

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Ulrika SundinTill Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens ledamöter
Till ersättare för kändedom**Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden****Tid:** Torsdag 25 augusti 2022, kl. 14:00**Plats:** Folkets hus våning 7, Stora Orren

| Ärenden | Dnr |
|---|------------|
| 1 Val av justerare | 2 |
| 2 Anmälan av extra ärende | |
| 3 Information från Gunilla Andersson | |
| 4 Presentation av Anne-Karin Grönvold, planeringschef | |
| 5 Yttrande över motion om att uppdatera vindkraftsplanen från 2010 | 3 - 6 |
| 6 Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och Dalarnas kommuner angående kollektivtrafik | 7 - 43 |
| 7 Svar på uppdrag - budget i balans 2022 | 44 - 48 |
| 8 Verksamhetsinformation | 49 |
| 9 Delegationsbeslut | 50 - 57 |
| 10 Meddelanden | 58 - 59 |

Sören Finnström
ordförandeUlrika Sundin
nämndsekreterare



Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Jan Lundberg, 0240-866 26
jan.lundberg@ludvika.se

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Anteckningar

2022-08-11

Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens arbetsutskott

§ 77

Dnr 2022/429

Yttrande över motion om att uppdatera vindkraftsplanen från 2010

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden anser motionen tillgodosedd eftersom vindkraftsplanen kommer att ingå som en del i kommande översiktsplan.

Beskrivning av ärendet

Miljöpartiet de gröna i Ludvika yrkar i en motion till kommunfullmäktige:

- att Ludvikas vindkraftsplan ska uppdateras för att peka ut fler områden som är lämpliga och möjliga för vindkraft
- att arbetet med planen sker med inkludering av medborgarna i processen genom samråd och dialog

Förvaltningens synpunkter

Utvecklingen går mot allt större vindkraftverk. Det gör att det inte längre är lika viktigt att placera dem på berg – de vindkraftverk som planeras numera, till exempel för Vindpark Siksberget i Smedjebackens kommun, är i sig höga som berg. Därför finns all anledning att uppdatera vindkraftsplanen.

Detta görs lämpligen som en del i det pågående upprättandet av en ny översiktsplan, som enligt tidplanen ska vara klar 2026.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse daterad den 8 juli 2022.
2. Motion till kommunfullmäktige – Uppdatera vindkraftsplanen från 2010, miljöpartiet de gröna Ludvika 2022-05-02.

Beslut skickas till

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Akten

Remissvar på motion om att uppdatera vindkraftsplanen från 2010

Förslag till beslut

Vindkraftsplanen kommer att uppdateras som en del av upprättandet av en ny översiktsplan.

Beskrivning av ärendet

Miljöpartiet de gröna i Ludvika yrkar i en motion till kommunfullmäktige:

- att Ludvikas vindkraftsplan ska uppdateras för att peka ut fler områden som är lämpliga och möjliga för vindkraft
- att arbetet med planen sker med inkludering av medborgarna i processen genom samråd och dialog

Förvaltningens synpunkter

Utvecklingen går mot allt större vindkraftverk. Det gör att det inte längre är lika viktigt att placera dem på berg – de vindkraftverk som planeras numera, till exempel för Vindpark Siksberget i Smedjebackens kommun, är i sig höga som berg. Därför finns all anledning att uppdatera vindkraftsplanen.

Detta görs lämpligen som en del i det pågående upprättandet av en ny översiktsplan, som enligt tidplanen ska vara klar 2026.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Torkel Berg
Planarkitekt

Bilagor

1. Motion till kommunfullmäktige – Uppdatera vindkraftsplanen från 2010, miljöpartiet de gröna Ludvika 2022-05-02

From: info@ludvika.se
Sent: Wed, 1 Jun 2022 08:03:56 +0000
To: kulturochsamhallsutveckling
Subject: [2022/158] Svar på motion - Uppdatera vindkraftsplanen från 2010 [ref=22129]
Attachments: Motion - Uppdatera vindkraftsplanen från 2010.pdf

REMISS

Ärende: Motion - Uppdatera vindkraftsplanen från 2010

Ärendet överlämnas för yttrande av nämnden/bolaget
Handlingarna bifogas detta meddelande
Om handlingarna önskas på annat sätt är det bara säga till.

Senaste datum för yttrande är vid nämnd/möte i september

Om ni redan nu ser att tidplanen inte håller så återkoppla snarast.

Yttrandet skickas till info@ludvika.se

Med vänlig hälsning
Registrator
Stadshuset
Ludvika kommun

--

This message has been scanned for viruses and dangerous content by
[E.F.A. Project](#), and is believed to be clean.

Uppdatera vindkraftsplanen från 2010

Klimatförändringarna blir nu allt tydligare och behovet av konkreta åtgärder som drastiskt minskar utsläppen av växthusgaser blir alltmer akut.

De senaste rapporterna från FN:s mellanstatliga klimatpanel IPCC med aktuella sammanställningar av forskningsläget är skrämmande läsning och behöver tas på största allvar. Användningen av fossila energikällor behöver upphöra.

Energihushållning och större energieffektivitet är de bästa alternativen men det räcker inte och därför har ytterligare elektrifiering en viktig roll.

Vindkraften är den källa till elenergi som elproducenterna runt om i världen idag föredrar på grund av de relativt låga kostnaderna och att utbyggnad av nya vindkraftverk går förhållandevis snabbt. Liksom alla energikällor medför också vindkraften nackdelar och till vindkraftens problem hör lokala störningar.

Var vindkraftverken placeras är därför av största vikt för att ge så små störningar som möjligt på miljö och för boende och besökare. Kommunerna har en mycket stor roll att spela i detta sammanhang genom att styra var vindkraftverk kan placeras.

Miljöpartiet de gröna i Ludvika yrkar:

- att Ludvikas vindkraftsplan ska uppdateras för att peka ut fler områden som är lämpliga och möjliga för vindkraft
- att arbetet med planen sker med inkludering av medborgarna i processen genom samråd och dialog.

Aron Knifström
Miljöpartiet de gröna i Ludvika



2022-08-11

Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens arbetsutskott

§ 78

Dnr 2022/468

Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och Dalarnas kommuner avseende kollektivtrafik

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden rekommenderar kommunfullmäktige att godkänna avtalet i enlighet med de två beslutspunkter som föreslås i missivet, se nedan, samt skicka beslutet till Region Dalarna senast 15 oktober 2022.

Beskrivning av ärendet

Beslutspunkter enligt Region Dalarna

Enligt missivet från Region Dalarna ska beslutspunkterna vara följande:

1. Tilläggsavtal, till ”Avtal mellan Landstinget Dalarna och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken” (skatteväxlingsavtalet), med bilaga 2 och 3, godkänns.
2. Beslutet i punkt 1 gäller under förutsättning att Region Dalarna och samtliga kommuner i länet fattar motsvarande beslut.

Synpunkter från Ludvika som Regionen tagit hänsyn till

Kommunen yttrade sig i januari 2022 kring avtalsförslaget. Några av synpunkterna har kommunen fått med i avtalet:

- Avtalets layout har förbättrats.
- Tillämpning av förändringar i det gemensamma skolskjutsreglementet träder ikraft först läsåret 2023/2024.
- I avtalet förtydligas att reseformen individuellt beställda serviceresor (skolskjuts med litet fordon/taxi) ingår i begreppet skolskjuts och betalas av kommunerna via skolkorten.
- Ersättningsanspråk från Regionen får inte omfatta krav uppkomna tiden före föregående budgetår.
- Kommun kan säga upp tecknade avtal gällande ej skatteväxlad trafik senast två år innan berört trafikavtal upphör.

Synpunkter som kommunen inte fått gehör för

Dessa synpunkter bör kommunerna kunna samverka med Regionen om:

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

- De nya gemensamma reglerna för skolskjuts ska ingå i skolskjutsreglementet istället för i ett tilläggsavtal. De nya reglerna gäller avstånd, restid och väntetid, skolkort till friskolor samt gemensam bedömning av farlig skolväg. De föreslagna avstånden stämmer överens med Ludvika kommuns avståndsgränser; 2 km för åk 0-3, 3 km för åk 4-6 respektive 4 km för åk 7-9. Väntetider och restider kommer att vara oförändrade mot idag. Eventuellt kan bedömningen om farlig skolväg ändras vilket i så fall medför att kommunen måste göra om polygonerna i e-tjänsten.
- Kommunal bilaga till skolskjutsreglementet gällande likformighet i bostadsområden bör finnas kvar.
- Framtagande av en bilaga till tilläggsavtalet där det framgår vilka resor som ingår i skolskjutskostnaderna samt vad som är tillköp.
- Kravspecifikation som föregår nytt trafikavtal ska samverkas med kommunerna.
- Regionens diarienummer för tilläggsavtalet ska även finnas på de bilagor som tillhör tilläggsavtalet.
- FAQ med begreppsförklaring bör finnas med som bilaga till tilläggsavtalet.
- Kollektivtrafikförvaltningen måste ta till sig kommunernas synpunkter vid beslut om förläggning av läsårstider. De behöver även se över om det går att tillämpa samma förläggning av lov- och studiedagar per trafikområde istället för i hela länet.
- Förläggningen av studiedagar kan behöva ändras i efterhand då datum för nationella prov bestäms av annan myndighet efter att läsårstiderna beslutats. Om studiedagar flyttas på grund av ovanstående ska ingen debitering utgå.

Nyttillkomna punkter

- Kommunerna bär det ekonomiska ansvaret för tillståndsprovning vid färdtjänst, RIAK (resor i annan kommun) och riksfärdtjänst tills en skatteväxling sker, tidigast 1 januari 2023.
- Parterna är överens om att resor till och från daglig verksamhet inte ingår i skatteväxlingen.
- Regionen övertar finansieringsansvaret samt ansvaret vid tillståndsprovning av mobilitetsstöd vilket utgör ett komplement till färdtjänst.
- Parterna är överens om att lösa eventuella tvister i konsensus men detta innebär inte några hinder för att hänskjuta tvister till allmän domstol.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse daterad den 28 juli 2022.
2. Bilaga 1 Huvudavtal
3. Bilaga 2 Samverkansformer
4. Bilaga 3 Beskrivning av fördelningsnyckel
5. Bilaga 4 Tilläggsavtal

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

6. Bilaga 5 Yttrandet från KS till Region Dalarna daterat 16 maj, KSU
2021/831
-

Beslut skickas till

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Akten

BDU Region Dalarna

Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och kommunerna i Dalarnas län angående kollektivtrafik

Förvaltningens förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden rekommenderar kommunfullmäktige att godkänna avtalet i enlighet med de två beslutspunkter som föreslås i missivet, se nedan, samt skicka beslutet till Region Dalarna senast 15 oktober 2022.

OBS! Direktjustering krävs av KSU

Sammanfattning

Beslutspunkter enligt Region Dalarna

Enligt missivet från Region Dalarna ska beslutspunkterna vara följande:

1. Tilläggsavtal, till ”Avtal mellan Landstinget Dalarna och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken” (skatteväxlingsavtalet), med bilaga 2 och 3, godkänns.
2. Beslutet i punkt 1 gäller under förutsättning att Region Dalarna och samtliga kommuner i länet fattar motsvarande beslut.

Synpunkter från Ludvika som Regionen tagit hänsyn till

Kommunen yttrade sig i januari 2022 kring avtalsförslaget. Några av synpunkterna har kommunen fått med i avtalet:

- Avtalets layout har förbättrats.
- Tillämpning av förändringar i det gemensamma skolskjutsreglementet träder ikraft först läsåret 2023/2024.
- I avtalet förtydligas att reseformen individuellt beställda serviceresor (skolskjuts med litet fordon/taxi) ingår i begreppet skolskjuts och betalas av kommunerna via skolkorten.
- Ersättningsanspråk från Regionen får inte omfatta krav uppkomna tiden före föregående budgetår.
- Kommun kan säga upp tecknade avtal gällande ej skatteväxlad trafik senast två år innan berört trafikavtal upphör.

Synpunkter som kommunen inte fått gehör för

Dessa synpunkter bör kommunerna kunna samverka med Regionen om:

- De nya gemensamma reglerna för skolskjuts ska ingå i skolskjutsreglementet istället för i ett tilläggsavtal. De nya reglerna gäller avstånd, restid och väntetid, skolkort till friskolor samt gemensam bedömning av farlig skolväg. De föreslagna avstånden stämmer överens med Ludvika kommuns avståndsgränser; 2 km för åk 0-3, 3 km för åk 4-6 respektive 4 km för åk 7-9. Väntetider och restider kommer att vara oförändrade mot idag. Eventuellt kan bedömningen om farlig skolväg ändras vilket i så fall medför att kommunen måste göra om polygonerna i e-tjänsten.
- Kommunal bilaga till skolskjutsreglementet gällande likformighet i bostadsområden bör finnas kvar.
- Framtagande av en bilaga till tilläggsavtalet där det framgår vilka resor som ingår i skolskjutskostnaderna samt vad som är tillköp.
- Kravspecifikation som föregår nytt trafikavtal ska samverkas med kommunerna.
- Regionens diarienummer för tilläggsavtalet ska även finnas på de bilagor som tillhör tilläggsavtalet.
- FAQ med begreppsförklaring bör finnas med som bilaga till tilläggsavtalet.
- Kollektivtrafikförvaltningen måste ta till sig kommunernas synpunkter vid beslut om förläggning av läsårstider. De behöver även se över om det går att tillämpa samma förläggning av lov- och studiedagar per trafikområde istället för i hela länet.
- Förläggningen av studiedagar kan behöva ändras i efterhand då datum för nationella prov bestäms av annan myndighet efter att läsårstiderna beslutats. Om studiedagar flyttas på grund av ovanstående ska ingen debitering utgå.

Nyttillkomna punkter

- Kommunerna bär det ekonomiska ansvaret för tillståndsprövning vid färdtjänst, RIAK (resor i annan kommun) och riksfärdtjänst tills en skatteväxling sker, tidigast 1 januari 2023.
- Parterna är överens om att resor till och från daglig verksamhet inte ingår i skatteväxlingen.
- Regionen övertar finansieringsansvaret samt ansvaret vid tillståndsprövning av mobilitetsstöd vilket utgör ett komplement till färdtjänst.
- Parterna är överens om att lösa eventuella tvister i konsensus men detta innebär inte några hinder för att hänskjuta tvister till allmän domstol.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaderna kommer eventuellt att öka då det i avtalet föreslås att ytterligare en skatteväxling ska ske tidigast 1 januari 2023 gällande riksfärdtjänst samt tillståndshantering av färdtjänst och riksfärdtjänst. Även kostnader för att ändra

polygonerna i e-tjänsten för skolskjutsansökningar kan tillkomma om bedömningen av farlig skolväg förändras.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Anna Karlsson
Trafikhandläggare

Bilagor

Bilaga 1 Huvudavtal

Bilaga 2 Samverkansformer

Bilaga 3 Beskrivning av fördelningsnyckel

Bilaga 4 Tilläggsavtal

Bilaga 5 Yttrandet från KS till Region Dalarna daterat 16 maj, KSU 2021/831

Beslut skickas till

Kommunfullmäktige för beslut

Trafikhandläggare

Akten

From: KAN Brevlåda Ludvika Info
Sent: Tue, 21 Jun 2022 07:37:47 +0200
To: kulturochsamhallsutveckling
Cc: Anna Karlsson; Jessica Hedlund
Subject: VB: Beslutsunderlag Tilläggsavtal med bilagor mellan Region Dalarna och Dalarnas kommuner avseende kollektivtrafik
Attachments: Beslutsmissiv.pdf, Bilaga 1 Huvudavtal.pdf, Bilaga 2 Samverkansformer.pdf, Bilaga 3 - Beskrivning av fördelningsnyckel.pdf, Tilläggsavtal avseende uppdrag samverkan och finansiering för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna.pdf

Från: joakim.bergman@regiondalarna.se <joakim.bergman@regiondalarna.se>

Skickat: den 20 juni 2022 12:40

Till: KAN Brevlåda Ludvika Info; kommun@borlange.se; kommun@hedemora.se; kommun@leksand.se; kommun@alvdalen.se; kontaktcenter@falun.se; kommun@sater.se; kommun@rattvik.se; kommun@smedjebacken.se; mora.kommun@mora.se; orsa.kommun@orsa.se; registrator@gagnef.se; servicecenter@avesta.se; vansbro.kommun@vansbro.se; kommun@malung-salen.se

Kopia: region.dalarna@regiondalarna.se

Ämne: Beslutsunderlag Tilläggsavtal med bilagor mellan Region Dalarna och Dalarnas kommuner avseende kollektivtrafik

Hej,

Härmed skickas Tilläggsavtal, med bilagor, till tidigare skatteväxlingsavtal avseende kollektivtrafik ut till samtliga parter för beslut.

Handlingar som ingår är utöver beslutsmissiv:

Tilläggsavtal, Bilaga 1, Bilaga 2 samt Bilaga 3.

För BDU och Region Dalarna,

Med vänlig hälsning,



Joakim Bergman – Regionjurist
Region Dalarna – Rättsavdelningen
Mobil: 070-221 78 67
E-post: joakim.bergman@regiondalarna.se

www.regiondalarna.se

Kommunerna i Dalarnas län
Region Dalarna

Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och kommunerna i Dalarnas län angående kollektivtrafik

Tilläggsavtalet med bilagor är ett tillägg till avtalet som tecknades i samband med skatteväxlingen och ansvarsöverförandet av kollektivtrafik.

Förslag till beslut

Beredningen för Dalarnas utvecklings (BDU) sammanträde den 11 maj rekommenderade att Tilläggsavtal med bilagor skulle skickas ut till samtliga parter, dvs Region Dalarna och kommunerna i Dalarnas län, för ställningstagande.

Beslutspunkterna är följande:

1. Tilläggsavtal, till "Avtal mellan Landstinget Dalarna och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken" (skatteväxlingsavtalet), med bilaga 2 och 3, godkänns.
2. Beslutet i punkt 1 gäller under förutsättning att Region Dalarna och samtliga kommuner i länet fattar motsvarande beslut.

Dokument

- a. Tilläggsavtal
- b. Bilaga 1 – Huvudavtal
- c. Bilaga 2 – Samverkansformer
- d. Bilaga 3 – Fördelningsnyckel

Förutsättningar

Beslutet ska vara Region Dalarna tillhanda senast 15 oktober 2022.

Bakgrund

Region Dalarna (dåvarande Landstinget Dalarna) och länets kommuner beslutade under 2017 att ansvaret för allmän kollektivtrafik och färdtjänst skulle överföras från kommunerna till regionen. Överförandet innebar även att regionen övertog rollen som regional kollektivtrafikmyndighet. För att

finansiera ansvarsövertagandet växlades 0,47 procentenheter på den länsvisa skattesatsen.

I samband med beslutet tecknades även en överenskommelse (skatteväxlingsavtalet) om att Region Dalarna, som regional kollektivtrafikmyndighet, ska upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster. Vidare regleras även finansieringen av dessa tjänster samt samrådsförfaranden.

Därefter har det uppkommit ett behov av att komplettera Skatteväxlingsavtalet samt reglera och förtydliga fördelning av kostnader samt samverkansformerna.

Tilläggsavtalet och bilagorna har varit ute på remiss. Remissinstanserna förde fram ett stort antal synpunkter. De handlingar som skickas ut för godkännande är genomarbetade för att försöka tillmötesgå flertalet av synpunkterna.

Handlingarna är utöver Tilläggsavtalet även dels en samverkansbilaga (bilaga 2), som reglerar formerna för samverkan mellan parterna för att utveckla kollektivtrafiken i länet, dels en fördelningsnyckel (bilaga 3), som reglerar fördelningen av kostnader mellan olika trafikslag.

Det finns även en bilaga som är en numrerad version av skatteväxlingsavtalet. Denna bilaga finns med för att hänvisningarna i tilläggsavtalet ska bli lättare att förstå och lättare att tillämpa.

Tilläggsavtalet innehåller även skrivningar om att en ytterligare skatteväxling ska genomföras för att finansiera övertagandet av färdtjänsthandläggning och riksfärdtjänst. I remissrundan fanns synpunkter om att en ytterligare skatteväxling inte kunde genomföras förrän tidigast under 2023 och börja gälla från och med 2024. Det kommer att skickas ut ett ytterligare underlag för denna skatteväxling så snart färdiga underlag finns att tillgå.

För Beredningen för Dalarnas utveckling,

Ulf Berg,
Ordförande BDU

BILAGA 1

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

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

1. Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet

2. Landstinget ansvarar för kollektivtrafiken i länet innefattande

- a. Allmän kollektivtrafik på hjul och räls.
- b. Sjukresor.
- c. Färdtjänst.
- d. Skolskjutsar på kommunernas uppdrag.
- e. Övriga persontransporter som beställs av kommunerna.
- f. Planerar trafik på lång och kort sikt.
- g. Övertar ägande och deläggande av kollektivtrafikbolag som idag ägs av Region Dalarna.

3. Kollektivtrafikens finansiering

- a. Landstinget står för en grundfinansiering efter att skatteväxling skett.
- b. Kommunerna betalar skolskjutsar genom köp av kort. För skolskjutsar är benämningen skolkort.
- c. Kommunerna betalar efter självkostnad den trafik de själva beställer
- d. 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.
- e. En uppföljning av extern resurs av avtalens och skatteväxlingens ekonomiska utfall för parterna skall göras under år 2019 av kollektivtrafikmyndigheten.

4. Skolkortspriset

- a. Huvudregeln är att priset på skolkort är detsamma som priset på periodkort för ungdomar, för närvarande 320 kronor i månaden.
- b. Inför eventuel.la förändringar av skolkortspriset skall landstinget i en utredning visa på behov av förändring och göra jämförelser med andra län.
- c. Ändring av skolkortspris skall ske i samråd mellan landstinget och kommunerna.

5. Ansvar för skolskjutsar

- a. Kommunerna ansvarar för och beviljar elever skolskjuts enligt gällande kommunala reglemente
- b. Landstinget ansvarar för att elever som beviljats skolskjuts erbjuds möjlighet att resa till skolan enligt reglementen. Reglementen och beslut är kommunernas ansvar.

BILAGA 1

- c. Kommunerna ansvarar för att trafik- och skolplanering genomförs på ett sådant sätt att rationalitet och effektivitet uppnås för både trafik och skola.

6. Trafikplanering

- a. 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.
- b. Kommun får efter medgivande av kollektivtrafikmyndigheten göra s.k. tillköp¹ 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.
- c. 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.

7. Organisation

- a. Landstinget planerar för och inrättar trafikverksamheten i sin organisation.
- b. Landstinget ansvarar för att det skall finnas organ för såväl politisk samverkan som för förvaltningssamverkan med kommunerna.
- c. 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.

8. Övergångsregler/införandesteg

- a. Parterna är överens om att tillämpa övergångsregler eller införandesteg under tvåår för att parera ekonomiska effekter av skatteväxlingen som bedöms ogynnsamma, se tabell på nästa sida.

9. Avtalets ikraftträdande och godkännande

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

10. Tvist

Eventuella tvistigheter ska lösas genom lösningsinriktade och gemensamma ansträngningar. Tvist 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-Sälen, 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.

¹ 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.

Samverkansformer

inom kollektivtrafikområdet

mellan

Region Dalarna

och

Dalarnas kommuner



| | | |
|-----|--|----|
| 1. | Inledning | 2 |
| 2. | Samverkan kollektivtrafikutveckling | 3 |
| 3. | Politiska mål och viljeriktningar | 3 |
| 4. | Samverkansprocessen | 4 |
| 4.1 | Samverkan och samråd | 4 |
| 4.2 | Samverkansforum | 4 |
| 4.3 | Samverkansmodell – regional kollektivtrafik | 5 |
| 4.4 | Beredningen för Dalarnas Utveckling – BDU | 5 |
| 4.5 | Strategiforum | 5 |
| 4.6 | Lokala driftforum | 6 |
| 4.7 | Dialogforum | 6 |
| 4.8 | Övriga intressenter | 6 |
| 4.9 | Ärendeprocess | 7 |
| 5. | Särskilda processer inom samverkansprocessen | 8 |
| 5.1 | Framtagande av Trafikförsörjningsprogram | 8 |
| 5.2 | Budgetprocess | 8 |
| 5.3 | Upphandling av trafik | 8 |
| 6. | Förändringar i utbudet | 10 |
| 6.1 | Tillköp – tågtrafik | 10 |
| 7. | Beslutsprocess | 11 |
| 8. | Årsprocess – regional kollektivtrafik | 11 |
| 8.1 | Trafikplan och Årsrapport | 11 |
| 9. | Utvärdering | 12 |
| 10. | Kommunicering vid samverkan | 12 |

1. Inledning

Bilagan Samverkansbilagan beskriver de samverkansformer som krävs för att dels nå de uppsatta målen i Trafikförsörjningsprogrammet, dels effektivisera fullgörandet och formerna för den regionala kollektivtrafikmyndighetens (RKM) uppdrag från kommunerna i Dalarnas län avseende upphandling, planering och samordning av transporttjänster som kommunerna är ansvariga för.

Trafikförsörjningsprogrammet är RKM:s styrande policydokument som beskriver de övergripande målen för utformning och utveckling av den regionala kollektivtrafiken. Kravet om trafikförsörjningsprogram är reglerat i EU:s kollektivtrafikförordning och i lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

För att kollektivtrafiken ska vara ett effektivt instrument för regional utveckling och utgöra ett reellt medel för att nå målen krävs att såväl Region Dalarna (Regionen) och kommunerna samt övriga aktörer strävar i en gemensam riktning.

Samverkansbilagan beskriver utöver samverkansformer även beslutsprocesser och hur de förhåller sig till varandra. Framtagna samverkansformer ska möjliggöra dialog och samverkan kring såväl strategiska som operativa frågor. Samtidigt ska en effektiv och smidig förankrings- och beslutsprocess kring frågor på lokal och regional nivå säkerställas. Intentionen är att skapa förtroende och en god relation mellan Regionen, regionen som regional kollektivtrafikmyndighet och kommunerna. Detta kräver ett stort ansvarstagande från samtliga parter.

Samverkan innefattar ett aktivt agerande från samtliga inblandade parter och är att likställa med

samarbete, dvs arbeta tillsammans för ett gemensamt syfte.

Vikten av samverkan mellan trafikföretagen, RKM och kommunerna m.fl. finns beskrivet i en av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafiks vägledning, *Vägledning – Upphandling av kollektivtrafik 2020: "Utöver den naturliga samverkan som RKM och trafikföretaget bedriver inom kontraktet krävs en vidare samverkan genom fler parter för att kunna integrera och utveckla funktionella kollektivtrafiksystem samt tillgodose och lösa nya behov, dvs. trepartssamverkan. Även sannolikheten för att omhänderta resenärsbehov och få mer ekonomiska bärkraftiga lösningar ökar med samverkan.*

Med samverkan menas i detta avseende att flera formellt självständiga organisationer arbetar tillsammans för att etablera, realisera och styra mot gemensamma mål inom det aktuella trafikområdet. Samverkan bör ses som en styrningsform för att skapa förutsättningar för en hållbar och sammanhållen kollektivtrafik. Den bidrar till att utveckla gemensamma överenskommelser om prioriteringar för kollektivtrafik och för att RKM ska kunna säkra genomförandet av långsiktiga planer, t.ex. i en situation där kommuner bestämmer kring markanvändning."

Samverkansbilagan och samverkansformerna bör regelbundet utvärderas. De olika samverkansforumen som beskrivs nedan kan därför förändras över tid.

2. Samverkan kollektivtrafikutveckling

Region Dalarna är regional kollektivtrafikmyndighet i Dalarna, vilket innebär ansvar och beslutsrätt rörande den regionala kollektivtrafiken och dess utveckling i länet. För att kollektivtrafiken ska ha möjlighet att utvecklas och vara ett effektivt och hållbart transportsystem är det mycket viktigt att alla intressenter arbetar i samverkan enligt gällande trafikförsörjningsprogram.

Samverkan mellan regionen och kommunerna är en av de allra viktigaste framgångsfaktorerna för att skapa samsyn kring kollektivtrafikens utvecklingsbehov. Kollektivtrafikens behov måste bli en självklar del i kommunernas infrastruktur och samhällsplanering. För att åstadkomma maximal nytta och effekt av de resurser som satsas på kollektivtrafiken, i ett samlat regionalt perspektiv, är det viktigt att kommunerna fortsatt tar aktiv del i planering och utveckling av kollektivtrafiken.

De samverkansformer som föreslås i dokumentet utgår från att allmän kollektivtrafik fortsatt är en gemensam angelägenhet för parterna och att trafikutbudet ska planeras utifrån både behoven för länets medborgare och behoven för kollektivtrafikens resenärer. Vidare möjliggör samverkan ett effektivare nyttjande av resurserna i den särskilda kollektivtrafiken. Det innebär att regionen samt alla kommuner i länet behöver organisera sig internt för att uppnå bästa möjliga hantering av kollektivtrafikfrågor. För att underlätta samordning

mellan samhällsplanering och kollektivtrafikens utveckling bör kommunerna informera om eventuella förändringar gällande översiktsplaner och andra planer som bedöms ha nära koppling till kollektivtrafikens utveckling. Exempelvis vid större exploateringar, förändringar eller inriktningar såsom nya bostadsområden, uppstart eller nedläggning av skolor, lägesförändringar av stora arbetsplatser. Lika viktigt är att regionen genom samverkan delger sina planer på förändringar i kollektivtrafiken.

Regional kollektivtrafikmyndighet – RKM: s ansvar och befogenheter regleras av kollektivtrafiklagen, exempelvis fastställande av trafikförsörjningsprogram, beslut om allmän trafikplikt och eventuella upphandlingar. RKM: högsta beslutande organ är regionfullmäktige. Myndighetens beslut kan prövas rättsligt.

Kollektivtrafiknämnd i Region Dalarna – Nämndens arbete regleras av kommunallagen. Här ingår politiker som utses av regionfullmäktige. Regionfullmäktige har till kollektivtrafiknämnden delegerat vissa av RKM:s beslutsbefogenheter. Nämnden beslutar bl.a. om allmän trafikplikt och fastställande av trafikplan.

Dalarnas kommuner – Skapar förutsättningar genom samhällsplanering och infrastruktur som gynnar kollektivtrafikens genomslagskraft på lokal och regional nivå. Huvudmän för länets skolskjutsar.

3. Politiska mål och viljeriktningar

Syftet med skatteväxlingen och det avtal som tecknades i samband med beslutet, var att skapa ett samlat sammanhållet system för allmän och särskild kollektivtrafik. Tanken var att behoven av särskild kollektivtrafik i största möjliga utsträckning ska ersättas av allmän kollektivtrafik och att samhällsbetalda resor därmed skulle stå öppna för allmänheten, vilket skulle kunna hålla nere den totala kostnaden för kollektivtrafiken i länet.

Kollektivtrafikens främsta uppgift är därför att genom effektivt resursutnyttjande, knyta samman olika befolkningscentra såväl inom Dalarna som över länsgräns. Syftet är att skapa förutsättningar för effektiv arbetspendling, god tillgänglighet till utbildning och god tillgänglighet till vård- och andra serviceinrättningar. Detta görs genom att främst expandera trafiken i starka stråk. Dessa stråk kännetecknas av ett bra trafikutbud, stort resande och god trafikekonomi. Här finns också de bästa förutsättningarna för ytterligare ökat utbud, hög

konkurrenskraft och resandeökning. En sådan utveckling bidrar till ytterligare regional integration och därmed bättre fungerande arbetsmarknad, ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

En särställning inom den starka trafiken har den snabba långväga trafiken särskilt på järnväg, men till viss del också med buss. Mot bakgrund av att Dalarna består till stora delar av glest befolkade områden med begränsat resandeunderlag har kollektivtrafiken en viktig uppgift att tillgodose behovet av regional tillgänglighet även för de boende i glesbygd.

I dessa områden krävs en lokal yttäckande matartrafik, som ansluter till starka stråk. Uppgiften innebär således att upprätthålla en bra kollektivtrafikförsörjning på alla nivåer, från det mest lokala till det regionala och interregionala, som handlar om att knyta samman olika regiondelar till en gemensam marknad för boende, arbete, utbildning, service och fritidsupplevelser.

Styrande dokument för den regionala kollektivtrafiken i länet är Trafikförsörjningsprogrammet. Målbilden för kollektivtrafiken som beskrivs i Trafikförsörjningsprogrammet bygger på Dalastrategin som stödjer sig på fyra viktiga delar: tillgänglighet och infrastruktur, kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud,

innovativa miljöer och entreprenörskap samt sist men inte minst livskvalitet och attraktionskraft.

Därtill påverkas även verksamheten av Regionplanens uppsatta mål och uppdrag samt kollektivtrafiknämndens tilldelade budget.

4. Samverkansprocessen

4.1 Samverkan och samråd

Samverkan är att samarbeta. Samarbete kräver tillit och hänsynstagande. Det kräver också pragmatism och kompromissvilja. Samverkan ska leda fram till bättre genomarbetade och underbyggda beslut som uppfyller de mål som parterna gemensamt satt upp utifrån den politiska visionen om ett sammanhängande kollektivtrafiksystem.

Kollektivtrafikens utveckling påverkas även av beslut inom andra områden, såsom exempelvis statliga eller kommunala infrastruktursatsningar och kommunala bostadssatsningar. Genom samverkan ska parterna informera varandra i så god tid, så att tidtabeller och skolscheman kan anpassas utan att merkostnader för den andre parten uppkommer.

Samverkan är en del av den stora processen som handlar om att ta utveckla, anpassa och effektivisera kollektivtrafiken genom att löpande utreda och följa

upp samhällsutvecklingen och ta fram underlag och förslag till förändringar. Samverkan handlar till stora delar om att förankra förslag till förändringar eller tillägg i trafiken på alla nivåer inom respektive part.

Samverkansmodellen visar övergripande hur arbetet mellan parterna kommer att ske i strategiska frågor. Nedanstående bilder illustrerar även var frågorna bereds och var besluten tas.

Samverkan kan ske både på både politisk nivå och tjänstepersonsnivå eller enbart tjänstepersonsnivå beroende på frågans art och karaktär. Politiska beslut kräver beredning på tjänstepersonsnivå och därefter politisk samverkan och förankring. Om samverkan sker på tjänstepersonsnivå bör även beslutsfattandet ske av tjänsteperson, det högsta samverkansorganet BDU ska dock informeras om förändringen.

4.2 Samverkansforum

Beredningen för
Dalarnas Utveckling
BDU

Deltagare: Kommunstyrelsens ordförande i länets kommuner, regionstyrelsens presidium och regionala utvecklingsnämndens presidium.

Uppgifter: Högsta samverkansorgan mellan länets kommuner och Region Dalarna. Efter att BDU ställt sig bakom ett förslag kan det skickas ut på remiss till kommunerna och regionen.

Strategiforum

Deltagare: Tjänstepersoner, med rätt kompetens och beslutsmandat för de ärenden som ska avhandlas, utsedda av kommunkollektivet att företräda kommunerna, och tjänstepersoner från Region Dalarna med motsvarande kompetens och beslutsmandat.

Uppgifter: Beredande samverkansorgan inför den politiska samverkansprocessen i BDU, samt i förekommande fall slutligt samverkansorgan avseende frågor av icke principiell karaktär och som inte kräver beslut i politisk instans.

Lokala driftforum
Driftmöten

Deltagare: Kommuners trafikhandläggare och skolskjutshandläggare; regionens trafikutvecklare och trafikplanerare samt trafikföretaget för respektive trafikavtalsområde.

Uppgifter: Löpande samverkan gällande driftsfrågor, trafikplanering och skoltrafik inom allmän och särskild kollektivtrafik i länet.

4.3 Samverkansmodell – regional kollektivtrafik

Samverkansmodellen innebär att regionen och kommunerna ska samarbeta och föra dialog sinsemellan för att säkerställa att kollektivtrafiken i länet blir både kostnadseffektiv och tillgodoser länets demografi. De olika samverkansinstanserna ska säkerställa att parterna får tillräcklig insyn i, och förståelse för, respektive organisations strategiska planering.

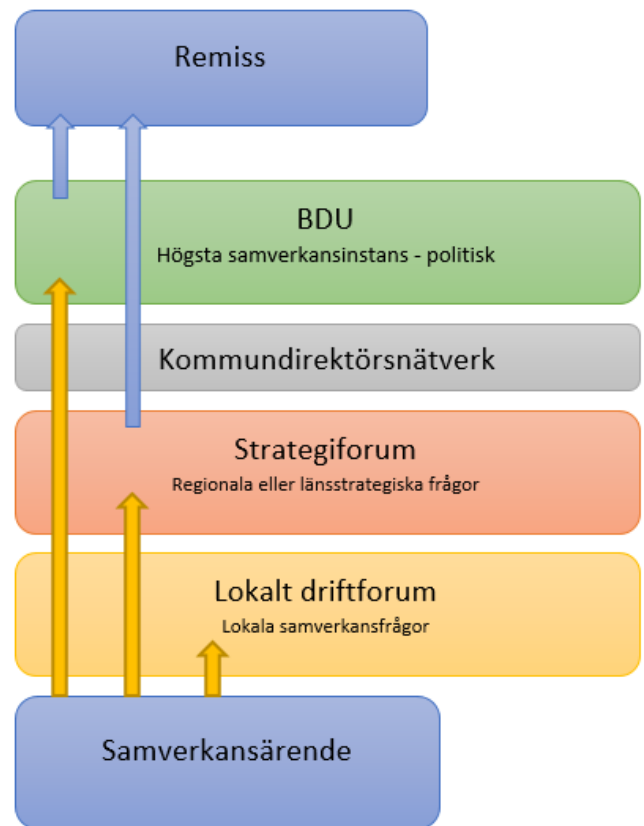
Lokala frågor lyfts upp på Lokala driftforum. Frågorna hanteras direkt av tjänstepersoner, men frågan kan föras vidare till strategiforum om frågan berör flera eller samtliga kommuner eller om frågan är av principiell vikt för länets kollektivtrafik i stort. Strategiforum fattar beslut i frågan eller bereder frågan inför den politiska samverkan i BDU. Detta beror helt och hållet på frågans art och karaktär. Om BDU eller Strategiforum är slutlig samverkansinstans ska ärendet gå ut på remiss.

Kommundirektörnätverkets roll i samverkansprocessen är att vara en förankringsyta mellan tjänstepersoner och politiken inför den slutliga samverkan i BDU.

Frågor som lyfts i POLSAM (se 4.7) kan tas vidare antingen direkt i kollektivtrafiknämnden eller i BDU för att sedan bli ett uppdrag som i sin tur ska in i samverkansprocessen.

Skolskjutsreglementet beslutas av respektive kommunfullmäktige. RKM tar upp

skolskjutsreglementet till beslut såsom en del av uppdraget från kommunerna.



4.4 Beredningen för Dalarnas Utveckling – BDU

Beredningen för Dalarnas utveckling (BDU) är ett politiskt samverkansorgan för regionen och kommunerna. Det är det högsta samverkansorganet där frågor av principiell art och karaktär samverkas. BDU behandlar frågor som är av strategisk karaktär. BDU är ett forum för hållbar samhällsutveckling och regionala utvecklingsfrågor, däribland kollektivtrafik. Minnesanteckningar skickas alltid ut till respektive kommuns myndighetsbrevlåda.

BDU består av kommunstyrelsens ordförande i respektive kommun samt presidiet i både regionstyrelsen och regionala utvecklingsnämnden.

BDU ska slutligt samverka och politiskt förankra Trafikförsörjningsprogrammet, större trafikförändringar, prisstrategi, skolkortskostnader, övergripande skolskjutsfrågor och rutiner, utvecklingsfrågor, strategisk samhällsplanering med mera. Även skolskjuts- och färdtjänstreglemente ska beredas genom samverkan.

4.5 Strategiforum

Strategiska möten på tjänstepersonsnivå ska genom samverkan bereda underlagen inför den politiska samverkan och förankringen i BDU. Ärenden som ska beredas är av länsstrategisk karaktär, bl.a. Trafikförsörjningsprogrammet, större trafikförändringar, prisstrategier, skolkortskostnader, övergripande skolskjutsfrågor och rutiner, utvecklingsfrågor, strategiska samhällsplanering med

mera. Även skolskjuts- och färdtjänstreglemente bereds genom samverkan i strategiforum innan den politiska samverkan i BDU.

I strategiska möten deltar utsedda tjänstepersoner, lämpliga för olika sakfrågor, från munkollektivet och regionen. Kommunerna kan utse gemensamma representanter.

Möten hålls med lämpligt intervall. Det grundläggande behovet av möten är en gång per kvartal. Vid behov kan projektgrupper tillsättas.

Region Dalarnas tjänstepersoner ansvarar tillsammans med utsedda kommunrepresentanter för att ta fram en agenda för årets möten. Vid behov kan andra intressenter, t ex Trafikverket, trafikföretag eller representanter från angränsande län/kollektivtrafikmyndigheter bjudas in. Region Dalarna är sammankallande, men kommunerna kan

4.6 Lokala driftforum

Lokala driftmöten genomförs antingen på kommun- eller trafikområdesnivå. De ingår i det löpande samarbetet kring driftsfrågor, trafikplanering och skoltrafik. Här tas även upp trafikutveckling och analyser av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i området. Driftmöte och driftmöteskoltrafik kan genomföras samtidigt eller var för sig. Parterna ansvarar för att aktuella frågor tas upp på agendan. Denna fastställs och skickas ut från regionen en vecka innan mötet. Kommun och regionen ansvarar för vilka tjänstepersoner som deltar beroende på mötets innehåll. Löpande arbete med operativa frågor, enklare tidtabells- och hållplatsfrågor, marknadsföring med mera sköts främst på tjänstemannanivå genom vardagliga kontakter och avstämningar mellan regionens och kommunernas tjänstepersoner. Frågor av principiell

4.7 Dialogforum

Kommundirektörmöten

Kommundirektörsnätverkets syfte är att möjliggöra dialog och förankring av större strategiska frågor inför politisk behandling. Frågor som lyfts i Strategiforum och som kräver politisk samverkan ska passera kommundirektörsnätverket innan de diskuteras i BDU. Minnesanteckningar skickas alltid till respektive part.

4.8 Övriga intressenter

Övriga intressenter är exempelvis Trafikverket, trafikföretagen inom buss-, tåg- och taxiverksamheterna samt angränsande läns kollektivtrafikmyndigheter och aktörer från privata och mer kommersiella områden. Privata aktörer kan vara representanter för näringsliv och handel, fastighets- och infrastrukturägare, vägföreningar, befintliga och potentiella resenärer, resenärsorganisationer samt andra intresseorganisationer. Regionen har en väl utarbetad brukarsamverkanprocess med både med organisationer som företräder dels

initiera möten vid behov om ärendet inte kan hanteras på ordinarie möte.

Region Dalarna ansvarar för att frågor tas upp till samverkan och samråd under beredningen inför beslut, såsom vid framtagande av mål och visioner. Parterna är tillsammans ansvariga för att samverkan eller samråd sker på rätt nivå i samverkansprocessen.

och strategisk karaktär hänskjuts från de lokala driftforumen till strategiforum.

Driftforum – Trafik

Forumet hanterar bland annat frågor gällande hållplatser, väderskydd och vändplatser. Övriga väghållarfrågor tas också upp i denna samverkansform. Möten hålls fyra gånger per år. Fler möten kan vid behov initieras av berörda parter.

Driftforum – Skoltrafik

Här sker dialog och samverkan angående administration, rutiner och processer. Avstämning görs enligt planeringsprocessen. Formerna för beställning av skolkort och skoltidsresor tas upp liksom andra direkta och praktiska frågor rörande skoltrafik, skolhållplatser och väderskydd.

POLSAM – lokalt dialogforum

POLSAM är ett politiskt samverkansråd för varje kommun. Företrädare för såväl kommunledning samt regionledning tar upp gemensamma ärenden som kan innefatta kollektivtrafik. Frågor som lyfts eller diskuterats i POLSAM kan lyftas till BDU om dessa påverkar flera kommuner eller om frågan är av vikt för utvecklingen kollektivtrafiken i länet

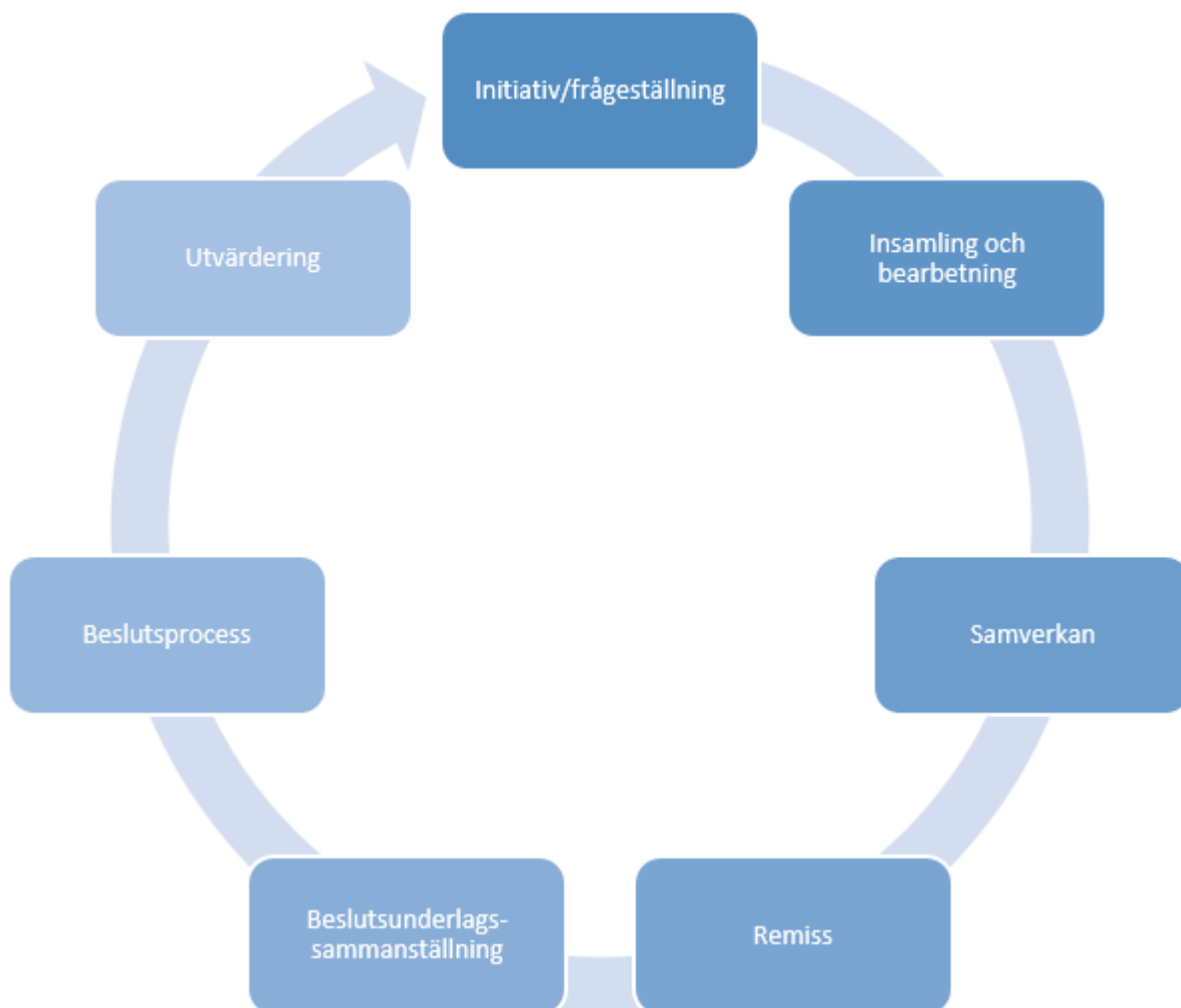
funktionshindrade, dels pensionärer genom Regionens pensionärsråd (RPR) och Funktionshinderrådet i Dalarna (FRID). Denna samverkansprocess ska ingå i beredningen av ett ärende.

Övriga intressenter bjuds in till dialog och information vid större strategiska frågor såsom Trafikförsörjningsprogram samt vid utveckling och större förändringar av den regionala kollektivtrafiken.

4.9 Ärendeprocess

Samverkansprocessen är en del av beredningen av ett ärende. Beredningen inleds vanligtvis med ett initiativ, som innebär att en utredning initieras och information samlas in. Nästa steg är att bearbeta

informationen och ta fram ett förslag. I denna process inleds samverkan. Regionens handläggare ansvarar för att det finns faktaunderlag och annan information när samverkan inleds.



5. Särskilda processer inom samverkansprocessen

5.1 Framtagande av Trafikförsörjningsprogram

Region Dalarna, som RKM, har ansvaret för att upprätta och besluta om regionalt trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är en politisk viljeinriktning för den trafik som ska finnas i länet. Det är lämpligt, enligt förarbetena¹ till lagen (2010:1064) om kollektivtrafik, att en bredare översyn av programmet sker minst en gång per mandatperiod.

Programmet ska upprättas i samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län, övriga berörda myndigheter, intresseorganisationer, kollektivtrafikföretag, kommuner samt företrädare för näringsliv och resenärer. Programmet ska kunna

läsas av alla regionala aktörer som påverkar olika delar av kollektivtrafiken.

Det är viktigt att programmet samordnas med andra planeringsprocesser och beaktar omvärldsfaktorer. Trafikförsörjningsprogrammet ska ses som en möjlighet till målstyrning av länets strategiska utveckling. Det ska innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet samt inriktningen och målen för kollektivtrafikförsörjningen. I arbetet ska hänsyn tas till övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor. Sådana frågor kan vara regionala strategier med betydande påverkan på kollektivtrafikens utformning samt pris-, miljö-, tillgänglighets- och tågstrategi.

5.2 Budgetprocess

För att säkerställa en fungerande verksamhet är det viktigt att regionen och kommunerna årligen diskuterar och samråder innan budgetarbetet i respektive organisation påbörjas.

Kommunernas budgetprocess

Flera kommuner fattar beslut om nästa års budget i juni. Definitivt beslut om budget görs i de flesta kommunerna i november.

Inför ovanstående tillfällen behöver kommunerna ha underlag från Regionen i form av utfall för föregående och delar av innevarande år. Kommunen å sin sida ska ge Regionen prognos i form av vilka behov som finns inför kommande år till exempel antal skolkortsberättigade elever samt antalet omsorgstagare.

Regionens budgetprocess

Regionfullmäktige beslutar om Regionplan inklusive Finansplan i juni året före budgetåret. Budget för kollektivtrafiken fastställs slutligt i november. Beslutsprocessen för regionens budget ska beredas i regionstyrelsens arbetsutskott och regionstyrelsen innan fullmäktige.

Gemensam budgetprocess

Utifrån de gemensamma underlagen bereds i budgeten i Strategiforum och samverkas slutligt i BDU. Samverkan ska vara genomförd innan budgetbehandlingen i november.

Region Dalarna ska lämna månadsvis ekonomirapporter till respektive kommun som underlag för uppföljning och prognos.

5.3 Upphandling av trafik

Regionen anskaffar genom upphandling av trafikleverantörer den kollektivtrafik som bedrivs i länet. Den senaste upphandlingen omfattade upphandling av samtliga sex stycken trafikavtalsområden och då både allmän och särskild kollektivtrafik i samma avtal för respektive trafikavtalsområde. De olika trafikavtalen har olika villkor, vilket bl.a. gör att kostnaderna skiljer sig mellan olika trafikområden.

Upphandling av kollektivtrafik ska utgå ifrån de mål och visioner som finns i Trafikförsörjningsprogrammet. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur programmet.

Vidare ska RKM, vid utformningen av förfrågningsunderlag inför upphandling, verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

Anskaffningen av trafik utgör ramen för regionens möjlighet att tillgodose önskemål om tillköp av trafik, eftersom Regionen är en upphandlande myndighet.

¹ Prop 2009/10:200 s. 47

Allmän kollektivtrafik

Enligt de vägledningar som branschen² tagit fram för upphandlingar bör RKM inleda sitt upphandlingsarbete avseende allmän kollektivtrafik senast tre år innan trafikstart.

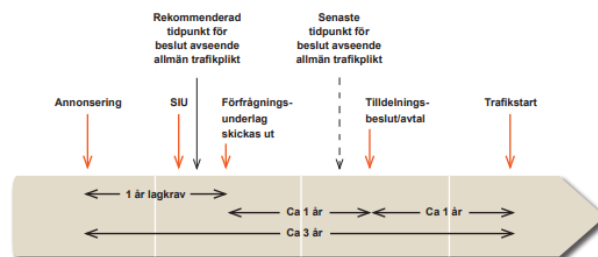
Arbetet inleds med att RKM beaktar den allmänna trafikplikten för att t.ex. säkra att det inte finns ett intresse att bedriva trafik på kommersiella grunder på vissa linjer. Beslut om allmän trafikplikt innebär ett verkställande av trafikförsörjningsprogrammet.

Ungefär samtidigt (se processbeskrivning ovan) ska myndigheten även avisera (annonsera) sin avsikt att ingå avtal i Europeiska unionens officiella tidning.

Efter annonseringen, men innan dess att förfrågningsunderlaget skickas ut ska upphandlande myndighet genomfört ett samråd inför upphandling (SIU). Samrådet ger svar på om det finns intresse att utföra trafiken kommersiellt eller inte. Efter samrådet bör beslut om allmän trafikplikt tas på grundval av det som kommit fram på samrådet. Därefter skickas förfrågningsunderlaget ut.

Det tar cirka ett år innan tilldelningsbeslut kan tas, vilket är ett år innan trafikstarten.

Samverkan och samråd mellan kommunerna och regionen inför en upphandling behöver grunda sig ett gediget samarbete i processen att ta fram ett trafikförsörjningsprogram. Parterna måste också aktivt delta i arbetet med beslut om allmän trafikplikt.



Dessa beslut måste vara väl förankrade hos samtliga parter. Det är därför oerhört viktigt samverkan sker på ett mycket stringent och tydligt sätt, där inblandade personer har rätt kompetens.

Särskild kollektivtrafik

Upphandling av särskild kollektivtrafik, eller anropsstyrd trafik, innefattar inte beslut om allmän trafikplikt. Upphandlingen regleras av annat regelverk än den allmänna kollektivtrafiken, bl.a. krävs ingen annonsering vilket bl.a. medför att upphandlingens tidsramar är lite kortare än för den allmän kollektivtrafik.

Upphandlingen kräver dock en analys/förstudie av det framtida behovet av anropsstyrd trafik i kommunerna och regionen. Analysen bör bl.a. innehålla hur den demografiska utvecklingen förväntas se ut under avtalsperioden. Analysen ska tas fram i samverkan med berörda parter. Analysen ska ligga till grund för behovet av antalet fasta fordon och antalet avropsfordon samt basproduktion under avtalsperioden. Avropsfordon är en avtalad resurs utöver de fasta fordonen.



² Svensk kollektivtrafik, *Vägledning – Upphandling av kollektivtrafik 2020* samt *Allmän trafikplikt – En vägledning*

6. Förändringar i utbudet

Kollektivtrafikens förändringar ska samverkas mellan kommuner och Regionen. Samverkan kan ske på olika nivåer beroende på omfattningen av förändringarna. Stora förändringar, såsom exempelvis hela trafikpaket, eller principiella förändringar, såsom förskjutning av kollektivtrafiksystemet från buss till spårburen trafik, ska alltid samverkas i BDU. Före förändringen ska en gemensam beredning ske i Strategiforum och i Lokala driftforum för aktuellt trafikområde. Mindre förändringar kan däremot samverkas enbart i strategiforum. Parterna ska gemensamt tillse att förändringar samverkas på rätt nivå.

Parternas önskemål eller behov av förändringar i kollektivtrafiksystemet gällande exempelvis trafikutbud ska lyftas inom samverkansprocessen,

stämmas av mot gällande Trafikförsörjningsprogram och beslutas av Regionen.

Varje tillköp av extra trafik behöver utredas av regionen och måste därför beställas i så god tid att trafikleverantörerna kan leverera enligt gällande trafikavtal. Kommunerna måste skriftligen skicka in önskemålen i god tid inför utredning, bedömning och beslut. Vid ett beslut som resulterar i ett avtal om tillköp, måste tillräcklig tid för planering finnas innan trafikbeställning sker. Sådan planering kan innefatta ändrade/nya fordonsomlopp, nya hållplatser, fordonsbeställningar mm beroende på vilken typ av tillköp som parterna avtalat. Vid tillköp av allmän kollektivtrafik sker trafikstart endast vid planerade tidtabellsskiften, för närvarande i juni, augusti och december.

6.1 Tillköp – tågtrafik

Kommunernas ansökningar om tillköp av tågtrafik ska inges senast första juni året innan tåglägesbeslutet från Trafikverket. RKM beslutar om tillköp och därefter följer planering, anmälan om trafikförändring

samt tåglägesbeställning till Trafikverket. Slutgiltigt besked lämnas i september med trafikstart i december, året efter inlämnad och beslutad ansökan.



7. Beslutsprocess

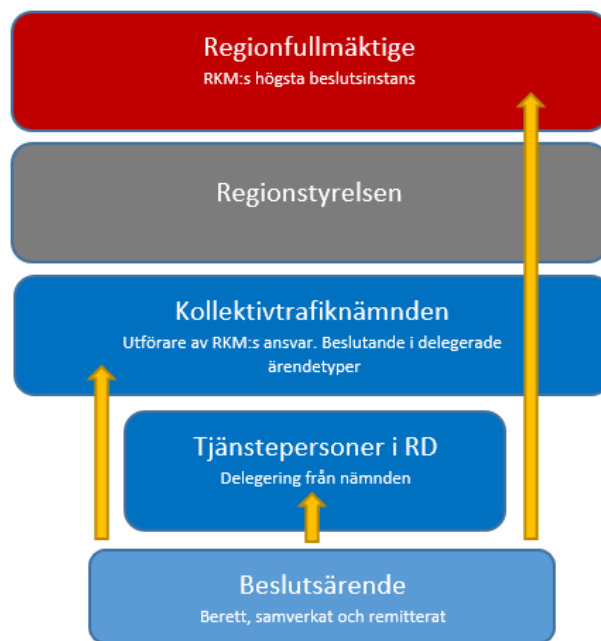
I strategiska frågor till exempel vid beslut om antagande av Trafikförsörjningsprogram och vid avtalsskrivning krävs att remiss skickas till kommunerna minst tre månader innan beslut ska fattas av Regionen. Svarstiden bör förlängas vid utskick i samband med semesterperiod. Remiss skickas till kommunernas myndighetsbrevlådor. Underlaget ska vara samverkat i strategiforum och i BDU innan det går ut på remiss, vilket innebär att underlaget ska vara färdigt för utskick efter att BDU ställt sig bakom förslaget.

Kommunerna beslutar om exempelvis remissvar, tecknande och uppsägning av avtal och andra principiella beslut. Regionen ansvarar att samla in och gå igenom remissvaren.

Regionen är RKM i Dalarna. Regionfullmäktige får därför två roller; högsta beslutande organ i myndigheten och högsta beslutande organ i Region Dalarna. Vissa beslut är myndighetens, såsom Trafikförsörjningsprogram, och vissa är Region Dalarnas, såsom exempelvis skatteväxlingsärenden, Regionplan och budget. När regionen övertar ansvar för en viss funktion, såsom övertagande av färdtjänst, så är det, enligt gällande författningar, myndigheten som övertar ansvaret och inte Region Dalarna.

Kollektivtrafiknämnden beslutar i de ärenden som regionfullmäktige delegerat till nämnden och är regionens utförare av RKM:s ansvar och uppgifter. Nämnden har även delegerat ansvar till tjänstepersoner, exempelvis för tillståndsgivning av färdtjänst.

Processbeskrivning



8. Årsprocess – regional kollektivtrafik

Ett förslag till årsprocess tas fram av Region Dalarna och stäms av på strategiforum och BDU.

Årsprocessen innehåller tider och datum för BDU, strategiforum, budget, budgetuppföljning och forum för beslut. Övriga tidpunkter återfinns i planeringsprocess för skolskjuts respektive trafikbeställning.

8.1 Trafikplan och Årsrapport

Trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för utförandet av kollektivtrafiken i länet. Trafikredovisning presenteras i en bilaga till kollektivtrafikförvaltningens årliga verksamhetsplan.

Trafikredovisning och årsrapport kallades tidigare Trafikplan.

I Trafikredovisningen redovisas kommande års;

- beslut om allmän trafikplikt,
- mål och budget (1-årsperspektiv),
- eventuella tillköp/tilläggsbeställningar,

- utvecklingsområden enligt gällande Trafikförsörjningsprogram t.ex. timmestrafik Dalabanan, och
- aktiviteter för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Innevarande verksamhetsårs utförda trafik redovisas årligen i en årsrapport.

Trafikredovisning och årsrapport presenteras för Kollektivtrafiknämnd och strategiforum samt presenteras i samråd för kommundirektörsmöte och BDU.

Då trafikredovisningen och årsrapport endast är en sammanställning krävs inget särskilt beslut innan den presenteras och skickas ut.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet.

9. Utvärdering

Denna samverkansbilaga ska utvärderas vart tredje år och revideras vid behov då p.g.a. exempelvis ändrade förutsättningar och övrig samhällsutveckling.

10. KommunikERING vid samverkan

All information, såsom minnesanteckningar och kallelser, som gäller samverkan ska kommuniceras skriftligen via parternas respektive myndighetsbrevlåda samt kollektivtrafik@regiondalarna.se.



Ansvarig dokumentet:

Kollektivtrafikförvaltningen Region Dalarna

Kontakt:

Box 924

781 29 Borlänge

kollektivtrafik@regiondalarna.se

Bilaga 3 som beskriver fördelningsnyckel för fördelning av Region Dalarnas overhead och trafik kostnader vid utförandet av uppdraget avseende serviceresor

För att Region Dalarnas kollektivtrafikförvaltning ska kunna utföra uppdraget gällande serviceresor, såsom exempelvis omsorgsresor eller kommunresor, krävs det att regionen har en organisation och stödsystem som är adekvata för uppdraget, nedan kallat overheadkostnader. Med anledning av att självkostnadsprincipen så ska kostnader för att upprätthålla detta fördelas på de som är beställare av trafiken. Därtill har regionen upphandlade trafikföretag med åtföljande trafik kostnader för utförande av trafiken.

Regionen avser att redovisa fördelning av kostnader med stöd av fördelningsnycklar enligt följande;

Overheadkostnader

Overheadkostnader är personal, systemstöd, övriga stödfunktioner och annat som tillkommer för att upprätthålla adekvat nivå för trafikuppdraget åt kommunerna och regionen. Kostnaderna fördelas procentuellt efter nyttjandegrad.

Personal som arbetar med annat belastar inte kostnadsstället, däremot fördelas och belastas kostnadsstället med delar av administrativ och stödjande personals lönekostnad utifrån hur stor del av respektive arbetstagares uppgifter som ankommer på servicetrafiken. Den personal som arbetar enbart med sjukresor belastar enbart kostnadsstället för sjukresor.

Den totala kostnaden för systemstöd, såsom planeringssystem, lönesystem, uppföljningssystem mm., fördelas utifrån hur stor procentuell del av systemstödet som ankommer på servicetrafiken i förhållande till andra uppgifter som kollektivtrafikförvaltningen har. Exempelvis fördelas kostnader för lönesystem utifrån hur stor del av lönekostnaden som löper på anställda som arbetar med serviceresor. Planeringssystemet SAM 3001 används idag enbart till serviceresor och kostnaderna för drift och support för detta system belastar kostnadsmissigt fullt ut på kostnaderna för serviceresor fördelat på antalet resor inom respektive reseslag (kommunresor, sjukresor osv).

Kostnader som härrör till linjetrafik, såsom exempelvis hållplatser, biljettmaskiner och personal som arbetar med linjetrafik, ska inte belasta kostnaderna för serviceresor.

Trafikkostnader

Utöver overheadkostnader så har regionen kostnader för utförande av servicetrafiken. Trafikkostnaderna utgår ifrån det upphandlade trafikavtalets ersättningsnivåer med tillkommande indexering.

Trafikkostnaderna består dels av produktionskostnader, såsom kilometer-, tim- och kapitalersättning, dels av fasta kostnader baserade på övergripande funktion. De fasta kostnaderna skiljer sig beroende på trafikavtalsområde (det finns sex stycken trafikavtalsområden).

Utöver direkta kostnader för utförd trafik uppkommer även kostnader för tomkörningar och bomkörningar. Kostnaderna för dessa ska fördelas.

Fördelning av kostnader

För att få en rättvis fördelning av kostnaderna utgår fördelningen från följande modell:

- a. Produktionskostnaderna för en enskild resa ska ersättas av regionen eller den kommun som ansvarar för beställningen.
- b. Bomresor och tomkörningar fördelas av tekniska skäl ut på samtliga serviceresor på länsnivå med en lika del per utförd resa.
- c. Övergripande fasta trafikkostnader varierar beroende på trafikavtalsområde och kostnaderna fördelas därför ut med en lika del per utförd resa inom respektive trafikavtalsområde.
Exempel: totalt antal utförda resor är 1000. Trafikavtalsområdet har haft 250 av dessa resor. De fasta trafikkostnaderna fördelas i detta exempel på dessa 250 resorna.
- d. De totala overheadkostnaderna fördelas genom att varje utförd resa på länsnivå belastas kostnadsmässigt med en lika del per utförd resa.

TILLÄGGSAVTAL

mellan

Region Dalarna

och

Dalarnas kommuner

avseende

**ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen
av kollektivtrafiken i Dalarnas län**



Innehåll

| | | |
|-----|---|---|
| 1. | Parternas vilja och intentioner inför ändrat huvudmannaskap och skatteväxling | 3 |
| 2. | Regional kollektivtrafikmyndighet..... | 3 |
| 3. | Uppdrag | 4 |
| 4. | Samverkan- och planeringsprocesser..... | 5 |
| 5. | Finansiering | 6 |
| 5.1 | Ekonomiskt ansvar..... | 6 |
| 5.2 | Överförande av finansieringsansvar genom skatteväxling | 7 |
| 5.3 | Självkostnadsprincipen och fördelningsnyckel..... | 7 |
| 5.4 | Tillköp | 7 |
| 6. | Register..... | 8 |
| 7. | Avtalets giltighet..... | 8 |
| 8. | Uppsägning, tillägg eller ändringar..... | 8 |
| 9. | Tvist | 8 |

Parter

- a) Region Dalarna, org.nr 232100–0180, nedan kallad regionen
- b) Avesta kommun, Borlänge kommun, Falu kommun, Gagnefs kommun, Hedemora kommun, Leksands kommun, Ludvika kommun, Malung-Sälens kommun, Mora kommun, Orsa kommun, Rättviks kommun, Smedjebackens kommun, Sätters kommun, Vansbro kommun, och Älvdalens kommun, nedan kallade kommunerna

Mellan å ena sidan Regionen och å andra sidan Kommunerna, har följande tilläggsavtal träffats, innebärande tillägg, förtydligande och förändring av tidigare tecknat avtal mellan Region Dalarna (tidigare Landstinget Dalarna) och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken¹, nedan Huvudavtalet, förkortat HA. **bilaga 1²** ;

1. Parternas vilja och intentioner inför ändrat huvudmannaskap och skatteväxling

Syftet med skatteväxlingen och det avtal som tecknades i samband med beslutet, var att skapa ett samlat sammanhållet system för allmän och särskild kollektivtrafik. Tanken var att behoven av särskild kollektivtrafik i största möjliga utsträckning ska ersättas av allmän kollektivtrafik och att samhällsbetalda resor därmed skulle stå öppna för allmänheten, vilket skulle kunna hålla nere den totala kostnaden för kollektivtrafiken i länet. För att uppnå denna vision, krävs förändringar i planeringsprocessen och andra processer³, med hänsyn tagen till de lagar och regler som för var tid gäller.

Parterna är ense om att syftet med tilläggsavtalet och samverkansbilagan är att skapa förutsättningar för ökad samverkan mellan parterna och en förståelse för hur den offentligt finansierade kollektivtrafiken fungerar och kan effektiviseras och samutnyttjas. Syftet med samverkansbilagan är därför att skapa transparens och förutsebarhet samt att förtydliga påverkansmöjligheter.

Parternas ska genomföra en skatteväxling, innebärande en överföring av ansvaret från och med 2023-01-01 för riksferdtjänst och handläggningen av tillstånd för färdtjänst och riksferdtjänst.

Parterna bekräftar genom detta tilläggsavtal att tidigare tecknade avtal⁴ mellan parterna gällande kollektivtrafiken, med undantag av HA, upphört att gälla.

2. Regional kollektivtrafikmyndighet

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik reglerar ansvaret för regional kollektivtrafik och organiseringen av regional kollektivtrafikmyndighet (RKM).

Region Dalarna är RKM och ansvarar för att besluta om allmän trafikplikt samt att upprätta och besluta om trafikförsörjningsprogrammet och fastställa mål. Genom trafikförsörjningsprogrammet presenteras visionen för länets kollektivtrafik. Denna vision konkretiseras i den årliga trafikplanen, som är en redovisning av nästkommande års trafik och vilken kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt.

¹ Skatteväxlingen trädde i kraft 1 januari 2018 och omfattade allmän kollektivtrafik och färdtjänst, se beslut LF 2016-06-12—13 §60, LD17/0211.

² HA innehåller fem sidor, varav sid 1-2 ren avtalstext. Sid 3 tabell fördelning övergångsersättning 2017-2019 samt tvisteklausul och sid 4-5 namnteckningar, se protokoll LF 2017-06-12—13 §60. Bilagan utgör ett numrerat utdrag.

³ HA 5 c och Utredningen i samband med skatteväxlingsbeslutet, 2017-05-22 s. 22.

⁴ Samarbetsavtal avseende särskild kollektivtrafik och Uppdragsavtal avseende särskild kollektivtrafik (RD2015/40), Avtal om finansiering av Särskild kollektivtrafik i Dalarnas län (2016/147), Reviderat avtal om överlåtelse av huvudmannaskapet för färdtjänst och riksferdtjänst (RD2013/36), Tidigare gjorda trafikbeställningar 2006.

3. Uppdrag

- 3.1 Kommunernas uppdrag till Regionen framgår nedan. Finansieringen av kollektivtrafiken inklusive uppdragen från kommunerna, framgår av punkt 5.
- 3.2 Kommunerna uppdrar till Regionen att planera och tillhandahålla särskild kollektivtrafik för vilken kommunen ansvarar⁵, samt att administrera persontransporter och samordningstjänster för resor i allmän och särskild kollektivtrafik. Kommunerna har tidigare överlåtit ansvaret att tillhandahålla färdtjänst⁶ till Regionen.
- 3.3 Kommunernas uppdrag till Regionen gällande skolskjuts innebär att planera, administrera och tillhandahålla skolskjuts för elever som beviljats skolskjuts i enlighet med skollagen (2010:800) för elever i grundskola, grundsärskola och gymnasiesärskola, inklusive skoltidsresor⁷, där uppdraget dels finansieras genom köp av skolkort för resor mellan hem, alternativt uppsamlingsplats och skola och dels genom utställd faktura för övriga resor såsom skoltidsresor, elevresor, särskoleresor på grund- och gymnasienivå samt tilläggsbeställningar för återkommande eller tillfälliga resor under skoltid (bad, slöjd mm).⁸

Skolskjutsarna ska så långt som möjligt ses som kollektivtrafiken i övrigt och integreras i denna.

När en elev beviljats skolskjuts och fått sitt skolkort är det Region Dalarna som bestämmer hur resan skall ordnas och organiseras inom det samlade trafiksystemet. Region Dalarna gör också de individuella beställningar av trafik som kan vara nödvändiga.⁹

Särskilt anordnad skolskjuts för grundskoleelever och särskoleelever på grund- och gymnasienivå som inte kan resa med allmän kollektivtrafik planeras och upphandlas av Regionen efter det att kommunen beviljat skolskjuts.

Vid avvikelse från gemensamt skolskjutsreglemente ansvarar Regionen för att debitering för tilläggsköp sker så att full kostnadstäckning uppnås.

- 3.4 Övriga persontransporter¹⁰ som kommunerna uppdrar till Regionen att planera och tillhandahålla är, elevresor, omsorgsresor¹¹, korttidsresor¹², och kommunresor¹³. Elever med inackorderingsersättning eller kontant ersättning omfattas inte av rätten till elevresor.
- 3.5 Regionen uppdras att i samverkan med kommunerna tillse att det för var tid finns ett gällande och uppdaterat länsgemensamt färdtjänstreglemente, som beslutas av regionfullmäktige.
- 3.6 Regionens uppdrag omfattar tillhandahållande av uppföljning, statistik och rapporter, i enlighet med överenskommelser som träffas i samverkans- och planeringsprocessen. Analyserna ska omfatta bland annat resandeutveckling, måluppfyllelse, biljettintäkter, självfinansieringsgrad och kostnader, fördelade på respektive trafikslag¹⁴.
- 3.7 Med giltighet från och med 2023-01-01 och under förutsättning av att skatteväxling sker, överförs ansvaret för följande uppdrag från kommunerna till Regionen;

⁵ HA 2 d-e

⁶ Av Welins utredning framgår att omsorgsresor inte ingick i skatteväxlingen

⁷ I Welins utredning benämns skoltidsresor som verksamhetsresor

⁸ HA 5 b. Med skolskjuts som finansieras genom köp av skolkort avser parterna resa mellan hem/upsamlingsplats-skola enligt den utredning som låg till grund för beslut om skatteväxling.

⁹ Enligt Welins utredning s. 10 var detta en ideologisk förutsättning för ersättningsystemet för skolskjutsar.

¹⁰ HA 2 e

¹¹ Återkommande färdtjänstresor mellan boende och daglig verksamhet, överfördes inte i samband med skatteväxlingen

¹² Resor för i huvudsak barn, vid resa mellan korttidsboende och skola eller korttidsboende och bostad

¹³ Resor för tjänstepersoner eller liggande transporter för icke färdtjänstlegitimerade i särskilt boende; se också HA 2 e samt den utredning som föregick skatteväxlingen där det med skolskjuts endast avser grundskoleelevers resa mellan hem o skola

¹⁴ HA 7 a

- planering, administration och tillhandahållande av riksfärdtjänst till personer som beviljats tillstånd i enlighet med lagen (1997:735) om riksfärdtjänst, samt
- alla åtgärder vid tillståndsprövning och beslut vid beviljande av färdtjänst¹⁵ inklusive RIAK¹⁶ (Resa i annan kommun¹⁷) och riksfärdtjänst, samt inklusive rätt att företräda kommunerna vid domstolsprövning vid överklagande av beslut.

4. Samverkan- och planeringsprocesser

4.1 Samverkans- och planeringsprocess beskrivs i Samverkansbilaga, bilaga 2.

4.2 Regionen ansvarar för att leda samverkans- och planeringsprocesser vid upprättande av trafikförsörjningsprogram, trafikplan, gemensamt skolskjutsreglemente, färdtjänstreglemente och reglemente för riksfärdtjänst.

Regionen ska ta ett övergripande ansvar för att processerna inklusive årlig uppföljning och utvärdering bedrivs i samverkan med kommunerna samt i samråd med övriga intressenter¹⁸.

4.3 Kommunerna ansvarar för att samråda med Regionen i sin samhällsplanering och ta hänsyn till den gemensamma kollektivtrafiken, till exempel vid planering av nya bostadsområden eller förtätning av bostadsområden.

4.4 Parterna ansvarar för att utse representanter samt att aktivt delta i samverkansforum enligt Samverkansbilagan, samt i samverkans- och planeringsprocesser, utvärdering och uppföljning.

4.5 Kommunen ansvarar för att pröva elevernas rätt till skolskjuts enligt skollagen och regionalt, gemensamt skolskjutsreglemente och tillhandahåller kollektivtrafikförvaltningen underlag på skolskjutsberättigade elever¹⁹.

4.6 Kommunerna och Regionen förbinder sig att från och med höstterminen 2023 tillämpa ett i samverkan framtaget gemensamt tillägg till gemensamt skolskjutsreglemente som förutom restid, och väntetid också reglerar avstånd, skolkort till friskolor samt att markera bedömningen av farlig skolväg i det gemensamma tekniska stödet. Avståndsregeln är att se som det kortaste avstånd som en viss grupp av elever ska ha för att de ska kunna beviljas skolskjuts.

4.7 Parterna har överenskommit om ett gemensamt skolkortspris för resor mellan hem, alternativt uppsamlingsplats och skola, oavsett om resorna genomförs i allmän linjetrafik som är öppen för allmänheten, eller särskild, anropsstyrd kollektivtrafik. Överenskommelsen innebär ett första steg i tillskapandet av ett samlat, sammanhållet system för allmän och särskild kollektivtrafik. Parterna är ense om att en förutsättning för denna solidariska finansieringsmodell med ett gemensamt, avtalat skolkortspris, är följsamhet mot ett gemensamt skolskjutsreglemente och en noggrann reglering av tillköp och tilläggsbeställningar vid avvikelser från det gemensamma skolskjutsreglementet²⁰.

4.8 Den solidariska finansieringsmodellen för skolkorten enligt HA och den genomförda skatteväxlingen med rationaliserings- och besparingskrav om 55 mkr/år under tre år²¹ förutsätter en fortsatt samordning av kollektivtrafiksystemet, så att den totala kostnaden för kollektivtrafiken i länet kan hållas nere och bättre matar resenärer till stråktrafiken.²² Optimeringen förutsätter att kommunerna fattar nödvändiga beslut om skolornas ramtider, innebärande gemensamma lov- och studiedagar samt läsårstider och samplanering av skoldagarnas start- och sluttider.

¹⁵ HA 2 c

¹⁶ Regionen finansierar RIAK, ingår i färdtjänst

¹⁷ Färdtjänst vid resa i annan kommun än hemkommunen vid tillfällig vistelse

¹⁸ HA 2 f, 6 a, 7 a-b

¹⁹ HA 5 a

²⁰ HA 5 c

²¹ Bengt Welins utredning 2017-05-22, s. 2-3, med hänvisning till beslut om ålagt besparingskrav om 55 mkr/år under tre år, se "Plan för effektiviseringar av kollektivtrafiken i Dalarnas län 2017-12-14, reviderad 2018-04-04, se även Trafikförsörjningsplan 2020 s. 4

²² Trafikförsörjningsplan 2020 s. 11ff

- 4.9 Genom samverkan ska parterna informera varandra i så god tid, så att tidtabeller och skolscheman kan anpassas utan merkostnader för den andre parten i anledning av bristande framförhållning. Vid ändringar av tidtabeller och volymförändringar avseende trafik måste hänsyn tas till tecknade trafikavtal vid anskaffning av trafik, byte av fordon mm. Förändringar kan innebära krav på beslut om trafikplikt och nya hållplatser/upsamlingsplatser. Anpassning av skolscheman förutsätter hänsyn till kommunernas beslutsgång och resursutnyttjande.

5. Finansiering

5.1 Ekonomiskt ansvar

- 5.1.1 Regionen bär det ekonomiska ansvaret för den av RKM beslutade allmänna kollektivtrafiken enligt vad som framgår av HA punkt 3 a. Regionen bär också det ekonomiska ansvaret för den särskilda kollektivtrafik som Regionen själv beställer.
- 5.1.2 Regionen bär också det ekonomiska ansvaret för de kostnader som belastar allmän kollektivtrafik för system, biljettsystem, depåer, trafikdatabas, planeringsprogram m.m, med följande undantag; vid tillköp av allmän kollektivtrafik belastas kommunen av samtliga kostnader vid tillköpet, inklusive dessa delar.
- 5.1.3 Genom överskommelse i samband med skatteväxling (HA) finansierar Regionen också färdtjänst, inklusive RIAK. Under förutsättning av att en ytterligare skatteväxling sker, ansvarar Regionen även för finansieringen av riksfärdtjänst och tillståndshandläggningen av färdtjänst och riksfärdtjänst, från och med 2023-01-01, eller från och med den dag då ytterligare skatteväxling skett.
- 5.1.4 Parterna är överens om att resor till och från daglig verksamhet (omsorgsresor) inte ingick i skatteväxlingen. Respektive kommun är därmed den part som ska ha beslutsmandatet för om resa ska beviljas eller inte, den part som fastställer egenavgifterna för denna restyp samt den part som bär det ekonomiska ansvaret för resorna. Regionen är den part som utför resorna på uppdrag av respektive kommun.
- 5.1.5 Genom tecknande av denna tilläggsöverenskommelse övertar Regionen såväl finansieringsansvaret som ansvaret vid tillståndsprovning för mobilitetsstöd²³, som utgör ett komplement till färdtjänst.
- 5.1.6 Kommunerna bär det ekonomiska ansvaret för kollektivtrafik inom sina verksamhetsområden, d.v.s. skolskjuts i enlighet med skollagen (2010:800), omsorgsresor, riksfärdtjänst, kommunresor, korttidsresor, skoltidsresor, elevresor, särskoleskjuts på grundskole- och gymnasienivå och tilläggsbeställningar.
Kommunerna bär också det ekonomiska ansvaret för tillståndsprovning vid färdtjänst, inklusive RIAK samt riksfärdtjänst.
Regionen ersätts enligt självkostnadsprincipen – se dock punkt 5.2 och 5.1.7.
- 5.1.7 För resor mellan hem alternativt uppsamlingsplats och skola, har parterna i HA avtalat om särskilt pris på skolkort²⁴, oavsett om resorna företas i linjetrafik, i ej öppnade skolskjutslinjer eller i individuellt beställda serviceresor²⁵.
Övriga resor som omfattas av kommunens ekonomiska ansvar enligt skollagen (2010:800) omfattas inte av skolkorten, såsom skoltidsresor, elevresor, särskolesor på grund- och gymnasienivå som inte företas i linjetrafik samt tilläggsbeställningar för återkommande eller tillfälliga resor under skoltid (bad, slöjd mm).
Med skolskjuts avses i HA resor mellan hem och skola 9 månader per år²⁶.
- 5.1.8 Parterna är genom denna tilläggsöverenskommelse och med förtydligande och ändring av HA, överens om att;
- mervärdesskatt tillkommer till den avtalade skolkortskostnaden enligt HA,

²³ Lag (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

²⁴ Se Welins utredning s.10, en förutsättning var dels att skolskjutsarna integreras i kollektivtrafiken och dels att regionens trafikorganisation beslutar om hur skolskjuts ska ske och gör individuella beställningar.

²⁵ HA 3 b samt den utredning som föregick skatteväxlingen, s 11.

²⁶ HA 3 b och 2 d se också s 9 i utredningen i samband med beslut om skatteväxling

- den avtalade skolkortskostnaden är 350 kr per 2022-01-01 inklusive administrativa kostnader, och exklusive mervärdesskatt,
- jämförelse med priset på ungdomskort inte ska ske²⁷,
- förändringar av skolkortspriset ska föregås av att BDU behandlar frågan och godkänns av respektive kommun.

5.2 Överförande av finansieringsansvar genom skatteväxling

Parterna förbinder sig att träffa överenskommelse om ytterligare skatteväxling under 2023 innebärande att Regionen från och med tidpunkten för skatteväxling övertar kommunernas finansieringsansvar för

- riksfärdtjänst samt
- handläggning av alla åtgärder vid tillståndsprövning, beslut vid beviljande av färdtjänst inklusive RIAK och riksfärdtjänst²⁸, samt handläggning vid överklagande av beslut ²⁹.

5.3 Självkostnadsprincipen och fördelningsnyckel

Kostnaderna för Beställningcentral (BC), personal och administration och kostnader för andra funktioner som behövs för att bedriva särskild kollektivtrafik (dvs resor som företas på annat sätt än i linjetrafik) såsom exempelvis sjukresor, färdtjänst, omsorgsresor, skoltidsresor m.m. finansieras enligt självkostnadsprincipen i enlighet med vad som gäller enligt 2 kap 6§ kommunallagen och debiteras respektive huvudman/uppdragsgivare med transparent fördelningsnyckel. Fördelningsnyckeln baseras dels på respektive trafikslag och dels nyttjande, vilket utgår ifrån faktiskt antal uppdrag och part. Vid avtalets tecknande beskrivs framtagna fördelningsnyckel i bilaga 3.

Parterna är ense om att inom ramen för den gemensamma samverkans- och planeringsprocessen gemensamt ta fram beräkningsmodeller och verktyg, för utvisande av självkostnader. Debiteringar sker löpande under året med slutavräkning om så behövs. Regionens ersättningsanspråk får dock inte omfatta krav uppkomna tiden före föregående budgetår.

5.4 Tillköp

5.4.1 Parterna är överens om målsättningen att Regionen ska tillhandahålla allmän och särskild kollektivtrafik som motsvarar länets och den enskilda kommunens behov såsom det presenteras i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kommunala tillköp av allmän eller särskild³⁰ kollektivtrafik samt servicefunktioner bör därför ske undantagsvis och förutsätter att RKM bedömer att tillköpet dels är förenlig med det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafiksystemets utveckling, dels omfattas av beslut om allmän trafikplikt och dels inte riskerar att påverka kollektivtrafiksystemet på ett negativt eller svåröverskådligt sätt³¹.

5.4.2 Tillköp³² regleras genom avtal mellan Regionen och kommunen.

5.4.3 RKM:s prövning av frågan om tillköpt trafik ska övergå till Regionens ekonomiska ansvar, kan endast ske i samband med att tillköpsavtalet upphör, eller när en ny/reviderad trafikplan, som även uttryckligen omfattar tillköpet, vunnit laga kraft och börjat tillämpas.

Stora förändringar eller stora tillköp, såsom avvikande biljettavgifter eller avgiftsfri trafik som omfattar en eller flera enskilda kommuner, ingår inte i ordinarie trafikutbud, såvida inte RKM så beslutar. Allmän linjetrafik har samma biljettpriser inom hela regionen. Avvikelser från detta utgör alltid tillköp.

²⁷ HA 4 a

²⁸ Tillägg till HA

²⁹ HA 2 c

³⁰ HA 6 b

³¹ HA 6 b

³² 2 kap 1 b § lag om kollektivtrafik ”... regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla”⁴⁰

5.4.4 Parterna är ense om att lokala avvikelser som inte framgår av, eller står i strid med ett gemensamt skolskjutsreglemente från och med 2022-01-01 alltid betraktas som tillköp och merkostnaden finansieras enligt självkostnadsprincipen av den kommun som beställt trafik med stöd av lokala avvikelser från gemensamt skolskjutsreglemente.

6. Register

Kommunerna utlämnar personuppgifter, bl.a. om de elever som beviljats skolkort och gällande personer som beviljats färdtjänst eller omsorgsresor, till Regionen, som självständigt utför personuppgiftsbehandling och därmed är personuppgiftsansvarigt för de uppgifter som inkommer till Regionen.

Regionen ansvarar för att de register, för vilka regionen är personuppgiftsansvarig, kvalitetssäkras och uppdateras.

Kommunerna ansvarar för att tillhandahålla och uppdatera de register som Regionen behöver vid utförande av kommunens uppdrag, gällande regelsystem, kundtillstånd och tillståndsregistrering.

7. Avtalets giltighet

Detta avtal gäller från och med den dag då samtliga parter undertecknat avtalet och löper tills vidare; dock gäller avtalet, i de delar som förutsätter att skatteväxling skett, från och med beslut om skatteväxling.

Avtalets giltighet är villkorat av att likalydande avtal underställs och godkänns av samtliga Parter.

8. Uppsägning, tillägg eller ändringar

Avtalet kan inte sägas upp av enskild part såvitt avser trafik som omfattats av beslut om skatteväxling.

Uppsägning av avtalet såvitt avser trafik som omfattas av kommuns uppdrag till regionen i enlighet med punkt 3 ovan, knyts till avtalstiden för tecknade trafikavtal. Kommunen förbinder sig att senast två (2) år innan berört trafikavtal upphör, skriftligen varsla regionen om att kommunen avser att säga upp avtalet såvitt avser trafik som inte omfattats av skatteväxling.

Tillägg eller ändringar av såväl Huvudavtal som detta tilläggsavtal ska ske skriftligen och undertecknas av firmatecknare, efter enhälliga och likalydande beslut av respektive fullmäktige.

9. Tvist

HA har tolkningsföreträdare framför tilläggsavtalet; dock innebär ändring av HA, i enlighet med punkt 5.1.8 att detta tilläggsavtal i dessa delar har tolkningsföreträdare.

Regionen å ena sidan och kommunerna å andra sidan är ense om hänskjuta tvister som inte kan lösas i samverkan till en partssammansatt styrgrupp, som vid behov adjungerar en jurist från vardera region respektive kommunkollektivet. Parternas gemensamma ambition att lösa tvister i konsensus innebär ingen inskränkning i parternas rätt att hänskjuta tvister till allmän domstol. Varken HA eller den här lösningen kan därför åberopas som ett rättegångshinder.

Parterna är ense om att ovan nämnda adjungerade jurister ansvarar för tillhandahållande av en FAQ till stöd för förvaltningar och styrgrupp. Parterna är ense om att solidariskt acceptera de råd som den partssammansatta styrgruppen lämnar.

Styrgruppen utses enligt följande; tvistande kommun har en representant, regionen en representant och BDU utser ytterligare två representanter, varav en från regionen.

Avtalet har upprättats i 16 likalydande exemplar där varje part har ett exemplar.

Ort och datum

Region Dalarna

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Avesta kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Borlänge kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Hedemora kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Falu kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Gagnefs kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Leksands kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Ludvika kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Malung-Sälens kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Mora kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Orsa kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Rättviks kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Smedjebackens kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Sätters kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Vansbro kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum.....

Älvdalens kommun

.....

Namnförtydligande

2022-08-11

Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens arbetsutskott

§ 79

Dnr 2022/378

Svar på uppdrag – budget i balans 2022

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att anta förvaltningens förslag på kompletterande handlingsplan om ytterligare 12,3 mnkr, totalt 16,4 mnkr inklusive tidigare beslutade handlingsplaner.

Beskrivning av ärendet

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden gav förvaltningen i uppdrag under sitt sammanträde den 20 juni 2022, § 64, att komplettera handlingsplanen för att nå en budget i balans, det vill säga ett paket om ytterligare 12,3 mnkr som ska läggas till de tidigare beslutade handlingsplanerna om 4,1 mnkr. Den nya åtgärdsplanen tar även höjd de tidigare beskrivna opåverkbara kostnader om totalt ca 11,7 mnkr. Genom minskade kapitalkostnader, minskat vägunderhåll och minskade lönekostnader ser förvaltningen möjlighet att kunna balansera budgeten till årsskiftet.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse daterad den 30 juni 2022.
2. Handlingsplan för budget i balans daterad 30 juni 2022.

Beslut skickas till

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Akten

Kultur- och samhällsutvecklingsförvaltningen
Göran Gullbro, 0240-861 54
goran.gullbro@ludvika.se

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Svar på uppdrag - budget i balans 2022

Förvaltningens förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att anta förvaltningens förslag på kompletterande handlingsplan om ytterligare 12,3 mnkr, totalt 16,4 mnkr inklusive tidigare beslutade handlingsplaner.

Sammanfattning

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden gav förvaltningen i uppdrag under sitt sammanträde den 20 juni 2022, § 64, att komplettera handlingsplanen för att nå en budget i balans, det vill säga ett paket om ytterligare 12,3 mnkr som ska läggas till de tidigare beslutade handlingsplanerna om 4,1 mnkr. Den nya åtgärdsplanen tar även höjd de tidigare beskrivna opåverkbara kostnader om totalt ca 11,7 mnkr. Genom minskade kapitalkostnader, minskat vägunderhåll och minskade lönekostnader ser förvaltningen möjlighet att kunna balansera budgeten till årsskiftet.

Beskrivning av ärendet

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden gav förvaltningen i uppdrag under sitt sammanträde den 20 juni 2022, § 64, att komplettera handlingsplanen för att nå en budget i balans, det vill säga ett paket om ytterligare 12,3 mnkr. Den nya åtgärdsplanen tar även höjd de tidigare beskrivna opåverkbara kostnader om totalt ca 11,7 mnkr.

Dessa opåverkbara kostnader består av:

Medfinansiering genomfart Rv 50

Ludvika kommun beslutade 2016 om medfinansiering av projekt genomfart Ludvika på totalt 78 mnkr. Avtalet reglerar att medfinansieringen betalas till Trafikverket genom årlig bidragssumma på 3,6 mnkr. Betalningen påbörjades redan 2021. För 2022, 2023 och kommande år ses inget ytterligare budgetutrymme för medfinansieringen. Kostnaden påverkar budget för drift gata, inom verksamhetsområde Teknik och Projekt.

Dagvattenavtal med WBAB

Dagvattenhanteringen på gator och kommunal allmän platsmark innebär kostnader om totalt 1,4 mnkr, som enligt lag inte får belasta va-taxekollektivet. Det är en ny kostnad som WBAB från årsskiftet 2021 debiterar Teknik & projekt. Budget för denna kostnad saknas.

Ökade drivmedelskostnader i förvaltningen

En orolig omvärld har gett kraftigt ökade drivmedels och energipriser. För verksamhetsområde teknik och projekt, som nyttjar en stor mängd fordon och maskiner är detta extra känsligt.

En övergång till HVO100 har bidragit till att höja bränslekostnaderna ytterligare då HVO100 är betydligt dyrare än ordinär diesel.

Under årets första fem månaders prognos ses ett totalt underskott på helåret på omkring 0,8 mnkr, vilket även påverkar utrymmet för drift och underhåll.

Högre hyreskostnader för kylanläggning på Vallen i Grängesberg

Inför bandysäsongen 2021/2022 fanns vägvalet att hyra en tillfällig kylanläggning eller invänta en kommande reinvestering i en ej fungerande stationär kylanläggning för bandybanan. Den politiska viljan var att säkerställa isläggningen under bandysäsongen. Kostnaden beräknades till 42 tkr per vecka (totalt 0,42 mnkr) vilket skulle hanteras inom befintlig rambudget inom verksamhetsområde fritid och idrott. Den totala kostnaden för etablering, hyra, drift och avbetalning landade på 1,45 mnkr för år 2022.

Extraordinära kostnader för vinterväghållning 2022

Vintersäsongen 2022 har på grund av stor variation i väderlek och temperatur, inneburit en kraftig ökning avseende halkbekämpning på kommunens vägnät och allmänna platser. Stor omfattning av maskin- och mantimmar, inköp av sand och salt samt sandupptagning har inneburit att årsbudgeten förbrukats innan halvårsskiftet. Avseende halkbekämpning så har ungefär dubbelt så mycket sand (7000 ton) spridits ut jämfört mot ett snitt de senaste fem åren.

Isen har även medfört att stora resurser behövts för upptining av vägtrummor och rännstensbrunnar.

I prognosen så kommer vinterväghållningen att överskridas med 4,5 mnkr för 2022.

| Sammanställning utfall vinterväghållning 2017-2021 | | | |
|--|-----------|------------|------------|
| År | Budget | Utfall | Avvikelse |
| 2017 | 7 400 000 | 8 324 813 | -924 813 |
| 2018 | 7 567 000 | 10 677 923 | -3 110 923 |
| 2019 | 7 568 000 | 11 456 618 | -3 888 618 |
| 2020 | 7 643 000 | 4 607 584 | 3 035 417 |
| 2021 | 7 643 000 | 7 295 196 | 347 804 |

Kompletterande handlingsplan

För att kompensera för de ökande kostnaderna och prognostiserat underskott föreslår förvaltningen en kompletterande handlingsplan för budget i balans.

Minskade kapitalkostnader

Genom minskade kapitalkostnader ser förvaltningen en möjlig besparing om totalt 8,6 mnkr. En minskad volym investeringar ger minskade kapitalkostnader. Investeringensvolymen har minskat från drygt 100 mnkr till 60,1 mnkr, detta har medfört kraftigt minskade kapitalkostnader. Utrymmet som ges av minskad investeringsbudget föreslår förvaltningen ska användas för att täcka delar av de oförutsedda och opåverkbara kostnader som redovisats ovan.

Minskade personalkostnader

Förvaltningen ser minskade personalkostnader till följd av vakanser och tjänstledigheter. Till årsskiftet prognostiseras en effekt på 0,8 mnkr.

Minskat beläggningsunderhåll

För att nå en balanserad budget så föreslår förvaltningen att minska utrymmet ytterligare för beläggningsunderhåll med 2,9 mnkr (totalt 3,9 mnkr). Konsekvensen av minskningen av beläggningsunderhåll blir att endast akuta åtgärder kommer att kunna utföras och det planerade underhållet uteblir under resten av året.

Ekonomiska konsekvenser

Konsekvensen av åtgärderna ger en budget i balans för 2022.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Göran Gullbro
Verksamhetschef

Bilagor

Handlingsplan för budget i balans daterad 30 juni 2022.

Beslut skickas till
Kommunstyrelsen
Förvaltningschef
Förvaltningsekonom
Akten

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden handlingsplan med åtgärder för att bidra till en ekonomi i balans 2022, andra uppföljningstillfället år 2022

Planerade åtgärder får ingå i slutlig helårsprognos först efter att de har godkänts av förvaltningschef

| Åtgärd | | | | Beslut om åtgärd | | Är åtgärden planerad eller påbörjad? | Driftsättning, datum | Åtgärdens ekonomiska effekt (miljoner kr, två decimaler) | | Ingår åtgärdens ekonomiska effekt i slutlig helårsprognos för 2022? | | |
|-----------------|-----------------------|--|---------|--------------------------|------------|--------------------------------------|----------------------|--|--------------------|---|----------------------------|--------------|
| Löp. nr | Verksamhet som berörs | Beskrivning | Ev. mål | Förvaltning eller nämnd? | Datum | | | Utfall jan-april 2022 | Prognos helår 2022 | Ja/Nej | | Belopp |
| 1.1 | Teknik o projekt | Minskat vägunderhåll | | KSU | 2022-03-24 | Påbörjad | Efter beslut | 1,00 | 1,00 | ja | effekten ingår i prognosen | 1,00 |
| 1.2 | Alla | Minskade utbildningskostnader | | KSU | 2022-03-24 | Påbörjad | Efter beslut | 0,24 | 0,50 | ja | effekten ingår i prognosen | 0,50 |
| 1.3 | Alla | Minskade städkostnader | | KSU | 2022-03-24 | Påbörjad | Efter beslut | 0,10 | 0,25 | ja | effekten ingår i prognosen | 0,25 |
| Delsumma | | | | | | | | 1,34 | 1,75 | | | 1,75 |
| 2.1 | Alla | Minskade inköp | | KSU | 2022-03-24 | Påbörjad | Efter beslut | 0,05 | 0,25 | ja | effekten ingår i prognosen | 0,25 |
| 2.2 | Alla | Minskade kostnader resor och logi | | KSU | 2022-03-24 | Påbörjad | Efter beslut | 0,05 | 0,10 | ja | effekten ingår i prognosen | 0,10 |
| 2.3 | Alla | Minskade konsultkostnader | | KSU | 2022-03-24 | Påbörjad | Efter beslut | 0,10 | 0,50 | ja | effekten ingår i prognosen | 0,50 |
| Delsumma | | | | | | | | 0,20 | 0,85 | | | 0,85 |
| 3.1 | Teknik o projekt | Minskat bidrag vägföreningar | | KSUAu | 2022-05-03 | Påbörjad | Efter beslut | 0,00 | 1,00 | ja | | 1,00 |
| 3.2 | Teknik o projekt | Minskad budget trafiksäkerhetsåtgärder | | KSUAu | 2022-05-03 | Påbörjad | Efter beslut | 0,00 | 0,50 | ja | effekten ingår i prognosen | 0,50 |
| 3.3 | Teknik o projekt | Minskat vägunderhåll | | KSU | 2022-08-25 | Planerad | Efter beslut | 0,00 | 2,90 | Ja | effekten ingår i prognosen | 2,90 |
| Delsumma | | | | | | | | 0,00 | 4,40 | | | 4,40 |
| 4.1 | | | | | | | | | | | | |
| 4.2 | Övergripand | Minskade kapitalkostnader | | KSU | 2022-08-25 | Planerad | Efter beslut | 0,00 | 8,60 | ja | effekten ingår i prognosen | 8,60 |
| 4.3 | Övergripand | Minskade lönekostnader | | KSU | 2022-08-25 | Planerad | Efter beslut | 0,00 | 0,80 | ja | effekten ingår i prognosen | 0,80 |
| Delsumma | | | | | | | | 0,00 | 9,40 | | | 9,40 |
| TOTALT | | | | | | | | 1,54 | 16,40 | | | 16,40 |



Kultur- och samhällsutvecklingsförvaltningen
Jan Lundberg, 0240-866 26
jan.lundberg@ludvika.se

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Verksamhetsinformation

Förvaltningens förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden lägger informationen till handlingarna.

Sammanfattning

Förvaltningschefen informerar om:

-

Beslut skickas till

Akten

2021-08-25

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Delegationsbeslut

Förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden godkänner redovisningen av delegationsbeslut.

Beskrivning av ärendet

Delegationsbeslut som beslutats av tjänstemän och ordförande enligt av kultur- och samhällsutvecklingsnämnden antagen delegationsordning. Dessa beslut ska redovisas till kultur- och samhällsutvecklingsnämnden.

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2022-08-17

Utskriven av: Ulrika Liebenholtz Sundin

| | |
|---------------------------|--|
| Diarieenhet: | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden |
| Beslutsfattare: | Alla |
| Kategori: | Alla |
| Beslutsinstans: | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden |
| Sammanträdesdatum: | 2022-08-25 |
| Sekretess: | Visas ej |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---------------------|--|-----------------------|
| Datum | Avsändare/Mottagare | Beslutsfattare |
| Ärendenummer | Ärendemening | Kategori |
| | | Ansvarig |
| 133819 | Delegationsbeslut | |
| 2022-08-11 | | Agneta Lilja |
| KSU 2022/527 | Flytt av fordon | |
| | | Agneta Lilja |
| 133818 | Delegationsbeslut | |
| 2022-08-11 | Stora Enso | Agneta Lilja |
| KSU 2022/464 | Anmälan om bilvrak, Morbeget, TunaHästberg | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1110 | Tillstyrka ansökan om uppställning av tält för en bröllopsfest förutom att avstängning av Skuthamns badplats för allmänheten inte tillåts. | |
| 2022-04-19 | Polismyndigheten Örebro | Agneta Lilja |
| KSU 2022/300 | Remissgällande uppställning av tält vid Skuthamn för bröllopsfest, 9-11 juli 2022, A195.063/2022 | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1658 | TF Verkamhetschef Teknik Projekt Leif Stjerna, 20 juni- 17 juli 2022 | |
| 2022-06-15 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Ulrika Tornberg |
| KSU 2022/13 | Förordnanden som tf 2022 | |
| | | Ulrika Tornberg |
| 2022.1735 | Yttrande över Finnmarksturen och Lilla Finnmarksturen 258-3974-2022 | |
| 2022-06-17 | Länsstyrelsen | Agneta Lilja |
| KSU 2022/447 | Länsstyrelsen Dalarna: REMISS Tillståndsansökan MTB-loppen Finnmarksturen/Lilla Finnmarksturen 2022, Ludvika kommun | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1737 | Yttrande angående politisk sammankomst | |
| 2022-06-17 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/457 | Remiss gällande politisk sammankomst, utdelning av valsedlar och flygblad, ljudförstärkare samt uppställning av kaffebord och ev tält, Ludvika, fr o m nu - 2022-09-18 , A331.447/2022 | |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---------------------|---|-----------------------|
| Datum | Avsändare/Mottagare | Beslutsfattare |
| Ärendenummer | Ärendemening | Kategori |
| | | Ansvarig |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1747 | Fordonet omhändertas och skrotas. | |
| 2022-06-16 | | Agneta Lilja |
| KSU 2022/416 | Flyttning av fordon | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1748 | Yttrande angående veteranbilstävling | |
| 2022-06-17 | | |
| KSU 2022/455 | Ansökan om begagnande av cykelbana mellan Östanbjörka och Vågshalense 9 juli | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1749 | Utbränt fordon i Tyfors omhändertas och skrotas. | |
| 2022-06-16 | | |
| KSU 2022/352 | Bilvrak Fredriksbergag | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1760 | Nyttjanderättsavtal för bete, Örabergget 1:32 | |
| 2022-06-20 | | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/462 | Nyttjanderättsavtal för bete, Örabergget 1:32 | |
| | | Sofia Hellsten |
| 2022.1777 | Anas Skaef som tf verksamhetschef, planeringsenheten tiden 11 juli - 1 augusti 2022 | |
| 2022-06-21 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/13 | Förnanden som tf 2022 | |
| | | Jacob Holgersson |
| 2022.1778 | Ulrika Tornberg tf verksamhetschef, planeringsenheten, tiden 4 -5 augusti 2022 | |
| 2022-06-21 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/13 | Förnanden som tf 2022 | |
| | | Jacob Holgersson |
| 2022.1779 | Lina Ström tf verksamhetschef, planeringsenheten, tiden 8 -15 augusti 2022 | |
| 2022-06-21 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/13 | Förnanden som tf 2022 | |
| | | Jacob Holgersson |
| 2022.1809 | Fordonet omhändertas och skrotas | |
| 2022-06-21 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Agneta Lilja |
| KSU 2022/411 | Flyttning av fordon | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1810 | Fordonet omhändertas och skrotas | |
| 2022-06-21 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Agneta Lilja |
| KSU 2022/410 | Flyttning av fordon | |
| | | Agneta Lilja |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---------------------|---|-----------------------|
| Datum | Avsändare/Mottagare | Beslutsfattare |
| Ärendenummer | Ärendemening | Kategori |
| | | Ansvarig |
| 2022.1814 | Yttrande angående midsommarfirande Sunnansjö | |
| 2022-06-23 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/476 | Brådskande remiss: Midsommarfirande Hembygdsgården i Sunnansjö, Ludvika, 2022-06-25 - A283.066/2022 | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1817 | Fordonet kommer omhändertas och skrotas Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | |
| 2022-06-23 | Flytt av fordon | Agneta Lilja |
| KSU 2022/452 | | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1818 | Fordonet kommer att omhändertas och skrotas Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | |
| 2022-06-23 | Flytt av fordon | Agneta Lilja |
| KSU 2022/453 | | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1839 | Reviderad Markupplåtelseavtal för starkströmsanläggning belastande Ludvika 6:1 | |
| 2022-06-01 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/423 | Markupplåtelse för starkströmsanläggning belastande Ludvika 6:1 | |
| | | Jacob Holgersson |
| 2022.1845 | Bevilja 30.000 kr för 50- och 60- talsfest | |
| 2022-07-01 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Lisa Haglund |
| KSU 2022/463 | Ansökan ur Guldgruvan till 50- och 60-tals fest | |
| | | Lisa Haglund |
| 2022.1847 | Yttrande på konsekvensbeskring med anledning av ansökan om tillstånd till uppvisning på väg för Cruising i Ludvika 26 augusti 2022, Ludvika kommun. | |
| 2022-07-01 | Länsstyrelsen Dalarnas län | Göran Gullbro |
| KSU 2022/461 | Begäran om yttrande gällande cruising i Ludvika 26/8-2022 | |
| | | Göran Gullbro |
| 2022.1859 | Peter Hoxell tf förvaltningschef tiden 18 juli - 14 augusti | |
| 2022-07-01 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jan Lundberg |
| KSU 2022/13 | Förndanden som tf 2022 | |
| | | Jan Lundberg |
| 2022.1863 | Markupplåtelseavtal för starkströmsanläggning, belastande Rävåla 2:115 | |
| 2022-06-29 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/482 | Markupplåtelseavtal för starkströmsanläggning, belastande Rävåla 2:115 | |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---------------------|---|-----------------------|
| Datum | Avsändare/Mottagare | Beslutsfattare |
| Ärendenummer | Ärendemening | Kategori |
| | | Ansvarig |
| | | Jacob Holgersson |
| 2022.1864 | Markupplåtelseavtal för starkströmsanläggning, belastande Ludvika gård 1:397 | |
| 2022-06-29 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/481 | Markupplåtelseavtal för starkströmsanläggning, belastande Ludvika gård 1:397 | |
| | | Jacob Holgersson |
| 2022.1865 | Markupplåtelseavtal för starkströmsanläggning, belastande Rävåla 10:9 | |
| 2022-06-29 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/480 | Markupplåtelseavtal för starkströmsanläggning, belastande Rävåla 10:9 | |
| | | Jacob Holgersson |
| 2022.1867 | Nyttjanderättsavtal för uppställning av matvagn vid Charlie Normans torg, del av Ludvika 6:1 | |
| 2022-06-30 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/479 | Nyttjanderättsavtal för uppställning av matvagn vid Charlie Normans torg, del av Ludvika 6:1 | |
| | | Sofia Hellsten |
| 2022.1868 | Förlängning av markanvisning för Orren 16 | |
| 2022-06-30 | | Sören Finnström |
| KSU 2021/293 | Markanvisning för Orren 16 | |
| | | Sören Finnström |
| 2022.1886 | Komplettering förlängd uppställning av gatupratare utanför Engelbrektsgallerian tiden 30 juni - 26 augusti 2022, A 376.755/2022 | |
| 2022-07-06 | Polismyndigheten | Göran Gullbro |
| KSU 2022/494 | Gatupratare vid entren Engelbrektsgallerian 30 juni - 30 juli, A376.755/2022 | |
| | | Göran Gullbro |
| 2022.1890 | Markupplåtelse för starkströmsanläggning, belastande Sunnansjö 56:4 | |
| 2022-07-04 | VB Elnät | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/490 | Markupplåtelse för starkströmsanläggning, belastande Sunnansjö 56:4 | |
| | | Sofia Hellsten |
| 2022.1891 | Servitut för vatten- och avloppsledning inom fastigheten Hästen 11 | |
| 2022-07-07 | | Jacob Holgersson |
| KSU 2022/496 | Servitut för vatten- och avloppsledning inom fastigheten Hästen 11 | |
| | | Sofia Hellsten |
| 2022.1906 | Delegationsbeslut omfördelning av investeringsmedel | |
| 2022-07-11 | Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | Sören Finnström |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---------------------|--|-----------------------|
| Datum | Avsändare/Mottagare | Beslutsfattare |
| Ärendenummer | Ärendemening | Kategori |
| | | Ansvarig |
| KSU 2022/501 | Omfördelning av investeringsmedel fabriksområdet Fredriksberg | |
| | | Daniel Svensson |
| 2022.1907 | Yttrande torgmöte som valmöte | |
| 2022-07-13 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Göran Gullbro |
| KSU 2022/503 | Torgmöte som valmöte, tiden 15 juli 2022 till 15 januari 2023, A385.168/2022 | |
| | | Göran Gullbro |
| 2022.1908 | Uppdrag till Ludvika kommunfastigheter AB att förvärva Klysgården, Marnäsgratan 31 | |
| 2022-07-12 | Ludvika kommunfastighet AB | Sören Finnström |
| KSU 2022/502 | Fastighetsköp Klysgården Marnäs | |
| | | Göran Gullbro |
| 2022.1919 | Yttrande över remiss A342.308/2022 ScenSommar | |
| 2022-07-18 | KAN Brevlåda Ludvika Info | Agneta Lilja |
| KSU 2022/498 | ScenSommar - familjedagar 26-28 augusti 2022, väsmanstrand/Garvarns torg, A342.308/2022 | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1920 | Yttrande över remiss A396.771/2022 angående Cirkus Rhodin | |
| 2022-07-19 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/507 | Cirkus Rhodin tiden 23-24 juli 2022, Piren, A396.771/2022 | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1921 | Yttrande över remiss A298.689/2022 Nostalgi Gasoline Revival | |
| 2022-07-19 | Polismyndigheten | Agneta Lilja |
| KSU 2022/504 | Remiss gällande bil/MC nostalgi Gasoline Revival, gruvområdet Grängesberg 22-24 juli 2022, A298.689/2022 | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1922 | Yttrande över remiss A391.385/2022 valstuga på gågatan | |
| 2022-07-19 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/508 | Remiss gällande uppställning av valstuga, gågatan tiden 12 augusti - 10 september 2022, A391.385/2022 | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1923 | Yttrande över remiss A408.126/2022 angående manifestation. | |
| 2022-07-19 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/511 | Remiss A408.126/2022 Manifestation Svensk-Kubanska föreningen | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.1943 | Yttrande angående gruppträning Stadsparken | |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---------------------|---|-----------------------|
| Datum | Avsändare/Mottagare | Beslutsfattare |
| Ärendenummer | Ärendemening | Kategori |
| | | Ansvarig |
| 2022-07-22 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/522 | Brådskande. Remiss: Gruppträning med Gymmet i Stadsparken A244.070/2022 | Agneta Lilja |
| 2022.1955 | Yttrande angående gatupratatörer vid vallokaler | |
| 2022-07-26 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/526 | Remiss: Gatupratatörer och beachflaggor, A351.812/2022 Vid vallokaler. | Agneta Lilja |
| 2022.1956 | Yttrande angående familjeföreställning i Grängesbergs Folkets Park | |
| 2022-07-26 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/525 | Remiss: Familjeföreställning, A292.971/2022, musik och loppis, Grängesbergs Folkets Park, Grängesberg, Ludvika, 2022-08-12 -- 2022-08-14, kl. 11:00-18:00 | Agneta Lilja |
| 2022.1983 | Yttrande | |
| 2022-08-10 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/542 | Remiss A329.601/2022, Höstmarknad i Sunnansjö 2022-09-10 | Agneta Lilja |
| 2022.1989 | Yttrande angående A438.498/2022 Lions årliga Surströmmingsfest 25/8-2022 | |
| 2022-08-15 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/546 | Remiss A438.498/2022 Surströmmingsfest, Storgatan/Gågatan Ludvika centrum, 2022-08-25 kl. 10.00-21:00, event kl. 16:00 -20:00. | Agneta Lilja |
| 2022.1990 | Yttrande angående A448.845/2022 | |
| 2022-08-12 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/545 | Remiss A448.845/2022, Uteservering restaurang MAZE | Agneta Lilja |
| 2022.1991 | Yttrande angående A225.280/2022. Husvagnsmässa på grusparkeringen vid Väsman strand. | |
| 2022-08-12 | tillstand.bergslagen@polisen.se | |
| KSU 2022/544 | Remiss A225.280/2022, Husvagnsmässa hos Kurts Husvagnar | Agneta Lilja |
| 2022.1995 | Yttrande angående A430.417/2022 | |
| 2022-08-15 | tillstand.bergslagen@polisen.se | Agneta Lilja |
| KSU 2022/549 | Remiss A430.417/2022, Aktiviteter i Folkets park, Grängesberg | Agneta Lilja |

| Id | Beskrivning | Paragraf |
|---------------------|---|-----------------------|
| Datum | Avsändare/Mottagare | Beslutsfattare |
| Ärendenummer | Ärendemening | Kategori |
| | | Ansvarig |
| 2022.1996 | Yttrande avgående A443.332/2022 Gällande Våffelbrukets höstmarknad 2022. | |
| 2022-08-16 | tillstand.bergslagen@polisen.se | |
| KSU 2022/551 | Remiss A443.332/2022, Våffelbrukets höstmarknad | |
| | | Agneta Lilja |
| 2022.2000 | Yttrande 258-14508-2021 | |
| 2022-08-16 | Länsstyrelsen | |
| KSU 2022/554 | Konsekvensutredning om lokala föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 562, Stakhedsvägen i Nyhammar. | |
| | | Mats Lidestig |

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Jan Lundberg, 0240-866 26
jan.lundberg@ludvika.se

Meddelande

Förvaltningens förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden godkänner redovisning av meddelanden.

Beskrivning av ärendet

| | KSU |
|---|------------|
| Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden | |
| KSU 2022-06-20 § 54-67 | |
| KSU au 2022-08-11 § 74-80 | |
| Kommunstyrelsen | |
| Beslut KS 2022-06-14 Återrapport av uppdrag att följa upp utfallet med maximalt 45 minuters väntetid för skolskjuts | 2021/800 |
| Beslut KS 2022-06-14 Koncernrapportering av mål och ekonomi andra uppföljningstillfället 2022 | 2022/378 |
| Beslut KS 2022-06-14 Antagande av riktlinjer för att stärka barns och ungas rättigheter | 2022/47 |
| Kommunfullmäktige | |
| Beslut KF 2022-06-27 Beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen och nämnderna verksamhetsåret 2021 | 2022/486 |
| Beslut KF 2022-06-27 Fastställande av strategisk plan med ekonomiska ramar för 2023-2025 | 2022/487 |
| Beslut KF 2022-06-27 Antagande av avgifter och taxor 2023 | 2022/488 |

| | |
|--|----------|
| Beslut KF 2022-06-27 Återföra budgetanslag från kultur- och samhällsutvecklingsnämndens driftbudget 2022 till vård- och omsorgsnämnden | 2021/337 |
| Beslut KF 2022-06-27 Utökat anslag för ramområdet mark samt infrastruktur | 2022/433 |
| Övrigt | |
| Åtgärdsplan Brottförebygganderådet 2022-2023 | 2022/470 |
| Jordbruksverket | |
| Information om hantering av döda vilda fåglar | 2022/528 |

Beslut skickas till
Akten