. Akten
2. Region Dalarna
3. Dalarnas kommuner
4. Partier i LF
5. Eva Dahlander

Vid protokollet :

Eva Bergfeldt

Bestyrkes i tjänsten

Gunnel Strandberg

I ärendet har dialoger inom regionen förts av landstingsfullmäktiges ordförande med partiernas gruppledare.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag. **Bilaga § 44 A**
- b) PM om Underlag inför dialog om valkretsindelning för Dalarna.  
**Bilaga § 44 B**
- c) Bilaga Exempel på sammanställning av effekter för valresultatet med alternativt antal valdistrikt. **Bilaga § 44 C**

### Yrkanden, proposition och beslutsgång

Ordförande Gunnar Barke meddelar att gruppledarna förordar en (1) valkrets och framför detta som sitt yrkande.

Han yrkar dessutom att remisstidens stoppdatum ändras till 30 juni i stället för 15 augusti 2017.

Ulf Berg (M) yrkar med instämmande av Lena Reyier (C) att även de politiska partierna som finns representerade i landstingsfullmäktige tillfrågas.

Ordföranden föreslår följande propositionsordning som landstingsstyrelsen godkänner:

Först ställs proposition på ordförandens yrkande att Landstinget Dalarna blir en (1) valkrets.

Sedan ställs proposition på att remissens stopptid ändras till 30 juni 2017.

Därefter ställs proposition på Ulf Bergs och Lena Reyiers yrkande ovan.

På proposition om bifall eller avslag på Gunnar Barkes första yrkande ovan finner ordföranden att landstingsstyrelsen bifaller yrkandet: Landstinget Dalarna föreslås bli en (1) valkrets.

På proposition om bifall eller avslag på Gunnar Barkes andra yrkande ovan finner ordföranden att landstingsstyrelsen bifaller yrkandet: Remissens stopptid ändras till 30 juni 2017.

På proposition om bifall eller avslag på Ulf Bergs och Lena Reyiers yrkande ovan finner ordföranden att landstingsstyrelsen bifaller yrkandet: Förslaget skickas även till de partier som finns representerade i landstingsfullmäktige.



2017-04-10 Landstingsstyrelsen

## **Kommunremiss – Valkretsindelning**

---

### **Ordförandens förslag**

1. Valkretsindelning för Landstinget Dalarnas föreslås bli xxx fr o m de allmänna valen 2018.
2. Förslaget remitteras till Dalarnas kommuner för synpunkter till Landstinget Dalarna senast 15 augusti 2017.

### **Sammanfattning**

Landstingsfullmäktige har att fatta beslut om antalet valdistrikt som ska gälla vid de allmänna valen 2018. Vallagen har från 1 januari 2015 ändrats i vissa delar. Bland annat har kravet på valkretsindelning för val till landstingsfullmäktige tagits bort, vilket kan få betydelse för valen 2018.

Enligt de nya reglerna är landstingen en enda valkrets, om inte fullmäktige beslutar att dela in landstinget i två eller flera valkretsar. Om landstinget ska delas in i flera valkretsar vid valet 2018 krävs ett sådant beslut. Indelningen i valkretsar ska beslutas av landstingsfullmäktige senast den 31 oktober året före det valår då den nya indelningen ska gälla för första gången. Kommunerna inom länet ska dessförinnan ha fått tillfälle att yttra sig. Landstingsfullmäktige har därför att fatta ett beslut senast under september månad som ligger som underlag till länsstyrelsens beslut.

Nuvarande valkretsindelning har sex (6) valkretsar. Länsstyrelsen Dalarna beslutade den 12 mars 2009, utifrån landstingsfullmäktiges förslag november 2008.

I ärendet har dialoger inom regionen förts av landstingsfullmäktiges ordförande med representanter från partier.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag
- b) PM om Underlag inför dialog om valkretsindelning för Dalarna
- c) Bilaga Exempel på sammanställning av effekter för valresultatet med alternativt antal valdistrikt

### **Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget**

Valkretsar är geografiska områden som folket utser kandidater till landstingsfullmäktige.

Tanken med valkretsar är att hela landet eller alla delar av ett län eller en kommun ska bli representerade så att det inte bara är personer från t.ex. stora städer som blir valda.

Alla landsting är indelade i valkretsar, men det ställs inte som ett krav på antalet. Det är upp till landstingsfullmäktige att besluta om antalet.

Landstingsfullmäktige beslutar om hur många mandat som hela fullmäktige totalt ska ha men det är länsstyrelsen som beslutar om antalet mandat för varje valkrets. I landstingsfullmäktige som är valkretsindelade är 9/10 av mandaten fasta valkretsmandat och resten är utjämningsmandat.

Uppdraget har initierats av styr- och referensgrupperna för Regionbildning och prövas av landstingsstyrelsens arbetsutskott den 27 mars genom att grupperna tillsätts. Arbetsgruppens representantskap består av landstingsfullmäktiges ordförande och gruppledarna inom Region Dalarna.

#### **Ekonomi och finansiering**

Antalet valkretsar påverkar i mindre grad kostnaden för valorganisationen. OBS ändå att det är kommunerna som har uppdraget att administrera organisationen. Kommunerna har delvis en statlig finansiering. Kommunernas valorganisation utgår från deras egen valkretsindelning.

#### **Juridik**

Landstinget har att förhålla sig till den lagstiftning som gäller för lagstiftningen.

#### **Samverkan med fackliga organisationer**

Ej aktuell

## Underlag inför dialog om valkretsindelning för Dalarna

### Bakgrund

Landstingsfullmäktige har att fatta beslut om antalet valdistrikt som ska gälla från de allmänna valen 2018. Vallagen har från 1 januari 2015 ändrats i vissa delar. Bland annat har kravet på valkretsindelning för val till landstingsfullmäktige tagits bort, vilket kan få betydelse för valen 2018.

Enligt de nya reglerna är landstingen en enda valkrets, om inte fullmäktige beslutar att dela in landstinget i två eller flera valkretsar. Om landstinget ska delas in i flera valkretsar vid valet 2018 krävs ett specifikt beslut av landstingsfullmäktige som sedan överlämnas till länsstyrelsen för ställningstagande.

Indelningen i valkretsar ska beslutas av landstingsfullmäktige senast den 31 oktober året före det valår då den nya indelningen ska gälla för första gången. Kommunerna inom länet ska dessförinnan ha fått tillfälle att yttra sig. Landstingsfullmäktige ska sedan fatta ett beslut vid sitt sammanträde september månad som ligger till grund för länsstyrelsens ställningstagande.

Landstingsfullmäktiges ordförande har i uppdrag att tillsammans med gruppledarna i landstingsfullmäktige diskutera frågan. Som underlag till dessa dialoger överlämnas ett diskussionsunderlag, bilaga 1. Underlaget ger exempel på hur valresultatet påverkas beroende på antalet valkretsar. I bifogat material åskådliggörs valresultatet, utifrån röstresultatet från landstingsvalet 2014, om man inrättar exempelvis en (1), tre (3) eller sex (6) valkretsar.

### Innebörden av valkretsindelning

Landstingsfullmäktige har att lämna förslag på antalet valkretsar. Parallellt med detta har ett uppdrag i samma fråga initierats av styr- och referensgrupperna för Regionbildning. Gruppen bildas formellt vid landstingsstyrelsens arbetsutskott den 27 mars. Arbetsgruppens representantskap består av landstingsfullmäktiges ordförande och gruppledarna i landstingsfullmäktige.

Valkretsar är geografiska områden som folket utser kandidater till landstingsfullmäktige. Nuvarande valkretsindelning har sex (6) valkretsar, se nedan. Valkretsindelningen är beslutad av Länsstyrelsen Dalarna den 12 mars 2009, utifrån landstingsfullmäktige förslag november 2008.

**Valkrets:**

Falun

Borlänge

Avesta/Hedemora/Säter

Ludvika/Smedjebacken

Gagnef/Leksand/Malung-Sälen/Rättvik/Vansbro

Mora/Orsa/Älvdalen

Tanken med valkretsar är att hela landet eller alla delar av ett län eller en kommun ska bli representerade så att det inte bara är personer från t.ex. stora städer som blir valda.

Alla landsting är indelade i valkretsar, men det ställs inte som ett krav på antalet. Det är upp till landstingsstingsfullmäktige att lämna förslag om antalet. Görs inte detta ska frågan hanteras av länsstyrelsen enligt Vallagens bestämmelser. Länsstyrelsens beslut blir då en begränsning av antalet valkretsar till ett.

Som information kan nämnas att utifrån valkretsindelningen fördelas 9/10 av mandaten fasta valkretsmandat och resten är utjämningsmandat. Det innebär att vissa effekter kan uppstå för det enskilda partiet beroende på antalet valkretsar och antalet mandat.

I bilaga till PM:t framgår effekterna av röstresultatet beräknat utifrån landstingsvalet 2014. De exempel vi har bifogat här åskådliggör på vad sätt valresultatet hade påverkats om alternativ valkretsindelning funnits.

**Enligt uppdrag**

Eva Dahlander

Administrativ chef

Bilaga 1

Exempel - sammanställning av effekter för valresultatet med alternativt antal valdistrikt.

Utgångspunkt – valresultat 2014, med 1,3 respektive 6 valdistrikt

Val 2014	M	C	FP	KD	S	V	MP	SD	dsp	Total
Falun	4	2	1	1	5	1	1	1	1	17
Borlänge	3	1			5	1	1	2		13
Avesta/Hedemora/Säter	2	2	1		6	1		2	1	15
Ludvika/Smedjebacken	3	1			4	1	1	1		11
Gagn/Leks/Malung-Säl/ Rättv/Vansb	3	2	1	1	5	1	1	1	1	16
Mora/Orsa/Älvdalen	1	2		1	4	1		1	1	11
<b>Summa</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>83</b>

Ny beräkning 6 valkr	M	C	FP	KD	S	V	MP	SD	dsp	Total
Falun	4	2	1	1	5	1	1	1	1	17
Borlänge	3	1	1		5	1	1	2		14
Avesta/Hedemora/Säter	3	1	1		6	1		2	1	15
Ludvika/Smedjebacken	2	1			4	1	1	1		10
Gagn/Leks/Malung-Säl/ Rättv/Vansb	3	2	1	1	5	1	1	2	1	17
Mora/Orsa/Älvdalen	1	2		1	3	1		1	1	10
<b>Summa</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>83</b>

Ny beräkning 1 valkr	M	C	FP	KD	S	V	MP	SD	dsp	Total
Dalarna	16	9	4	3	28	6	4	9	4	83
<b>Summa</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>83</b>

Ny beräkning 3 valkr	M	C	FP	KD	S	V	MP	SD	dsp	Total
Falun/Borlänge	7	3	2	1	10	2	2	4	1	32
Avesta/Hedemora/ Säter/Ludvika/ Smedjebacken	5	2	1	1	10	2	1	3	1	26
Gagn/Leks/Malung-Säl/ Rättv/Vansb/Mora/Orsa/ Älvdalen	4	4	1	1	8	2	1	2	2	25
<b>Summa</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>83</b>

Se detaljerad beräkning: [http://www.val.se/det\\_svenska\\_valsystemet/valresultat/rakna\\_slav/valsimulator/index.html?rd=1488277791957&l=rkl2014L20&r=2018Lvk&v.1.n=Falun/Borlänge&v.1.rb=83896&v.2.ok=0&v.4.ok=0&v.3.n=Avesta/Hedemora/Säter/Ludvika/Smedjebacken&v.3.rb=67666&v.5.n=Gagn/Leks/Malung-Säl/Rättv/Vansb/Mora/Orsa/Älvdalen&v.6.ok=0&v.5.rb=70452&v.1.r.1=14515&v.1.r.2=5947&v.1.r.3=3504&v.1.r.4=2575&v.1.r.5=22522&v.1.r.6=5690&v.1.r.7=4784&v.1.r.8=7334&v.1.r.51=1963&v.1.r.9995=682&v.3.r.1=10047&v.3.r.2=5048&v.3.r.3=2147&v.3.r.4=1501&v.3.r.5=20912&v.3.r.6=4022&v.3.r.7=2469&v.3.r.8=6017&v.3.r.51=2476&v.3.r.9995=279&v.5.r.1=9530&v.5.r.2=8058&v.5.r.3=2060&v.5.r.4=3529&v.5.r.5=18586&v.5.r.6=3536&v.5.r.7=2373&v.5.r.8=5162&v.5.r.51=3826&v.5.r.9995=212](http://www.val.se/det_svenska_valsystemet/valresultat/rakna_slav/valsimulator/index.html?rd=1488277791957&l=rkl2014L20&r=2018Lvk&v.1.n=Falun/Borlänge&v.1.rb=83896&v.2.ok=0&v.4.ok=0&v.3.n=Avesta/Hedemora/Säter/Ludvika/Smedjebacken&v.3.rb=67666&v.5.n=Gagn/Leks/Malung-Säl/Rättv/Vansb/Mora/Orsa/Älvdalen&v.6.ok=0&v.5.rb=70452&v.1.r.1=14515&v.1.r.2=5947&v.1.r.3=3504&v.1.r.4=2575&v.1.r.5=22522&v.1.r.6=5690&v.1.r.7=4784&v.1.r.8=7334&v.1.r.51=1963&v.1.r.9995=682&v.3.r.1=10047&v.3.r.2=5048&v.3.r.3=2147&v.3.r.4=1501&v.3.r.5=20912&v.3.r.6=4022&v.3.r.7=2469&v.3.r.8=6017&v.3.r.51=2476&v.3.r.9995=279&v.5.r.1=9530&v.5.r.2=8058&v.5.r.3=2060&v.5.r.4=3529&v.5.r.5=18586&v.5.r.6=3536&v.5.r.7=2373&v.5.r.8=5162&v.5.r.51=3826&v.5.r.9995=212)