

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Ulrika SundinTill Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens ledamöter
Till ersättare för kändedom**Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden****Tid:** Torsdag 24 februari 2022, kl. 14:00**Plats:** Folkets hus våning 7, Stora Orren

Ärenden	Dnr
1 Val av justeare	
2 Anmälan av extra ärende	
3 Bert Pilo informerar om kommunens skogsinnehav	
4 Utbyte av ljuskällor i gatubelysning	2 - 12
5 Yttrande gällande avtal för regional kollektivtrafik	13 - 51
6 Svar på motion - Bryt det digitala utanförskapet - inrätta kommunala IT-lotsar i Ludvika kommun	52 - 58
7 Återföra budgetanslag från kultur- och samhällsutvecklingsnämndens driftbudget 2022 till vård- och omsorgsnämnden	59 - 61
8 Revidering av investeringsbudget 2022	62 - 77
9 Verksamhetsinformation	78
10 Delegationsbeslut	79 - 83
11 Meddelanden	84

Sören Finnström
ordförandeUlrika Sundin
nämndsekreterare

2022-02-10

Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens arbetsutskott

§ 23

Dnr 2021/939

Utbyte av ljuskällor i gatubelysning

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att finansiera projektet utbytesprogram gatubelysning genom leasingavtal med start under 2022.

Reservation

Sten G Johansson (V) reserverar sig till förmån för sitt eget förslag.

Beskrivning av ärendet

Samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott beslutade på december mötet 2019 att ge förvaltningen i uppdrag initiera ett projekt för utbyte av armaturer till LED för gatubelysning (diarienummer SBN 2019/886). Projektet har nu kommit till det skede där finansieringslösning behöver beslutas.

Förvaltningen föreslår att finansiering ska ske genom ett leasingavtal mellan Siemens Financial Services och Ludvika kommun. Projektet beräknas till en total kostnad på sammanlagt 19 miljoner under genomförandetiden.

Finansieringslösningen rymms inom LOU och kommunens nuvarande tecknade avtal.

Projektet kan finansieras inom befintlig driftbudget genom besparingen av kostnader för elförbrukning genom utbyte till LED-armaturer.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse daterad den 31 januari 2022.
2. Belysningsprojekt daterad den 28 januari 2022.

Behandling

Sten G Johansson yrkar på avslag till förmån för sitt eget förslag.

”Jag reserverar mig mot att Ludvika kommun ingår leasing avtal av vår egen gatubelysningsanläggning för att finansiera byte till energisnålare belysning.

Det är bättre och billigare för kommunen att genomföra detta som ett eget investeringsprojekt.

Jag yrkar att kommunen finansierar utbyte till energisnålare belysning med egna medel eller med gröna lån från Kommuninvest.”

Ordförande ställer båda förslagen mot varandra och finner att besluta enligt förvaltningens förslag.

Beslut skickas till

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Akten

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Mats Lidestig, 0240-861 78
mats.lidestig@ludvika.se

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Finansieringen för genomförande av utbytesprogram belysning i Ludvika kommun

Förvaltningens förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att finansiera projektet utbytesprogram gatubelysning genom leasingavtal med start under 2022.

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämndens arbetsutskott beslutade på december mötet 2019 att ge förvaltningen i uppdrag initiera ett projekt för utbyte av armaturer till LED för gatubelysning (diarienummer SBN 2019/886). Projektet har nu kommit till det skede där finansieringslösning behöver beslutas.

Förvaltningen föreslår att finansiering ska ske genom ett leasingavtal mellan Siemens Financial Services och Ludvika kommun. Projektet beräknas till en total kostnad på sammanlagt 19 miljoner under genomförandetiden. Finansieringslösningen ryms inom LOU och kommunens nuvarande tecknade avtal.

Projektet kan finansieras inom befintlig driftbudget genom besparingen av kostnader för elförbrukning genom utbyte till LED-armaturer.

Beskrivning av ärendet

Ett utbytesprogram planeras där Ludvika kommun har för avsikt att tända upp hela belysningsanläggningen i Ludvika kommun, och samtidigt göra stor miljö- och energieffektivisering vilket också leder till ekonomiska besparingar.

Efter genomförandet beräknas en sammanlagd besparing i elförbrukning med ca 70-80% för gatubelysningen i Ludvika kommun.

Genom att byta ljuskällor till LED belysning och använda ett modernt styrsystem gör att Ludvika kommun även kan tända upp alla ljuskällor som tidigare släcktes av besparingsskäl.

I projektet planeras att tidsåtgång för utbytet samtliga ljuskällor till LED tar ca sex månader. Översynen av tillhörande 120 abonnemang från schablon till faktisk mätning av åtgången av el behöver fördelas över en tvåårsperiod för att rymmas inom nuvarande och oförändrad driftbudget.

Ekonomiska konsekvenser

Ett genomförande av belysningsprojektet genom leasing ger möjligheten att på kort tid ställa om till LED-belysning av kommunens gator inom ordinarie driftbudget. Finansieringslösningen beräknas efter leasingperioden på 10 år generera en besparing om 70-80 % under resterande beräknad livslängd om minst 25 år. Efter genomförd finansiering genom leasing, återstår ett restvärde beräknat till 5 % av den totala kostnaden, motsvarande ca 700 000 tkr, som då erläggs i samband med övertagande av anläggningen.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Mats Lidestig
Trafikingenjör

Bilagor

1. Underlag till beslut PP-presentation

Beslut skickas till

Kommunstyrelsen
Ekonomienheten, Kommunstyrelsen
Förvaltningschef
Verksamhetschef Teknik och projekt
Trafikingenjör/Enhetschef
Akten

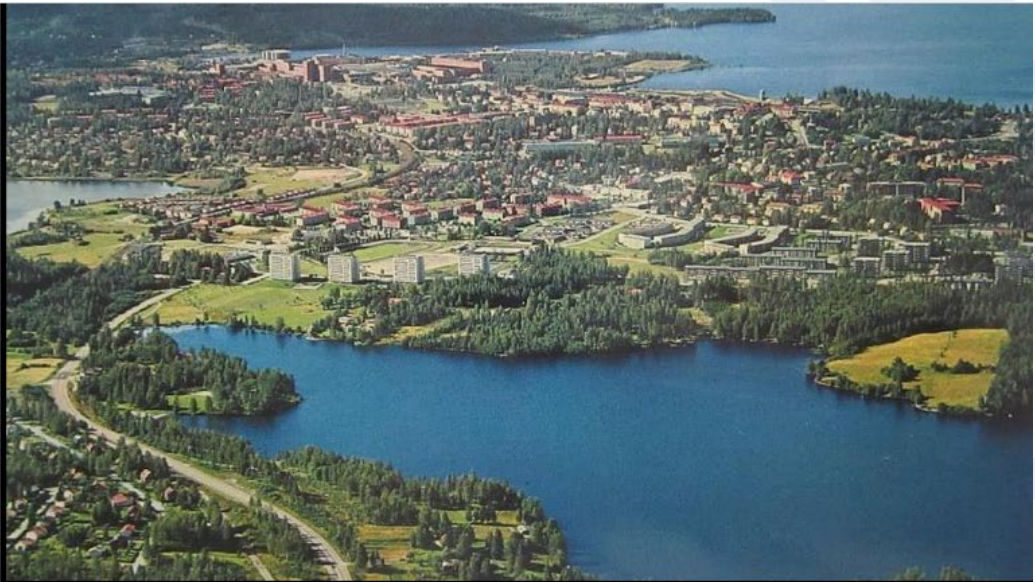


**LUDVIKA
KOMMUN**

Belysnings projekt

Mats Lidestig

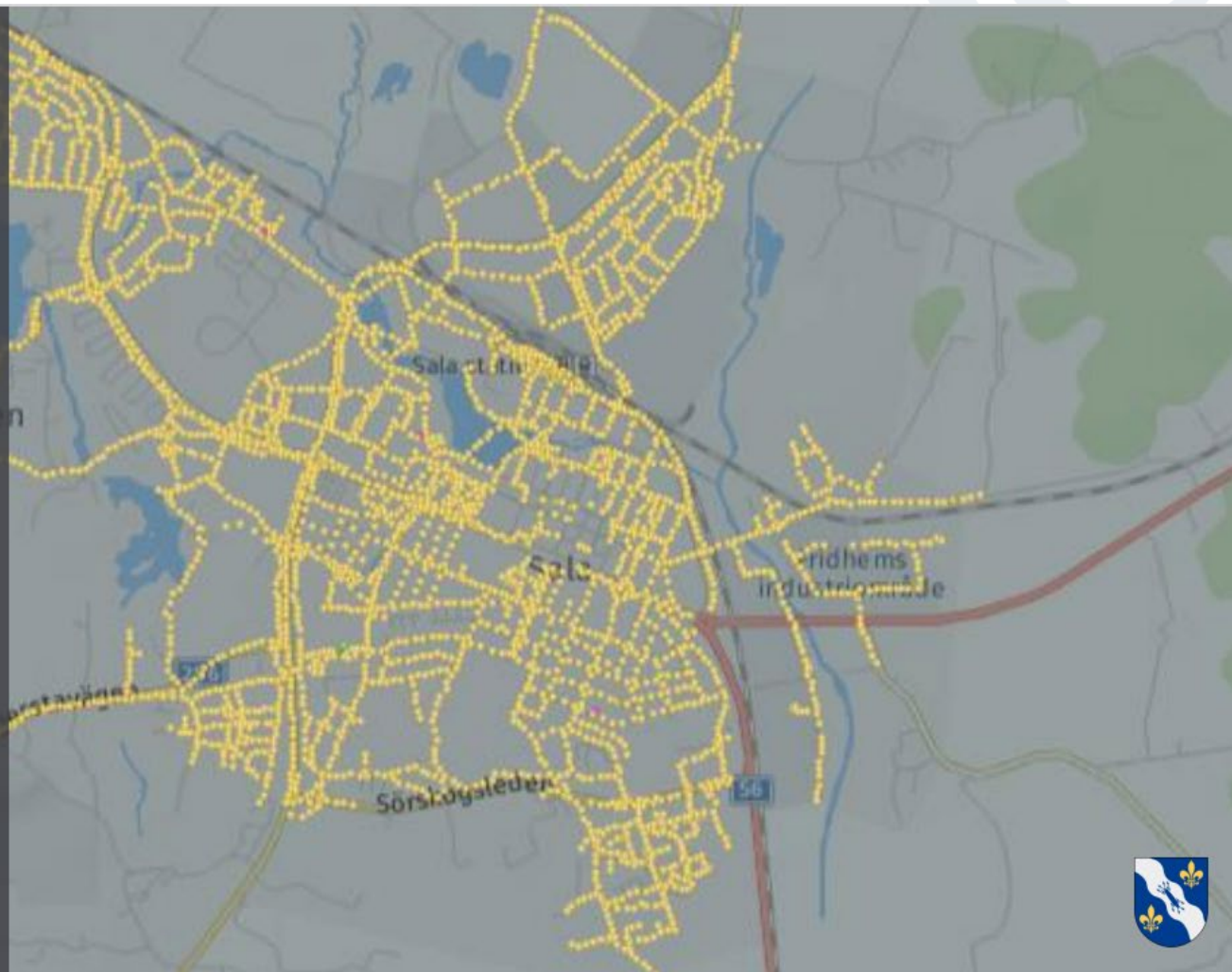
- Den genomförda omfattande inventering har givit insikt.
- 4732 st berörda armaturer för projektet
- 4558/4732 st är tända i dagsläget
- 98,1W (genomsnittsförbrukning)
- 88:-/armatur/år i underhåll (minimum)
- 56,55:-/månad & ljuspunkt total kostnad (energiförbrukning & underhåll)



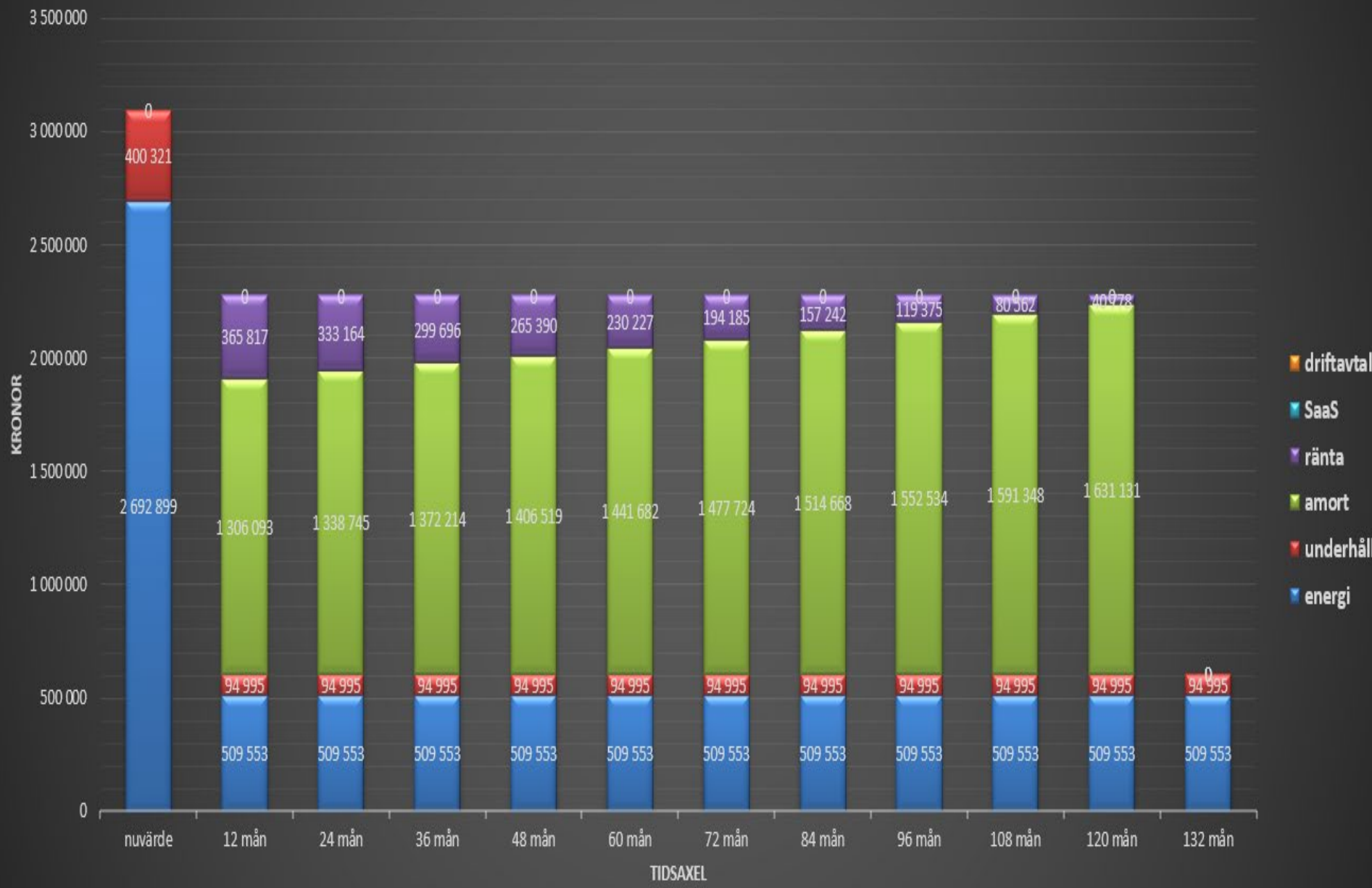
4194	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4176	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4177	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4178	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4101	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4122	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4125	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4127	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4129	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
4131	Södra Dalarösvägen	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP092	
6408	Ribbacksvägen	Sörvik	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP018	
9696	GC-väg	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	4300K	hg	11 år	TP063	
9762	Slargatan	Ludvika	ej i drift	Gammal Ljuskärlarmatur	E 125	20,4	?	hg	11 år	TP075	
6540	Hörnåsvägen	Ludvika	i drift	Galaxy	70	803	20,4	2000K	na	11 år	TPSN-41_1
6541	Hörnåsvägen	Ludvika	i drift	Galaxy	70	803	20,4	2000K	na	11 år	TPSN-41_1
6542	Hörnåsvägen	Ludvika	i drift	Galaxy	70	803	20,4	2000K	na	11 år	TPSN-41_1
6543	Hörnåsvägen	Ludvika	i drift	Galaxy	70	803	20,4	2000K	na	11 år	TPSN-41_1
9373	GC-väg	Ludvika	i drift	Galaxy	70	803	20,4	2000K	na	11 år	TP300
8383	Engelbäcksvägen	Ludvika	i drift	Galaxy	100	133	24,82	2000K	na	11 år	TP300
8385	Engelbäcksvägen	Ludvika	i drift	Galaxy	100	133	24,82	2000K	na	11 år	TP300
8414	Fredsgatan	Ludvika	i drift	Galaxy	250	275	53,04	2000K	na	11 år	TP107
8445	Fredsgatan	Ludvika	i drift	Galaxy	160	183	44,5	2000K	na	11 år	TP107
8446	Fredsgatan	Ludvika	i drift	Galaxy	160	183	44,5	2000K	na	11 år	TP107
8447	Fredsgatan	Ludvika	i drift	Galaxy	160	183	44,5	2000K	na	11 år	TP107
8420	Fredsgatan	Ludvika	i drift	Galaxy	160	183	44,5	2000K	na	11 år	TP300
8426	Fredsgatan	Ludvika	i drift	Galaxy	250	275	53,04	2000K	na	11 år	TP100
8427	Fredsgatan	Ludvika	i drift	Galaxy	160	175	44,5	2000K	na	11 år	TP100
8430	Fredsgatan	Ludvika	i drift	Galaxy	160	175	44,5	2000K	na	11 år	TP100
6207	Ärnestorpsvägen	Fredrikshög	i drift	Bühner	125	141	20,4	4300K	hg	11 år	TP086
6257	Burensvägen	Buren	i drift	Bühner	125	141	20,4	4300K	hg	11 år	TP114
6602	Landvägsvägen	Bunnsvik	ej i drift	Bühner	+125	141	20,4	4300K	hg	11 år	TP022
6604	Landvägsvägen	Bunnsvik	ej i drift	Bühner	+125	141	20,4	4300K	hg	11 år	TP022
6606	Landvägsvägen	Bunnsvik	ej i drift	Bühner	+125	141	20,4	4300K	hg	11 år	TP022
6644	Bunnsvik	Bunnsvik	i drift	Bühner	125	141	20,4	4300K	hg	11 år	TP022
6646	Bunnsvik	Bunnsvik	i drift	Bühner	125	141	20,4	4300K	hg	11 år	TP022
6647	Bunnsvik	Bunnsvik	ej i drift	Bühner	+125	141	20,4	4300K	hg	11 år	TP022



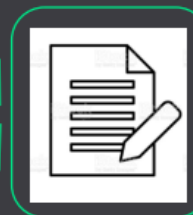
- 81% beräknad minskad förbrukning (optimerat)
- 362.530W i minskad installerad effekt & alla stolpar upptända i Ludvika
- Projektet självfinansieras på 7 alt 10 år genom reducerad energiförbrukning & underhåll
- Kostnad per månad & ljuspunkt
 - 51,23:-/punkt @7 år
 - 40,09:-/punkt @10 år
- Ny hårdvara (armatur)
- Kommunikationsnod & tillhörande mjukvara inkluderat
- Installation



Managed Service Agreement



- Vi tändar upp Ludvika igen till 100%.
- Påvisade av ordning på ekonomin med en investering i balans genom frigörande av investeringsmedel som kommer till gagn för Ludvikas invånare
- Betydande förflyttning inom digitalisering och övergripande insikt i den installerade gatubelysningen vilket även leder till...
- ...Direkt minskning av Ludvikas miljö & klimatpåverkan med minimering av ex. ronderingar med fordon och minskat energiförbrukning ifrån belysningen.



- Leasingavtal mellan SFS och Ludvika Kommun. Äganderätten av system och hårdvara ligger i SFS balansräkning. Äganderätten förflyttas vid avtalets avslut efter X månader. Ett RV 5% kommer att finnas knutet till avtalet.
- Projektet kan inleds med start 2022
- Avtalet signeras av Ludvika Kommun.



Kontakt:

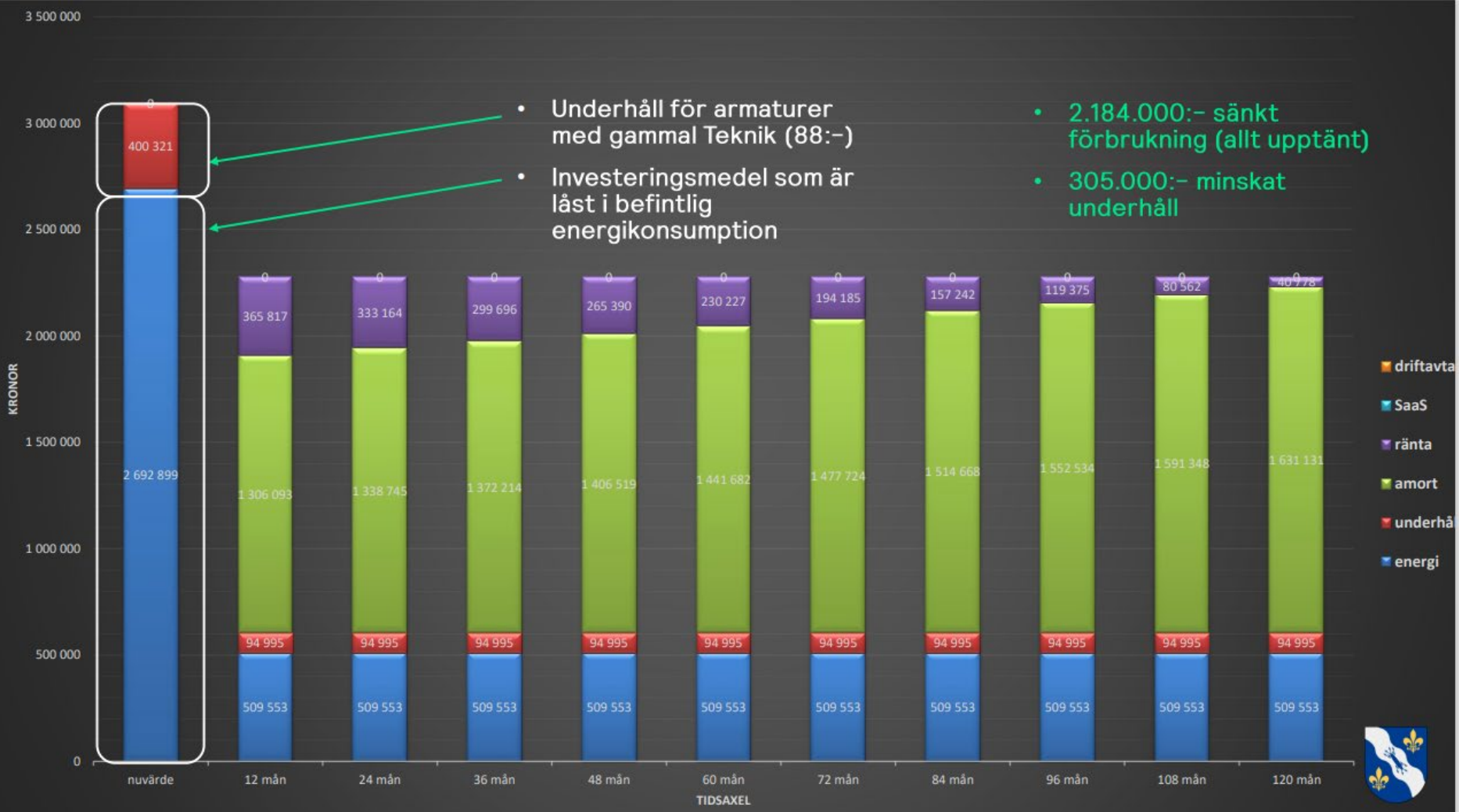
Mats Lidestig

0240-861 78

mats.lidestig@ludvika.se



**LUDVIKA
KOMMUN**



- Underhåll för armaturer med gammal Teknik (88:-)
- Investeringsmedel som är låst i befintlig energikonsumtion

- 2.184.000:- sänkt förbrukning (allt upptänt)
- 305.000:- minskat underhåll



**LUDVIKA
KOMMUN**

2022-02-10

Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens arbetsutskott

§ 24

Dnr 2021/831

Remiss av förslag till avtal gällande regional kollektivtrafik

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden lämnar yttrande till Region Dalarna enligt bifogat förslag.

Beskrivning av ärendet

Region Dalarna har skickat ut en remiss med avtal och bilagor gällande kollektivtrafik som Dalarnas kommuner fått möjlighet att yttra sig om.

I utskicket ingår ett tillägg till det huvudavtal som skrevs under i samband med skatteväxlingen 1 januari 2018. Även ett tillägg till det nu gällande skolskjutsreglementet finns med i remissen samt en nyskriven samverkansbilaga.

Tillägget till Huvudavtalet har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av jurister från Regionen och kommunerna, tillägget till skolskjutsreglementet av Beredningen för Dalarnas utvecklings presidium (BDU). Samverkansbilagan har sammanställts av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från kommunerna samt kollektivtrafikförvaltningen.

Behovet av ytterligare avtal är stort då några av de gamla avtalen inte är giltiga längre samt att det saknats konkreta avtal för vissa reseformer. I det huvudavtal som tecknades inför skatteväxlingen 1 januari 2018 nämns inte alla reseformer men de täcks nu in genom detta avtal.

De resor som skatteväxlades 2018 är:

- den allmänna kollektivtrafiken där vem som helst kan köpa en resa.
- inom den särskilda kollektivtrafiken, där det krävs tillstånd för att resa, är det endast färdtjänstresor inom kommunen som är skatteväxlade.

I avtalet föreslås även att:

- färdtjänsthandläggning
- riksfärdtjänst
- samt färdtjänst i annan kommun ska skatteväxlas.

Ovanstående sköts redan av Region Dalarna, enda skillnaden är att kommunen slipper fakturahantering om ovanstående skatteväxlas.

De resor som kommunen kommer att faktureras för även i fortsättningen är:

- skolskjuts till särskola och grundskola
- omsorgsresor
- korttidsresor samt kommunresor.

Tilläggen till huvudavtal och reglemente är användbara men det finns vissa oklarheter. Till exempel behöver kollektivtrafikförvaltningen tillsätta olika arbetsgrupper som ser över nedanstående innan avtalet skrivs under.

- Tillägget till skolskjutsreglementet behöver arbetas in i ordinarie skolskjutsreglemente.
- En bilaga behöver tas fram där det tydligt framgår vilka resor som ingår i den summa som kommunerna betalar för skolskjutsar samt vad som räknas som tillköp.

Tillägget till huvudavtalet behöver justeras på flera ställen med utförligare beskrivningar av vad som egentligen avses. Där föreslås även under punkt 7 att avtalets giltighet ska vara tillsvidare. Förvaltningens förslag är att de reseformer som inte är skatteväxlade ska kunna sägas upp i samband med upphandling av ny trafik vilket sker vart tionde år.

Vad gäller samverkansbilagan så är det av största vikt att intentionerna i denna följs av båda parter. Kollektivtrafikförvaltningen behöver tillsätta en person som ansvarar för samverkan, även kommunerna måste se till att följa bilagan och samverka kring de frågor som berör kollektivtrafikförvaltningen.

Därför behöver Ludvika kommun se till att det finns en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner som hanterar övergripande kollektivtrafikfrågor i enlighet med samverkansbilagan. Vid behov bör även två politiker ingå in denna grupp; kommunstyrelsens ordförande som även sitter i BDU samt kultur- och samhällsutvecklingsnämndens ordförande.

En viktig punkt som behöver läggas till i samverkansbilagan är att kollektivtrafikförvaltningen ska samverka med kommunerna inför varje ny trafikupphandling innan kravspecifikationen fastställs.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse daterad den 20 januari 2022.
2. Yttrande.

Beslut skickas till

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Akten

Kultur- och samhällsutvecklingsförvaltningen
Anna Karlsson, 0240-861 40
anna.karlsson@ludvika.se

Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse - Förslag till avtal gällande kollektivtrafik

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen lämnar yttrande till Region Dalarna enligt bifogat förslag.

Beskrivning av ärendet

Region Dalarna har skickat ut en remiss med avtal och bilagor gällande kollektivtrafik som Dalarnas kommuner fått möjlighet att yttra sig om.

I utskicket ingår ett tillägg till det huvudavtal som skrevs under i samband med skatteväxlingen 1 januari 2018. Även ett tillägg till det nu gällande skolskjutsreglementet finns med i remissen samt en nyskriven samverkansbilaga.

Tillägget till Huvudavtalet har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av jurister från Regionen och kommunerna, tillägget till skolskjutsreglementet av Beredningen för Dalarnas utvecklings presidium (BDU). Samverkansbilagan har sammanställts av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från kommunerna samt kollektivtrafikförvaltningen.

Behovet av ytterligare avtal är stort då några av de gamla avtalen inte är giltiga längre samt att det saknats konkreta avtal för vissa reseformer. I det huvudavtal som tecknades inför skatteväxlingen 1 januari 2018 nämns inte alla reseformer men de täcks nu in genom detta avtal.

De resor som skatteväxlades 2018 är:

- den allmänna kollektivtrafiken där vem som helst kan köpa en resa.
- inom den särskilda kollektivtrafiken, där det krävs tillstånd för att resa, är det endast färdtjänstresor inom kommunen som är skatteväxlade.

I avtalet föreslås även att:

- färdtjänsthandläggning
- riksfärdtjänst
- samt färdtjänst i annan kommun ska skatteväxlas.

Ovanstående sköts redan av Region Dalarna, enda skillnaden är att kommunen slipper fakturahantering om ovanstående skatteväxlas.

De resor som kommunen kommer att faktureras för även i fortsättningen är:

- skolskjuts till särskola och grundskola
- omsorgsresor
- korttidsresor samt kommunresor.

Tilläggen till huvudavtal och reglemente är användbara men det finns vissa oklarheter. Till exempel behöver kollektivtrafikförvaltningen tillsätta olika arbetsgrupper som ser över nedanstående innan avtalet skrivs under.

- Tillägget till skolskjutsreglementet behöver arbetas in i ordinarie skolskjutsreglemente.
- En bilaga behöver tas fram där det tydligt framgår vilka resor som ingår i den summa som kommunerna betalar för skolskjutsar samt vad som räknas som tillköp.

Tillägget till huvudavtalet behöver justeras på flera ställen med utförligare beskrivningar av vad som egentligen avses. Där föreslås även under punkt 7 att avtalets giltighet ska vara tillsvidare. Förvaltningens förslag är att de resemått som inte är skatteväxlade ska kunna sägas upp i samband med upphandling av ny trafik vilket sker vart tionde år.

Vad gäller samverkansbilagan så är det av största vikt att intentionerna i denna följs av båda parter. Kollektivtrafikförvaltningen behöver tillsätta en person som ansvarar för samverkan, även kommunerna måste se till att följa bilagan och samverka kring de frågor som berör kollektivtrafikförvaltningen.

Därför behöver Ludvika kommun se till att det finns en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner som hanterar övergripande kollektivtrafikfrågor i enlighet med samverkansbilagan. Vid behov bör även två politiker ingå in denna grupp; kommunstyrelsens ordförande som även sitter i BDU samt kultur- och samhällsutvecklingsnämndens ordförande.

En viktig punkt som behöver läggas till i samverkansbilagan är att kollektivtrafikförvaltningen ska samverka med kommunerna inför varje ny trafikupphandling innan kravspecifikationen fastställs.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningens förslag till beslut medför att fler delar av den särskilda kollektivtrafiken kan komma att skatteväxlas. För övrigt kommer inte förslaget till beslut att medföra några ytterligare kostnader för kommunen.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Anna Karlsson
Trafikhandläggare

Beslut skickas till
Skolskjutshandläggare

Yttrande - Förslag till avtal gällande kollektivtrafik

Sammanfattning

Kommunen ställer sig positiv till tilläggsavtalet och samverkansbilagan, det är viktigt med avtal som reglerar ansvaret för Dalarnas kollektivtrafik. Dock anser kommunen att tillägget till skolskjutsreglementet snarast möjligt ska inarbetas i ordinarie skolskjutsreglemente samt att en kommunal bilaga för likformighet tas fram.

Avtalets layout och benämningar på de olika delarna måste justeras så att avtalet inklusive bilagor blir lätthanterliga samt att text i bilagor och tilläggsavtal stämmer överens.

Kollektivtrafikförvaltningen behöver tillsätta olika arbetsgrupper för att hantera följande innan avtalet skrivs under:

- Slå samman, inte omarbeta, Tillägg till skolskjutsreglemente och det ordinarie skolskjutsreglementet till ett enda reglemente samt ta fram en kommunal bilaga för beslut om likformiga områden.
- Framtagande av en bilaga till tilläggsavtalet där det klart och tydligt framgår vilka resor som ingår i skolskjutskostnaderna samt vad som är tillköp.

Kollektivtrafikförvaltningen bör även göra en utredning om konsekvenserna av de föreslagna gemensamma avståndsreglerna. Det är oklart om skolskjutskostnaderna kommer att öka eller minska med det nya förslaget. Utredningen bör göras omgående för att säkerställa utfallet innan avtalet skrivs under.

Den särskilda kollektivtrafikens reseformer som inte är skatteväxlade bör kunna sägas upp i god tid före ny trafikupphandling.

Kollektivtrafikförvaltningen behöver utse tjänsteperson som ansvarar för att hantera samverkan. Även kommunerna behöver organisera sig för att svara upp mot de gemensamma intentionerna i samverkansbilagan.

Det är av största vikt att den kravspecifikation som föregår ett nytt trafikavtal samverkas med kommunerna innan upphandlingsprocessen påbörjas.

Allmänna synpunkter

Kommunen är positiv till tilläggsavtalet och samverkansbilaga. Dock anser kommunen att tillägget till skolskjutsreglementet inte är att rekommendera. Detta måste snarast inarbetas i ordinarie skolskjutsreglemente för att undvika missförstånd samt att en lokal bilaga för likformighet tas fram.

Avtalens delar måste benämnas så att det klart och tydligt framgår hur de olika delarna hänger ihop. Avtalet ska enkelt kunna läsas och förstås även av den som inte är insatt. Regionens diarienummer måste finnas med på både bilagor och tilläggsavtal. Text i tilläggsavtal respektive bilagor måste stämma överens för att inte ge upphov till missförstånd. Förslag på åtgärder återfinns under rubriken Specifika synpunkter. Även layoutmässigt finns en del att önska som er kommunikationsavdelning behöver se över.

I tillägget till skolskjutsreglementet är skrivningen olycklig gällande upptagningsområden då denna inte helt överensstämmer med texten i det ordinarie skolskjutsreglementet vilket leder till meningsskiljaktigheter om vad som gäller. Kommunen föreslår att kollektivtrafikförvaltningen tillsätter en arbetsgrupp bestående av ett fåtal skolskjutshandläggare samt en tjänsteperson från kollektivtrafikförvaltningen som arbetar in tillägget i det ordinarie skolskjutsreglementet samt tar fram en lokal kommunal bilaga för beslut om likformighet innan avtalet skrivs under.

I det förra avtalsförslaget var flera av skolskjutskostnaderna reglerade. Med detta avtalsförslag så kommer meningsskiljaktigheter att uppstå mellan planerare och skolskjutshandläggare på grund av otydligheter då dessa inte är reglerade. Allt som kan regleras måste vara reglerat för att underlätta samarbete mellan berörda tjänstepersoner på kommunerna och kollektivtrafikförvaltningen. Därför behöver en arbetsgrupp tillsättas för att ta fram en bilaga till avtalet där det klart och tydligt framgår vad som ingår i skolskjutsarna samt vad som kostar extra. Gruppen består förslagsvis av utvalda skolskjutshandläggare samt behöriga tjänstepersoner från kollektivtrafikförvaltningen.

För att ytterligare understryka att samverkansavtalet är den viktigaste delen i avtalet behöver kollektivtrafikförvaltningen utse en tjänsteperson som ansvarar för att intentionerna i avtalet följs av förvaltningen. Även respektive kommun behöver se till att svara upp mot föresatserna i samverkansbilagan.

Den FAQ med begreppsförklararing som tagits fram ska finnas med som bilaga till avtalet.

Utförligare synpunkter återfinns nedan under rubriken Specifika synpunkter.

Specifika synpunkter

Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken

I Tillägg till huvudavtalet bör följande rättas till för att det ska bli lättläst:

- i sista stycket under Parter b) måste huvudavtalets diarienummer LD17/00211 skrivas in samt datum för när skatteväxlingen genomfördes.
- under punkt 4.4 bör det stå: Parterna ansvarar för.....att aktivt delta i samverkansforum enligt Samverkansbilagan, inte bilaga 1 (som är HA)
- hänvisningar till bilagor med numrering behöver ses över eller strykas helt. Endast hänvisning till bilaga 3 stämmer överens med bilagens numrering.

3.6 Regionen ska tillhandahålla uppföljning, statistik och rapporter. Analyserna ska omfatta resandeutveckling, måluppfyllelse, biljettintäkter, självfinansieringsgrad osv.

Kommunen vill trycka extra på denna punkt, uppföljning måste ske kontinuerligt för att kollektivtrafikens utveckling ska kunna följas över tid.

4.6 Tillämpning av Tillägg till gemensamt skolskjutsreglemente från och med höstterminen 2022.

Tillämpning av detta tillägg kan förverkligas tidigast i samband med ansökningsperioden för skolskjuts inför läsåret 2023/2024. För övrigt anser kommunen att tillägget ska arbetas in i ordinarie skolskjutsreglemente snarast.

4.8 Optimeringen förutsätter..... gemensamma lov- och studiedagar samt läsårstider.....

Kollektivtrafikförvaltningen måste ta till sig alla kommuners synpunkter vid beslut om förläggning av läsårstider. Kollektivtrafikförvaltningen behöver se över om kostnaderna påverkas i negativ riktning om man skulle tillämpa samma förläggning av lov- och studiedagar per trafikområde istället för i hela Dalarna.

Förläggningen av studiedagar kan behöva ändras i efterhand då datum för nationella prov bestäms efter att läsårstiderna beslutats och av annan part som kommunerna inte har rådighet över. Om studiedagar måste flyttas på grund av nationella prov ska kommunerna inte debiteras för detta.

5.1.1 Regionen bär det ekonomiska ansvaret.... enligt.....gällande Trafikförsörjningsplan.

Texten i samverkansbilagan och tilläggsavtalet måste stämma överens. Enligt samverkansbilagens punkt 8.1 tar inte kollektivtrafikförvaltningen fram någon Trafikförsörjningsplan längre. Istället lämnas en Trafikredovisning som bilaga till den årliga Verksamhetsplanen. Om Verksamhetsplan och Årsrapport är samma dokument är dock oklart, se punkt 8.1 under rubriken Samverkansbilagan.

5.1.2 Regionen bär också det ekonomiska ansvaret för de kostnader som belastar allmän kollektivtrafik....

Här borde även nämnas att Regionen ansvarar för den utrustning som behövs vid hållplatserna som till exempel busskurer.

5.1.5 Kommunerna bär det ekonomiska ansvaret för.....särskilt anordnad skolskjuts som inte är av tillfällig art.....

Denna formulering är otydlig och kommer att leda till diskussioner om vad särskilt anordnad skolskjuts innebär. Det finns en hänvisning till punkt 4c i huvudavtalet men där står endast följande: ”Kommunerna betalar efter självkostnad den trafik de själva beställer”. Antingen ska ett förtydligande läggas till i avtalet om vad särskild anordnad skolskjuts innebär eller så ska denna reseform utgå. Denna formulering har redan bidragit till onödig argumentation.

5.2 Debiteringar sker löpande under året med ”slutavräkning om så behövs”.

Det behövs ett tillägg till denna formulering eftersom vi tidigare debiterats för kostnader flera år tillbaka vilket inte är acceptabelt. Förslag till ny formulering:med slutavräkning efter verksamhetsåret, dock senast vid efterföljande budgetårs utgång.

7 Avtalets giltighet

Avtalet löper tills vidare och kan inte sägas upp av enskild part.

Reseformer i den särskilda kollektivtrafiken som inte är skatteväxlade bör kunna sägas upp i samband med ny upphandling av trafik. Uppsägningen ska i så fall ske innan en ny upphandling påbörjas.

Tillägg till gemensamt skolskjutsreglemente

3.1.2 Upptagningsområde

Förändringar i upptagningsområden sker i samverkan med Regionen.

Det är på grund av ändringar i skolorganisationen ett upptagningsområde förändras. Samråd kan hållas men det är kommunen som beslutar hur områdena ska se ut. Övrig text i denna punkt är det inte ett tillägg utan en förändring av texten i ordinarie reglemente. Detta behöver ses över för att undvika diskussioner om vad som gäller. Se mer under Allmänna synpunkter.

3.1.4 Väntetid

Väntetiden måste ändras från 5 – 30 min till 10 - 30 min. Vintertid finns risk för att eleverna inte hinner ut i tid till skolskjutsen på 5 minuter vilket leder till att ny skolskjuts måste beställas. Hänsyn måste tas till de elever som har mer än 60 minuters restid, de måste få så kort väntetid som möjligt.

3.1.6 Restid

Denna punkt återfinns ordagrant i ordinarie reglemente.

3.2.1 Gemensamma avståndsregler

En utredning borde ha gjorts om vilka konsekvenser de nya avståndsreglerna kan få. Om skolskjutsarna kommer att bli dyrare eller billigare med en avståndsminskning samt vad det leder till i förlängningen om de blir dyrare behöver klargöras innan påskrift.

I många kommuner måste polygonerna (kartområden) i e-tjänsten för Ansökan om skolskjuts göras om vilket medför extra arbete och kostnader. Dock inte Ludvika kommun då vi har de avstånd som föreslås.

3.2.4 Likformighet i bostadsområden

Om kommunerna inte har en bilaga till skolskjutsreglementet måste alla beslut om likformighet i en kommun även hanteras i övriga kommuner.

Den kommunala bilagan måste därför finnas kvar men då enbart gälla likformighet.

Samverkansbilagan

5.3 Upphandling av trafik

Vid ny trafikupphandling ska den kravspecifikation som ska ligga till grund för upphandlingen samverkas med kommunerna innan upphandlingsprocessen påbörjas.

8.1 Trafikförsörjningsplan/Trafikredovisning och Årsrapport

Rubrik och efterföljande text följs inte åt. I rubriken nämns Årsrapport men i den löpande texten kallas denna både för Årlig verksamhetsplan och Årsrapport vilket måste åtgärdas för att undvika missförstånd.

Önskemål från kommunen är att kollektivtrafikförvaltningen skickar Trafikredovisningen till kommunens myndighetsbrevlåda då denna är svår att återfinna på Regionens hemsida.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Anna Karlsson
Trafikhandläggare

Bilagor

From: KAN Brevlåda Ludvika Info
Sent: Tue, 2 Nov 2021 08:55:54 +0100
To: kulturochsamhallsutveckling
Cc: Anna Karlsson
Subject: VB: Remiss av förslag till avtal gällande kollektivtrafik
Attachments: Missiv.pdf, Bilaga 1 Huvudavtal.pdf, Bilaga 2 samverkansbilaga.pdf, Bilaga 3 - Beskrivning av fördelningsnyckel.pdf, Avtal uppdrag samverkan och finansiering för den regionala kollektivtrafiken i Dalarna 11.pdf, Tillägg skolskjutsreglementet Dalarnas kommuner (002).pdf

Hej!

Här kommer en Remiss av förslag till avtal gällande kollektivtrafik från Region Dalarna.

Svar skall ha inkommit till Region Dalarnas officiella maillåda region.dalarna@regiondalarna.se senast den 31 mars 2022 via e-post.

Märk svaret med diarienummer RD21/05246 samt remissinstans.



Registrator

Region Dalarna

Telefon: 023-49 00 00

E-post: region.dalarna@regiondalarna.se

www.regiondalarna.se

2021-10-27

*Till samtliga kommuner i Dalarna samt
Region Dalarna*

Remiss av förslag till avtal gällande kollektivtrafik- dnr RD21/05246.

Remiss av förslag till avtal om regional kollektivtrafik översänds tillsammans med förslag till tillägg till det gemensamma skolskjutsreglementet.

Kommunernas och regionens remissvar ska vara arbetsgruppen tillhanda senast **2022-03-31** via e-post region.dalarna@regiondalarna.se. Ange dnr **RD21/05246..**

Förslag till avtal avseende regional kollektivtrafik har tagits fram på uppdrag av Beredningen för Dalarnas Utveckling (BDU).

Styrgruppen har bestått av presidiet i Dalarnas kommunförbund Fredrik Jarl (ordf), Fredrik Rönning (v.ordf), Mikael Thalín (Kommunstyrelsens ordf., Orsa), Abbe Ronsten (oppositionsråd Region Dalarna), och Ulf Berg (Regionstyrelsens ordförande, Region Dalarna). Styrgruppen har haft en arbetsgrupp till hjälp.

Styrgruppen har också utsett en arbetsgrupp som tagit fram ett förslag till tillägg till det gemensamma skolskjutsreglementet. Det remitteras gemensamt med tilläggsavtalet på uppdrag av Dalarnas kommunförbund.

I samband med skatteväxlingen 2017 träffades ett avtal som reglerade uppdrag, finansiering och samverkan avseende

Postadress

Region Dalarna

Box 712
791 29 Falun
Sweden

Besöksadress

Vasagatan 27

Falun

Kontakt

region.dalarna@regiondalarna.se
e
lena.c.jonsson@
regiondalarna.se
vxl 023 - 490 000

Handläggare

Lena Jönsson

Regionjurist
lena.c.jonsson@
regiondalarna.se

+46(0)23

490640

+46(0)70 622

43 17

kollektivtrafik. Det nu framtagna förslaget innebär ett tillägg till detta avtal.

Remissvaret ska omfatta följande delar

- Tilläggsavtalet
- Samverkansbilaga (bilaga 2)
- Beskrivning av fördelningsnyckel (bilaga 3)
- Tillägg till skolskjutsreglementet

Tilläggsavtalet hänvisar till avtalet som träffades i samband med skatteväxlingen i tillämpliga delar och därför finns detta avtal av pedagogiska skäl också med som bilaga 1, benämnd Huvudavtalet (HA). Detta avtal är inte föremål för remiss.

Eventuella frågor kan ställas till rattsavdelningen@regiondalarna.se eller leif.nilsson@falun.se.

Enligt uppdrag



Lena Jönsson

regionjurist

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

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

2. Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet

3. 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 RegionDalarna.

4. 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 anknäytning till kollektivtrafik, ska användas för kollektivtrafikens bedrivande och utveckling.
- e. En uppföljning av extern resurs av avtalens och skatteväxlingens ekonomisk utfall för parterna skall göras under år 2019 av kollektivtrafikmyndigheten.

5. Skolkortspriset

- a. Huvudregeln är att priset på skolkort är detsamma som priset på periodkort för ungdomar, för närvarande 320 kronor i månaden.
- b. Inför eventuella 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.

6. 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.

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

7. 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.

8. 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.

9. Övergångsregler/införandesteg

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

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.

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

1.	Inledning och Sammanfattning	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	Trafikförsörjningsplan	11
9.	Utvärdering	12
10.	Kommunicering vid samverkan	12

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

1. Inledning och Sammanfattning

Samverkansformer bilaga 2 är en bilaga till tilläggsavtalet till huvudavtalet (HA; som tecknades i samband med skatteväxlingen av allmän kollektivtrafik och färdtjänst) och beskriver samverkansformerna, som krävs för att nå de uppsatta målen i Trafikförsörjningsprogrammet. Programmet är den regionala kollektivtrafikmyndighetens övergripande och generellt styrande dokument som beskriver de politiska målen för utveckling av den regionala kollektivtrafiken. 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.

Samverkansformer bilaga 1 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. Det ska därför skiljas ifrån samråd som är av passiv karaktär och avser överläggning mellan två eller flera parter. Vissa beslut kräver samverkan och vissa beslut kräver endast samråd.

Samverkan används då båda parter, helt eller delvis, är beslutande i ärendet och samråd används då beslutanderätten helt och hållet är den ena partens ansvar. Samrådet sker dialogform.

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 omhändertara 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, beroende på parternas vilja.

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

2. Samverkan kollektivtrafikutveckling

Region Dalarna är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) 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 trafikförsörjningsplan.

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

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

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.

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

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.

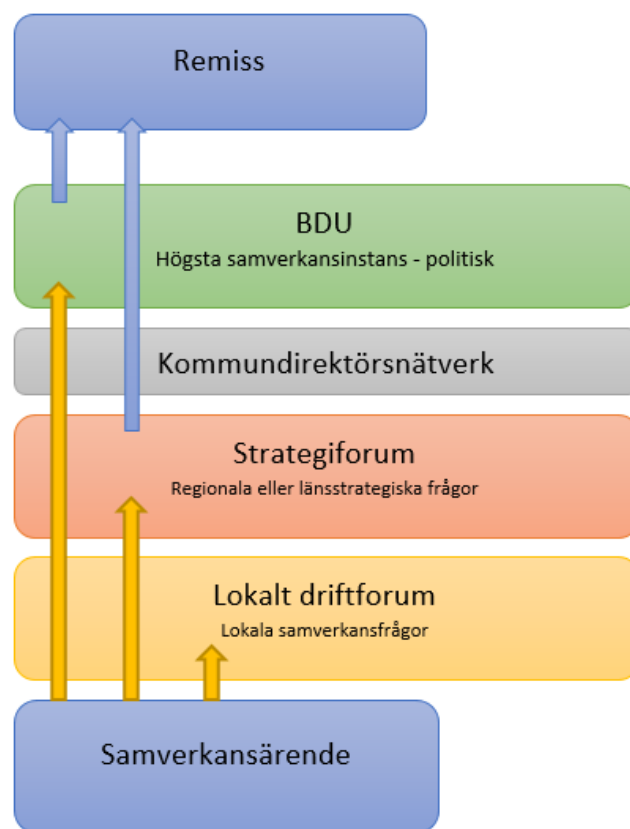
Lokala frågor lyfts upp på Lokala driftforum. Frågorna hanteras direkt av tjänstepersoner, men frågan kan föras vidare till strategiforum om frågan berör flera eller samtliga kommuner eller om frågan är av principiell vikt för länets kollektivtrafik i stort. Strategiforum fattar beslut i frågan eller 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 beslutar om antagande av

skolskjutsreglementet såsom en del av uppdraget från kommunerna. Beslut gällande myndighetsutövning fattas av RKM enligt gällande lagstiftning.



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.

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

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.

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 kommunkollektivet och regionen. Kommunerna kan utse gemensamma representanter.

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

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

Kommundirektörsmöten

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 upparbetad brukarsamverkanprocess med både

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.

med organisationer som företräder dels 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 Trafikförsörjnings-

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

program 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.



Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

5. Särskilda processer inom samverkansprocessen

5.1 Framtagande av Trafikförsörjningsprogram

Region Dalarna, som RKM, har ansvaret för att upprätta och besluta om regionalt trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjnings-programmet 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.

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.

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.

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

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

Allmän kollektivtrafik

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

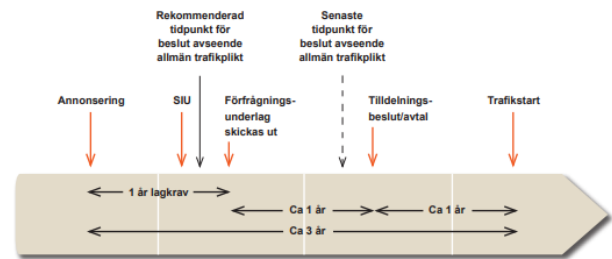
Arbetet inleds med att RKM beaktar den allmänna trafikplikten för att t.ex. säkra att det inte finns ett intresse att bedriva trafik på kommersiella grunder på vissa linjer. Beslut om allmän trafikplikt innebär ett verkställande av trafikförsörjningsprogrammet.

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. Upphandlingens tidsramar är dock desamma som för upphandling av allmän kollektivtrafik.

Upphandlingen kräver dock en analys/förstudie av det framtida behovet av anropsstyrd trafik i kommunerna och regionen. Analysen ska tas fram i samverkan med berörda parter. Analysen ska bl.a. innehålla det prognosticerade behovet av antalet fasta fordon och antalet avropsfordon samt basproduktionsbehovet. Avropsfordon är en avtalad resurs utöver de fasta fordonen.

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

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

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.



Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

7. Beslutsprocess

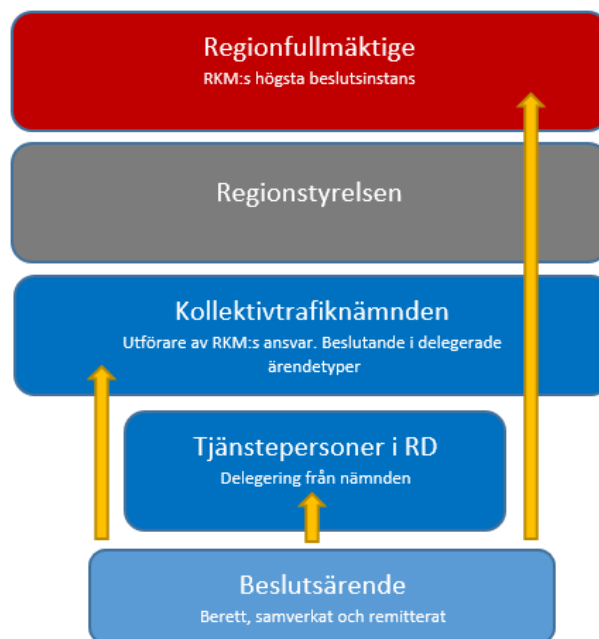
I strategiska frågor till exempel vid beslut om antagande av Trafikförsörjningsprogram och vid avtalsskrivning krävs att remiss skickas till kommunerna minst tre månader innan beslut ska fattas av Regionen. Svarstiden bör förlängas vid utskick i samband med semesterperiod. Remiss skickas till kommunernas 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 Trafikförsörjningsplan/Trafikredovisning 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 Trafikförsörjningsplan.

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 kommundirektörmöte och BDU.

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

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet.

Bilaga 2 - Samverkansbilaga till tilläggsavtal

9. Utvärdering

Denna samverkansbilaga ska utvärderas vart tredje år och revideras då det pga. ändrade förutsättningar och övrig samhällsutveckling finns behov av revidering.

10. Kommunikering vid samverkan

All information, såsom minnesanteckningar och kallelser, som gäller samverkan ska kommuniceras skriftligen via parternas respektive myndighetsbrevlåda samt 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 (tidigare Landstinget Dalarna) och Dalarnas kommuner om ansvar, samråd och ekonomiska effekter av skatteväxlingen av kollektivtrafiken

Innehåll

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

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 1**² ;

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 länet³. För att uppnå denna vision, krävs förändringar i planeringsprocessen och andra processer⁴, 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 riksfärdtjänst och handläggningen av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Parterna bekräftar genom detta tilläggsavtal att tidigare tecknade avtal⁵ mellan parterna gällande kollektivtrafiken, med undantag av HA, upphört att gälla.⁶

2. Regional kollektivtrafikmyndighet

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

Region Dalarna är RKM⁷ 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 trafikförsörjningsplanen, som är en redovisning av nästkommande års trafik och vilken kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt⁸.

¹ Skatteväxlingen omfattade allmän kollektivtrafik och färdtjänst, se beslut Lf 2016-06-12—13 §60.

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

³ HA 1b)

⁴ HA 6c) och Utredningen i samband med skatteväxlingsbeslutet, 2017-05- s. 3.22

⁵ 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 riksfärdtjänst (RD2013/36), Tidigare gjorda trafikbeställningar 2006

⁶ HA p. 1a)

⁷ HA 2

⁸ HA 3a)

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 ansvarar⁹, samt att administrera persontransporter och samordningstjänster för resor i allmän och särskild kollektivtrafik. Kommunerna har tidigare överlåtit ansvaret att tillhandahålla färdtjänst¹⁰ 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 skoltidsresor¹¹, 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).¹² 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.¹³

Särskilt anordnad skolskjuts för grundskolelever 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 avvikelser från gemensamt skolskjutsreglemente ansvarar Regionen för att debitering för tilläggsköp sker så att full kostnadstäckning uppnås.

3.4 Övriga persontransporter¹⁴ som kommunerna uppdrar till Regionen att planera och tillhandahålla är, elevresor, omsorgsresor¹⁵, korttidsresor¹⁶, och kommunresor¹⁷. 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 läns-gemensamt 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 trafikslag¹⁸.

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;

⁹ 3 HA d)-e)

¹⁰ Av Welins utredning framgår att omsorgsresor inte ingick i skatteväxlingen

¹¹ I Welins utredning benämns skoltidsresor som verksamhetsresor

¹² HA 6b), se också. 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.

¹³ Enligt Welins utredning s.10 var detta en ideologisk förutsättning för ersättningsystemet för skolskjutsar.

¹⁴ HA 3e)

¹⁵ Återkommande färdtjänstresor mellan boende och daglig verksamhet, överfördes inte i samband med skatteväxlingen

¹⁶ Resor för i huvudsak barn, vid resa mellan korttidsboende och skola eller korttidsboende och bostad

¹⁷ Resor för tjänstepersoner eller liggande transporter för icke färdtjänstlegitimerade i särskilt boende; se också HA 3e) samt den utredning som föregick skatteväxlingen där det med skolskjuts endast avser grundskoleelevers resa mellan hem o skola

¹⁸ HA 8a)

- 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 färdtjänst¹⁹ inklusive RIAK²⁰ (Resa i annan kommun²¹) 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, trafikförsörjningsplan, 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 intressenter²².
- 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 bilaga 1, 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 elever²³.
- 4.6 Kommunerna och Regionen förbinder sig att från och med höstterminen 2022 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 skolkort.
- 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 skolskjutsreglementet²⁴.
- 4.8 Den solidariska finansieringsmodellen för skolkorten enligt HA och den genomförda skatteväxlingen med rationaliserings- och besparingskrav om 55 mnkr/år under tre år²⁵ förutsätter en fortsatt samordning av kollektivtrafiksystemet, så att den totala kostnaden för kollektivtrafiken i länet kan

¹⁹ HA 3c)

²⁰ Regionen finansierar RIAK, ingår i färdtjänst

²¹ Färdtjänst vid resa i annan kommun än hemkommunen vid tillfällig vistelse

²² HA 3f), 7a), 8a)-b)

²³ HA 6a)

²⁴ HA 6c)

²⁵ 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

hållas nere och bättre matar resenärer till stråktrafiken.²⁶ Optimeringen förutsätter att kommunerna fattar nödvändiga beslut om skolornas ramtider, innebärande gemensamma lov- och studiedagar samt läsårstider och samplanering av skoldagarnas start- och sluttider.

- 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, för var tid, gällande Trafikförsörjningsplan²⁷. 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. Från och med 2023-01-01 och under förutsättning av att skatteväxling sker, ansvarar Regionen för finansieringen av riksfärdtjänst och tillståndshandläggningen av färdtjänst och riksfärdtjänst.

- 5.1.4 Genom tecknande av denna tilläggsöverenskommelse övertar Regionen såväl finansieringsansvaret som ansvaret vid tillståndsprovning för mobilitetsstöd²⁸, som utgör ett komplement till färdtjänst.

- 5.1.5 Kommunerna bär det ekonomiska ansvaret för särskild 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 samt särskilt anordnad skolskjuts som inte är av tillfällig art²⁹ 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.

- 5.1.6 För resor mellan hem alternativt uppsamlingsplats och skola, har parterna i HA avtalat om särskilt pris på skolkort³⁰, oavsett om resorna företas i linjetrafik, i ej öppnade skolskjutslinjer eller i individuellt beställda serviceresor³¹.

Övriga resor som omfattas av kommunens ekonomiska ansvar enligt skollagen (2010:800) omfattas inte av skolkorten, såsom skoltidsresor, elevresor, särskolesor på grund- och gymnasienivå i särskild kollektivtrafik samt tilläggsbeställningar för återkommande eller tillfälliga

²⁶ Trafikförsörjningsplan 2020 s.11 ff

²⁷ HA 4a)

²⁸ Lag (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst

²⁹ HA 4c)

³⁰ 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.

³¹ HA 4b) samt den utredning som föregick skatteväxlingen s 11.

resor under skoltid (bad, slöjd mm).

Med skolskjuts avses i HA resor mellan hem och skola 9 månader per år³².

5.1.7 Parterna är genom denna tilläggsöverenskommelse och med förtydligande och ändring av HA, överens om att

- mervärdesskatt tillkommer till den avtalade skolkortskostnaden enligt HA,
- den avtalade skolkortskostnaden är 350 kr per 2021-08-30 inklusive administrativa kostnader, och exklusive mervärdesskatt,
- jämförelse med priset på ungdomskort inte ska ske³³,
- 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 fr o m 2023-01-01 innebärande att Regionen från och med tidpunkten för skatteväxling övertar kommunernas finansieringsansvar för

- riksferdtjänst samt
- handläggning av alla åtgärder vid tillståndsprövning, beslut vid beviljande av färdtjänst inklusive RIAK och riksferdtjänst³⁴, samt handläggning vid överklagande av beslut³⁵.

5.3 Självkostnadsprincipen och fördelningsnyckel

Kostnaderna för Beställningcentral (BC), personal och administration och kostnader för andra funktioner som behövs för att bedriva särskild kollektivtrafik 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.

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 särskild³⁶ 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

³² HA 4b) och 3d) se också s 9 i utredningen i samband med beslut om skatteväxling

³³ HA 5a)

³⁴ Tillägg till HA

³⁵ HA 3c)

³⁶ HA 7b)

svåröverskådligt sätt³⁷.

5.4.2 Tillköp³⁸ 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 trafikförsörjningsplan, 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 biljettpriiser inom hela regionen. Avvikelser från detta utgör alltid tillköp.

5.4.4 Parterna är ense om 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 tillståndregistrering³⁹.

7 Avtalets giltighet

Detta avtal gäller från och med 2022-01-01 löper tills vidare och kan inte sägas upp av enskild part; i den del avtalet förutsätter att skatteväxling skett, gäller från och med 2023-01-01

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

8 Tillägg eller ändringar

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 5.1.7 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. Juristerna 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.

³⁷ HA 7b)

³⁸ 2 kap 1b) kollektivtrafiklagen..." regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla".

³⁹ HA 6a)

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

Ort och datum

Ludvika kommun

.....

.....

Namnförtydligande

.....

.....

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

Tillägg till Skolskjutsreglemente för Dalarnas kommuner

Tillägg till Skolskjutsreglemente för förskoleklass, grundskola, grundsärskola och gymnasiesärskola i Dalarnas län.

3 Regler

3.1 Skolskjuts

3.1.2 Upptagningsområde

Kommunerna fastställer upptagningsområden för respektive kommuns skola. Förändringar i upptagningsområden sker i samverkan mellan berörd kommun och Region Dalarna. Elev har rätt till skolskjuts till den skola i det upptagningsområdet eleven tillhör eller den skola kommunen anvisat eleven till. Om elev väljer annan än anvisad skola kan skolskjuts beviljas efter ansökan endast om skolskjutsen inte medför organisatoriska eller ekonomiska svårigheter.

3.1.4 Väntetid

För elev med väntetid i anslutning till skolskjuts anordnar skolan lämplig tillsyn med hänsyn tagen till elevens ålder och behov. Väntetiden ska i normalfallet vara 5 till 30 minuter på morgon respektive eftermiddag utifrån skolans ramtider. I undantagsfall kan väntetiden uppgå till 45 minuter. Kommun kan göra avsteg som innebär att väntetiden förlängs.

3.1.6 Restid

Den sammanlagda restiden för skolskjuts bör inte överstiga 60 minuter på morgon respektive eftermiddag.

3.2 Skolväg

3.2.1 Gemensamma avståndsregler för Dalarnas kommuner

Årskurs F-3	2 km eller mer
Årskurs 4-6	3 km eller mer
Årskurs 7-9	4 km eller mer

3.2.4 Likformighet i bostadsområden

En kommun kan göra bedömningen att ett väl avgränsat bostadsområde kan bedömas likvärdigt, oavsett enskild fastighets avstånd till skolan.

Beslutas en mer generös likformighet än de gemensamma avståndsreglerna i ett bostadsområde och fler fordon krävs, tillkommer den ökade kostnaden berörd kommun.

3.2.5 Avsteg från avståndsregeln på grund av trafikförhållanden/farlig skolväg samt vinterskolskjuts

Elev som inte omfattas av avståndsregeln kan få skolskjuts om vägen till skolan bedöms som farlig.

Kommunen genomför vid behov eller minst vart tredje år en dokumenterad trafiksäkerhetsbesiktning av skolskjutsvägarna, hållplatserna och behovet av eventuell vinterskolskjuts. Besiktningen görs tillsammans med väghållaren och Region Dalarna, enligt förordning (1970:340) om skolskjutsning. Trafikverkets framtagna kriterier i Trafikverkets publikation 2010:110 ska ligga till grund för bedömningen av vilka vägar som anses trafikfarliga.

2022-02-10

Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens arbetsutskott

§ 25

Dnr 2021/854

Svar på motion - Bryt det digitala utanförskapet - inrätta kommunala IT-lotsar i Ludvika kommun

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att rekommendera fullmäktige att bifalla motionen.

Sammanfattning

Vänsterpartiet i Ludvika har lämnat in en motion, daterad den 4 november 2021, till fullmäktige. Motionen kom till kultur- och samhällsutvecklingsnämnden för beredande den 10 november 2021. Förvaltningen anser att motionärens intention ligger i linje med det uppdrag som Ludvika bibliotek har enligt bibliotekslagen och kommunens biblioteksplan.

Beskrivning av ärendet

Lars Handegard Vänsterpartiet, föreslår i motion daterad 4 november 2021 att Ludvika kommun som arbetsmarknadsåtgärd inrättar IT-lotsar för att bryta det digitala utanförskapet i kommunen. Motionären anser att uppdraget kan bedrivas i egen regi eller genom upphandling från ett icke vinstdrivande företag. Motionären anser vidare att fullmäktige beslutar att tjänsten med IT-lotsar ska erbjudas i alla större kommundelar, förslagsvis på kommunens bibliotek och biblioteksfilialer samt på kommunens särskilda boenden.

Förvaltningen anser att intentionen i motionen faller väl i linje för det uppdrag som biblioteken har genom styrning i Bibliotekslagen, §7 som säger bland annat att; *Folkbiblioteken ska verka för att öka kunskapen om hur informationsteknik kan användas för kunskapsinhämtning, lärande och delaktighet i kulturlivet.*

Vidare har Ludvika kommun i sin biblioteksplan antagit en riktning att verka för att öka den digitala delaktigheten.

I nuläget erbjuder Ludvika huvudbibliotek och filialerna datorer, utskrifts- och skanningsmöjligheter. I mån av personalresurser så kan även viss handledning ges till besökare. Dock ser vi ett större behov än vad vi i nuläget kan erbjuda, inte minst vad gäller ett bedriva allmänt kunskaphöjande arbete gentemot riktade grupper såsom äldre, språksvaga med flera.

Biblioteken ser att det är av vikt att IT-lotsar bör ha en god kompetens och utbildning inom det område som de ska verka.

Kunskapshöjande insatser bör även ges i nära samarbete med andra parter i samhället såsom andra förvaltningar i kommunen, myndigheter, banker med flera. Det är även av vikt att den service som byggs upp blir långsiktig och på sikt en del av bibliotekets ordinarie verksamhet.

Förvaltningen anser därför att motionen bör bifallas av fullmäktige, och på sikt bör verksamheten med IT-lotsar och/eller ökade utbildnings- och stödinsatser i samverkan med andra parter vara en del av bibliotekens ordinarie verksamhet och inte bedrivs genom arbetsmarknadsinsatser.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse daterad den 19 januari 2022.
2. Motion från Vänsterpartiet.
3. Biblioteksplanen för Ludvika kommun.

Beslut skickas till

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Akten

Kultur- och samhällsutvecklingsförvaltningen

Göran Gullbro, 0240-861 54

goran.gullbro@ludvika.se

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Svar på motion, Bryt det digitala utanförskapet - inrätta kommunala IT-lotsar i Ludvika kommun

Förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att rekommendera fullmäktige att bifalla motionen.

Sammanfattning

Vänsterpartiet i Ludvika har lämnat in en motion, daterad den 4 november 2021, till fullmäktige. Motionen kom till kultur- och samhällsutvecklingsnämnden för beredande den 10 november 2021. Förvaltningen anser att motionärens intention ligger i linje med det uppdrag som Ludvika bibliotek har enligt Bibliotekslagen och Kommunens biblioteksplan.

Beskrivning av ärendet

Lars Handegard Vänsterpartiet, föreslår i motion daterad 4 november 2021 att Ludvika kommun som arbetsmarknadsåtgärd inrättar IT-lotsar för att bryta det digitala utanförskapet i kommunen. Motionären anser att uppdraget kan bedrivas i egen regi eller genom upphandling från ett icke vinstdrivande företag. Motionären anser vidare att fullmäktige beslutar att tjänsten med IT-lotsar ska erbjudas i alla större kommundelar, förslagsvis på kommunens bibliotek och biblioteksfilialer samt på kommunens särskilda boenden.

Förvaltningen anser att intentionen i motionen faller väl i linje för det uppdrag som biblioteken har genom styrning i Bibliotekslagen, §7 som säger bland annat att; *Folkbiblioteken ska verka för att öka kunskapen om hur informationsteknik kan användas för kunskapsinhämtning, lärande och delaktighet i kulturlivet.*

Vidare har Ludvika kommun i sin biblioteksplan antagit en riktning att verka för att öka den digitala delaktigheten.

I nuläget erbjuder Ludvika huvudbibliotek och filialerna datorer, utskrifts- och skanningsmöjligheter. I mån av personalresurser så kan även viss handledning ges till besökare. Dock ser vi ett större behov än vad vi i nuläget kan erbjuda, inte minst vad gäller ett bedriva allmänt kunskapshöjande arbete gentemot riktade grupper såsom äldre, språksvaga med flera.

Biblioteken ser att det är av vikt att IT-lotsar bör ha en god kompetens och utbildning inom det område som de ska verka.

Kunskapshöjande insatser bör även ges i nära samarbete med andra parter i samhället såsom andra förvaltningar i kommunen, myndigheter, banker med flera. Det är även av vikt att den service som byggs upp blir långsiktig och på sikt en del av bibliotekets ordinarie verksamhet.

Förvaltningen anser därför att motionen bör bifallas av fullmäktige, och på sikt bör verksamheten med IT-lotsar och/eller ökade utbildnings- och stödinsatser i samverkan med andra parter vara en del av bibliotekens ordinarie verksamhet och inte bedrivs genom arbetsmarknadsinsatser.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningens förslag till beslut innebär initialt inte några kostnader.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Göran Gullbro
Verksamhetschef

Maria Morén
Bibliotekschef

Bilagor

1. Biblioteksplanen för Ludvika kommun

Beslut skickas till

Kommunstyrelsen
Förvaltningschef
Verksamhetschef kultur och ungdom
Bibliotekschef
Akten

From: info@ludvika.se
Sent: Wed, 10 Nov 2021 09:16:28 +0000
To: kulturochsamhallsutveckling
Subject: [2021/337] Svar på motion - Bryt det digitala utanförskapet - inrätta kommunala IT-lotsar i Ludvika kommun [ref=20218]
Attachments: Motion - Stoppa det digitala utanförskapet - inrätta kommunala IT-lotsar i Ludvika kommun.pdf

REMISS

Ärende: Svar på motion - Bryt det digitala utanförskapet - inrätta kommunala IT-lotsar i Ludvika kommun.
KSU samt VON focuserar på punkt 2 i yrkandena.

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

Handläggare här blir vid eventuella frågor/synpunkter.

Senaste datum för yttrande är vid nämnd/möte i februari 2022

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

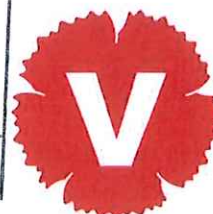
Yttrandet skickas till info@ludvika.se

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.

LUDVIKA KOMMUN Kommunstyrelsen/Kansliet	
2021 -11- 08	
Diariernr	Diariplanbeteckn.



2021-11-04 | Motion till kommunfullmäktige

Bryt det digitala utanförskapet – inrätta kommunala IT-lotsar i Ludvika kommun

I takt med att allt fler samhällsfunktioner blir digitala ökar det så kallade digitala utanförskapet. För många personer innebär det en kraftigt försämrad tillgänglighet. Anledningarna till det är flera. Dels finns det många äldre som inte klarar av att använda digitala tjänster, men det finns också många som av ekonomiska skäl hamnar i ett digitalt utanförskap. Därför föreslår nu Vänsterpartiet att Ludvika kommun som en arbetsmarknadsåtgärd inrättar kommunala IT-lotsar som kan hjälpa personer att använda digitala lösningar såsom att boka biljetter, använda digitala myndighetstjänster, få hjälp med videosamtal och installation av BankID med mera.

Tjänsten kan antingen skötas i kommunal regi genom Arbetsmarknads- och integrationsenheten eller genom att kommunen upphandlar tjänsten från ett icke vinstdrivande socialt företag (så kallat SVB-bolag). För att säkerställa tillgänglighet i hela kommunen skulle verksamheten med fördel kunna bedrivas i de kommunala biblioteken och biblioteksfilialerna.

Enligt statistik från Internetstiftelsen behöver 30 procent av de äldsta hjälp för att klara olika internetsysslor såsom videosamtal och att installera BankID. Enligt samma källa riskerar så många som var fjärde person att hamna i ett utvidgat digitalt utanförskap där man inte på egen hand klarar av att hantera digitala tjänster.

Genom att tillhandahålla stöd från IT-lotsar och genom att hålla utrustning såsom datorer och/eller surfplattor tillgängligt för allmänheten på biblioteken kan Ludvika kommun aktivt arbeta med att öka den digitala tillgängligheten. Förutom att hålla tjänsten tillgänglig på biblioteken bör tjänsten även erbjudas på kommunens äldreboenden.

Liknande satsningar görs nu i andra delar av landet, bland annat i Stockholm, Skövde och Falun. Ludvika kommun som har som övergripande mål att kommunen ska vara en bra kommun att leva i, där bland annat tillgängligheten till kommunal service lyfts fram, borde i likhet med dessa kommuner satsa på digitala IT-lotsar. Det skulle dessutom bidra till att personer som idag lever i utanförskap och är beroende av försörjningsstöd istället får en lön att leva på och får en möjlighet att göra en viktig insats för att bryta det digitala utanförskapet.

Därför yrkar jag

Att kommunfullmäktige beslutar att Ludvika kommun som en arbetsmarknadsåtgärd inrättar digitala IT-lotsar i syfte att bryta det digitala utanförskapet



Att kommunfullmäktige beslutar att tjänsten antingen kan drivas i egen regi eller genom upphandling från ett icke vinstdrivande socialt företag

Att kommunfullmäktige beslutar att tjänsten med IT-lotsar ska erbjudas i alla större kommundelar, förslagsvis på kommunens bibliotek och biblioteksfilialer samt på kommunens särskilda boenden

För Vänsterpartiet


Lars Handegård
Ledamot/gruppledare

2022-02-10

Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens arbetsutskott

§ 26

Dnr 2021/337

Återföra budgetanslag från kultur- och samhällsutvecklingsnämndens driftbudget 2022 till vård- och omsorgsnämnden

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta att återföra budgetanslag med 687 tkr avseende medel för reparation och underhåll av hjälpmedel till vård- och omsorgsnämnden. Budgeten för kultur- och samhällsutvecklingsnämnden och den kommunövergripande fordonsorganisationen minskas med motsvarande summa.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2021-11-08 § 144 om överföring av budgetmedel från de nämnder som överlämnat fordon till kultur- och samhällsutvecklingsnämndens kommunövergripande fordonsorganisation.

Det har nu framkommit att det i beloppet som överfördes från vård- och omsorgsnämndens budget även ingick medel för reparation och underhåll av hjälpmedel för kommunrehabilitering och alltså inte för reparation av fordon som förutsattes vid budgetöverföringen. Totalt belopp som felaktigt ingick i det belopp som fördes över till kultur- och samhällsutvecklingsnämndens budget är 687 tkr. Budgeterna för de båda nämnderna måste därför justeras.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad den 2 februari 2022.

Beslut skickas till

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Akten

Kultur- och samhällsutvecklingsförvaltningen
Arlene Eneroth, 0240-863 43
arlene.eneroth@ludvika.se

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Återföra budgetanslag från kultur- och samhällsutvecklingsnämndens driftbudget 2022 till vård- och omsorgsnämnden.

Förvaltningens förslag till beslut

1. Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta att återföra budgetanslag med 687 tkr avseende medel för reparation och underhåll av hjälpmedel till vård- och omsorgsnämnden. Budgeten för kultur- och samhällsutvecklingsnämnden och den kommunövergripande fordonsorganisationen minskas med motsvarande summa.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2021-11-08 § 144 om överföring av budgetmedel från de nämnder som överlämnat fordon till kultur- och samhällsutvecklingsnämndens kommunövergripande fordonsorganisation.

Det har nu framkommit att det i beloppet som överfördes från vård- och omsorgsnämndens budget även ingick medel för reparation och underhåll av hjälpmedel för kommunrehabilitering och alltså inte för reparation av fordon som förutsattes vid budgetöverföringen. Totalt belopp som felaktigt ingick i det belopp som fördes över till kultur- och samhällsutvecklingsnämndens budget är 687 tkr. Budgeterna för de båda nämnderna måste därför justeras.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningens förslag till beslut medför inte några kostnader.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Arlene Eneroth
Ekonom

Beslut skickas till
Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Förvaltningschef
Ekonom

Akten

2022-02-10

Kultur- och samhällsutvecklingsnämndens arbetsutskott

§ 28

Dnr 2021/337

Revidering av investeringsbudget 2022

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att anta förvaltningens förslag på reviderad investeringsbudget för 2022 och skicka den vidare till kommunfullmäktige för antagande.

Sammanfattning

Nämnden beslutade i sitt januari-sammanträde om vilka investeringsmedel som skulle överföras från 2021 till 2022. Förvaltningen har arbetat fram ett nytt förslag på investeringsbudget för 2022 för att hålla fullmäktiges beslutade investeringsram för nämnden på totalt 60 145 tkr.

Beskrivning av ärendet

Nämnden beslutade i sitt januari-sammanträde om vilka investeringsmedel som skulle överföras från 2021 till 2022. Förvaltningen har arbetat fram ett nytt förslag på investeringsbudget för 2022 för att hålla fullmäktiges beslutade investeringsram för nämnden på totalt 60 145 tkr.

Sammantaget beslutade kultur- och samhällsutvecklingsnämnden att investeringsmedel om totalt -5 262 tkr (underskott) överförs från 2021 till 2022 års budget.

En betydande del av det överförda underskottet från 2021 kommer av projektet Björnmossevägen med -10 385 tkr. Här kommer en reglering WBAB att ske under våren där va-anläggningen överförs med motsvarande 7 547 tkr. Då projekt Björnmossevägen fortsätter under 2022 så behöver även en omfördelning inom investeringsramen om 2 715 tkr göras. Investeringsprojekt Björnmossevägen har därmed en budget på 2 877 tkr för 2022.

För att ska utrymme för de ändringar och överföringar av investeringsmedel som gjorts i 2022 års investeringsbudget så föreslår förvaltningen att ta bort/flytta fram projekt 4141 GC-väg Väsmanbacken på 4 000 tkr samt projekt 4142 Flytt av GC-väg vid grillkiosken Marnäs på 1 000 kr.

Övriga förändringar beslutades i kultur- och samhällsutvecklingsnämndens januarimöte och framgår av bilaga 1 (Protokollsutdrag KSU § 11 2022-01-27).

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse daterad den 4 februari 2022.
2. Protokollsutdrag KSU § 11 2022-01-27.

Beslut skickas till

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Akten

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

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Reviderad investeringsbudget 2022

Förvaltningens förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att anta förvaltningens förslag på reviderad investeringsbudget för 2022 och skicka den vidare till kommunfullmäktige för antagande.

Sammanfattning

Nämnden beslutade i sitt januarisammanträde om vilka investeringsmedel som skulle överföras från 2021 till 2022. Förvaltningen har arbetat fram ett nytt förslag på investeringsbudget för 2022 för att hålla fullmäktiges beslutade investeringsram för nämnden på totalt 60 145 tkr.

Beskrivning av ärendet

Nämnden beslutade i sitt januarisammanträde om vilka investeringsmedel som skulle överföras från 2021 till 2022. Förvaltningen har arbetat fram ett nytt förslag på investeringsbudget för 2022 för att hålla fullmäktiges beslutade investeringsram för nämnden på totalt 60 145 tkr.

Sammantaget beslutade kultur- och samhällsutvecklingsnämnden att investeringsmedel om totalt -5 262 tkr (underskott) överförs från 2021 till 2022 års budget.

En betydande del av det överförda underskottet från 2021 kommer av projektet Björnmossevägen med -10 385 tkr. Här kommer en reglering WBAB att ske under våren där va-anläggningen överförs med motsvarande 7 547 tkr. Då projekt Björnmossevägen fortsätter under 2022 så behöver även en omfördelning inom investeringsramen om 2 715 tkr göras. Investeringsprojekt Björnmossevägen har därmed en budget på 2 877 tkr för 2022.

För att ska utrymme för de ändringar och överföringar av investeringsmedel som gjorts i 2022 års investeringsbudget så föreslår förvaltningen att ta bort/flytta fram projekt 4141 GC-väg Väsmånbacken på 4 000 tkr samt projekt 4142 Flytt av GC-väg vid grillkiosken Marnäs på 1 000 kr.

Övriga förändringar beslutades i kultur- och samhällsutvecklingsnämndens januarimöte och framgår av bilaga 1.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningens förslag till beslut medför inte några kostnader.

Jan Lundberg
Förvaltningschef

Göran Gullbro
Verksamhetschef

Bilagor

1. Reviderad investeringsbudget 2022 daterad den X februari 2022
2. Protokollsutdrag KSUN § 11 , 2022-01-27

Beslut skickas till

Kommunfullmäktige
Kommunstyrelsen
Förvaltningschef
Verksamhetschefer KSUF
Förvaltningsekonom
Akten

Förslag till reviderad investeringsbudget för 2022

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

	Beslutad budget 2022	Omfördelning över/underskott från 2021	Inkomst regl WBAB, VA	Omfördelning inom 2022 års budget	Reviderad budget 2022
Bostäder	10 650	0			10 650
Fastigheter	650	300			950
Gata	7 000	-424			6 576
Infrastruktur	35 245	-9 387	7 547	-2 285	31 120
Mark	2 400	2 893			5 293
Park lekpark	3 500	579			4 079
Kultur	250	0			250
Fritid	450	777			1 227
Summa	60 145	-5 262	7 547	-2 285	60 145

Budget per år totalt

Valda projektstatus: Valt Målområde: Vald nämnd: Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden Vald Kategori: Bostäder

	Beslutad budget 2022	Omfördelning över/underskott från 2021	Reviderad budget 2022		
4219 VÄSMANSTRAND	3 000		3 000		
4114 HILLÄNGET	2 500		2 500		
H0167 KRABO BOSTÄDER					
H0169 HAMMARBACKEN BOSTÄDER					
4132 Väsmanstrand - sanering vid husbyggande	2 000		2 000		
4116 UTREDNING DETALJPLANER	300		300		
4117 Övre Knutsbo bostäder	850		850		
4137 Sanering kv. Orren	2 000		2 000		
Total Summa	10 650	0	10 650		

Budget per år totalt

Valda projektstatus: Valt Målområde: Vald nämnd: Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden Vald Kategori: Fastigheter

	Beslutad budget 2002	Omfördelning över/underskott från 2021	Reviderad budget 2022		
3378 OSPEC INV MYNDIGHETSKRAV	50		50		
3468 Generellt fastigheter fritid					
3476 Tillgängl/omb Smedsbostaden					
3477 NÖDUTGÅNG OCH HISS PÅ SÄDESMAGASINET	0				
3448 OSPECIFISERADE INVESTERINGAR KULTURBYGGNADER	600	300	900		
Total Summa	650	300	950		

Budget per år totalt

Valda projektstatus: Valt Målområde: Vald nämnd: Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden Vald Kategori: Gata ny och reinvestering

	Beslutad budget 2022	Omfördelning över/underskott från 2021	Reviderad budget 2022		
4205 BELYSNING GENERELLT	500	-424	76		
4291 REINVESTERINGAR GATOR	6 300		6 300		
4297 Tillgängl-trygghetsåtg	200		200		
H0117 BELYSNING GÅNGBRO LANDFORSEN	0				
H0150 Åtgärder bro Uppfartsvägen	0				
H0468 GC-VÄGAR GRÄNGESBERG	0				
Total Summa	7 000	-424	6 576		

Budget per år totalt

Valda projektstatus: Valt Målområde: Vald nämnd: Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden Vald Kategori: Infrastruktur

	Beslutad budget 2022	Omfördelning över/underskott från 2021	Inkomst regl WBAB, VA	Omfördelning inom 2022 års budget	Reviderad budget 2022
4200 GC-VÄG BISKOPSNÄS-TIMMERM	1 800				1 800
4210 Övergrip förprojektering	125				125
4214 CYKELPARKERING	100				100
4218 ABB KORSN VÄG 50 O SPÅR	0				
4222 RESECENTRUM	6 500				6 500
4138 Övergripande åtgärder genomfartsprojekte	2 500				2 500
4245 Björnmossevägen	3 000	-10 385	7 547	2 715	2 877
4264 Engelbrekstgatan					
4267 KORS V 50 GRBG/SNÖÅ/VALLH	0	150			150
4272 TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER	750				750
4104 Damm Klenshyttan	1 900				1 900
4263 VISION GRÄNGESBERG ÅTGÄRDSPLAN	2 000				2 000
4135 MOSSPLAN HÅLLPLATS SAMT GC		215			215
4102 GC JÄGARNÄS	5 400				5 400
4122 GC ASPVÄGEN	500				500
H0203 (4109)KORSNING VÄG 50/TINGSHUSGATA	0				
4110 VALHALLAVÄGEN	0	333			333
4111 KORSNING VÄG 50/VASAGATAN	0				
H0206 OMBYGGNAD STORGATAN					
4139 GONÄSVÄGEN hastighetsdämpande åtgärde	2 000				2 000
4126 BUSSHÅLLPLATSER	500				500
4134 Trafik centrum					
H0583 GC-väg Lyviksvägen	0				
4128 Vision Fredriksberg åtgärdsplan	300				300

4136 Trafikåtgärder Lyviksberget	1 870	300			2 170
4140 GC-väg Bysjöstrand	1 000				1 000
4141 GC-väg Väsmanbacken	4 000			-4 000	0
4142 Flytt av GC-väg vid grillkiosken Marnäs	1 000			-1 000	0
H0639 Parkeringslösning centrum	0				
Total Summa	35 245	-9 387	7 547	-2 285	31 120

Budget per år totalt

Valda projektstatus: Valt Målområde: Vald nämnd: Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden Vald Kategori: Mark

	Beslutad budget 2022	Omfördelning över/underskott från 2021	Reviderad budget 2022	
4800 INKÖP AV FASTIGHETER	1 400		1 400	
4212 LYVIKSBERGET SBN 2015/88	0	2 893	2 893	
4217 SKOGSBILVÄGAR	1 000		1 000	
H0464 Kostnadsberäkning för konsult gällande inkapsling av Marnästjärn	0			
4124 Flygfoto				
H0473 Åtgärder enl. vattenplan	0			
4129 Vattenplan	0			
Total Summa	2 400	2 893	5 293	

Budget per år totalt

Valda projektstatus: Vald Målområde: Vald nämnd: Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden Vald Kategori: Park och lekpark

	Beslutad budget 2022	Omfördelning över/underskott från 2021	Reviderad budget 2022			
4232 OSPECIFICERAT PARKER	500	381	881			
4278 BEFINTLIGA LEKPLATSER ENL ÅTGÄRDSPL	2 500	198	2 698			
H0176 NY PARK KV ORREN						
H0177 NYA SKYLTA TILL FINPARKERNA	0					
H0180 LEKPAK BLÖTBERGET	0					
H0181 LEKPAK LAGGARUDDEN						
4131 STADSUTVECKLING MARNÄS TORG	100		100			
4143 HUNDRASTGÅRD	400		400			
4311 Aktivitetsarenor	0		0			
Total Summa	3 500	579	4 079			

Budget per år totalt

Valda projektstatus: Valt Målområde: Vald nämnd: Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden Vald Kategori: Kultur

	Beslutad budget 2022	Omfördelning över/underskott från 2021	Reviderad budget 2022		
H0580 Inköp av konst	0				
0205 Invent KoF anl	250		250		
Total Summa	250	0	250		

Budget per år totalt

Valda projektstatus: Valt Målområde: Vald nämnd: Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden Vald Kategori: Fritid

	Beslutad budget 2022	Omfördelning över/underskott från 2021	Reviderad budget 2022			
0214 Idrottsmaterial idrottsplatser	150		150			
0216 Traktorburna redskap för grönyteskötsel	0					
0203 Bottensug	0					
0211 Utrustning badplatser	170		170			
0222 Ljungåsens friluftsområde	0					
0206 Robotgräsklippare	130		130			
0221 Fredriksbergs elljusspår mark och belysning		477	477			
0224 Digitala informationskärmar		300	300			
H0581 Resultat- och informationstavla vid ABB arena	0					
Total Summa	450	777	1 227			

2022-01-27

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

§ 11

Dnr 2022/44

Omfördelning av investeringsmedel från 2021-2022

Beslut

1. Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att överföra ett sammanlagt underskott om -5 262 tkr bestående av investeringsprojekt som genererar både över- och underskott av de totala investeringsmedlen från 2021 till 2022.
2. Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att återlämna investeringsmedel som inte upparbetats under 2021 om 10 555 tkr.
3. Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden beslutar att ge förvaltningen i uppdrag att arbeta om 2022 års investeringsbudget för att rymma ett överfört underskott från investeringsbudget 2021 och ge förslag om äskning om utökad investeringsbudget 2022. Hänsyn måste tas till förväntad intäkt kopplad till att Wessman Vatten och Återvinning AB övertar va-anläggningen i projekt 4245, Björnmossevägen.

Beskrivning av ärendet

För att säkerställa utförande av pågående och inte utförda investeringsprojekt av strategisk betydelse som beslutats i kommunfullmäktige och kultur- och samhällsutvecklingsnämnden för 2021, så behöver vissa återstående projekt från 2021 överföras till 2022 års investeringsbudget. Förvaltningens önskemål är att 2022 års investeringsbudget utökas med det underskott som återstår, efter Björnmossevägens reglering, för att skapa utrymme för prioriterade överförda investeringsprojekt.

Beslutsunderlag

1. Tjänsteskrivelse daterad den 27 januari 2022
2. Omprioriteringar investeringar från 2021 till 2022

Beslut skickas till
Kommunstyrelsen

Ekonomienheten
Förvaltningschef
Akten



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



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

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Delegationsbeslut

Förvaltningens 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.

Beslut skickas till

Akten

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2022-02-17

Utskriven av: Ulrika Liebenholtz Sundin

Diarienummer:	Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Sammanträdesdatum:	2022-02-24
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
	Fastighetsbeteckning	Ansvarig
117153	Förlängning av markanvisningsavtal på fastigheten Ludvika Krolliljan 1	
2021-11-25		Joel Lidholm
KSU 2021/376	Markanvisningsavtal, fastighet: Krolliljan 1	
		Joel Lidholm
2022.12	Förordnande av tf verksamhetschef Teknik & Projekt tiden 1 -31 januari 2022	
2021-12-28		Jan Lundberg
KSU 2022/13	Förordnanden som tf 2022	
		Jan Lundberg
2022.42	Yttrande angående marknad UF-företagen	
2022-01-14	tillstand.bergslagen@polisen.se	Agneta Lilja
KSU 2022/40	Remiss gällande marknad för UF-företagen. Storgatan i Ludvika, gågatan mellan Engelbrektsgatan och Eriksgatan. 2022-02-10, A016.994/2022	
		Agneta Lilja
2022.70	Införskaffande av fordon via leasing	
2022-01-19	Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden	Jan Lundberg
KSU 2022/46	Införskaffande av fordon via leasing	
		Jan Lundberg
2022.71	Beslut om adressättning	
2022-01-20		Jessica Nilsson
KSU 2021/931	Adressättning Sandviksvägen 32	
		Jessica Nilsson
2022.116	Delegationsbeslut för skrotad bil FZD752	
2022-01-27		Agneta Lilja
KSU 2021/747	Flyttning av skrotbil, FZD752	
		Agneta Lilja
2022.123	Beslut om lägenhetsnumrering Ljunghällsvägen 36	

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
	Fastighetsbeteckning	Ansvarig
2022-01-26 KSU 2022/64	AEB Fastigheter i Ludvika AB Lägenhetsnummer Ljunghällsvägen 36	Jessica Nilsson Jessica Nilsson
2022.124 2022-01-26 KSU 2022/63	Beslut om lägenhetsnumrering Högbergsgatan 65 AEB Fastigheter i Ludvika AB Lägenhetsnummer Högbergsgatan 65	Jessica Nilsson Jessica Nilsson
2022.125 2022-01-21 KSU 2022/50	Beslut om adressättning gällande fastighet Tuva 3 LVV Förvaltning AB Adressättning Fläderstigen 6	Jessica Nilsson Jessica Nilsson
2022.126 2022-01-21 KSU 2022/51	Beslut om adressättning för fastighet Laxsjön 2:26 Adressättning Gammelgården Laxsjön 1	Jessica Nilsson Jessica Nilsson
2022.211 2022-02-02 KSU 2022/77	Yttrande gällande uteservering Blå Rutan, A060.641/2022 tillstand.bergslagen@polisen.se Begäran om yttrande, Blå Rutan Ludvika (A060.641/2022)	Agneta Lilja Agneta Lilja
2022.212 2021-10-26 KSU 2021/487	Bevilja Folkets hus i Nyhammar, E Cassels arbetarfond, Somaliska föreningen bidrag från lovaktiviter Ansökan om bidrag för lovaktiviteter 2021	Susanne Eriksson Susanne Eriksson
2022.227 2022-01-28 KSU 2022/69	Delegationsbeslut Ludvika Motorklubb Adressättning Lövön 1	Jessica Nilsson Jessica Nilsson
2022.229 2022-01-28 KSU 2022/70	Beslut om adressättning Adressättning Rusbodarna 7	Jessica Nilsson Jessica Nilsson
2022.230 2022-01-31 KSU 2022/71	Beslut om adressättning Adressättning Skyttängsvägen 40	Jessica Nilsson Jessica Nilsson
2022.231 2022-01-31	Beslut om adressättning	Jessica Nilsson

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
	Fastighetsbeteckning	Ansvarig
KSU 2022/75	Adressättning Forstäppan 1 samt övre Botåsen	Jessica Nilsson
2022.232	Beslut om adressättning	Jessica Nilsson
2022-01-31		Jessica Nilsson
KSU 2022/75	Adressättning Forstäppan 1 samt övre Botåsen	Jessica Nilsson
2022.251	Bevilja bidrag med 8.500 kr till Måndagsjoggen	Peter Hoxell
2022-02-08	IF Vulcanus	Peter Hoxell
KSU 2022/85	Bidragsansökan för arrangemang till måndagsjoggen	Peter Hoxell
2022.261	Ansökan om skolskjuts samt delegationsbeslut om beviljad skolskjuts	Anna Karlsson
2021-12-29		Anna Karlsson
KSU 2021/451	Ansökan om skolskjuts 2021	Anna Karlsson
2022.266	Förordnande av tf enhetschef Fordon under tiden 14 februari 2022 - 30 april 2022	Ulrika Tornberg
2022-02-09		Ulrika Tornberg
KSU 2022/13	Förnanden som tf 2022	Ulrika Tornberg
2022.273	Beslut om adressättning för fastighet Sunnansjö 216:8, Övre Botåsen 1	Jessica Nilsson
2022-02-07		Jessica Nilsson
KSU 2022/75	Adressättning Forstäppan 1 samt övre Botåsen	Jessica Nilsson
2022.274	Beslut om adressättning för fastighet Sunnansjö 216:8, Övre Botåsen 1	Jessica Nilsson
2022-02-07		Jessica Nilsson
KSU 2022/75	Adressättning Forstäppan 1 samt övre Botåsen	Jessica Nilsson
2022.275	Beslut om adressättning för fastighet Gonäs 76:30	Jessica Nilsson
2022-02-08		Jessica Nilsson
KSU 2022/100	Adressättning Snöklintsvägen 101 och Snöklintsvägen 102	Jessica Nilsson

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
	Fastighetsbeteckning	Ansvarig
2022.276	Förordnande av tf verksamhetschef miljö och bygg fr o m 1 mars 2022 tills ny ordinarie verksamhetschef har tillsatts	
2022-02-10		Jan Lundberg
KSU 2022/13	Förnanden som tf 2022	
		Jan Lundberg
2022.297	Yttrande angående Vinterdag vid Skuthamn	
2022-02-16	tillstand.bergslagen@polisen.se	Agneta Lilja
KSU 2022/112	Remiss gällande Vinterdag 5 mars 2022, A084.182/2022	
		Agneta Lilja

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

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden

Meddelande

Förvaltningens förslag till beslut

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden godkänner redovisning av meddelande.

Beskrivning av ärendet

Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden	KSU
KSU 2022-01-27 § 1-18	
KSU au 2022-02-10 § 17-29	
Kommunfullmäktige	
KF beslut 2022-02-07: Program för mål och riktlinjer för sådana kommunala angelägenheter som utförs av privata utförare	2021/539
KF beslut 2022-02-07: Antagande av riktlinjer markanvisning Ludvika kommun	2021/663
Antagande av reviderat reglemente för kultur- och samhällsutvecklingsnämnden	2022/113
Övrigt	
Reviderade avfallsföreskrifter	2022/86
Rutin för tjänsteresor och trafiksäkerhet	2021/837

Beslut skickas till
Akten