

Mötesbok: OK Kommunstyrelsens utskott för strategi (2017-04-25)

OK Kommunstyrelsens utskott för strategi

Datum: 2017-04-25

Plats: Tingssalen

Kommentar:

Dagordning

Öppnande

Beslutsärenden

41 Samråd avseende Orsa kommuns översiktsplan (Emelie Drott, Tommy Ek, Håkan Persson, 13.00-15.00)	7
42 Ansökan om bidrag till skolavslutningsarrangemang 2017 (Christina Nordmark, 15.30-15.45)	284
43 Utställningen Romska röster (Kristina Klockar, 15.50 - 16.05)	286
44 Tillämpningsanvisningar för gemensamma gymnasienämnden	307
45 Remiss om regionbildning 2019	319
46 Förändring av huvudmannaskap och skatteväxling av kollektivtrafiken	340

Informationsärenden

Överenskommelse om lön och anställningsvillkor för räddningstjänstpersonal i beredskap (RiB17) (Johan Szymanski, 15.00-15.30)	414
Föreningsbidragsansökan ur integrationspotten 2017 - Orsa IK Fotbollsklubb (Hans-Erik Bergman, 16.10-16.20)	477
Budget och mål 2018 (mål utskott för strategi samt kommunövergripande mål) (Linda Haglund, Johan Hult, 16.20-17.00)	495

Delgivningar

Kallelse utskott för strategi 2017-04-25	499
SKL cirkulär 17:10 om Förändrad miljöprovningsförfordning och konsekvenser för taxan inom miljöbalkens område	501
SKL cirkulär 17:11 om ändringar i Omställningsavtalet - KOM-KL	504
SKL cirkulär 17:12 om nya hälso- och sjukvårdslagen (2017:30)	547
SKL cirkulär 17:13 om kommunal fastighetsavgift, prognos 2018	566
Sammanträdesplan 2018 för SKL, Sveriges kommuner och landsting	571
Protokoll från gemensamma servicenämnden lön, 2017-03-10	572
Protokollsutdrag gemensamma Servicenämnden IS-IT, § 3, 2017-03-10	578
Protokoll Hjälpmedelsnämnden Dalarna 2017-03-23	579
Verksamhetsberättelse 2016, Hjälpmedelsnämnden Dalarna	587
Styrelseprotokoll Dalabanans Intressenter, 2017-02-10	599
Protokoll Region Dalarnas direktion 2017-02-08	602
Deldom avseende reparation av Stackmoradammen Ore älv, Nacka mark- och miljödomstol 2017-03-21	634
Inlandsbanans nyhetsbrev mars 2017	639
Nyheter från SmåKom april 2017	646
Remissyttrande SOU 2017_1-Föreningen Sveriges vattenkraftsförening	651



Verksamhetsområde samhälle/service och
utveckling
Ann-Therese Albertsson

Kommunstyrelsen

Romska röster utställning

Sammanfattning av ärendet

Orsa kulturkontor ansöker om finansiering ur medel för integrationsfrämjandet insatser, konto 600 50, för att arrangera den riksbekanta utställningen "Romska röster" med den orsaborlige fotografen Anders Ryman.

Den omskrivna utställningen består av två meter höga porträtt med bildtexter, informationstavlor, berättelse om romernas historia och den romska nationalsången Gelem gelem. Se bifogat avtal för mer detaljer om utställningen.

Utställningens syfte är att sprida kunskap om romerna och deras situation i samhället och att uppmuntra människor att reflektera över frågor gällande rasism, utanförskap och marginalisering.

Utställningstiden skulle vara fredagen den 15 september till söndagen den 29 oktober, med vernissage den 16 september.

De totala kostnaderna för utställningen skulle summera 50tkr.

I detta ingår arvodet för utställningen om 40tkr, samt 10tkr för fraktkostnader och Anders Rydmans deltagande i vernissage inklusive resa.

En kontroll med Orsa kommuns ekonomikontor har visat att kommunens konstförsäkring skulle täcka denna utställning utan extra försäkringskostnader.

Orsa kommuns samordnare för utställningen är Kristina Klockar, kultursamordnare Orsa kommun

Orsa kulturkontor och skolan vill göra specialinriktade insatser för skolungdom i samband med utställningen och idén är att elever i årskurs 8 får studera utställningen och göra skolarbete tillsammans med fotografen Anders Rydman.

Samarbetet mellan skolan och utställningen Romska röster är en av de insatser som skolan ansökt om finansiellt stöd för hos Kulturrådet och Skapande skola. Besked väntas i slutet av april.

Beslutsunderlag

Avtalsförslag med Anders Ryman och utställningen Romska röster

Orsa kommuns konstförsäkring 2017



Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta att Orsa kulturkontor enligt bifogat avtal och upplägg arrangerar utställningen "Romska röster" av Anders Rydman hösten 2017 och att utställningen finansieras med 50tkr ur kommunens medel för integrationsfrämjande insatser, konto 600 50.

Sändlista

Kristina Klockar
Jan Bäckman
Mattias Scandola
Linda Haglund

[Ange förvaltningschefens Förnamn Efternamn]
Förvaltningschef

Tillämpningsanvisningar (bilaga till avtal mellan Mora, Orsa och Älvdalens kommuner om samverkan i gemensam gymnasienämnd)

I tillämpningsanvisningarna anges de ingående kostnadsposterna under samverkansavtalets rubricerade kategorier (Samverkansavtalet 5. Ekonomi).

Gymnasie- och gymnasiesärelever i nämndens egna skolor

Undervisning

- Undervisande personal, inklusive övrig pedagogisk personal t ex speciallärare m.fl.
- Rektor, skolledning.
- SYV/Arbetslivsorientering
- APL-samordnare
- Arbetsplatsförlagd utbildning, yrkesbaserat lärande.
- Kompetensutveckling och övriga personalinsatser.
- Utredning av elevers behov av stöd.
- Upprättande av åtgärdsprogram.

Läromedel/utrustning

- Läroböcker, e-läromedel, litteratur, tidskrifter, programvara, övrigt läromedel/undervisningsmaterial.
- Kopiering, kopieringsavtal.
- Utrustning, förbrukningsinventarier.
- Kapitalkostnader
- IT-ansvarig/AV-tekniker, IT-kostnader (nät, support, licenser och leasing) för undervisning och undervisande personal.
- Skolbibliotek
- Drivmedel, underhåll på egna fordon.
- Studieresor, studiebesök, utflykter etc.
- Busskostnader under skoldag.
- Skolbad, isbanor.

Elevvård/häsovård

- Elev- och häsovård, kurator, psykolog, sköterska och läkare.

- Sjukvårdsmaterial.
- Elevassistent
- Fältfritidsledare
- Elevförsäkring
- Övriga elevaktiviteter

Måltider

- Personal, livsmedel, transporter, förbrukningsmaterial och därmed sammanhängande administration och liknande kostnader.
- Kustersättning till elever vid APL/motsvarande.

Lokaler

- Lokalhyror inklusive idrotts-/sporthallar med tillhörande utbildningslokaler.
- Underhåll
- Kapitalkostnader
- Larm, självrisk etc.
- Vaktmästare
- Lokalvård

Administration

- Rektorsassistenter, nämndsekreterare, ekonom, intendent.
- Marknadsföring
- Administrativa omkostnader t ex post, tele m.m.
- Elevadministrativa system samt övriga stödsystem.
- Gemensam administration/ledningsstöd

Övrigt

- Samverkansskolan
- Idrottsgymnasierna utanför skoltid t ex tränartid, lokaler.

Gymnasie- och gymnasiesärelever, folkbokförda i nämndens samverkande kommuner, som studerar med annan huvudman än den gemensamma gymnasienämnden

- Interkommunala ersättningar/Bidragsbelopp
- Inackordering/Skolskjutsar

Elever inom vuxenutbildning

Undervisning

- Undervisande personal, inklusive övrig pedagogisk personal t ex speciallärare m.fl.
- Rektor, skolledning.
- SYV
- APL-samordnare
- Arbetsplatsförlagd utbildning, yrkesbaserat lärande.
- Kompetensutveckling och övriga personalinsatser.

Läromedel/utrustning

- Läroböcker, e-läromedel, litteratur, tidskrifter, programvara, övrigt läromedel/undervisningsmaterial.
- Kopiering, kopieringsavtal.
- Utrustning, förbrukningsinventarier.
- Kapitalkostnader
- IT-ansvarig/AV-tekniker, IT-kostnader (nät, support, licenser och leasing) för undervisning och undervisande personal.
- Skolbibliotek
- Studieresor, studiebesök, utflykter etc.

Lokaler

- Lokalhyror
- Underhåll
- Kapitalkostnader
- Larm, självrisk etc.
- Vaktmästare
- Lokalvård

Administration

- Rektorsassistenter, nämndsekreterare, ekonom, intendent.
- Marknadsföring
- Administrativa omkostnader t ex post, tele m.m.
- Elevadministrativa system samt övriga stödsystem.
- Gemensam administration/ledningsstöd

Elever inom Siljansutbildarna

Läromedel/utrustning

- Kopiering, kopieringsavtal.
- Utrustning, förbrukningsinventarier.

- Kapitalkostnader
- IT-ansvarig/AV-tekniker, IT-kostnader (nät, support, licenser och leasing) för undervisning och undervisande personal.

Lokaler

- Lokalhyror
- Underhåll
- Kapitalkostnader
- Larm, självrisk etc.
- Vaktmästare
- Lokalvård

Administration

- Högskolesamordnare, utbildningssamordnare
- Marknadsföring
- Administrativa omkostnader t ex post, tele m.m.
- Elevadministrativa system samt övriga stödsystem.
- Gemensam administration/ledningsstöd

Politiska kostnader

- Kostnader för den gemensamma nämnden t ex arvoden, resor, sekreterare.

Kommunstyrelsen § 9/2014

2014-01-28

Dnr: KS 2013/433 001

Tillämpningsanvisningar till avtal rörande gemensamma gymnasienämnden i Mora

Beslut

Kommunstyrelsen antar föreliggande förslag till tillämpningsanvisningar (daterade 2014-01-08) till avtal rörande gemensamma gymnasienämnden. Beslutet gäller under förutsättning att Orsa och Älvdalens kommuner fattar samma beslut.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige i Mora, Orsa och Älvdalens kommuner har i beslut antagit reviderat avtal om samverkan i den gemensamma gymnasienämnden. I avtalets punkt fem, under rubriken "Ekonomi", redogörs för fem kategorier som nämndens nettokostnader ska beräknas utifrån vid kostnadsfördelning mellan kommunerna. Vad som ska ingå i de olika kategorierna ska, enligt avtalet, fastställas av respektive samverkanskommuns kommunstyrelse.

Gymnasieförvaltningen har tagit fram förslag till tillämpningsanvisningar för antagande av kommunstyrelserna i Mora, Orsa och Älvdalens kommuner enligt bilaga daterad 2014-01-08.

Beslutsunderlag

Förslag till tillämpningsanvisningar daterade 2014-01-08.

Tjänsteskrivelse från kommundirektör Peter Karlsson, daterad 2014-01-08

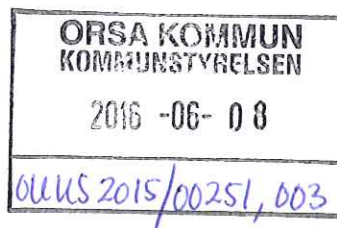
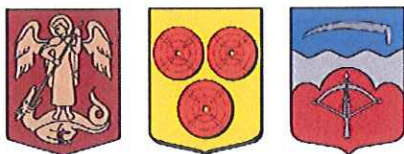
Tjänsteförslag

Kommunstyrelsen antar föreliggande förslag till tillämpningsanvisningar (daterade 2014-01-08) till avtal rörande gemensamma gymnasienämnden. Beslutet gäller under förutsättning att Orsa och Älvdalens kommuner fattar samma beslut.

Ansvarig genomförande beslutet		Sändlista Orsa kommun Älvdalens kommun Gymnasienämnden
--		
Aterrapportering datum	Aterrapportering till	
--	--	

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Avtal mellan Mora, Orsa och Älvdalens kommuner om samverkan i gemensam gymnasienämnd

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Bakgrund och syfte
2. Värdkommun
3. Ändamål och omfattning
4. Organisation
5. Ekonomi
6. Övergripande bestämmelser
7. Giltighetstid och uppsägning

Detta avtal gäller fr.o.m. 2016-01-01 och ersätter det avtal som antogs av kommunfullmäktige i Mora kommun 2014-01-20, § 8, Orsa kommun 2014-03-31, § 17 samt Älvdalens kommun 2013-12-16, § 103.

1. Bakgrund och syfte

Kommunfullmäktige i Mora, Orsa och Älvdalens kommuner antog i mars 2011 samverkansavtal för gemensam gymnasienämnd i Mora avseende gymnasieutbildning i Mora, Orsa och Älvdalens kommuner gällande fr.o.m. 2010-01-01. Syftet med samverkan är att optimera den ekonomiska effektiviteten, säkerställa kompetensförsörjningen och verka för kvalitetsförbättringar.

Samverkan med andra kommuner skall vara möjlig.

Den gemensamma gymnasienämnden inrättades 2010-01-01.

2. Värdkommun

Mora kommun är värdkommun och den gemensamma nämnden ingår i Mora kommuns nämndsorganisation.

3. Ändamål och omfattning

Den gemensamma nämnden ska från och med läsåret 2014/15 ansvara för följande verksamheter i en gemensam organisation:

- Gymnasieutbildning
- Idrottsutbildning
- SFI (som så långt möjligt ska bedrivas i de kommundelar där eleverna är lokaliserade)
- Vuxenutbildning (ska bedrivas i samtliga samverkande kommuner)
- Gymnasiesärutbildning

- Interkommunal samverkan med andra skolor
- Lokalisering av program
- Interkommunala ersättningar
- Interkommunala kostnader
- Inackordering
- Skolskjutsar
- Uppföljning enligt skollagen och gymnasieförordningen
- Mora Högskolecentrums verksamhet bestående av kommunalt understödd distansutbildning vid högskolor och universitet, administration av tentamen samt uppdragsutbildning.

Den gemensamma gymnasienämnden svarar också för att inom sitt verksamhetsområde avge de yttranden och lämna de upplysningar som begärs av kommunfullmäktige, kommunstyrelsen eller annan nämnd i någon av de samverkande kommunerna samt att besluta i de frågor som kommunfullmäktige i värdkommunen, i reglementet eller i annan ordning, delegerat till nämnden.

4. Organisation

4.1 Nämnd

Nämnden består av 11 ledamöter och 11 ersättare varav Mora utser 5+5, Orsa 3+3 och Älvdalen 3+3.

Parterna är överens om att posterna som ordförande och vice ordförande ska rotera mellan de samverkande kommunerna per mandatperiod.

Under avtalsperioden fram till och med december 2014 kommer ordföranden från Mora kommun. Ordningsföljden är Mora, Orsa, Älvdalen om inte annat överenskoms i särskild ordning. Till vice ordförande väljs ledamot från den kommun som vid nästkommande mandatperiod avses överta ordförandeskapet.

Fullmäktige i var och en av de samverkande kommunerna ska välja de ledamöter och ersättare som ska representera kommunen i nämnden. Värdkommunen ska välja ordförande, 1:e och 2:e vice ordförande vilket sker efter nominering från den kommun som ska inneha någon av posterna.

Nämnden har rätt att delegera beslutanderätt till utskott, ledamot och ersättare i nämnden samt till en anställd i någon av de samverkande kommunerna.

Nämndens ekonomi- och verksamhetsplanering följer värdkommunens regler. Samråd angående budget och tidsplan ska enligt kommunallagen 8 kap 4 § ske med de övriga samverkande kommunerna.

4.2 Förvaltning

Värdkommunens gymnasieförvaltning svarar för nämndens administrativa service. Gymnasiechefen är direkt underställd kommundirektören i värdkommunen.

4.3 Verksamhetsråd

Ett verksamhetsråd ska finnas. Rådet består av kommuncheferna i de samverkande kommunerna. Rådet ska i respektive kommun aktivt stödja den gemensamma nämndens arbete med att upprätthålla partsavsikten. Rådet ska träffas regelbundet och dessa träffar bör ske i anslutning till nämndens sammanträden.

5. Ekonomi

Kostnadsfördelning mellan de samverkande kommunerna baseras på faktisk kostnad per elev, fördelat per kommun, beroende på studieform och skolhuvudman. Nettokostnaderna beräknas på följande kategorier:

(kostnader som ingår i de olika kategorierna framgår av tillämpningsanvisningar, antagna av respektive samverkanskommuns kommunstyrelse).

- Gymnasie- och gymnasiesärelever i nämndens egna skolor.
- Gymnasie- och gymnasiesärelever, folkbokförda i någon av nämndens samverkande kommuner, som studerar på skolor med annan huvudman än den gemensamma gymnasienämnden.
- Elever inom vuxenutbildning (gymnasievux, grundvux, särvox och SFI).
- Elever inom Siljansutbildarna.
- Politiska kostnader.

Samtliga övriga kostnader (dvs. de som inte ingår i någon av ovanstående kategorier) samt intäkter i form av interkommunala ersättningar från andra kommuner, fördelas utifrån fördelningsnyckeln procentuell andel elever på nationella program, introduktionsprogram respektive gymnasiesärskola.

Orsa och Älvdalens kommuner ska erlägga driftbidrag enligt budget till värdkommunen. Bidraget ska betalas månadsvis i förskott, den fjärde bankdagen efter kommunalskatteutbetalningsdag eller, om parterna så överenskommer, efter fakturering från värdkommunen.

Det åligger värdkommunen att redovisa och fördela kostnaderna utifrån god redovisningssed.

Överskott/underskott ska vara reglerat senast den 31 maj året efter verksamhetsåret.

5.1 Budget

Värdkommunen ska årligen fastställa årsbudgeten enligt punkt 4 ovan. Budgetförslag för kommande verksamhetsår skall för samråd överlämnas till kommunstyrelsen i Orsa och Älvdalen före februari månads utgång. Synpunkter ska vara Mora kommun tillhanda senast den 30 april. Arbetsprocess inför budget, årsredovisning och delårsrapport följer värdkommunens övergripande process. Mora kommun ska fastställa budget för den gemensamma gymnasienämnden senast den 30 juni.

Anmälda lokalbehov ska prövas enligt Mora kommuns lokalförsörjningsstrategi. Värdkommunen ansvarar för finansiering av investeringar utöver fastighetsinvesteringar. Kapitalkostnader som därmed uppstår redovisas och fördelas på samma sätt som övriga driftkostnader.

Budgetering av nettokostnaderna för den gemensamma nämnden ska så långt möjligt ske utifrån den princip som redovisas i punkten 5 ovan.

5.2 Årsredovisning – fördelning av nämndens nettokostnader

Nämndens nettokostnader enligt årsredovisningen skall regleras mellan de samverkande kommunerna fördelat enligt den princip som anges i punkten 5 ovan.

Överskott/underskott baserat på utfall i förhållande till inbetalat kommunbidrag ska vara reglerat senast den 31 maj året efter verksamhetsåret.

6. Övergripande bestämmelser

6.1 Arvoden

Den kommun som ledamot/ersättare representerar ska också betala de arvoden och ersättningar som uppdraget ger rätt till. Arvodering sker utifrån de regler som gäller för politiska uppdrag i respektive kommun. Värdkommunen ska välja ordförande, 1:e och 2:e vice ordförande. Arvoden för presidieposterna, liksom övriga arvoden och ersättningar, ska betalas av den kommun som ledamoten representerar.

6.2 Insyn i förvaltningen

Alla tre kommunerna har rätt till löpande insyn i förvaltning och redovisning som gäller den gemensamma nämndens verksamhet. Insynen kan, om så begärs, ske genom att samtliga parter har åtkomst till den information som finns i ekonomisystemet. Den gemensamma nämnden ska till respektive fullmäktige i de tre kommunerna fortlöpande rapportera hur verksamheten utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är.

6.3 Revision och ansvarsfrihet

Nämnden ska granskas av revisorerna i var och en av de samverkande kommunerna. Frågan om ansvarsfrihet för samtliga nämndsledamöter ska prövas av kommunfullmäktige i var och en av de samverkande kommunerna. Det är dock endast den kommun som valt personen i fråga som vid vägrad ansvarsfrihet kan besluta om entledigande från uppdraget.

6.4 Rapportering

Nämnden ska följa Mora kommuns övergripande uppföljningsprocess. Rapporteringen till samverkanskommunerna skall beskriva hur verksamheten och den ekonomiska situationen utvecklas under verksamhetsåret.

6.5 Överläggning med kommunstyrelsernas presidier

Kommunstyrelserna i de samverkande kommunerna ska minst två gånger per år ta initiativ till träff med nämndens presidium. Dessa träffar ska ske i februari och september månad. Vid dessa träffar ska verksamhetsplaneringsfrågor samt lokalisering av nämndens program, SFI och vuxenutbildning förankras.

6.6 Arkiv

Värdkommunen är arkivansvarig för alla handlingar och dokument som framställts i nämnden från och med dess inrättande den 1 januari 2010. Arkivansvar för handlingar från tiden före den 1 januari 2010 kvarliggjer på var och en av de samverkande kommunerna. Den gemensamma nämnden ska ha obegränsad tillgång till dessa äldre arkiv.

6.7 Försäkring

Värdkommunen tecknar och vidmakthåller erforderliga försäkringar för den gemensamma nämndens verksamhet. Värdkommunen tecknar också elevolycksfallsförsäkringar.

7. Giltighetstid och uppsägning

Detta avtal gäller från och med den 1 januari 2016 under förutsättning av godkännande av fullmäktigeförsamlingarna i Mora, Orsa och Älvdalens kommuner. Avtalet gäller tills vidare.

Avtalet kan sägas upp årligen till den 30 juni, med tjugofyra månaders uppsägningstid.

Om förutsättningarna för samarbete enligt detta avtal avsevärt minskar eller på annat sätt påtagligt förändras får avtalet omförhandlas. Begäran om omförhandling får ske per den 30 juni varje år. Begäran ska vara skriftlig och skickas till övriga samverkande kommuner. Nya villkor kan normalt träda i kraft ett år därefter eller vid en tidigare tidpunkt om parterna kommer överens om detta.

När en ny intressent vill delta i samverkan ska nytt förslag till avtal upprättas av den gemensamma nämnden med anpassning utifrån nya behov och krav. Medlemskommunernas fullmäktige ska anta det nya avtalet innan det blir giltigt och ersätter innevarande avtal.

Twist rörande tolkning och tillämpning av detta avtal ska i första hand avgöras av parterna i samråd. Kan inte enighet uppnås ska tvisten lösas i allmän domstol.

I det fall den gemensamma verksamheten upphör fördelas tillgångar och avvecklingskostnader enligt fördelningsnyckel 60-20-20 (Mora 60 %, Orsa 20 % och Älvdalen 20 %). Tillgångar som respektive kommun ägde vid ingången av den gemensamma nämnden ska i sin helhet tillfalla den kommunen.


Detta avtal har upprättats i tre likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Antaget av Mora kommunfullmäktige 2016-03-14, § 36

Antaget av Orsa kommunfullmäktige 2016-04-04, § 30

Antaget av Älvdalens kommunfullmäktige 2016-05-16, § 33

För Mora kommun



Anna Hed

Ordf. kommunstyrelsen

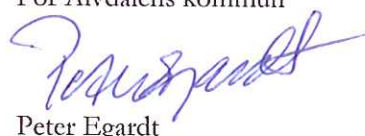
För Orsa kommun



Mikael Thalín

Ordf. kommunstyrelsen

För Älvdalens kommun



Peter Egardt

Ordf. kommunstyrelsen

Landstingsstyrelsens Beslutsärenden

§ 33 Kommunremiss angående regionbildning 2019

Diarienummer LD17/00896

Landstingsstyrelsens beslut

1. Till Dalarnas kommuner och Region Dalarna remitteras frågan om de tillstyrker att Landstinget Dalarna ansöker om att den 1 januari 2019 få överta det regionala utvecklingsansvaret enligt Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län (SFS 2010:630) och därmed att det i Dalarna bildas en region med ett direktvalt fullmäktige.
2. Till remissen bifogas ett kunskapsunderlag om regionbildning som prövats av styr- och referensgrupperna för regionbildning 2019 samt i Region Dalarnas direktion, bilaga b).
3. Remissvar ska vara landstinget tillhanda senast 30 juni 2017.
4. Ärendet förklaras omedelbart justerat.

Sammanfattning av ärendet

Inför beslut av landstingsfullmäktige 25 september om en eventuell ansökan om regionbildning i Dalarna 2019 ska en remiss gå till länets kommuner och Region Dalarna. I ärendet föreslås en fråga att ställa i remissen samt redogörs för ett kunskapsunderlag som bifogas.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag. **Bilaga § 33 A**
- b) Kunskapsunderlag om bildande av regionkommun i Dalarna.
Bilaga § 33 B

Projektledare Göran Carlsson informerar om ärendet.

-
- till
1. Region Dalarna
 2. Dalarnas kommuner
 3. Göran Carlsson
 4. Birthe Nordengard
fvb till grupperna
 5. Akten

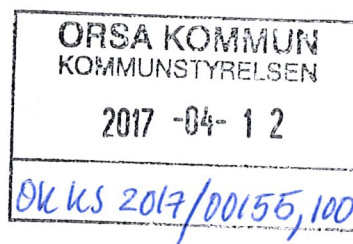
Vid protokollet:

Eva Bergfeldt

Bestyrkes i tjänsten

[Intygarens namn]

Till
Dalarnas kommuner och Region Dalarna



Remiss om "Region Dalarna" 2019 – ansökan från landstinget till regeringen om att bilda regionkommun i Dalarna

Bakgrund

Landstinget Dalarna planerar att på landstingsfullmäktige den 25 september pröva frågan om att ansöka att den 1 januari 2019 få överta det regionala utvecklingsansvaret i Dalarna enligt Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län (SFS 2010:630) samt att det därmed bildas en region med ett direktvalt fullmäktige.

I ansökan vill regeringskansliet ha en redovisning av hur kommunerna och Region Dalarna ställer sig till den. Landstinget väljer att remittera frågan till dessa för att kunna redovisa hur man ställer sig i frågan.

Nuvarande Region Dalarna bildades 2003. Sedan 1 januari 2017 finns nu i Sverige fjorton direktvalda regioner med regionalt utvecklingsansvar. Av de resterande sju landstingen som inte bildat sådana har Stockholm, Kalmar och Blekinge redan lämnat in ansökningar för 2019. De sista fyra landstingen bestående av Värmland, Västerbotten, Sörmland och Dalarna har samtliga ett pågående arbete med målet att under året lämna in sina ansökningar.

I Dalarna leds arbetet med regionbildning av politiska styr- och referensgrupper under landstingsstyrelsen. Styrgruppen består av presidierna i Region Dalarnas direktion och i landstingsstyrelsen. Referensgruppen består av direktionens och landstingsstyrelsens AU kompletterad med en ledamot vardera från de partier som återfinns i landstingsfullmäktige men saknar ordinarie plats i något AU.

Utöver detta är regionbildning en stående punkt på såväl direktionens som landstingsstyrelsens möten och regelbundna informationer hålls till personal m.fl. Under 2016 genomfördes en stor mängd informationstillfällen om regionbildning på fullmäktigemöten och för andra intresserade i länet. Regionbildning var också temat på Region Dalarnas verksamhetsdagar 25-26 januari i år.

Kunskapsunderlag om bildande av region

Till hjälp inför diskussioner om remissyttrande i kommunerna och Region Dalarna har utarbetats ett kunskapsunderlag om regionbildning vilket bifogas. Här finns en beskrivning av syftet med en regionbildning och vad det regionala utvecklingsansvaret omfattar men exempelvis också av pågående arbete kring framtida samverkan mellan regionen och kommunerna. Kunskapsunderlaget kommer även att användas för informationsinsatser till allmänhet och andra intresserade.

Samverkan mellan en ny region och kommunerna

En framgångsrik regionbildning förutsätter ett stort kommunalt engagemang och möjligheter till inflytande på många områden, då dessa har en stark kommunal anknytning.

I kunskapsunderlaget redovisas de preliminära förslag som en politisk arbetsgrupp med förtroendevalda från landstinget och kommunerna jobbar med om samverkan mellan kommunerna och den nya regionen. De prövar hur man ska bibehålla ett kommunalt inflytande över länets regionala utvecklingsarbete men också hur man ska utveckla robusta former för en fördjupad och breddad samverkan mellan regionen och kommunerna inom exempelvis välfärdsområdet. De ska ha sina förslag klara senast 31 augusti.

Särskilda politiska arbetsgrupper arbetar även med innehåll och arbetsformer för det regionala utvecklingsarbetet i Dalarna år 2019 och framåt samt kring arbetet med välfärdsutveckling med samma perspektiv. En annan grupp tittar på bildande av eventuellt kommunförbund i Dalarna.

Den fortsatta processen mot "Region Dalarna" 2019

Bildandet av en region sker i två delprocesser. I den första förbereds en ansökan till regeringen om att få bilda region och leder då till ett beslut av landstingsfullmäktige. I ett andra steg slutförs – under förutsättning av ett positivt beslut av regering och riksdag – regionbildningen.

Förberedelserna för regionen påbörjas dock före det nationella beslutet. Dels i och med vårt redan pågående arbete i de politiska arbetsgrupperna enligt ovan dels med organisatoriska och personalmässiga frågor etc. som planeras starta så snart en ansökan är beslutad av landstingsfullmäktige.

För att regeringskansliet ska hinna bereda en ansökan för 2019 behövs ett beslut av landstingsfullmäktige senast under september månad. Beslutet föregås av en remiss till kommunerna och Region Dalarna där remisstiden sträcker sig fram till 30 juni.

När en ansökan kommit till regeringen utarbetas en departementsskrivelse som även den då kommer att skickas på remiss till bl. a. kommunerna. Därefter följer en lagrådsremiss innan det är dags för en proposition från regeringen för utskottsbehandling och slutligen ett beslut av riksdagen.

Frågan till remissinstanserna


Tillstyrker kommunerna och Region Dalarna att Landstinget Dalarna ansöker om att den 1 januari 2019 få överta det regionala utvecklingsansvaret enligt Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län (SFS 2010:630) och därmed att det i Dalarna bildas en region med ett direktvalt fullmäktige?

Svar önskas senast 30 juni 2017 till Landstinget Dalarna, Box 712, 791 29 Falun eller e-post landstinget@ltdalarna.se


Synpunkter på tankar i kunskapsunderlaget om exempelvis politisk organisation för den nya regionen kan också lämnas vilka då förs till de arbetande politiska arbetsgrupperna. Därtill kommer en fråga från landstingsstyrelsen om valkretsindelning också att ställas till kommunerna.

Om ni önskar en utökad information och/eller möjlighet att ställa frågor kring regionbildning före eller i samband med er behandling av ärendet kan ni kontakta projektledare Göran Carlsson goran.carlsson@regiondalarna.se eller på telefon, alternativt SMS, 070-867 55 12.

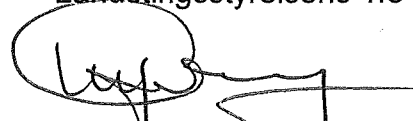
Landstingsstyrelsen, Landstinget Dalarna



Gunnar Barke (S)
Landstingsstyrelsens ordförande



Maja Gilbert Westholm (V)
Landstingsstyrelsens 1:e vice ordförande



Ulf Berg (M)
Landstingsstyrelsens 2:e vice ordförande

2017-04-10 Landstingsstyrelsen

Remiss angående regionbildning 2019

Ordförandens förslag

1. Till Dalarnas kommuner och Region Dalarna remitteras frågan om de tillstyrker att Landstinget Dalarna ansöker om att den 1 januari 2019 få överta det regionala utvecklingsansvaret enligt Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län (SFS 2010:630) och därmed att det i Dalarna bildas en region med ett direktvalt fullmäktige.
2. Till remissen bifogas ett kunskapsunderlag om regionbildning som prövats av styr- och referensgrupperna för regionbildning 2019 samt i Region Dalarnas direktion, bilaga b).
3. Remissvar ska vara landstinget tillhanda senast 30 juni 2017.
4. Ärendet förklaras omedelbart justerat.

Sammanfattning

Inför beslut av landstingsfullmäktige 25 september om en eventuell ansökan om regionbildning i Dalarna 2019 ska en remiss gå till länets kommuner och Region Dalarna. I ärendet föreslås en fråga att ställa i remissen samt redogörs för ett kunskapsunderlag som bifogas.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag
- b) Kunskapsunderlag om bildande av regionkommun i Dalarna

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Landstinget planerar att på landstingsfullmäktige den 25 september pröva frågan om att hos regeringen ansöka om att den 1 januari 2019 få överta det regionala utvecklingsansvaret enligt Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län (SFS 2010:630) och därmed i Dalarna bilda en region med ett direktvalt fullmäktige.

Ett förberedelsearbete för en regionbildning pågår i en politisk process med olika grupperingar samt i nyligen tillsatta politiska arbetsgrupper. Inför en prövning i landstingsfullmäktige ska en remissomgång genomföras till kommuner och Region Dalarna för yttranden om man tillstyrker att en ansökan lämnas in. Remissvaren ska bifogas en eventuell ansökan till regeringen.

I remissen föreslås att remissinstanserna får en fråga som lyder:
Tillstyrker kommunerna och Region Dalarna att Landstinget Dalarna ansöker om att den 1 januari 2019 få överta det regionala utvecklingsansvaret enligt Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län (SFS 2010:630) och därmed att det i Dalarna bildas en region med ett direktvalt fullmäktige?

Till remissen bifogas ett kunskapsunderlag om bildande av regionkommun i Dalarna. I det finns bland annat en beskrivning av syftet med en sådan och vad det regionala utvecklingsansvaret omfattar som ska föras till regionen. Därtill en beskrivning av arbetet och diskussionerna i en politisk arbetsgrupp kring politisk organisation för den nya regionen och också formerna för ett kommunalt inflytande och framtida samverkan mellan regionen och länets kommuner.

Samverkan med fackliga organisationer

Information har löpande lämnats i den för landstinget och Region Dalarna gemensamma MBA-gruppen inför regionbildning 2019.

Uppföljning

Regionbildningsprocessen följs upp löpande i styr- och referensgruppen för Regionbildning 2019, Landstingsstyrelsen och Region Dalarnas direktion.

Regionkommun Dalarna

Kunskapsunderlag om bildande av regionkommun i Dalarna

(LS 2017-04-10 § 33)

Innehållsförteckning

1. Förord	3
2. Regionbegreppet	3
3. Bakgrund	3
4. Mål och syfte	5
5. Kommunalt inflytande och samverkan med regionen	6
6. Kollektivtrafiken	8
7. Regionalt utvecklingsansvar	8
8. Politiska arbetsgrupper inför regionbildning	9
9. Politisk organisation	10
10. Lednings- och förvaltningsorganisation	10
11. Namn på regionkommunen	11
12. Genomförande och tidsplan	11

1. Förord

Landstinget Dalarna och Region Dalarna beslöt i december 2015 att ett arbete skulle inledas med syfte att Dalarna skulle vara en regionkommun 2019. Antingen som en region med enbart Dalarna (länsregion) eller som en del av en s.k. storregion. För politisk ledning av arbetet tillsattes en styrgrupp bestående av presidierna i Region Dalarnas direktion och i landstingsstyrelsen. Därtill tillsattes en referensgrupp bestående av de två arbetsutskotten kompletterad med en ledamot vardera för de politiska partier som återfinns i landstingsfullmäktige men som inte har plats i något AU. Slutligen anställdes en projektledare och inrättades en gemensam MBA-grupp med fackliga representanter från landstinget och Region Dalarna. Det formades senare också en tjänstemannagrupp med personer ur ledningarna inom landstinget, Region Dalarna och kommunerna. De senare har då en huvudsaklig roll i en praktisk regionbildning efter det att ett politiskt beslut om en regeringsansökan tagits.

Styr- och referensgruppernas uppdrag är att under landstingsstyrelsen leda arbetet med en regionbildning i Dalarna. Inledningsvis beslöt styrgruppen att arbetet med anledning av den statliga Indelningskommitténs arbete och diskussioner skulle prioritera och koncentrera arbetet på Dalarna som en del av en storregion men nu avser arbetet bildande av en egen region i Dalarna med start 2019.

2. Regionbegreppet

I diskussioner och beskrivningar av regionbildningar i Sverige nyttjas olika begrepp och ofta utan närmare beskrivning av vad de står för och framförallt inte skillnaden mellan dem.

I Dalarna fanns i beslutet 2015 om att arbeta för en regionbildning 2019 två alternativ för vad som skulle uppnås och då antingen en egen länsregion eller en del av en storregion. Båda skulle omfatta ett län men i storregionens fall ett nytt län som bildades genom att slå samman ett antal existerande län. De utgör båda en region med ett direktvalt fullmäktige men alltså med olika geografisk omfattning. Länsregionbegreppet nyttjades för att belysa skillnaden och att göra den tydlig. I Dalarna har länsregion sedan blivit det begrepp som vi nyttjat trots att det skiljer sig ifrån vad andra gör och gjort.

Region med direktvalt fullmäktige, direktvald region samt stundtals begreppet ”landsting som får kalla sig region” är alla detsamma precis som det nu vanligast förekommande begreppet Regionkommun. De står alla för en region där dess fullmäktige utses i allmänna val och då i valet som innan regionbildningar utsåg landstingsfullmäktige. Det då till skillnad mot en region typ vårt nuvarande Region Dalarna där det högsta politiska organet utses av sina medlemmar dvs kommunerna och landstinget – alltså ett indirekt valt organ i ett kommunalförbund. För det senare nyttjas också olika begrepp där det vanligaste är Regionförbund men här finns också det som anges i lagen dvs ett Kommunalt samverkansorgan.

I det här kunskapsunderlaget används genomgående begreppet Regionkommun vilket ansluter till vad som nyttjas på andra håll i landet i samband med genomförda och aktuella regionbildningar.

3. Bakgrund

Diskussionen om bildande av regionkommuner i Sverige har pågått i flera decennier. Ett flertal statliga utredningar har genom åren presenterat analyser och förslag. En av de mer omfattande utredningarna var Ansvarskommittén vars förslag lades fram 2007 och prövades i en omfattande remissvända med en tydligt positiv respons.

Riksdagen har genom Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län (SFS 2010:630) gjort möjligt för att landsting i län som med ett lokalt och regionalt initiativ kan ges det regionala utvecklingsansvaret genom bildandet av regionkommuner. På samma sätt kunde man innan dess genom bildande av ett kommunalt samverkansorgan (även kallat regionförbund) ges ett något mer begränsat regionalt utvecklingsansvar. I Dalarna bildades ett sådant regionförbund – Region Dalarna – redan 2003. Parallellt med det fanns också i Sverige redan regioner som en försöksverksamhet – vilka sedermera permanentades – med det bredare ansvaret fullt ut enligt lagen.

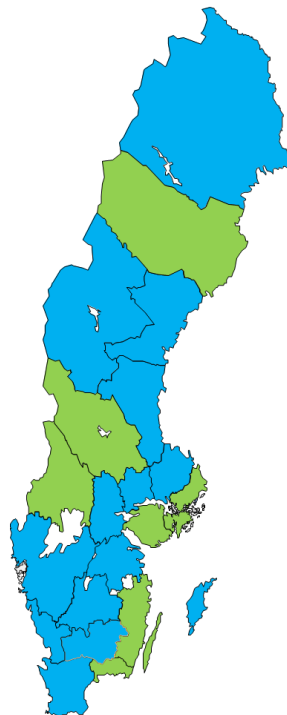
Sommaren 2015 tillsatte regeringen en kommitté med uppdraget att, med ansvarskommitténs betänkande som utgångspunkt, komma med förslag till en ny regional indelning av Sverige som skulle innebära väsentligt färre län och landsting. Indelningskommittén lämnade i augusti 2016 ett delbetänkande där bland annat en region och ett län Svealand skulle bildas 2019 bestående av Sörmland, Örebro län, Västmanland, Uppsala län, Gävleborg och Dalarna. Efter en remissomgång och därefter partiöverläggningar på nationell nivå, bedömde regeringen att det inte fanns parlamentariska förutsättningar för att ta upp förslaget till läns- och regionindelning i riksdagen för beslut. Det är således inte aktuellt med bildande av storregioner 2019 vilket inneburit att arbetet i Dalarna sedan slutet av november 2016 varit helt inriktat på bildandet av en egen regionkommun.

Under ett antal år har processen med att bilda regionkommuner pågått i Sverige. Alltsedan Västra Götalandsregionen, Region Skåne, Region Halland och Region Gotland etablerades som regionkommuner har fler landsting ansökt om, och blivit beviljade, att få bilda regionkommuner.

Januari 2015 bildades Region Örebro Län, Region Östergötland, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Kronoberg samt Region Jönköpings Län. Från 1 januari i år har fler egna regionkommuner bildats med Region Norrbotten, Landstinget Västernorrland, Region Västmanland och Region Uppsala.

Av de återstående sju landstingen som inte ännu bildat regionkommuner har Stockholm, Kalmar och Blekinge redan ansökt hos regeringen om en sådan 2019.

De sista fyra landstingen bestående av Västerbotten, Sörmland, Värmland och Dalarna har samtliga ett nu pågående arbete med målet att under året också ansöka om en regionbildning till 2019. Värmland planerar att ta upp frågan för beslut på landstingsfullmäktige i augusti månad och de andra tre har motsvarande planering avseende september månad.



Karta över regionkommuner i Sverige 2017.

Finansdepartementet har meddelat att de som vill bilda regionkommun 2019 måste lämna in en ansökan beslutad av landstingsfullmäktige absolut senast den 30 september 2017.

4. Mål och syfte

Syftet med bildandet av en regionkommun är att skapa en kraftfull och effektiv organisation, med ett direktvalt fullmäktige, som tillsammans med bland annat länets kommuner, kan skapa goda förutsättningar för den regionala utvecklingen samt hälso- och sjukvården m.fl. verksamheter.

Ett direktvalt regionfullmäktige med egen beskattningsrätt och ett tydligt ansvar för regional utveckling och tillväxt, skapar förutsättningar för ett starkt ledarskap. Legitimitet skapas även genom regionkommunens nära samverkan med primärkommunerna, näringsliv, högskolor och universitet, angränsande regioner, statliga myndigheter och organisationer verksamma i regionen, för att åstadkomma utveckling och tillväxt.

Genom att kommunerna ges inflytande i beredningsprocesser inför beslut, som rör dem och den regionala utvecklingen, stärks det regionala ledarskapet ytterligare. För att nå målet med en stark region är det mycket viktigt med en väl utvecklad dialog och samverkan mellan regionen och kommunerna inom flera ansvarsområden i syfte att ge ett kommunalt inflytande.

Bildandet av en regionkommun i Dalarna innebär i korthet att man där sammanför verksamheten inom nuvarande Region Dalarna med den inom Landstinget Dalarna. Regionkommunens högsta beslutande organ – fullmäktige - utses i allmänna direkta val och är valet till länets regionala politiska nivå. Regionkommunen övertar landstingets beskattningsrätt. Till regionkommunen överförs även uppgifter och resurser inom regional utveckling som i nuläget ligger på Länsstyrelsen i Dalarna.

Det finns flera skäl som talar för bildandet av en regionkommun. Nedan följer en beskrivning av de som beskrivs som de viktigaste för det regionala utvecklingsarbetet;

Starkare demokratiskt inflytande över utvecklingsfrågorna

Idag hanteras regionala utvecklingsfrågor i stor utsträckning i Region Dalarna, som saknar beskattningsrätt och vars direktionsfunktion är indirekt vald av de 16 medlemmarna. Genom bildande av en regionkommun med ett direktvalt fullmäktige och med egen beskattningsrätt som övertar ett utvidgat ansvar för dessa frågor skapas möjligheter för större beslutskraft och en ökad demokratisk legitimitet. Ett direktvalt fullmäktige ger medborgarna större möjlighet till direkt ansvarsutkrävande.

Samlat ansvar för den regionala utvecklingspolitiken

I en regionkommun samlas alla de regionala utvecklings- och tillväxtfrågorna i en organisation. Det innebär t ex att staten från länsstyrelsen lämnar över ansvaret för företagsstöd och kommersiell service på landsbygden till den nya regionkommunen. På sikt torde också en organisation med ett samlat ansvar för de regionala utvecklingsfrågorna få möjlighet att ta ett än större regionalt ansvar för frågor som idag hanteras av statliga myndigheter. I det fall det inte bildas en regionkommun i Dalarna – och inte samtliga kommuner i Dalarna behåller ett kommunalt samverkansorgan eller sådana inte längre får finnas kvar – övertar länsstyrelsen (staten) ansvaret för de regionala utvecklingsfrågorna i länet.

Bättre samordning, starkare planeringsförmåga och större beslutskraft

Samlas all kompetens för de regionala utvecklings- och tillväxtfrågorna i en regionkommun ökar förutsättningarna för att bättre samordna och prioritera regionens behov och önskemål. Vidare stärks den samlade planeringsförmågan samtidigt som den ekonomiska beslutskraften för att kunna genomföra identifierade och prioriterade strategiska utvecklingsåtgärder ökar eftersom en regionkommun har möjlighet att tillföra väsentligt mer egna resurser än Region Dalarna idag klarar av.

Större förhandlingsmakt

En regionkommun i Dalarna kommer med en enad och fullt legitim röst att kunna föra hela Dalarnas talan i strategiskt viktiga frågor i dialog med ansvariga departement, myndigheter och andra regionkommuner. Vidare kommer en regionkommun att vara en naturlig aktör i de olika nätverk inom SKL som hanterar och samordnar det regionala utvecklingsarbetet nationellt. Skulle Dalarna ensam inte bilda regionkommun 2019 är risken att man hamnar utanför dessa nätverk och möjligheten till påverkan och inflytande på den nationella arenan kan då komma att minska.

En samlad internationell samverkan

Såväl landstinget som Region Dalarna och kommunerna bedriver idag, i olika omfattning, internationell samverkan. Regionernas betydelse ökar inom EU och det är viktigt att en liten region som Dalarna står så enig som möjligt i detta arbete. En gemensam regionkommun som kan driva alla Dalarnas utvecklingsfrågor ger större tyngd och legitimitet än om olika organisationer arbetar parallellt.

5. Kommunalt inflytande och regionens samverkan med kommunerna

Kommunernas inflytande, i form av en direkt beslutsrätt, över regionala utvecklingsfrågor minskar då dagens modell med en av medlemmarna vald direktion inom Region Dalarna avvecklas där kommunerna idag utser 60 % av ledamöterna.

De regionala utvecklingsfrågorna kommer att hanteras av den nya regionen. Den nya regionen är då enligt lag om regionalt utvecklingsansvar skyldigt att samverka med länets kommuner, länsstyrelsen och övriga berörda statliga myndigheter.

En framgångsrik regionbildning förutsätter ett stort kommunalt engagemang och möjligheter till inflytande på många områden, då dessa har en stark kommunal anknytning. Det gäller nästintill alla frågeområden men i synnerhet infrastruktur, kollektivtrafik, folkhälsa och sjukvård, arbetsmarknad, kompetens- och utbildningsfrågor, kulturfrågor m.fl.

En viktig fråga i regionbildningen är därför hur man ska bibehålla ett kommunalt politiskt inflytande över de regionala utvecklingsfrågorna i länet. Viktigt är även att fortsatt utveckla robusta former för en stark samverkan mellan regionen och kommunerna inom välfärdsområdet, kulturområdet m.fl.

I och med Region Dalarnas bildande 2003 har utvecklats ett förstärkt samarbete och en samsyn i frågor mellan den regionala nivån och kommunerna. Region Dalarna och dess arbetsformer och struktur har bidragit till att utveckla en ömsesidig tillit vilket är en viktig förutsättning för samarbete och ett samhandlande. Detta har tjänat Dalarna väl.

I ambitionen att bevara och utveckla ett kommunalt inflytande med en ny region måste man söka vägar för roller som bygger på ett förtroende och en vilja att tillsammans uppnå något bra för Dalarna med beaktande av de förutsättningar som finns i lagstiftningen om regionens ansvar och skyldighet att besluta om och vårda sina angelägenheter. På samma sätt som Kommunallagen betonar det kommunala självstyret för kommunerna gör man det också för en regionkommun som då har till uppdrag att sköta regionala angelägenheter på självstyrelsens grund.

De vägar man får söka sig fram för ett kommunalt inflytande inom regionens ansvarsområden kan vara inrättande av samverkansorgan, deltagandet i beredningsprocesser, gemensamt organ där rekommendationer inför kommuners och regionens självständiga beslut som med det nuvarande Rådet för välfärdsutveckling, innehåll i reglementen om besluts- och beredningsvägar, remisser för inhämtande av yttranden samt även möjligheter till överenskommelser mellan region och kommuner samt mellan de politiska partierna kring betydelsen av synpunkter i beredningsprocessen m.m.

En särskild politisk arbetsgrupp bestående av förtroendevalda i kommuner och landsting har i uppgift att föreslå en politisk organisation för den nya regionen och som en del av det former för politisk samverkan och ett kommunalt inflytande. Här redovisas en del av de diskussioner och tankar som framkommit i gruppens diskussioner hittills. Hur samverkan ska ordnas mellan tjänstemän emellan kommer att bli en uppgift för det kommande arbetet med regionens tjänsteamorganisation vilket kommer att påbörjas efter ett politiskt beslut om att ansöka om regionbildning 2019

Gruppen anser att det finns behov av ett särskilt forum för direktdialog mellan regionens och kommunernas högsta politiska ledningar i principiella och övergripande frågor. Ett forum som kopplas till den nya regionstyrelsen för ett direkt samråd som en del av beredningsprocessen inför att styrelsen bland annat behandlar dessa frågor samt lägger beslutsförslag för dem till fullmäktige. Här skulle bland annat tas upp den regionala utvecklingsstrategin (Dalastrategin), Länstransportplanen för infrastruktur, Trafikförsörjningsprogrammet men också sådant som nuvarande landstingplan (verksamhetsplan) och budget etc. På samma sätt skulle frågor kunna tas upp här när kommunerna begär överläggningar kring något område och/eller kring ett annat beslutsförslag. Forumet kan också av reglementen ges rollen som ett remissorgan för nämnder m.fl.

Forumet diskuteras ha en bred representation från kommunerna genom att varje kommun har två platser där en är avsedd för majoriteten och en för oppositionen och utgångspunkten är att nå högsta politiska nivå som med nuvarande direktion i Region Dalarna. Motsvarande synsätt ska då gälla för regionen med ledamöter hämtade från regionstyrelse och nämnder.

Den politiska arbetsgruppen har tagit del av och diskuterat hur Beredningen för hållbar utveckling i Västra Götalandsregionen givits en tung roll som samråds- och samverkansorgan mellan regionen och kommunerna (jämför ovanstående forum) där regionen i princip alltid följer en uttryckt gemensam syn i frågor som behandlats i beredningen. En sådan princip kan dock inte regleras i reglementen eller på annat av regionen fastställt sätt utan att komma i konflikt med lagstiftningens krav att regionens organ ska besluta i och vårda sina angelägenheter. En möjlighet kan då vara att få till en sådan princip genom politiska diskussioner och överenskommelser de politiska partierna emellan vilket gruppen tycker är en väg värd att pröva liksom då en sådan eventuell överenskommelses innehåll och former.

För att särskilt bevara arbetet och samverkan inom regional utveckling från Region Dalarna, vilket betonades på diskussionerna om regionbildning på Region Dalarnas verksamhetsdagar 25-26 januari i år, diskuterar den politiska arbetsgruppen också en särskild struktur för beslutsorgan för regionala utvecklingsfrågor. Gruppen diskuterar att för regionkommunen föreslå en särskild ”regional utvecklingsnämnd” med ansvar för hela området utöver kollektivtrafiken. Det skulle innebära bland annat Dalastrategi, infrastruktur (om den inte läggs i en nämnd som också omfattar kollektivtrafiken vilket är ett alternativ), stöd till regional utveckling med statliga tillväxtmedel och EU-medel, företagsstöd (kommer över från länsstyrelsen), kompetensförsörjningsfrågor för länet, näringslivsutveckling m.m. Till den regionala utvecklingsnämnden prövar gruppen att koppla ett särskilt råd för regelbundna överläggningar i beredningsprocesser i de frågor man kommit överens om ska vara föremål för sådana särskilda överläggningar eller i frågor när kommunerna så begär. Detta råd skulle också kunna ha representanter från samtliga kommuner.

För kollektivtrafikfrågor konstaterar arbetsgruppen att principiella och övergripande frågor såsom trafikförsörjningsprogram hamnar i regionstyrelsen i nästa steg och därmed kommer upp i det forum som föreslagits där. I övrigt diskuteras om ett kommunalt inflytande på området skulle kunna bestå av krav på ett löpande samråd med kommunerna på området, kommunala remissvändor och inte minst en löpande och utförlig samverkan på tjänstemannanivån.

Genom åren har betydelsen av Rådet för välfärdsutveckling visat sig vara viktig för en samverkan mellan kommuner och landsting. Rådet har ingen egen beslutsrätt över de ”gränslandsfrågor” man arbetar med utan de jobbar fram rekommendationer som lämnas till landsting och kommuner för deras beslut enligt ansvarsfördelning i lagar och förordningar. Att bevara rådet ser arbetsgruppen som viktigt samt att bibehålla deras roll och arbetsformer likaså. Kopplat till rådets ansvarsområde finns även resurser i form av utvecklingsledare vars ansvarsområden tillkommit i överenskommelser med staten och med anslag därifrån som minskats och delvis ersatts av gemensamma sådana genom en överenskommelse om resurser från kommuner och landsting.

Sammanfattningsvis diskuteras och prövas nu;

1. Inrättande av ett särskilt dialog- och samverkans forum kopplat till regionstyrelsen med en tung roll i beredningsprocesser och med en sammansättning enligt ovan
2. Vid inrättande av en särskild ”Regional utvecklingsnämnd” där tillföra ett eget råd för kommunal samverkan och kommunalt inflytande
3. Andra utvecklade samverkansformer enligt ovan utöver bildande av olika sorters nya organ

Den politiska arbetsgruppen kommer att lägga sitt slutliga förslag innan utgången av augusti månad.

6. Kollektivtrafiken

Region Dalarna är idag kollektivtrafikmyndighet i länet med landstinget och kommunerna som finansieringsansvariga för verksamheten. Kollektivtrafiken utförs av entreprenörer upphandlade av AB Dalatrafik och Tåg i Bergslagen.

Efter beslut i november 2016 av Region Dalarnas direktion pågår ett arbete för överföring av ansvar för kollektivtrafiken inklusive finansiering till landstinget redan 2018. Region Dalarnas direktion planerar att pröva en överföring av ansvaret inkl. skatteväxling mellan kommunerna och landstinget på sitt möte den 26 april. Ett förslag om det ska sedan i sin tur prövas av fullmäktige i kommunerna och landstinget. En begäran om skatteväxling för 2018 ska då lämnas till regeringen senast 30 september. En förändring av kollektivtrafikansvaret samt en förflyttning av kollektivtrafikmyndigheten från Region Dalarna till landstinget har setts som ett naturligt steg inför en regionbildning 2019.

Den politiska arbetsgruppen som ska ge förslag till en ny regions politiska organisation ska även föreslå landstingets politiska organisation vad gäller kollektivtrafik för 2018 vid ett ändrat huvudmannaskap. I det ska man särskilt beakta samverkan och kommunernas inflytande. Gruppen ser det som naturligt att samma organisation ska föreslås för regionen samt för landstinget under 2018.

7. Regionalt utvecklingsansvar

Ett regionalt utvecklingsansvar tilldelas man av regering och riksdag men också inom länet genom en samverkan med andra regionala och lokala utvecklingsaktörer samt efter regionala och lokala politiska beslut. I nuläget ligger ansvaret i Dalarna i huvudsak på Region Dalarna, dock i en något begränsad form från nationell nivå men det är då en begränsning som upphör om man bildar en regionkommun.

Det regionala utvecklingsansvaret innebär ett ansvar för territoriets utveckling där uppdraget är större än det man själv styr över. Mycket av arbetet handlar om att ta initiativ, företräda länet (territoriet), samordna aktörer, kraftsamla och mobilisera. Det regionala utvecklingsansvaret förutsätter en roll med ett regionalt ledarskap som ofta beskrivs som att ha auktoritet utan formella maktmedel och utan en stadgad rätt att styra över andra aktörer.

Ett exempel är att ta fram och fastställa en regional utvecklingsstrategi (Dalastrategin) som lyfter fram Dalarnas gemensamma ambitioner och prioriteringar. Regionen fastställer strategin men dess genomförande kräver att många aktörer gör olika insatser utifrån densamma utifrån egna beslut.

Av riksdagen har utvecklingsansvaret givits till Region Dalarna genom en särskild lag som innefattar upprättande och fastställande av en regional utvecklingsstrategi för länet och samordnandet av insatser för dess genomförande, infrastrukturfrågor med beslut om länstransportplan, rätt att besluta om vissa statliga tillväxtmedel för Dalarna, att utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfonder samt följa upp, utvärdera och redovisa resultaten av tillväxtarbetet till regeringen.

Regeringen i sin tur har utvidgat utvecklingsansvaret med egna beslut och ett exempel är där ansvaret för regional kompetensförsörjning och i det arbetet med en kompetensplattform för Dalarna.

Slutligen tillförs, i samverkan med andra aktörer och genom verksamhetsbeslut av olika slag i Region Dalarnas direktion, särskilda uppgifter i utvecklingsansvaret. Listan är här lång med kollektivtrafik, regionala energifrågor, ungdomars inflytande och delaktighet, internationella frågor såsom Central Sweden i Bryssel och arbete inom Vanguard-initiativet, näringslivsutveckling, samhällsplanering m.m.

8. Politiska arbetsgrupper inför regionbildning

På ett gemensamt möte mellan styr- och referensgruppen för regionbildning 20 februari lades fast vilka politiska arbetsgrupper som föreslås tillsättas för att ta fram förslag inför en regionbildning. Landstingsstyrelsens AU prövade förslaget 27 mars och grupperna har börjat arbeta.

För närvarande finns därför fem politiska arbetsgrupper;

a/ Ändrat huvudmannskap 2018 för kollektivtrafiken och förslag till skatteväxling

Politisk arbetsgrupp utgörs av kollektivtrafikerådet som lämnar ett förslag till Region Dalarnas direktion som planeras behandla det 26 april. Ärendet ska sedan i särskild ordning gå till samtliga kommuner och landstinget för ställningstagande.

b/ Politisk organisation för ny region 2019 och för kollektivtrafikfrågorna på landstinget 2018

Den politiska arbetsgruppen utgörs av styrgruppen för regionbildning och de ska lämna förslag senast 31 augusti. De ska också pröva frågan om en skatteväxling mellan kommunerna och en ny region för det ändrade regionala utvecklingsansvaret.

Under den politiska arbetsgruppen har ett säruppdrag lämnats till ordföranden i landstingsfullmäktige och samtliga gruppledare i landstingsfullmäktige kring frågor om ett kommande fullmäktiges storlek samt kring valkretsindelning inför valet till ett fullmäktige i september 2018

c/ Regionalt utvecklingsarbete 2019 och framåt

Politisk arbetsgrupp utgörs av Region Dalarnas arbetsutskott vilka ska lämna sitt förslag om arbetsformer och innehåll i det regionala utvecklingsarbetet 2019 och framåt under första halvåret 2018. Det ska därefter som en plattform, tillsammans med bland annat landstingsplanen, lämnas över till arbetet hösten 2018 med verksamhetsplan och budget 2019 för den nya regionen.

d/ Arbete inom välfärdsområdet 2019 och framåt

Politisk arbetsgrupp utgörs av Rådet för välfärdsutveckling vilka ska lämna sitt förslag om arbetsformer och innehåll i arbetet med välfärdsområdet 2019 och framåt under första halvåret 2018. Det ska därefter som en plattform, tillsammans med bland annat landstingsplanen, lämnas över till arbetet hösten 2018 med verksamhetsplan och budget 2019 för den nya regionen.

e/ Kommunal samordning och organisering – inrättade av ett kommunförbund?

En särskild politisk arbetsgrupp har utsetts av Region Dalarna med fem kommunstyrelseordförande samt en representant utsedd av landstingsstyrelsens AU. Gruppen ska lämna sitt förslag senast 31 augusti 2017 och arbetet ska i delar koordineras med överväganden i gruppen för politisk organisation för den nya regionen. Gruppens förslag om ett eventuellt kommunförbund lämnas i slutänden till kommunerna för deras ställningstagande.

9. Politisk organisation

Utgångspunkten är en organisation som ska präglas av en ytterligare utvecklad och stärkt samverkan mellan regionen och kommunerna. Den nya organisationen ska också innebära en ny regionalpolitisk förutsättning med ett direktvalt fullmäktige för de samlade regionalpolitiska frågorna. Det innebär att regionkommunens politiska arena blir bredare än den nuvarande hos landsting och regionförbund tillsammans. Många fler politiska områden samlas genom sammanslagningen och fler kan tillkomma om staten framöver väljer att föra över ytterligare frågor och ansvar till regionkommunerna.

Nedan återfinns några förslag som diskuteras i arbetsgrupperna kring politisk organisation;

9.1 Regionfullmäktige

Ett regionfullmäktige ska förstås finnas med tillhörande patientnämnd, revisorer samt övriga nämnder och beredningar, som fullmäktige bedömer nödvändiga. Dessa nämnder och beredningar rapporterar direkt till regionfullmäktige.

Frågorna för fullmäktige är de sedvanliga för det högsta beslutande organet där Kommunallagen kap 3, § 9 anger dessa.

Regionens fullmäktige föreslås av en grupp bestående av fullmäktiges ordförande och gruppledarna i landstingsfullmäktige, vilka tillsammans fått uppdraget att lägga förslag, bestå av 83 ledamöter och 83 ersättare, vilket är oförändrat antal jämfört med nuvarande landstingsfullmäktige.

9.2 Regionstyrelse och nämnder m.m.

I dessa delar pågår arbete inom den särskilda politiska arbetsgruppen och något färdigt förslag finns inte om det. Dock har frågan om facknämnder som de tillkommande ansvarsområdena bör innebära diskuterats och här ser man i nuläget att en Trafiknämnd (eventuellt också med infrastrukturfrågor) och en Regional utvecklingsnämnd bör inrättas i enlighet med det som redovisas i kapitel fyra.

10. Lednings- och förvaltningsorganisation

Regionens lednings- och förvaltningsorganisation får utarbetas i detalj i samband med bildandet av regionkommunen. Ett arbete som startas med ett uppdrag som beräknas ges i samband med beslut om en ansökan om regionbildning.

I arbetet kommer då ingå också uppgiften att föreslå hur samverkan med kommunerna ska organiseras och formas på tjänstemannanivå. Fortsatta och regelbundna träffar med kommundirektörsgruppen är en utgångspunkt men även andra konstellationer är nödvändiga med målet att det hela ska bidra till en breddad och förstärkt samverkan mellan kommunerna och den regionala nivån.

Ett arbete har påbörjats i en särskild arbetsgrupp med länsstyrelsen kring överföring av arbetsuppgifter och resurser i form av tjänster och ekonomiska medel för det regionala utvecklingsområdet från länsstyrelsen till den nya regionen 2019.

11. Namn på regionkommunen

Man kan ha olika synpunkter på regionens benämning. Namnet bör spegla det geografiska område som verksamheten omfattar, vilket innebär att Dalarna bör ingå. Det enklaste sättet är att kalla den nya regionkommunen – Region Dalarna. Det är trots allt enkelt och tydligt både ur ett nationellt perspektiv och för medborgare och medarbetare och ansluter till vad alla redan bildade regioner anammade förutom Västernorrland som för närvarande behåller landsting som benämning. Förslaget för Dalarna kan dock komma att påverkas av slutbetänkandet av den statliga Indelningskommittén som har i uppdrag att också titta på namnfrågan för regionkommuner.

12. Genomförande och tidsplan

12.1 Genomförande

Landstingsstyrelsen fastställde den 10 april remissuppdraget bl.a. föregått av diskussioner i styrgruppen 15 mars, referensgruppen 20 mars och Region Dalarnas direktions den 22 mars. Därefter skickas det ut till samtliga kommuner och Region Dalarna. Detta kunskapsunderlag har då tagits fram till hjälp och underlag för bland annat diskussioner kring kommunernas remissvar.

Efter remisstidens utgång i juni sammanställs svaren och ett slutligt förslag tas fram om en ansökan kring bildande av en regionkommun i Dalarna 2019. Landstingsfullmäktige tar ställning den 25 september om en ansökan ska lämnas till regeringen eller inte.

12.2 Tidsplan

Tidsplanen utgår ifrån en ansökan om att få bilda regionkommun i Dalarna 1/1 2019 ska lämnas till regeringen senast 30 september 2017. Följande tidsplan för en regionbildning är då;

10 april 2017	Landstingsstyrelsen beslutar om en remiss i Dalarna till kommunerna och Region Dalarna
April-juni	Landstinget har frågan ute på remiss
Juli-augusti	Avstämning i styr- och referensgrupp om remissvaren. Förslag till ansökan i landstingsstyrelsens AU 28/8 och Region Dalarnas AU 30/8. Synpunkter ”på sidan om själva remissfrågan” om politisk organisation m.m. överförs till de politiska arbetsgrupperna som ska lägga förslag här.
31 augusti	Politisk arbetsgrupp senast klar med förslag till politisk organisation för nya regionen. En annan politisk arbetsgrupp klar med förslag kring inrättande av ett eventuellt kommunförbund 2019
September	Landstingsstyrelsen 11 september formulerar förslag till beslut för landstingsfullmäktige med möjlighet till inspel från Region Dalarnas direktions 13/9 inför landstingsfullmäktiges beslut i frågan. Landstingsfullmäktige tar 25 september ställning till en eventuell ansökan om att bilda en regionkommun i Dalarna från 2019. Kommunernas och Region Dalarnas remissvar kommer att framgå av ansökan Senast 30 september ska ansökan om regionbildning vara inlämnad. Samma datum för en eventuell ansökan om skatteväxling 2018 för kollektivtrafik
Vinter 2017/18	Efter en inlämnad ansökan upprättar regeringskansliet en departementsskrivelse som bl.a. skickas till kommunerna på remiss.

Vår 2018	Regeringens beslut om eventuell regionbildning 2019 samt förslag till riksdagen om ändring i uppräkningslagen av berörda län i Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län
1:a halvåret 2018	Politiska arbetsgrupper klara med förslag till regionalt utvecklingsarbete och arbete med välfärdsfrågor 2019 och framåt i den nya regionen
16 september 2018	Allmänt val till fullmäktige i den nya regionkommunen

Samtliga kommuner erbjuds information om förslag och kunskapsunderlag under remisstiden. Regelbundna diskussioner och överväganden har funnits och fortgår också i landstingsstyrelsen, Region Dalarnas direktion och i de särskilt bildade grupperna för regionbildning.



Yttrande avseende bildande av Region Dalarna med direktvalt fullmäktige

Orsa Kommun tillstyrker att Landstinget Dalarna ansöker om att den 1 januari 2019 få överta det regionala utvecklingsansvaret enligt Lag om regionalt utvecklingsansvar i vissa län(SFS 2010:630) och därmed att det i Dalarna bildas en region med ett direktvalt fullmäktige.

Kommunernas delaktighet

Orsa kommun vill understryka att det helt avgörande att säkra kommunerna delaktighet och inflytande i det regionala utvecklingsarbetet. Samspelet mellan landstinget och länets 15 kommuner kräver arbetsformer och en organisering som säkrar inflytande. Likaså måste de skilda förutsättningarna i de olika delarna av länet beaktas. Alla kommuner måste få ett reellt inflytande vid ett eventuellt bildande av en direktvald region.

Infrastruktur och kollektivtrafik

Arbetsmarknadsregionerna blir allt större, människor pendlar allt längre till sina arbeten och företagen är beroende av en god infrastruktur för att kunna växa. Goda kommunikationer på både väg och järnväg är helt nödvändiga för att ytterligare utveckla denna viktiga framtidsnäring. Att den tilltänkta regionen får verktyg att jobba med dessa frågor genom ökat regional självbestämmande är en viktig del i regionbildningen.

Kollektivtrafiken i länet styrs idag via nuvarande Region Dalarna, där alla kommuner har inflytande. Vid en regionbildning lyfts ansvaret över till den nybildade regionen och därmed riskerar kommunerna inflytande att minska. Orsa kommun vill understryka vikten av att kommunerna garanteras delaktighet även i framtiden när det gäller även dessa frågor.

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

INFORMATION

Datum
2017-05-22

Diarienummer
RD 2016/148

Sida
1(3)

Till
Dalarnas kommuner och Landstinget Dalarna

Rapporten Kollektivtrafiken i Dalarna -Skatteväxling och huvudmannaskapsförändring

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

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

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

REGION DALARNA

Abbe Ronsten
Ordf.

Landstinget Dalarna och Region Dalarna

KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA – SKATTEVÄXLING OCH HUVUDMANNASKAPSFÖRÄNDRING

Slutrapport med referat beslut i Region Dalarnas direktion

Bengt Welin
2017-05-22

KOLLEKTIVTRAFIKEN I DALARNA – SKATTEVÄXLING OCH HUVUDMANNASKAPSFÖRÄNDRING

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

SAMMANFATTNING

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

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

Utredningen har kommit fram till följande förslag

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

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

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

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

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

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

BAKGRUND OCH UTREDNINGSORGANISATION

Inledning

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

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

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

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

Bakgrund och beslut

Kollektivtrafikutredning 2016

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

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

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

Beslut

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

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

Något beslut om organisation för kollektivtrafiken togs inte av direktionen.

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

Beslut om process för skatteväxling

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

Utredningens genomförande, tidplan och organisation

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

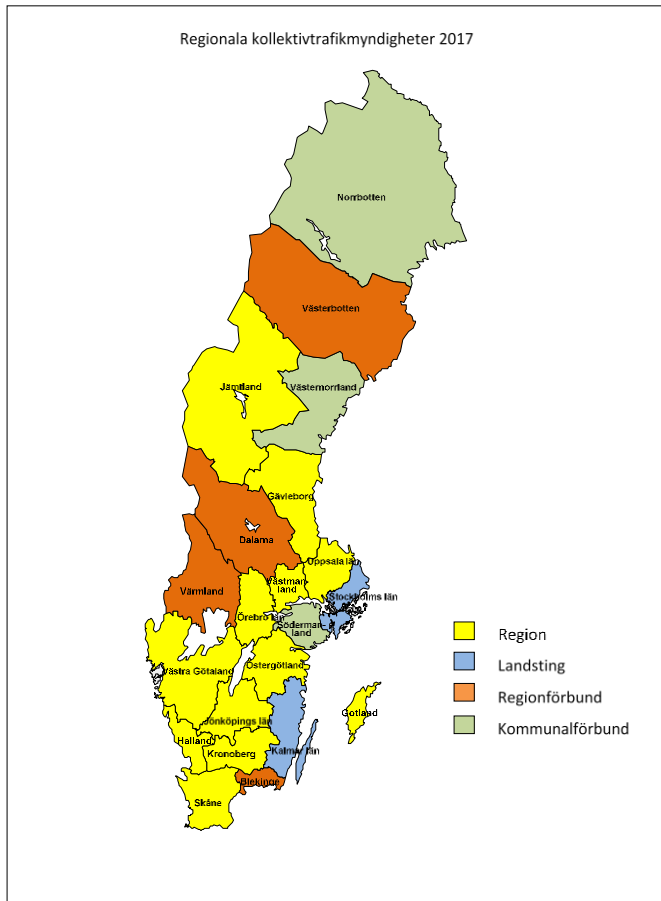
För att det skall vara möjligt att lämna in ansökan om skatteväxling till regeringen senast den 30 september måste alla kommuner och landstinget fatta ett likalydande beslut där man anhåller om åtgärden. För att tidsmässigt hinna med alla beslut bedöms det vara lämpligt att direktionen för Region Dalarna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

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

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

Organisation för kollektivtrafikmyndigheter i Sverige

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



Nationella utredningar om lagar inom trafikområdet

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

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

ÖVERGRIPANDE IDÉ OM KOLLEKTIVTRAFIKEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SKATTEVÄXLING

Belopp för skatteväxling

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

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

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

Dalatrafik budget 2017 med angivna korrigeringar	Tkr
Allmän kollektivtrafik	
Enligt DT budget	251 203
Avdrag för extrabeställning Avesa 0-taxa ¹⁾	-4 447
<i>Skatteväxling Allmän kollektivtrafik</i>	246 756
Skolskjutsar	
I linje trafik	57 396
Ej öppnad linjetrafik	36 503
Service trafik	18 250
Avdrag för verksamhetsresor inom skolan	-2 431
<i>Summa skolskjutsar</i>	109 718
Service trafik (kommunen beställer och betalar)	
Färdtjänst	51 676
Särskoleskjutsar	19 061
Omsorgsresor	41 017
Kommunresor	2 846
Korttidsresor	848
Verksamhetsresor Skolan	2 431
<i>Summa serviceresor</i>	117 879
<i>Extrabeställning Avesta 0-taxa¹⁾</i>	4 447
Totalt kommunkostnader	478 800
1) Beräkning: Bruttokostnad 24.3 mkr, täckningsgrad biljetter 18,3 % = 4 447 tkr	

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

Skolskjutsar – innehåll och hantering tidigare och 2017

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

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

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

Nedan diskuteras olika lösningar för finansiering av skolskjutsar.

System för ersättning från 2016

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

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

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

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

Skolskjutsar i avtalet 2017

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

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

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

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

Diskussion och förslag om ersättning för skolskjutsar

Ideologisk plattform

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

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

Skatteutjämningsystemet

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

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

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

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

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

Modell för kommunernas finansiering av skolskjutsar

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

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

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

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

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

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

Verksamhetsresor

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

Förslag till val av ersättningsnivå

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

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

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

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

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

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

Rekommendation om utveckling av regel- och ersättningssystem

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

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

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

Uppföljning av regelsystem

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

Ansvarsfördelning

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

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

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

Skatteväxling

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

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

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

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

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

Extrabeställningar

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

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

Förväntade rationaliseringar kontra förväntad kostnadsutveckling

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

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

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

Ekonomisk effekt av skatteväxling med 2017 års budget som underlag

Skatteväxling på nivån 44 öre

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

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

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

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

Skatteväxling på nivån 34 öre

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

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

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

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

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

SKL uträkningar av skatteväxling

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

Skatteväxlingsnivå – ett politiskt beslut

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

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

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

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

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

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

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

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

SKATTEVÄXLING INKLUSIVE FÄRDTJÄNST

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

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

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

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

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

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

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

REFORMER, UTVÄRDERINGAR OCH UTVECKLING

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

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

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

ORGANISATION

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

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

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

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

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

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

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

PLANERINGSPROCESSER

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

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

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

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

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

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

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

BEFINTLIGA AVTAL

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

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

LANDSTINGETS/REGIONENS OCH KOMMUNERNAS ÅTAGANDEN

Ny ansvarsfördelning

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

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

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

FÖRSLAG TILL BESLUT

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

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

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

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

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

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

Landstinget om övertagande av ansvaret för kollektivtrafik

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

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

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

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

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

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

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

Kommunernas yttrande över rekommendation om överflyttning av kollektivtrafikansvaret till landstinget.

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

Direktionen för Region Dalarnas eget beslut om överlämnande kollektivtrafikansvaret

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

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

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

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

POLITISK BEHANDLING AV UTREDNINGEN OCH BESLUT I REGION DALARNAS DIREKTION

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

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

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

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

Beslutet redovisas i sin helhet i bilaga 7

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

Avtalet redovisas i bilaga 8

BILAGOR

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

Dalatrafikens budget 2017

Bilaga 1

Budget 3 driftbidrag 2017														Ver.161208	
Belopp i tkr	Tätorts- trafik	Lands- bygds- trafik	Mellan- komm- unal trafik	Omför- delning skol- resor	Tåg- trafik	Tekn. syste m o admin	Total netto- kostnad	Andel i procent utjämn.	Kost- nads- utjämn.	Netto- kostnad efter KU	Andel i procent	Ej öppnad linje- trafik	Omför- delning kostnad skol- resor	Service- trafik (s o m kräver tills tånd)	Total linje- trafik
	9 246	14 502	1 164	-2 455			22 458	4,5%	-1 660	20 798	4,15%	2 662	2 455	9 774	35 689
Borlänge	26 589	14 269	29 510	-7 524			62 844	12,5%	-5 891	56 953	11,36%	6 821	7 524	18 127	89 425
Falun	20 007	39 494	22 638	-9 098			73 040	14,6%	-6 846	66 194	13,20%	4 649	9 098	25 306	105 247
Gagnef	0	6 545	3 276	-3 687			6 134	1,2%	-575	5 559	1,11%	818	3 687	6 246	16 311
Hedemora	226	13 454	2 212	-3 729			12 163	2,4%	-1 140	11 023	2,20%	2 546	3 729	9 726	27 025
Leksand	0	12 944	1 906	-4 346			10 504	2,1%	-985	9 519	1,90%	913	4 346	7 714	22 492
Ludvika	3 449	21 877	1 557	-6 122			20 761	4,1%	-1 946	18 815	3,75%	5 251	6 122	15 493	45 681
Malung-Sälén	0	13 081	846	-2 715			11 212	2,2%	-1 051	10 161	2,03%	115	2 715	6 236	19 228
Mora	7 599	10 655	1 952	-3 788			16 417	3,3%	-1 539	14 878	2,97%	875	3 788	8 602	28 143
Orsa	0	4 535	1 451	-2 061			3 926	0,8%	-368	3 558	0,71%	444	2 061	2 090	8 153
Rättvik	0	11 968	1 596	-3 038			10 526	2,1%	-987	9 539	1,90%	503	3 038	7 176	20 256
Smedjebacken	0	3 932	5 161	-193			8 899	1,8%	-834	8 065	1,61%	6 531	193	3 519	18 309
Säter	0	8 755	2 899	-3 244			8 410	1,7%	-788	7 622	1,52%	2 071	3 244	5 116	18 053
Vansbro	0	5 538	3 337	-2 984			5 891	1,2%	-552	5 339	1,06%	2 082	2 984	4 596	15 000
Älvdalen	0	5 920	0	-2 413			3 508	0,7%	-329	3 179	0,63%	222	2 413	3 976	9 789
Delsumma	67 116	187 468	79 505	-57 396	0	0	276 693	55,2%	-25 490	251 203	50,1%	36 503	57 396	133 699	478 801
Landstinget		85 795			60 240	78 788	224 823	44,8%	25 490	250 313	49,91%			86 800	337 113
Totalsumma	67 116	273 263	79 505	-57 396	60 240	78 788	501 516	100,0%	0	501 516	100,0%	36 503	57 396	220 499	815 914
Landstinget sjukresor 2017															
Belopp i tkr	Resor via BC*		Linjetrafik Dalatrafik	Tåg/buss/tax i övr.**		Resor med privatbil		TOTALT							
Landstinget	86 800		5 500	2 000		3 500		97 800							

* Ingår i driftbidragets servicetrafik

** Gäller resor utanför Dalarna

Bilaga 2

Kostnad för Servicetrafik (som kräver tillstånd) Budget 2017							
Belopp i tkr							
Restyp:	Färdtjänst	Skolresor	Särskole- resor	Omsorg- resor	Kommun resor	Korttids resor	Total
Avesta	3 001	1 310	1 532	3 742	14	176	9 774
Borlänge	6 467	1 904	3 203	6 394	68	91	18 127
Falun	11 265	2 656	3 777	7 485	123	0	25 306
Gagnef	2 451	282	1 542	1 434	538	0	6 246
Hedemora	2 765	1 194	1 778	3 961	26	4	9 726
Leksand	2 803	1 194	1 120	2 488	15	94	7 714
Ludvika	5 786	3 869	1 920	3 600	153	165	15 493
Malung-Sälen	2 352	2 034	669	1 153	23	4	6 236
Mora	1 984	1 551	771	4 260	36	0	8 602
Orsa	730	434	204	713	9	1	2 090
Rättvik	3 260	499	557	1 084	1 553	223	7 176
Smedjebacken	2 409	32	74	880	33	91	3 519
Säter	1 946	762	497	1 902	9	0	5 116
Vansbro	2 739	87	340	1 197	233	0	4 596
Älvdalen	1 720	443	1 077	724	12	0	3 976
Summa	51 676	18 250	19 061	41 017	2 846	848	133 699
Landstinget sjukresor 2017							
Belopp i tkr	Resor via BC*	Linjetrafik Dalatrafik	Tåg/buss/taxi övr**	Resor med privatbil	TOTALT		
Landstinget	86 800	5 500	2 000	3 500	97 800		
* Ingår i driftbidragets servicetrafik							
** Gäller resor utanför Dalarna							

Bilaga 3

SKL Sammanställning effekter vid skatteväxling 44 öre

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

Bilaga 4

SKL Sammanställning effekter vid skatteväxling 34 öre

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

Bilaga 5

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

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

Bilaga 6

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

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

Beslut 2017-05-17 Direktion Region Dalarna

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

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

Direktionen beslutade även att:

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

Bilaga 8

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

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

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

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

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.

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

Avtalets ikraftträdande och godkännande

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

Twist

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

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

SKL Skatteväxlingsberäkningar

Ändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Dalarna

En dokumentation av skatteväxlingsberäkningen

Måns Norberg
2017-05-22

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

Utjämningsystemet

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

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

Statligt bidrag utjämnar för skillnader i skatteinkomster

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

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

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

Kostnadsutjämnningen är mellankommunal

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

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

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

Utjämningsmodellen för kollektivtrafik

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

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

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

Tabell 1 • Standardkostnadens procentuella fördelning i kollektivtrafikmodellen

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

Skatteväxling

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ändrat huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Dalarna

En dokumentation av skatteväxlingsberäkningen

**Måns Norberg
2017-05-22**

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

Utjämningsystemet

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

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

Statligt bidrag utjämnar för skillnader i skatteinkomster

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

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

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

Kostnadsutjämningsmodellen är mellankommunal

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

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

Utjämningsmodellen för kollektivtrafik

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

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

Tabell 1 • Standardkostnadens procentuella fördelning i kollektivtrafikmodellen

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

Skatteväxling

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FÖRSLAG TILL BESLUT

Datum
2017-05-19

Diarienummer
RD 2016/148

Sida
1(3)

Till
Dalarnas kommuner och Landstinget Dalarna

Skatteväxling av kollektivtrafiken

Förslag till beslut i kommunernas och landstingets fullmäktige

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

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

Förutsättningar

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

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

- Alla beslut ska vara fattade och vunnit laga kraft samt kommit Region Dalarna till handa senast 2017-09-22 för att ansökan om skatteväxling ska hinna skickas till Finansdepartementet.
- **Beslutsformuleringen gällande själva skatteväxlingen skall vara¹:**
”Xxxx kommun/Landstinget Dalarna begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Dalarnas län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från och med den 1 januari 2018, höjs med 0,47 procentenheter för landstinget och sänks med 0,47 procentenheter för kommunerna.”

Bakgrund

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

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

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

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

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

¹ Rekommendation av Kjell Ellström på kommunenheten på Finansdepartementet.

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

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

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

Ekonomi och finansiering

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

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

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

REGION DALARNA



Abbe Ronsten
Ordf.

/Lennart Färje
Tf. regionchef

Bilagor

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

Besluten skickas till:

info@regiondalarna.se

hakan.jansson@regiondalarna.se

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

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

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

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

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 resenärsgrupp. Tillköp kan ses som en "extra kvalitet". Tillköp kan gälla kortare eller längre tid.

(År 2018 och 2019 redovisade för sig).

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

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

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

Avtalets ikraftträdande och godkännande

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

Tvist

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

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

Avesta kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Borlänge kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Falu kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Gagnefs kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Hedemora kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Leksands kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Ludvika kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Malung-Sälens kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Mora kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Orsa kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Rättviks kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Smedjebackens kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Sätters kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Vansbro kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Älvdalens kommun, antaget av Kommunfullmäktige den _____

.....

Landstinget Dalarna, antaget av Landstingsfullmäktige, den _____

.....

Direktionens extra sammanträde

Sammanträdesdatum
2017-05-17

Plats och tid Region Dalarna, Falun kl 17.00-17.45

Beslutande Ledamöter
Se närvarolistan sidan 2

Tjänstgörande ersättare
Se närvarolistan sidan 2

Övriga närvarande Ersättare
Se närvarolistan sidan 3
Tjänstemän
Se närvarolistan sidan 3

Justerare

Justeringens plats och tid

Underskrifter

Sekreterare


Carin Lilliehöök

Paragrafer § 131-135

Ordförande


Abbe Ronsten

Justerare


Sofia Jari

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ Direktionens sammanträde

Sammanträdesdatum 2017-05-17

Datum då anslaget sätts upp Datum då anslaget tas ned

Förvaringsplats för protokollet Kommunernas Hus, Falun

Underskrift

Margit Varga

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Direktionen extra

Sammanträdesdatum
2017-05-17

Närvarolista

Beslutande

Ledamöter

Abbe Ronsten (S)
Sofia Jarl (C),
Gunnar Barke (S)
Elin Norén (S)
Lars Isacsson (S)
Ulf Hansson (S)
Fredrik Rönning (S) via telefonlänk
Susanne Norberg (S) via telefonlänk
Ulrika Liljeberg (C)
Jan Bohman (S)
Leif Pettersson(S)
Irene Homman (S) via telefonlänk
Annette Riesbeck (C)
Mats Nilsson (S)
Peter Egardt (S)
Stina Munters (C)
Lena Reyier (C)
Mikael Rosén, (M)
Bengt Lindström (S)
Ulf Berg (M)
Maja Gilbert Westholm (V)
Kerstin Lundh (MP) via telefonlänk
Lisbeth Mörk Amnelius (DSP)
Ann-Cathrin Löfwenhamn (SD)

Tjänstgörande ersättare

Tom Martinsson (M)

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Direktionen extra

Sammanträdesdatum
2017-05-17

Övriga närvarande

Ersättare	HåGe Persson (M) Kristina Svensson (S) Torsten Larsson (KD) Göte Persson (C)
Tjänstemän	Lennart Färje, regionchef Amelie Sahlin, chef Samhällsbyggnadsenheten Carin Lilliehöök, samordnare Lars-Ingvar Eriksson, webbredaktör
Övriga	Bengt Welin, utredare Göran Carlsson, projektledare

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Direktionen extra

Sammanträdesdatum
2017-05-17

Ärendelista

§ 131 Dnr	5
Sammanträdet öppnande.....	5
§ 132 Dnr	6
Val av protokolljusterare	6
§ 133 Dnr	7
Föredragningslistans fastställande.....	7
§ 134 Dnr RD 2016/148	8
Skatteväxling av kollektivtrafiken 2018.....	8
§ 135 Dnr RD 2016/147	11
Förlängning av avtal	11

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

Direktionen extra

Sammanträdesdatum
2017-05-17

§ 131

Dnr

Sammanträdet öppnande

Abbe Ronsten förklarade sammanträdet öppnat. Upprop förrättades, se närvarolista.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Direktionen extra

Sammanträdesdatum
2017-05-17

§ 132

Dnr

Val av protokolljusterare

Direktionens beslut

Sofia Jarl (C) utsågs att jämte ordföranden justera protokollet.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Direktionen extra

Sammanträdesdatum
2017-05-17

§ 133

Dnr

Föredragningslistans fastställande

Direktionens beslut

Föredragningslistan fastställdes.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

§ 134

Dnr RD 2016/148

Skatteväxling av kollektivtrafiken 2018

Direktionens beslut

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

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

Direktionen beslutade även att:

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

Sammanfattning av ärendet

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

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

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

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

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

Ärendets behandling

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

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

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

Direktionen extra

Sammanträdesdatum
2017-05-17

Beslutsunderlag

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

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

§ 135

Dnr RD 2016/147

Förlängning av avtal

Direktionens beslut

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

Sammanfattning av ärendet

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

I avtalet står följande:

”Avtalet kan förlängas till 2018-12-31.

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

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

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2017-05-09 i ärende

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Bilaga ärenden § 134 Direktionen 20170517, punkt 3.

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

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

AK 80