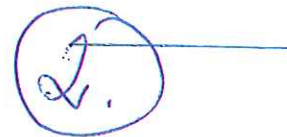
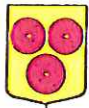


Plats: Kommunhuset, Orsa  
Tid: Tisdagen den 27/5, kl 13:00

**Ärenden:**

1. Val av protokolljusterare
2. Styrgruppsmöte VA-plan (Pär Johansson kl 13.00 - 15.00)
3. Rapportering kring Styversbacken (Nicklas Sjödin, Tommy Ek, Lisbeth Gunnars, kl 15.00)
4. Ekonomiska ramar 2015 (se tidigare utdelade handlingar 15/5, Johan Hult, kl 15.30)
5. Budgetuppföljning (Johan Hult)
6. Sommarkampanj 2014
7. Personalrekrytering kommunchef (Ulf Back, Hans-Göran Olsson, 16.00)
8. Svar på motion och medborgarförslag om Kung Gustavs väg
9. Remiss avseende trafikförsörjningsprogram
10. Avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län
11. Meddelanden
12. Kurser och konferenser



Dagordning styrgruppsmöte VA-plan

1. Inledning
2. Föregående möte
3. Genomgång och diskussion utkast VA policy
4. Fortsatt arbete VA policy
5. Utkast enkät och fortsatt hantering, ev presskonferens
6. Övriga aktuella frågor
7. Nästa möte

**ORSA  
KOMMUNAL VA PLAN  
VA POLICY  
UTKAST 2014-05-14**

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2014-XX-XX

## **Inledning**

Detta dokument är en vatten- och avloppspolicy (VA-policy) för XX kommun. I VA-policyn anges övergripande mål för VA försörjningen med riktlinjer för dess utveckling.

Målet med VA-policyn är att skapa förutsättningar för att prioritera insatser för att uppnå en hållbar VA försörjning utifrån de lokala förutsättningarna.

VA-policyn är styrande för VA-planen och båda dokumenten är en viktig del i kommunens översiktsplanering. VA-policyn bör därmed bli ett dokument som fastställs av kommunfullmäktige.

VA-policyn har tagits fram med utgångspunkt i den tidigare utformade VA-översikten och genom förvaltningsövergripande arbete och diskussioner i politiskt forum.

Aktualiseringsförklaring eller revidering av VA-policyn bör ske vart fjärde år.

Utgångspunkten i VA policyn är de lagkrav som gäller inom VA försörjningen, exempelvis Miljöbalken, lagen om allmänna vattentjänster, plan- och bygglagen, vattendirektivet och olika förordningar och föreskrifter (ex dricksvatten). Det finns också olika nationella och regionala miljömål som ska beaktas liksom lokala mål och visioner.

## **Strategiska behov och ställningstaganden i Orsa**

### **Samhällsutveckling**

Orsa påverkas liksom många andra kommuner av att fler väljer att bosätta sig i städer och tätorter som tillsammans med en åldrande befolkning medför att planering av den framtida samhällsutvecklingen kräver särskild omsorg. Befolkningen minskar successivt även om takten avtagit och orsaken är främst att det dör mer än det föds och andelen äldre är avsevärt högre än riket i övrigt och andelen förväntas öka. Detta föranleder att utvecklingen i många av Orsas byar kan förväntas följa detta möster med en minskande och åldrande befolkning. För VA försörjningen innebär detta dels minskade förbrukning men också ett mer utsatt ekonomiskt läge. Det bör också övervägas om en mer utvecklad VA försörjning kan stimulera att utvecklingen vänder mot ökad inflyttning.

I områden med positiv samhällsutveckling och nyproduktion (ex Grönklitt, södra Orsa) är en modern och väl utvecklad VA försörjning viktig och detsamma i områden där kommunen avser att stimulera tillväxt med kommunal infrastruktur (kommunikationer, IT, etc) även i övrigt.

Särskilt viktigt att beakta är också Orsas höga ambition att upprätthålla en levande landsbygd med god livskvalitet och ett tryggt boende.

Samverkan med Mora kommun är viktigt att utveckla vidare, inte minst avseende VA planering kopplat till kommungränserna på båda sidor Orsa sjön.

ÖP är planerad att tas fram och beslutas under 2015.

## Allmän VA försörjning

Den allmänna VA anläggningen lyder under lagen om allmänna vattentjänster vilket ställer särskilda krav på att upprätthålla en god VA standard. I Orsa finns allmän VA försörjning i Orsa samhälle, Grönklitt, Fryksås (avlopp), Torsmö och Skattungbyn (avlopp).

Lagen anger också i vilka fall allmän VA utbyggnad ska ske och detta är fallet om det i samlad bebyggelse krävs ur miljö – eller hälsoskäl. I VA planen ska områden som kan komma att omfattas av dessa krav identifieras.

I Orsa bedöms de främsta utmaningarna inom den allmänna anläggningen vara följande;

- Huvudvattentäkten vid Boggas kan ha svårt att klara nyanslutningar av större omfattning på grund av dess effekter på grundvattenförhållandena i området. Detta måste klargöras. Alternativa lösningar på huvudvattentäkt alternativt reservvattentäkt har utretts översiktligt.
- Vattenledningsnätet i Orsa samhälle och Grönklitt har höga utläckage vilket kräver ökade framtida insatser (reinvesteringar). Även om spillvattennätet har relativt lågt inläckage kommer ökade reinvesteringar att krävas även här.
- Vid eventuell anslutning av ny bebyggelse till den allmänna anläggningen i Orsa samhälle kan det behövas särskild utredning om ledningsnätets kapacitet i samhället.
- Avloppsvattenreningen i Grönklitt är ansträngd med en liten recipient och det kan medföra begränsningar för den framtida utvecklingen i Grönklitt. Kan bli aktuellt att utreda anslutning till befintligt reningsverk vid Bunk alternativt annan lösning i Våmhus/Bäcka området.
- Avloppsreningsverket i Bunk bedöms ha kapacitet för ytterligare anslutningar.
- Skapa kretsloppsanpassning av näringsämnen i slam och avlopp. Utredning behöver göras för att finna en långsiktig strategi för hantering och avsättning av slam. Inväntar tydligare förutsättningar i regelverk och avsättningsfrågor
- Dagvattenstrategi och recipientanalys bör utredas liksom behov av bildande av verksamhetsområden för dagvatten. Nuvarande verksamhetsområden innefattar avlopp som inkl både spillvatten och dagvatten.

## Enskild VA försörjning

VA försörjningen i Orsa har i jämförelse med många andra kommuner en stor andel invånare som har enskild VA försörjning. Ca 32 % av invånarna har enskilt vatten via föreningar och 16 % har egen brunn. Sammanlagt finns det 21 vattenledningsföreningar i kommunen, varav 10 st av dessa lyder under livsmedelsverkets föreskrifter för dricksvatten och har tillsyn från miljökontoret.

Det finns tre enskilda gemensamma anläggningar med XX antal anslutna. I övrigt består Orsas avloppsförsörjning av ca 1300 enskilda anläggningar.

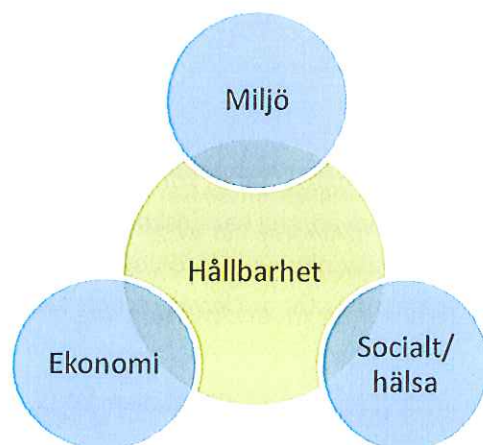
I Orsa bedöms de främsta utmaningarna utanför den allmänna anläggningen vara följande;

- I steg 1 av miljökontorets avloppsinventering (genomgång av befintlig dokumentation) kan man utläsa att ca 90 % av de 1300 avloppen är äldre än 25 år. Det betyder att de inte är utförda enligt dagens teknik och har inte heller lika lång livslängd som en liknande anläggning som anläggs idag.
- Många av kommunens enskilda VA lösningar kommer att behöva åtgärdas för att klara nuvarande och kommande krav och detta kommer att innebära ökade ansträngningar på enskilda och föreningar samt ökade kostnader som i många fall kan vara svåra att motivera och hantera för den enskilde.
- Förutsättningarna i byarna är skilda med olika bebyggelsestruktur (permanenthushus, fritidshus), husstandard (nyare/äldre) och utveckling (inflyttning, utflyttning).
- Vattenföreningarna är ej anordnade som gemensamhetsanläggningar vilket medför att de saknar juridisk status, vilket kan försvåra ärendehantering inom föreningar och mellan förening/enskilda och kommun/NODAVA.
- Det bedöms vara viktigt att belysa alternativen för att utveckla VA försörjningen och skapa dialog mellan invånare, politiker, miljökontor, plankontor och NODAVA för att finna lösningar som klarar kraven utifrån förutsättningarna i de olika byarna.
- Enskilda vattentäkter har som regel dåligt skydd och det kan finnas behov av att stärka skyddet genom lokala hälsoskyddsföreskrifter.

## Övergripande mål

De övergripande målen med Orsas VA-försörjning ska vara följande;

- Skydd av större vattenresurser prioriteras mycket högt
- Alla medborgare har en hållbar VA försörjning utifrån de lokala förutsättningarna. Med hållbar avses i detta fall aspekter utifrån miljö, ekonomi och socialt (hälsa, livskvalitet, boendetrygghet, etc). Alla tre delar måste beaktas vid olika beslut och ställningstaganden som berör Orsas framtida VA försörjning



- VA försörjningen bidrar till en positiv samhällsutveckling av kommunen och regionen och den ska stödja kommunens fysiska planering och övergripande mål

- Alla medborgare har ett ansvar för att handskas varsamt med resurser och för att skapa ett bra och hållbart samhälle
- Det ska vara så enkelt som möjligt för våra medborgare och vi ska ha respekt för medborgarnas förutsättningar
- Medborgare ska vara delaktiga i den lokala samhällsutvecklingen

## Allmän VA försörjning (inom verksamhetsområden)

I Orsa bedöms följande mål vara styrande inom allmänt verksamhetsområde;

- Upprustningsbehov i nuvarande anläggningar är betydande och åtgärder ska i första hand prioriteras där de gör störst nytta för hållbarheten
- Skydd av viktigare vattentäkter ska prioriteras mycket högt och skyddsarbetet ska även ske proaktivt (vara vaksam på miljögifter, etc)
- Planering ska särskilt beakta kommande behov att öka anslutningen till den allmänna anläggningen
- Hushållning med energi och naturresurser ska prioriteras, följas upp och återrapporteras till politiker och allmänhet
- Behov av klimatanpassning ska utredas och vid behov aktualiseras
- Dagvatten ska transporteras så kort sträcka som möjligt och i möjligaste mån separeras från spillvatten. Där dagvatten riskerar miljön i betydande omfattning ska åtgärder för detta prioriteras.

## Områden utanför allmänt verksamhetsområde

I Orsa bedöms följande mål vara styrande inom områden utanför allmänt verksamhetsområde;

- Enskild va försörjning ska uppfylla gällande krav och fastighetsägare och föreningar ska känna till sina anläggningars påverkan på omgivande miljö.
- Kommunen ska i samråd berörda medborgare verka för att meddela lokala föreskrifter för skydd av enskilda vattentäkter (40§ FMH).
- Tillsyns- och informationsarbetet mot enskilda ska prioriteras avseende information och dialog med fastighetsägare och föreningar i syfte att skapa mer hållbara lösningar. Tillsyn bör prioritera områden i löpande 4 års perioder (inför nästa beslut om VA plan).
- Kretsloppslösningar ska gynnas om det inte medför betydande risk för hälsa eller miljö.
- Vid anslutning av nya fastigheter till allmän VA anläggning ska full kostnadstäckning via taxa eftersträvas.
- Vid beslut om utbyggnad av allmän VA anläggning ska hälso- och miljöaspekter samt möjligheter vara vägledande för prioriteringar. Möjligheterna ska beakta naturgivna

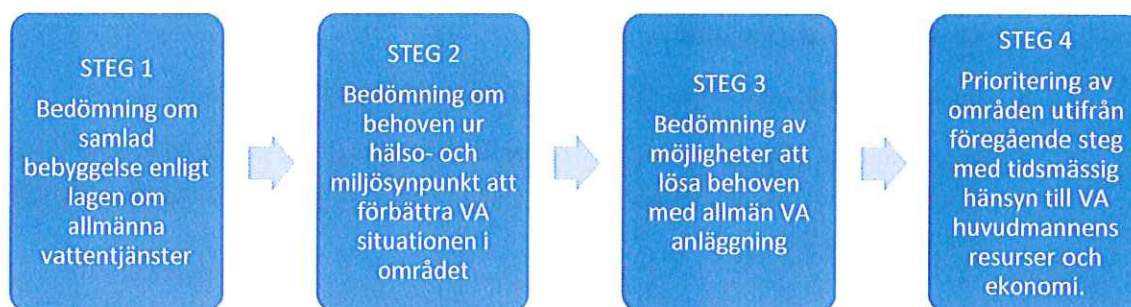
förutsättningar, ekonomi, sociala aspekter och samhällsutvecklingsaspekter. Se prioritering utbyggnad allmän VA anläggning.

- I fall där betydande synergier finns för mer samordnade vatten- och och/eller avloppslösningar ska detta beaktas särskilt i prioriteringar.
- Om utbyggnad av allmän va anläggning prioriteras kan bristfällig anläggning föreläggas med krav i väntan på allmän utbyggnad. Insatsen ska vara skälig och anpassas till riskbild och tidpunkt för anslutning. Tillstånd kan vara tidsbegränsade med krav att ansluta sig till allmän anläggning när förutsättningar finns.
- Rådgivning (diskuteras med politiker)

## Prioritering utbyggnad allmän VA anläggning

### Principer

Principen för utbyggnad föreslås enligt följande;



I **steg 1** bedöms om begreppet samlad bebyggelse enligt lagen om allmänna vattentjänster §6 gäller för bebyggelseområden utanför allmän VA anläggning. Indelningen föreslås ske i tre nivåer, tydlig bedömning, mindre tydlig samt ej tydlig bedömning om samlad bebyggelse. I bedömningen föreslås omfattning (antal permanentus samt fritidshus där dessa värderas ex som 0,5 av ett permanentus) och samhällsutveckling (prognos utveckling inom 15 år) ligga till grund för bedömningen.

I **steg 2** bedöms om områdenas behov av VA försörjning utifrån hälso och miljöaspekter i tre nivåer, mycket stort behov, ganska stort behov och litet behov. För dricksvatten kvalitets- och kvantitetsbedömningar och för avlopp kan det avse risk påverkan vattentäkter, yt- och grundvatten samt allmänna badplatser.

I **steg 3** bedöms möjligheterna att ordna allmän VA försörjning i tre nivåer, mycket goda möjligheter, ganska goda möjligheter eller dåliga möjligheter. Parametrar kan vara ekonomi (ex hur påverkas VA kollektivet avseende taxor), socialt (hälsa, hushållens förutsättningar att hantera anslutning, livskvalitet, boendetrygghet), samhällsutveckling (bidrar till kommunens planerade och önskade samhällsutveckling) samt naturgivna förutsättningar (möjligheter att anordna lokala VA lösningar).



I steg 4 sker prioritering VA utbyggnad utifrån kriterier för samlas bebyggelse samt behov och möjligheter för varje område. I bedömningen ska de övergripande målen tillsammans med mål för allmän och utanför allmän anläggning vägas in.

Områdena delas in in följande delar;

Rött: Högsta prioritet, planerad utbyggnad inom 7 år

Gult: Hög prioritet, planerad utbyggnad 7-15 år

Grönt: Låg prioritet, utbyggnad > 15 år

Vitt: Enskild VA försörjning

I bedömningen av indelningen i områden ska ekonomi och resurser beaktas särskilt så att VA huvudmannen (Orsa Vatten och Avfall, NODAVA) kan genomföra VA utbyggnad med tillgängliga resurser och med god ekonomi, vilket också beror på nivå på anläggningstaxa.

Bedömningsgrunderna för nivåer i steg 1-3 samt steg 4 sker i samband med framtagande av VA planen.

## **Kommunikation**

Kommunens arbete med frågor som rör VA försörjning ska präglas av god framförhållning i kommunikation med medborgare.

Det ska tas fram en kommunikationsplan som syftar till att säkerställa kommuniaktion inom kommunen och med kommunens fastighetsägare.

Berörda kommunala nämnden, styrelser och bolag ska se över sina styrdokument så att de överensstämmer med denna VA policy.

Samråd med länsstyrelsen ska ske efter behov och i tillämplig omfattning samordnas med Mora kommun.



**ORSA  
KOMMUNAL VA PLAN  
UNDERLAG VA POLICY  
UTKAST 2014-05-14**

## Vad är en VA policy

Havs- och vattenmyndigheten anger följande i "Vägledning för kommunal VA planering, 2014:1;

I detta steg fastställs strategiska vägval, riktlinjer för hantering av olika frågor och prioriteringsgrunder i en VA-policy som bör antas av kommunfullmäktige. VA-policyn är ett viktigt styrdokument i arbetet med VA-planen och med översiktsplanen som helhet. En VA-policy bör vara ett kortfattat och kärnfullt dokument som sammanfattar kommunens ställningstaganden med VA-översikten som underlag.

I VA-policyn beslutas vilka ställningstaganden som ska styra VA-planeringen och hur prioriteringar ska göras. Utifrån faktaunderlag i VA-översikten har strategiska frågor identifierats, till exempel behov av förändringar av VA-försörjningen såväl inom som utanför verksamhetsområdet. För att möta dessa behov behöver kommunen göra olika strategiska vägval. Konsekvenserna av dessa vägval för kommunens ekonomi och utveckling behöver framgå tydligt i underlaget till VA-policyn.

En VA-policy kan vara strukturerad på olika sätt, men det är lämpligt att följa samma indelning som i VA-översikten med en tydlig uppdelning mellan den allmänna och enskilda VA-försörjningen. Ett separat avsnitt om dagvattenhantering kan vara lämpligt, särskilt i kommuner där det sedan tidigare finns en dagvattenpolicy eller liknande. På samma sätt behöver klimatanpassning och hushållning med naturresurser och återföring av näringsämnen belysas tydligt.

Under VA-policyns huvudrubriker återges kommunens ställningstaganden som kan ha karaktären av strategiska vägval eller riktlinjer. Det kan till exempel handla om vilka intressen som behöver stå tillbaka för att kommunens vattentäkter ska få ett långsiktigt skydd, hur långsiktigt hållbar dagvattenhantering ska tillämpas i bebyggelseplaneringen eller vilka kriterier som ska tillämpas vid utvidgning av verksamhetsområdet. Andra exempel är val av förnysetakt för VA-ledningar för en ekonomiskt hållbar utveckling och riktlinjer för när särtaxa ska tillämpas. För att kunna göra investeringar där de gör mest nytta behöver kommunen prioritera, till exempel mellan olika åtgärder inom verksamhetsområdet eller mellan olika omvandlingsområden utanför nuvarande verksamhetsområde. Själva prioriteringen görs i nästa steg, men grunder för prioritering behöver klargöras i VA-policyn.

## Organisation och roller

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har ett ansvar att utöva tillsyn enligt lagen om allmänna vattentjänster (LAV). Det ansvaret är också sammankopplat med ett regionalt ansvar för planering av vattenförsörjning, och med att hjälpa kommunerna med råd och stöd beträffande deras planering av vatten- och avloppsförsörjningen.

I landet jobbar man väldigt olika med tillsyn enligt LAV och med stöd till kommuner i deras VA-planering. Vissa Lst har kommit väldigt långt och vissa har inga LAV ärenden eller stöd till kommunerna i deras VA-planeringsarbete. Det pågår ett nationellt projekt med syfte att få en ökad samsyn enligt LAV och ett ökat samarbete mellan Lst som ska vara klart juni 2014.

## **Kommunfullmäktige**

Kommunen har ett ansvar att ordna vatten och avlopp i ett större sammanhang om det finns ett behov för miljön eller människors hälsa. Det står i LAV § 6. Att "ordna" vatten och avlopp gör kommunen (kommunfullmäktige) genom att lägga ut verksamhetsområden.

Begreppet "större sammanhang" har enligt tidigare praxis betytt ca 20-30 fastigheter av samlad bebyggelse. Gränsen har dock flyttats ner mot och under ett tiotal fastigheter då man numer även tar hänsyn till olika omständigheter, t.ex. andra större sammanhang, närhet till allmän anläggning eller miljön.

## **Miljönämnden**

Miljönämndens arbete går ut på att se till att de som utför åtgärder i kommunen följer lagstiftningen. Det vill säga att nämndens uppdrag regleras av olika lagstiftning t.ex. miljöbalken och livsmedelslagen samt dess förordningar och föreskrifter för att skydda miljön och människors hälsa. När det gäller större verksamheter är det ibland länsstyrelsen som har tillsynen.

## **Huvudman VA**

Kommunens ansvar för allmän VA-försörjning sker genom dess VA-huvudman som i Orsas fall heter Orsa vatten och avfall AB. För drift och skötsel av VA-anläggningen har Orsa, Mora och Älvdalen gemensam personal i Nodava AB.

Lagen om allmänna vattentjänster (LAV) reglerar både ansvar, rättigheter och skyldigheter för VA-huvudmannen och fastighetsägare som använder den allmänna VA-anläggningen.

## **Fastighetsägare/brunnsägare/förening**

Fastighetsägare inom ett större sammanhang har rätt att få tillgång till allmänt VA genom att kommunen inrättar verksamhetsområden. Om kommunen av någon anledning låter bli att inrätta verksamhetsområde och bygga ut allmänt VA, kan länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet över att kommunen tar sitt ansvar enligt § 6, förelägga kommunen att fullgöra sina plikter.

I Orsa har många vattenledningsföreningar sedan länge ansvarat för att leverera dricksvatten till fastigheter inom föreningen.

## **Utdrag ur viktigare lagstiftning**

### **Miljöbalken (SFS 1998:808)**

1 kap 1 § Bestämmelserna i denna balk syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

Miljöbalken ska tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan.
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas.

- den biologiska mångfalden bevaras.
- mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas.
- återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

**9 kap 7 §** Avloppsvatten ska avledas och renas eller tas om hand på något annat så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer. För detta ändamål ska lämpliga avloppsanordningar eller andra inrättningar utföras.

### **Vattentjänstlagen (SFS 2006:412)**

**1 §** Bestämmelserna i denna lag syftar till att säkerställa att vattenförsörjning och avlopp ordnas i ett större sammanhang, om det behövs med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön.

**6 §** Om det med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behöver ordnas vattenförsörjning eller avlopp i ett större sammanhang för en viss befintlig eller blivande bebyggelse, skall kommunen

1. bestämma det verksamhetsområde inom vilket vattentjänsten eller vattentjänsterna behöver ordnas, och
2. se till att behovet snarast, och så länge behovet finns kvar, tillgodoses i verksamhetsområdet genom en allmän va anläggning.

**16 §** En fastighetsägare har rätt att använda en allmän va anläggning, om fastigheten

1. finns inom va anläggningens verksamhetsområde, och
2. behöver en vattentjänst och behovet inte kan tillgodoses bättre på annat sätt.

**17 §** Trots 16 § får huvudmannen vänta med att utföra de anläggnings eller utbyggnadsarbeten som är nödvändiga för att fastighetsägaren skall kunna använda va anläggningen, om arbetena

1. behöver samordnas med andra arbeten och samordningen annars skulle väsentligt försvåras, och
2. utförs i den ordning som följer av huvudmannens utbyggnadsplan.

**18 §** Trots 16 § är huvudmannen inte skyldig att låta en fastighet kopplas eller vara kopplad till va anläggningen

1. innan fastighetsägaren har betalat den anläggningsavgift som är bestämd enligt 34 § eller lämnat en godtagbar säkerhet, eller
2. om fastighetens va installation har väsentliga brister.

### **Nuvarande rättsläge 6 § folkning LAV**

Rättsläget är osäkert gällande tolkning av 6 § LAV avseende när krav på utbyggnad av allmän VA anläggning ska ske. Rättsfallen är få (ett 10 tal) vilket medför att kommunerna med sin VA planering har goda förutsättningar att styra utvecklingen inom sin kommun. I länsstyrelsens vägledning anges bland annat att "en god planering minskar risken för att länsstyrelsen agerar med stöd av 51 § LAV". Det är viktigt att samråda med länsstyrelsen så att det finns en god kunskap och dialog om VA utbyggnadsfrågor.

Ur de rättsfall som finns kan följande slutsatser dras;

- Kommunen kan inte neka bildande av verksamhetsområde med skälet att gemensamhetsanläggning kan lösa problemet, även om det finns sådan, men den täcker inte in alla fastigheter. Det kan finnas olika åsikter i området som försvårar ett sådant förfarande.
- Fastigheter som är strax utanför verksamhetsområde och som erhåller tjänster från den allmänna anläggningen via avtal ska anses kunna begära anslutning till den allmänna anläggningen om de begär det, även om de är ett fåtal fastigheter.
- Om det saknas bra möjligheter att ordna enskild VA försörjning i befintlig bebyggelse nära verksamhetsområde kan krav på bildande av verksamhetsområde ställas fastän berröda fastighetsägare är färre än 20-30 som anges i propositionen som grund före samlad bebyggelse.
- Krav på bildande av verksamhetsområde kan ställas på mindre befintlig bebyggelse som förväntas få ett framtida exploateringsstryck.
- Upphävande av länsstyrelsens beslut om verksamhetsområde för dricksvatten har skett vid beslut där fastighetsägare begärt detta ur avloppssynpunkt men där fastighetsägare sedan angett att det inte är nödvändigt då det framkom att länsstyrelsens beslut avsåg dricksvatten. I Lst beslut angavs problem med vattenkvalitet som grund men VA nämnden har inte funnit att detta föreligger annat än för enstaka fastigheter och det saknas möjligheter att kräva anslutning till allmän vattentäkt.
- Det föreligger ersättningsansvar för enskild anläggning där fastighetsägare delgetts krav på att anlägga nytt enskilt avlopp men där allmänt verksamhetsområde något år senare beslutades.

### **Plan och bygglagen (SFS 2010:900)**

Det övergripande planeringsansvaret åvilar kommunledningen med utgångspunkt från PBL.

**1 kap 1 §** I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

**2 kap 1 §** Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

**2 kap 2 §** Planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt denna lag ska syfta till att mark och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark och vattenområden i 3 och 4 kap. Miljöbalken ska tillämpas.

**2 kap 3 §** Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,

3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt, och

4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens.

**2 kap 5 §** Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till:

- människors hälsa och säkerhet
- jord, berg och vattenförhållandena
- möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt
- möjligheterna att förebygga vatten och luftföroreningar samt bullerstörningar
- risken för olyckor, översvämning och erosion.

## Vattendirektivet

Sedan år 2000 finns ett EU direktiv – det så kallade ramdirektivet för vatten – vilket binder samtliga EU länder att arbeta på ett gemensamt sätt med vattenfrågor. År 2004 infördes vattendirektivet i svensk lagstiftning genom bland annat vattenförvaltningsförordningen. Samtidigt bildades Sveriges fem vattenmyndigheter och vattendistrikt där Orsa ingår Bottenhavets vattendistrikt.

Vattendirektivet förbinder Sveriges myndigheter, länsstyrelser och kommuner att följa det åtgärdsprogram som satts upp för varje vattendistrikt för att nå målet god status för de vattenförekomster som finns representerade inom varje vattendistrikt.

## Anläggningslagen (SFS 1973:1149)

Enligt denna lag kan anläggning inrättas som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem (gemensamhetsanläggning). Fråga om gemensamhetsanläggning prövas vid förrättning.

Kan enligt bestämmelser i annan författning än fastighetsbildningslagen (1970:988) fråga om inrättande av anläggning gemensamt för flera fastigheter prövas av domstol eller annan myndighet, gäller inte denna lag. Den gäller inte heller en allmän vatten och avloppsanläggning.

## Dricksvatten

### Generellt

Ca 85 % i Sverige förses med dricksvatten från kommunala vattenverk. Ca 1 – 1,5 miljoner personer har helt eller delvis enskild dricksvattenförsörjning.

Ansvarig är den som producerar eller tillhandahåller dricksvatten.

Livsmedelsverket har fastställt föreskrifter vid större vattentäkter ( $> 10\text{m}^3/\text{dygn}$ ,  $> 50$  personer) och råd vid mindre ( $< 10\text{m}^3/\text{dygn}$ ,  $< 50$  personer).

Riktvärden i de allmänna råden kan avvika från de som anges i föreskrifterna för dricksvatten, ex gällande fluorid. Det kan även avse bedömning av otjänligt vatten. Orsaken till andra kriterier anges vara att viss anpassning kan ske i mindre anläggningar efter dem som faktiskt



använder anläggningen. Den som ansvarar för de mindre anläggningarna kan således själv avgöra vilka typer av åtgärder som kan vara rimliga, ex gällande barn. I kommunalt distribuerat vatten är ambitionen att hela befolkningen ska kunna konsumera vatten utan särskilda restriktioner.

### **Ej enskilt dricksvatten**

Livsmedelsverket har i föreskrifter om dricksvatten angett följande;

- Föreskrifter gäller anläggningar för dricksvattenförsörjning som i genomsnitt tillhandahåller 10 m<sup>3</sup> dricksvatten eller mer per dygn eller som försörjer 50 personer eller fler med dricksvatten. Avseende kommersiell eller offentlig verksamhet omfattas dessa alltid av föreskrifterna
- Kvalitetskrav ska uppfyllas och kraven indelas i tjänligt med anmärkning och otjänligt vatten.
  - Prover som är tjänligt med anmärkning visar att vattnet har en något avvikande sammansättning men bedöms inte utgöra någon direkt risk för hälsan. Vattnet ligger dock i riskzonen och en liten förändring kan göra att det blir otjänligt. En tätare kontroll av vattnet kan vara lämplig, liksom att begränsa användningen av vatten till känsliga personer, t.ex. barn.
  - Otjänligt vatten bör inte användas till dryck eller matlagning då det kan innebära hälsorisker. Beroende på vad det är som gjort vattnet otjänligt kan det i vissa fall användas till tvätt, dusch, wc och liknande.
- Om kvalitetskrav inte uppfylls eller om dricksvattnet av annan anledning kan utgöra hälsorisk ska den som producerar dricksvattnet eller tillhandahåller det omedelbart utreda orsaken till detta.
  - Undersöka om det finns risk för människors hälsa så snart som möjligt vidta åtgärder som är nödvändiga för att kvalitetskraven ska uppfyllas
  - Vidta åtgärder även om inte något gränsvärde överskridits om dricksvattnet kan utgöra hälsorisk
  - Genast informera kontrollmyndigheten när omedelbara åtgärder för att skydda människors hälsa behöver vidtas

Vid bedömningen av vilka åtgärder som behöver vidtas ska hänsyn till i vilken mån kvalitetskraven inte uppfylls
- Den som producerar dricksvatten eller tillhandahåller det ska informera konsumenter vid avvikelser och hålla uppgifter om kvalitet tillgängliga
- Den som producerar dricksvatten är skyldig att genomföra undersökningar av dricksvattnet enligt anvisningar i föreskriften

### **Enskilt dricksvatten**

1 januari 2014 flyttas informationsansvaret för enskilda dricksvattenanläggningar över från Socialstyrelsen till Livsmedelsverket. Livsmedelsverket har för ändamålet utgivit

Livsmedelsverkets råd om enskild dricksvattenförsörjning. Enskild dricksvattenförsörjning omfattas alltså inte av Livsmedelsverkets föreskrifter om dricksvatten.

Miljöbalken anger att människor ska skyddas mot störningar som innebär risk för olägenhet för människors hälsa eller miljö. Bedömningen om störning ska omfattas av begreppet olägenhet för hälsa ska ske från medicinska eller hygieniska utgångspunkter. Vid beslut om krav på åtgärder görs bedömning hur långtgående möjligheter som är skäligt att kräva.

Följande kan särskilt noteras i de allmänna råden;

- Anvisningar ges för plats och utformning av vattentäkt med tillhörande installationer samt råd om provtagning, tolkning och åtgärder som kan vidtas vid problem
- Riktvärden är inte bindande men ska ses som starkt motiverade rekommendationer.
- Otjänligt vatten innebär att det är direkt eller indirekt skadligt att dricka vattnet och det är oacceptabelt att överskrida detta värde. Åtgärder bör vidtas. Alla berörda användare bör informeras.
- Tjänligt med anmärkning kan vara hälsomässigt, estetiskt eller tekniskt grundat. Åtgärden handlar oftast om att det finns risk för otjänligt vatten och det kan föreligga behov av undersökningar och åtgärder.
- Vid analyserad påverkan bör ansvarig för anläggningen göra en skälighetsbedömning om behov av åtgärder som säkerställer kvaliteten och berörda användare bör informeras om eventuella restriktioner.

### Exempel bedömning vanliga parametrar

#### Fluorid

- Fluorid har geologiskt ursprung och kan förekomma naturligt i grundvatten
- Måttliga halter har positiv effekt på tandstatus
- I föreskrifter anges dricksvatten otjänligt vid halt > 1,5 mg/l.
- I allmänna råd med anges vattnet tjänligt med anmärkning från 1,3 – 6 mg/l (tandemaljfläckar - fluoros) och otjänligt > 6 mg/l (fluoridlagring i benvävnad - osteofluoros). I intervallet 1,3 - 6 bör användare ges information om restriktioner för barn under 1,5 år (1,3 – 6) och under 7 år (4-6).

#### pH

- I föreskrift anges pH tjänligt med anmärkning < 7,5 och > 9 (korrosion, utfällningar, smak) och otjänligt > 10,5 (akuta skador ögon och slemhinnor) .
- I allmänna råd anges tjänligt med anmärkning < 6,5 (korrosion) och otjänligt > 10,5.

#### Nitrat

- Halter över riktvärde tjänligt med anmärkning indikerar påverkan från gödsel eller avlopp
- I föreskrifter och råd anges halter över 50 mg/l som otjänligt då detta kan vara en hälsorisk främst för små barn (risk för omvandling till nitrit)
- I föreskrifter och råd anges att halter mellan 20-50 mg/l bedöms tjänligt med anmärkning

## **Tillsyn**

Den nämnd som utövar tillsyn över miljö- och hälsoskyddet i kommunen utöver tillsyn.

Tillsynsmyndigheten kan kräva att verksamhetsutövaren åtgärdar sin dricksvattenanläggning om det kan föreligga olägenhet för människors hälsa. Mer omfattande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får inte krävas.

Vid enskild försörjning anges särskilt att det ofta anses tillräckligt att myndigheten informerar fastighetsägaren om problemet och att åtgärder behöver vidtas. Åtgärder kan krävas särskilt om exempelvis en barnfamilj påverkas.

Vid misstanke om att vattentäkt förorenas av omkringliggande verksamhet är det tillsynsmyndighetens skyldighet att utreda detta och vid behov ställa krav på åtgärder.

## **Avloppsvatten**

### **Generellt**

Knappt 1 miljon personer i Sverige har enskilda avlopp.

Lagstiftningen anger inga specifika krav för hur avloppsvattnet renas eller hur bra reningen måste vara, utan endast att det ska behandlas så att man skyddar människors hälsa och miljön, samt hushåller med naturresurser. Hur hårda kraven blir beror på hur känslig omgivningen är och den sammanlagda beaktningen i området.

Den viktigaste funktionen för en avloppsanläggning anses vara att den inte riskerar sprida smittförande ämnen till för detta känsligt grund- eller ytvatten.

Enbart trekammarbrunn är olagligt enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet.

### **Naturvårdsverkets allmänna råd och handbok**

Naturvårdsverket har gett ut allmänna råd om små avloppsanläggningar och är avsedda att gälla anläggningar upp till 25 personer. Det finns även en handbok.

Råden är ingen lag utan verkets tolkning av lagstiftningen för enskilda avlopp. Miljönämnden/kontoret har inte rätt att ställa krav som gäller generellt för alla avloppsanläggningar i kommunen, utan varje enskilt fall måste bedömas utifrån de vägledningarna som finns. Det innebär att krav kan bli olika på olika fastigheter. Kraven måste vara rimliga i förhållande till nyttan för hälsan och miljön. Kraven får inte leda till orimliga kostnader. Det betyder att lokala omständigheter ska beaktas och att kostnadsnivån ska vara representativ för den aktuella målgruppen.

Råden utgår från funktionskrav i två nivåer; normal och hög nivå som gäller i särskilt känsliga områden. Det är önskvärt att kommunen anger om kommunen har områden som ska ha hög skyddsnivå, ex i VA plan delen. Detta bör ske i samråd med länsstyrelse och Mora kommun.

Normal nivå gäller i de flesta fallen och anger främst följande råd;

- Utsläpp avloppsvatten ger inte väsentligt ökad risk för smittspridning
- Vattensnål teknik används liksom fosfatfria tvättmedel/kemikalier

- Minst 90 % reduktion av BOD (org material)
- Minst 70 % reduktion av totalfosfor
- Möjligt att återvinna näringsämnen

Vid hög nivå ska reduktionen av totalfosfor överstiga 90 % och kväve 50 %. Hög nivå kan bedömas ex om det finns risk för påverkan av känsligt yt- och grundvatten (vattentäkt, badplats, etc) eller om den sammanlagda belastningen i området är eller riskerar bli hög som kan medföra försämringar på känsligt yt- och grundvatten.

I handboken (utgivning 2008) anges en genomsnittlig kostnad för en enskild anläggning ligger kring 70 000 – 80 000 kr men kostnaden kan avvika åt båda håll beroende på förutsättningar. Driftkostnad anges uppgå till 2000 – 3000 kr/år. Förstärkning av en enskild bef anläggning med förbättrad fosforreduktion anges till mellan 20 000 – 40 000 kr.

### Alternativa reningsmetoder

I Rapport Nr 44 2011 ”Teknikenkät – enskilda avlopp 2009”, SMED på uppdrag av Naturvårdsverket anges följande schabloner vid bedömning av reningsmetoder för avloppsvatten;

Reduktion i %	BOD <sub>7</sub>	P tot (fosfor totalt)
Slamavskiljning (S)	20 ± 10	15 ± 10
S + infiltration	90 ± 5	50 ± 30
S + markbädd	90 ± 5	40 ± 20
S + infiltration/markbädd med fosforfällning	90 ± 5	85 ± 10
Minireningsverk	90 ± 10	80 ± 10

Sedan finns det också slutna tank där allt avloppsvatten hämtas med slambil.

Det finns också mer kretsloppsanpassade lösningar med urinsortering med olika varianter med omhändertagande av fekalier och BDT vatten.

### Förslag nya styrmedel

Havs- och vattenmyndigheten föreslår i rapport 2013-09-13 att ändra i miljöbalken och förordning om miljöfarlig verksamhet avseende enskilda avlopp samt utge föreskrifter gällande små avloppsanläggningar som bland annat innebär följande;

- Gäller för avloppsanläggningar upp till 200 pe
- Anläggningar ska vara åtkomliga för slamtömning
- Vid infiltration ska det finnas ett horisontellt skydd för vattentäkt på 3 månader och en omäntad grundvattenzon för infiltration på minst 1 meter

- Det finns tre olika skyddsnivåer, grundläggande, förhöjd och extra hög- Bedömningen sker dels utifrån hälso- och miljöaspekter. Grundläggande nivå avser att följande inte gäller;
  - Anläggning är belägen i tillrinningsområde för vattenförekomst som inte uppnås god ekologisk status avseende näringsämnen och som påverkas av aktuellt utsläpp
  - Sammanlagd belastning av näringsämnen och organiskt material från små avloppsanläggningar i området är eller riskerar att bli hög
  - Anläggningen riskerar att påverka ett känsligt vattenområde på grund av att den naturliga retentionen är låg
- Vid grundläggande ska reduktion av BOD minst vara 90 %, fosfor 50 % och kväve 30 %. Sjukdomsalstrande mikroorganismer får i princip inte förekomma.
- Vid förhöjd nivå ska fosfor reduceras med minst 85 % och vid extra hög ska källsorterande system användas som möjliggör återvinning av näringsämnen. Vid risker eller annan särskild känslighet kan förhöjt hälsoskydd krävas.

## Tillsyn

Den nämnd som utövar tillsyn över miljö- och hälsoskyddet i kommunen utöver tillsyn.

Tillstånd krävs för nyanläggning med vattentoalett eller viktiga förändringar krävs tillstånd som söks hos miljökontoret. Om ej vattentoalett ingår räcker det normalt med anmälan.

Vid nyanläggningar eller ombyggnad ska tillsynsmyndigheten inte ge förslag på lösning utan dess uppgift är att granska ansökan och ge råd och vägledning.

Om avlopp inte uppfyller lagens krav kan miljökontoret besluta att anläggning inte får användas, även om det finns tillstånd.

VA policy är stöd i bedömningen men inte ett krav och kan inte läggas till grund för enskilda beslut.

Vid bildande av allmänna verksamhetsområden kan inte VA huvudmannen tvinga någon att ansluta sig och miljökontoret kan inte generellt förbjuda små avlopp. Miljökontoret kan dock förelägga en enskild att ansluta sig till en befintlig allmän avloppsanläggning om det finns omständigheter i det enskilda fallet som stödjer detta.

## Ekonomi

De ekonomiska förutsättningarna är skilda om man är ansluten till allmän eller enskild försörjning.

Fastighetsägare inom allmän anläggning betalar en engångsavgift vid inträde i anläggningen, vilken kallas anläggningsavgift. I Orsa är denna avgift 125 000 kronor år 2014 vid anslutning av vatten och avlopp. Vid enbart anslutning av vatten eller spillvatten reduceras kostnaderna med 30 % (2014). I fall där kostnaden blir betungande för fastighetsägare kan denne ha rätt att få avgiften uppdelad under högst 10 år. Vid nybyggnation har detta av praxis inte tillåtits.

Vid eventuell anslutning av fastighetsägare med enskild VA till allmän VA anläggning ska anläggningsavgift betalas till NODAVA. Täcker inte anslutningsavgifterna investeringskostnaderna täcks normalt resterande kostnader av NODAVA och dess VA kollektiv via brukningstaxan. Noteras

bör att ytterligare anslutningar innebär ökade intäkter via brukningstaxa. Vid anslutning till allmän anläggning kan också fastighetsägare ha rätt till ersättning för egen anläggning.

För den årliga driften betalar fastighetsägare en brukningsavgift som består av en fast och rörlig avgift uttagen per m<sup>3</sup>. I Orsa uppgår den till 7350 kr per år (2014) för en fastighetsägare som har både vatten och avlopp i ett normalhus med en förbrukning på 150 m<sup>3</sup>/år. Vid enbart anslutning till avlopp reduceras kostnaden med 40 % respektive 60 % med enbart vatten (2014).

Vid enskild VA försörjningen är det som regel avsevärt lägre kostnader idag men beroende på förutsättningarna kan kostnaderna i många fall behöva öka markant för att klara kraven. I vissa fall kommer en anslutning av vatten och avlopp innebära att fastighetens värde höjs så att ex belåning är möjlig med fastigheten som grund medan det i andra fall innebär att fastighetens värde inte höjs i motsvarande grad som investeringen. Förmågan att hantera ökade kostnader beror också på byns boende- och bebyggelseutveckling där det i vissa fall efterfrågas en högre VA standard.

I Orsa bedöms det vara viktigt att belysa olika alternativ och dess kostnader för att skapa en hållbar VA försörjning som klarar kraven och som är anpassad till de förutsättningar som råder i Orsa.

Det bedöms också vara viktigt att belysa förutsättningar och konsekvenser för NODAVA och dess VA kollektiv med alternativa utbyggnadsnivåer kopplat till olika anläggningsavgifter.

Sammantaget är de ekonomiska ställningstagandena i Orsa av större betydelse än i många andra kommuner på grund av den stora andelen enskild VA försörjning och det lilla VA kollektivet och där kommunen har olika samhällsvecklingsfrågor att hantera alltifrån expansion/utbyggnad till utflyttning samt omvandling från permanent till fritidshus.

## Taxor 2014

Kommun 2014, kr/år	Anläggningsavgift villa	Brukningavgift villa	Brukningavgift flebostadshus (15 lgh)
Avesta	139000	4632	36260
Borlänge	84000	4565	40940
Falun	162051	5778	64101
Gagnef	131350	8242	72187,5
Hedemora	97330	6081	63431
Leksand	131350	7971	60907,5
Ludvika	114750	5045	62111,25
Malung-Sälen	143836	7785	93475
Mora	125000	5640	39720
Orsa	125000	7350	83780
Rättvik	131350	9142	75170,7
Smedjebacken	155000	7533,75	79787
Säter	96000	8163	66450

Vansbro	131350	9746	83394,6
Älvdalen	125000	6950	85350
DALARNA	126 158	6975	67138
SVERIGE	115 860	6482	61400

## Ordlista

<i>Allmän VA anläggning</i>	VA-anläggning över vilken en kommun har ett rättsligt bestämmande inflytande och som har ordnats och används för att uppfylla kommunens skyldigheter enligt lagen om allmänna vattentjänster.
<i>Avlopp</i>	Bortledande av dagvatten och dränvatten från ett område med samlad bebyggelse eller från en begravningsplats, bortledande av spillvatten eller bortledande av vatten som har använts för kylning.
<i>Avrinningsdistrikt</i>	Enligt Vattendirektivet huvudenheten för förvaltning av avrinningsområden. Enligt definitionen i direktivet är ett avrinningsdistrikt ett "land- och havsområde som utgörs av ett eller flera angränsande avrinningsområden tillsammans med deras förbundna grund- och kustvatten."
<i>Dagvatten</i>	Ytligt avrinnande regnvatten och smältvatten.
<i>Den allmänna VA anläggningen</i>	Alla allmänna VA-anläggningar i en kommun med en gemensam huvudman.
<i>Enskild anläggning</i>	VA-anläggning eller annan anordning för vattenförsörjning eller avlopp som inte är eller ingår i en allmän VA-anläggning.
<i>Gemensamhetsanläggning</i>	Bildas vid en lantmäteriförrättning med stöd av anläggningslagen (1973:1149). Anläggningen tillhör de fastigheter som samverkar och påverkas därför inte om dessa byter ägare. Gemensamhetsanläggningen förvaltas oftast av en samfällighetsförening, där de deltagande fastigheternas ägare är medlemmar.
<i>Miljö kvalitetsnormer (MKN)</i>	Styrinstrument inom vattenförvaltningen. Normerna uttrycker den kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt.
<i>Spillvatten</i>	Förorenat vatten från hushåll, industrier, serviceanläggningar och dylikt.
<i>Särtaxa</i>	Särskild taxa som ska tillämpas om vattentjänsterna för en viss eller vissa fastigheter på grund av särskilda omständighetermedför kostnader som i bealtansvärd omfattning avviker från andra

fastigheter inom verksamhetsområdet

<i>VA anläggning</i>	Anläggning som har till ändamål att tillgodose behov av vattentjänster för bostadshus eller annan bebyggelse. (Den kan inkludera vattenverk, reservoarer, pumpstationer, ledningar och avloppsverk)
<i>VA huvudman</i>	Den som äger en allmän VA-anläggning.
<i>Vattenförsörjning</i>	Tillhandahållande av vatten som är lämpligt för normal hushållsanvändning.
<i>Verksamhetsområde</i>	Det geografiska område inom vilket en eller flera vattentjänster har ordnats eller ska ordnas genom en allmän VA-anläggning.
<i>VISS Vatteninformationssystem Sverige</i>	Databas som innehåller Sveriges alla större sjöar, vattendrag, grundvatten och kustvatten med information om bl.a. miljökvalitetsnormer, statusklassning, påverkan, riskbedömning, miljöproblem, miljöövervakning, mm.

## Checklista på vad som kan ingå i policy;

### Strategiska vägval

Fråga	Orsa
Finns intressen som kan behöva stå tillbaka för att kommunens vattentäkter ska få ett långsiktigt skydd?	
Finns det i någon del av kommunen särskilda skäl att föredra lokala VA-lösningar framför utbyggnad av centraliserad allmän VA-försörjning?	
Behöver kommunen en särskild handlingsplan för hushållning med naturresurser i VA-försörjningen?	
Bör kommunen samverka om tekniska eller andra lösningar med grannkommuner i avrinningsområdet?	

### Riktlinjer

Fråga	Orsa
Vilken förnyelsetakt för VA-ledningar behövs för en ekonomiskt hållbar utveckling?	



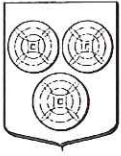
Finns det riktlinjer för hur kommunen fattar beslut enligt 6 § vatten-tjänstlagen om utvidgning av verksamhetsområde?	
Vilka principer för en långsiktigt hållbar dagvattenhantering ska tillämpas i bebyggelseplaneringen?	
Innebär kommunens VA-taxa en rättvis och skälig fördelning av kostnaderna vid VA-utbyggnad?	
Finns kriterier för när särtaxa ska tillämpas?	
Hur ska tillsyn enligt miljöbalken bidra till att VA-planen kan genomföras?	
Ska utveckling av nya tekniska lösningar för enskild VA-försörjning stimuleras?	
Hur ska fastighetsägare motiveras att ta ansvar för sin enskilda VA-anläggning?	
Ska kommunen erbjuda VA-rådgivning och hur ska den finansieras?	
Hur ska kommunikation med fastighetsägare och allmänheten planeras?	

### Prioriteringsgrunder

Fråga	Orsa
Vilka kriterier ska styra valet mellan olika åtgärder?	
Vilka kriterier ska tillämpas vid utvidgning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen?	
Vilka kriterier ska styra valet mellan småskaliga och storskaliga VA-lösningar?	
Hur ska kommunen prioritera mellan geografiska områden vid VA-utbyggnad?	
Vilka ekonomiska överväganden behöver göras i prioriteringen?	

## Processfrågor

Fråga	Orsa
Har arbetet med VA-policyn innefattat någon form av politikerseminarium eller workshop?	
Har policyn antagits i Kommunfullmäktige?	



## Beslut om medel till Sommarkampanj 2014

### Sammanfattning

Sedan 2012 driver Orsa kommuns närings- och utvecklingskontor ett turismsamarbete med den lokala besöksnäringen i Orsa, Siljan Turism och övrigt näringsliv i Orsa. Samarbetet, som går under namnet "Turismgruppen", organiserar lokala företag och aktörer som förstår synergieffekterna av att samordna marknadsinsatserna och fördelen av att bygga Orsa som gemensamt destinationsvarumärke.

Under 2012 och 2013 har två gemensamma sommarkampanjer genomförts under temat "Orsa i Hjärtat av Dalarna". Båda åren har kommunen bidragit med finansiell uppväxling.

Den senaste, 2013-års kampanj, hade norska sommarturister som målgrupp. Projektredovisningens sammantagna bedömning visar att kampanjens omsättningsmål nåddes med god marginal. Några av anläggningarna bl. a Orsa camping och Kungshaga Hotell rapporterade en omsättningsökning för norska turister om 24-35%.

Hela Orsa har en beläggning och ca 200 000 gästnätter under sommarsäsongen maj till augusti. Detta är inklusive Orsa Camping, Grönklitt plus de 7 största boendanläggningarna. Kapaciteten är dock uppemot 500 000 gästnätter. Allt detta är exklusive privata stugor och husbilar etc. Projektmålen för 2014 års kampanj framgår av bifogad projektplan. Projektet syftar till ytterligare tillväxt för den norska turismen. Kampanjen ger goda följd effekter på övrigt näringsliv i Orsa såsom handel, entreprenad och serviceföretag.

Näringslivskontoret är projektedare och projektägare för kampanjen.

### Förslag till beslut

Näringslivskontoret bidrar enligt projektplanen med 100tkr i kommunal uppväxling till Sommarkampanjen för 2014  
Finansieringen ryms inom 2014 års budget för Näringslivskontoret.

Orsa den 9 maj 2014

*Joakim Larsson, Näringslivschef Orsa kommun*



den 16 april 2014

## **Orsa – i hjärtat av Dalarna 2014 – projektplan**

/Joakim Larsson, Näringslivs- och utvecklingskontoret, Orsa kommun

### **Bakgrund och projektbeskrivning**

Sedan 2012 driver Orsa kommuns närings- och utvecklingskontor ett turismsamarbete med den lokala besöksnäringen i Orsa, Siljan Turism och övrigt näringsliv i Orsa. Samarbetet, som går under namnet "Turismgruppen", organiserar lokala företag och aktörer som förstår synergieffekterna av att samordna marknadsinsatserna och fördelen av att bygga Orsa som gemensamt destinationsvarumärke.

Under 2012 och 2013 har två gemensamma sommarkampanjer genomförts under temat "Orsa i Hjärtat av Dalarna".

Den senaste, 2013-års kampanj, hade norska sommarturister som målgrupp.

I denna mål sattes ett omsättningsmål om 7% ökning på målgruppen norska turister.

Efter kampanjens genomförande rapporterade Orsa camping, Orsa hotell och Kungshaga Hotell en omsättningsökning för norska turister om 24-35%.

Projektredovisningens sammantagna bedömning visar att kampanjens omsättningsmål nåddes med god marginal. (Mätningen försvårades att endast ett fåtal anläggningar och aktörer samlar information om sina kunders nationalitet).

### **Kampanjmål**

Hela Orsa har en beläggning och ca 200 000 gästnätter under sommarsäsongen maj till augusti. Detta är inklusive Orsa Camping, Grönklitt plus de 7 största boendeanläggningarna. Kapaciteten är dock uppemot 500 000 gästnätter. Allt detta är exklusive privata stugor och husbilar etc. Projektmålen för 2014 års kampanj är:

- Minst 30 deltagande företag/organisationer från Orsa.
- Budgetmålet för kampanjen är 350tkr inklusive Orsa kommuns insats om 100tkr. Privata företag och organisationer beräknas satsa 250tkr.
- Ökad beläggning för målgruppen norska turister och 5% i omsättningsökning för norska turister från 2013 mätt utifrån två referensanläggningar: Orsa camping och Kungshaga hotell.

### **Målgrupp, kanaler och budskap**

Målgruppen för Norgekampanjen är de närmaste fylkena västerut innanför norska gränsen. Där finns Norra och sydliga Trøndelag och Hedmark, med orter som Trondheim, Røros och Hamar. Inom dessa fylken finns över en halv miljon norrmän.

Kampanjens budskap kommer att beskriva reseanledningen för en sommar semester i Orsa. Det är sol och bad vid Dalarnas Riviera, med bra och prisvärt boende och ett varierat utbud av utflykter, musik, kulturupplevelser och shopping. Det preliminära kanalvalet för kampanjen är norsk tryckt press och radio.

Vi kommer också att göra PR insatser mot norsk press med syfte att få norska medier att berätta om Orsa som sommardestination.

### **Sponsorpaket**

Projektet erbjuder följande nivåer att sponsra och delta i kampanjen.

Enskilda företag kan välja att gå in med ännu högre investering i samråd med arbetsgruppen.

#### Paket 1 – 500kr

Företaget är med och stöttar kampanjen och syns med namn på hemsidan under rubriken "Vi älskar Orsa".

#### Paket 2 – 2 500 kr

Länkad logotyp på kampanjwebben. Länkning till företagets webbplats.

Företaget erhåller sig rätten att använda kampanjens grafiska profil och logotyp i egen marknadsföring. Rätt att sälja kampanjens t-shirt (Orsa! I hjärtat av Dalarna).

#### Paket 3 – 5 000 kr

Möjlighet att via banner visa ett eget erbjudande direkt på kampanjwebben och direkt mot den norska målgruppen. Dessutom möjlighet till länkning till företagets webbplats.

Företaget erhåller sig rätten att använda kampanjens grafiska profil och logotyp i egen marknadsföring. Rätt att sälja kampanjens t-shirt (Orsa! I hjärtat av Dalarna).

#### Paket 4 – 15 000 kr

Extra synlighet för eget kampanjerbjudande och möjlighet att via banner visa ett eget erbjudande direkt på kampanjwebben och direkt mot den norska målgruppen och med länkning till företagets webbplats. Kostnadsfri produktion av banner med kunderbjudande (beställs av arbetsgruppen) samt möjlighet att byta banner under kampanjtiden.

Företaget erhåller sig rätten att använda kampanjens grafiska profil och logotyp i egen marknadsföring. Rätt att sälja kampanjens t-shirt (Orsa! I hjärtat av Dalarna).

### **Projektorganisation**

Projektet ägs av Orsa kommun, Näringslivs- och utvecklingskontoret.

#### Arbetsgrupp

Joakim Larsson, Näringslivs och utvecklingskontoret Orsa kommun (Projektledare)

Mari Tara, Grönklittsgruppen

Pauwel van Zonneveld, Kungshaga hotell

Angelica Liljedahl, Happy Homes

Jonas Hillerström, Siljan Turism

Arbetsgruppens roll är att arbeta praktiskt med utformningen, genomförandet och redovisningen av kampanjen. Arbetsgruppen har ett huvudansvar för att sälja in medverkan i kampanjen inom den lokala besöksnäringen.

#### Arbetsgruppsmöten

6/5 kl 08:30, Näringslivskontoret

Möten fortsättningsvis ca 2ggr pr månad eller utifrån behov.

### Referensgrupp (Turismgruppen)

Arbetsgruppen rapporterar löpande till Turismgruppen som fungerar som referensgrupp i projektet.

### Tidplan och ansvar

<u>Aktivitet och ansvar</u>	<u>Ansvar</u>	<u>april</u>	<u>maj</u>	<u>juni</u>	<u>juli</u>	<u>augusti- oktober</u>
Sälja in medverkan i kampanjen	Arbetsgruppen enligt separat lista	Sälja paket	Säljstopp sista maj			
Pressrelease Norge och Sverige	JL			x		
Uppdatera kampanjwebb orsa.nu	MT	Klart innan juni				
Inköp media och utformning av marknadskommunikation	Arbetsgruppen och inhouse bland medverkande företag		x			
Kampanjperiod i media (planeras inom projektet)						
Projektredovisning	JL					x

### Finansiering

Orsa kommun och Grönklittsgruppen är huvudfinansiärer i projektet.

Från övriga företag (ca 60st) inom besöksnäringen räknar vi med projektmedel om ca 150tkr.

Orsa kommun	100tkr
Grönklittsgruppen	100tkr
Övriga finansiärer	150tkr (försäljning av "sponsorpaket" till företag i Orsa)
Summa	350tkr

### Sälja sponsorpaket

Arbetsgruppen delar på arbetet med att få med "övriga Orsaföretag" i kampanjen och samla in kampanjmedel. (Se bilagd lista).

//





8

Bemötande

Medborgarförslag och motion avseende Kung Gustavs väg

Dnr 14/KK-063-311

Det inkomna förslaget motsätter sig ett öppnande av Kung Gustavs väg i enlighet med det beslut som fattades av kommunfullmäktige 2013-11-23.

Nu när Järnvägsgatan byggs om och till viss del anslutande gator så har ett mål varit att skapa en tryggare trafikmiljö som är tillgänglig för alla, med det avses alla olika trafikantslag.

Slipstenstorget och Kung Gustavs väg utformas som ett gångfartsområde, det vill säga en miljö där fordon inte får framföras i högre hastighet än ca 7 km/h. Det är viktigt att miljön inte påbjuder höga hastigheter, det innebär att underlaget för bilarna inte helt slätt, det kommer att vara möblerat med en del bänkar och blomsterarrangemang. Vägen kan enkelt stängas av under längre eller kortare perioder om behovet finns eller helt om farhågorna om problem att samsas om utrymmet besannas. Det finns många studier som visat att denna typ av miljö faktiskt är den minst olycksdrabbade och lugnaste just för att bilarna inte har den "bekvämmaste" miljön.

Avståndet mellan Kulturhuset och "Järnbirgershuset" är cirka 12 meter. Entrén till Kulturhuset kommer att ligga inom den del som har torgkaraktären och utan parkeringsmöjligheter mitt för porten. Den asfalterade ytan som kommer att finnas som köryta har en längd på mindre än 50 meter utan hinder, vilket definitivt inte uppmanar till hastighetsförsök. Planen är även den att under kvälls- och nattetid (21-07) skylta vägen med motorfordonstrafik förbjuden längs denna vägsträcka.

Den etapp som gjordes under 2013 har visat att de åtgärder som gjorts med de mjuka trafikanterna i fokus har haft väldigt god effekt. Vi tror och hoppas att den nya utformningen av centrum skall ge en känsla av att vara till för alla trafikanter på ett tryggt sätt och med en mer tilltalande miljö för gatuliv. Representanter för handlarna i Orsa har deltagit i utformningen av centrum och ser det som mycket positivt att vägen öppnas, även flera handlare på Kyrkogatan som vidtalats.

Projekteringen är gjord utifrån det beslut som togs i kommunfullmäktige i höstas och ombyggnaden genomförs i enlighet med det beslutade.

Bilaga: Utformningshandling av de hårdgjorda ytorna på Kung Gustavs väg Ritning nummer M-112 .

I tjänsten 2014-05-09

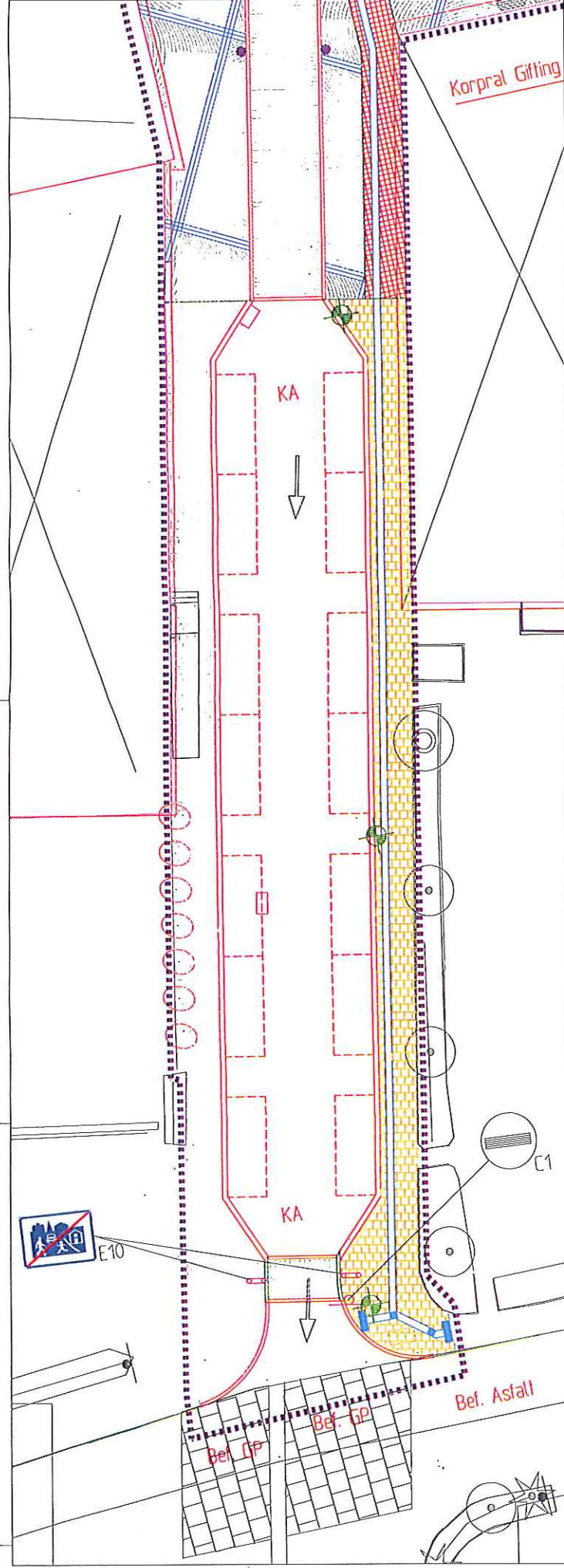


Lisbeth Gunnars

Projektingenjör

Fritid o Servicekontoret

Orsa kommun



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SIGN	DATUM
		BYGGHANDLING		
		<b>ORSA KOMMUN</b> Lillägatan 2, Box 23, 794 21 ORSA Telefon 0250-55 21 00, Fax 0250-55 21 02		
		<b>TURNER</b> <b>Markprojektering AB</b> Vasagatan 6, 795 90 Rättvik Telefon 023 220 21 E-Mail: hakan@turnermark.se		
UPPDRAG NR	RTAD AV	HANDLÄGGARE		
22202	H Turner	H Turner		
DATUM	ANSVARIG			
2014-03-12				
JÄRNVÄGGGATAN, ORSA KOMMUN				
OMBYGGNAD ETAPP 2-3				
SITUATIONSPLAN	NUMMER			
SKALA	M-112			
1:200/A3				

### TECKENFÖRKLARING

	Etaggränser		Sinus- och kupolplattor
	Köryta asfalt		Skaket (ingår ej i denna entreprenad)
	Gångyta asfalt		Trädplantering, lövträd
	Munksten 210x210, grå		Trädskydd
	Munksten 210x210, terracottafärgad		Pollare
	Smågatsten typ 1, grå, lagd i förband		Vägskylt på stolpe
	Smågatsten typ 2, grå, lagd i bägar		Vägskydd i bäge
	Smågatsten, typ 1, röd, lagd i förband		Ny Dagvattenbrunn
	Kullerstensyta		Parksoffa
	Gräsyta		Ny Belysningsstolpe
	Storgatsten i 3 rader		Flaggstäng
	Bred Granitkantsten (h=2cm)		
	Granitkantsten (h=10cm)		
	Granitkantsten (h=0cm)		
	Fasad Granitkantsten (h=4cm)		
	Stöddrensa		
	Fallskyddsplattor		

Kommunfullmäktige  
Kommunstyrelsen  
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2014-03-31

Kf § 21

Ks §

Au §

Dnr 14/KK-063-311

### Medborgarförslag avseende Kung Gustavs väg

#### Beslut

##### Kommunfullmäktiges beslut

- Överlämnar medborgarförslaget avseende Kung Gustavs väg till kommunstyrelsen för beredning.

#### Sammanfattning av ärendet

Marianne Persson och Jessica Sundqvist har 2014-03-19 lämnat in ett medborgarförslag. Förslaget är att kommunen diskuterar ärendet igen om öppnandet av Kung Gustavs väg för biltrafik. Beslut om att öppna Kung Gustavs väg som enkelriktat gångfartsområde togs av kommunfullmäktige 2013-11-25. Förslagsställarna motsätter sig beslutet.

#### Beslutsunderlag

Medborgarförslag, 2014-03-19.

#### Sändlista:

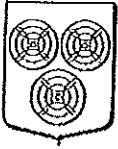
Kommunstyrelsen

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande





**ORSA KOMMUN**  
MEDBORGARFÖRSLAG

ANKOM

2014 -03- 19

Från

Namn:	
Marianne Persson	Jessica Sundqvist
Adress:	
Telefon	
e-post	

Förslaget i korthet:

**Absolut NEJ till öppnandet av Kung Gustavs väg för biltrafik och parkeringar. Vi kräver att kommunen tar upp och diskuterar ärendet igen.**

Vi som bor i huset på Kung Gustavs väg 4, motsätter oss till att man öppnar vägen mellan Returbutiken och Kulturhuset för biltrafik.

Vi anser att det inte fyller någon funktion då bilar kan åka andra vägar och man kommer ingenstans, bara ner till Dalagatan. Att kunna köra runt KG väg, Dalagatan, Kyrkgatan och Järnvägsgatan uppmuntrar bara till "buskörning" och för vem är det tänkt? Tänk vilket ljud det blir efter KG väg, denna smala gata med höga hus vid sidan, bra ställe att "böra" på.

Vårt hus har fönster och självdug med luftintagen mot gatan vilket gör att vi både får in avgaser och ljud.

Sommartid är det alltid många turister som går från campingen upp efter Kung Gustavs väg. Nu blir det så att, när man kommer upp mot Dalagatan så möts man av parkeringsplatser och biltrafik. Istället för Orsas finaste öppna gata med vackra lampor, blomlådor och bänkar. Man vill kunna fortsätta att gå mot Stentorget och sitta på parkbänkarna gå in på Biblioteket, Kulturhuset och Frelins matservering i lugn och ro.

Tänker också på barnen som kommer ut från biblioteket ut mot trafikerad väg kantad med bilparkering. Alla vet vi hur farligt det är med parkerade bilar och barn.

Vi vill att ni ser över ritningarna att kanske istället göra parkeringar (om det är dem man vill åt) ovanför Frelins och få människor att gå efter gågatan upptäcka affärer och Orsa centrum. Från ett bilfönster ser man mycket lite. Det finns också en stor parkeringsplats nedanför Kulturhuset.

Innan Ni sätter grävskoporna i marken gå och ställ Er vid Dalagatan och titta upp mot Järnvägsgatan. Är det verkligen värt att offra dessa meter för biltrafik och parkeringar. Till, för vems nytta? Handlarna efter Kyrkgatan anser inte det och efter Kung Gustavs väg finns inga handlare. Så säg inte att det är handlarnas önskemål.

Vi vill inte bo på en parkeringsplats. Vi vill bo i glesbygdskommun med öppna ytor.

( vi önskar svar)

Jag godkänner att Orsa kommun behandlar mina personuppgifter enligt Personuppgiftslagen och att mitt ärende publiceras på kommunens hemsida.

Orsa 18 mars 2014

Ort och datum

Underskrift

*Marianne Persson, Jessica Sundqvist*

Kommunfullmäktige  
Kommunstyrelsen  
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2014-03-31

Kf § 24

Ks §

Au §

Dnr 14/KK-061-311

### Motion om Kung Gustavs väg

#### Beslut

#### Kommunfullmäktiges beslut

- Överlämnar motionen om Kung Gustavs väg till kommunstyrelsen för beredning.

#### Sammanfattning av ärendet

Ulla Myrström (MP) har 2014-03-27 lämnat in en motion. I motionen föreslås att kommunfullmäktige river upp beslutet om Kung Gustavs väg som gångfartsområde i enlighet med det medborgarförslag som har lämnats in (se § 21).

#### Beslutsunderlag

Motion, 2014-03-27 (delades på sammanträdet).

Sändlista:  
Kommunstyrelsen

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



Motion till Orsa kommunfullmäktige

ORSA KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN
2014 -03- 27
14/kk-061-311

Miljöpartiet de gröna i Orsa yrkar:

att beslutet att bygga om och trafikera Kung Gustavs väg rivs upp i enlighet med medborgarförslaget angående Kung Gustavs väg

*Ulla Myrström*

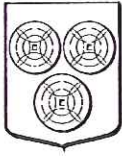
Ulla Myrström

Miljöpartiet de gröna Orsa

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*



## Yttrande över remiss: Trafikförsörjningsprogram 2015-2019

### Ärendebeskrivning

Region Dalarna har 2014-04-28 överlämnat ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för 2015-2019 med begäran om synpunkter och svar på främst följande frågor:

- Kan förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram utgöra en stabil grund för kommande arbete med att utveckla kollektivtrafiken?
- Är målbilden "Vi ska..." tillräcklig modern och utmanande för att ange riktningen i det kommande arbetet?

### Bakgrund

Region Dalarna, som är den kollektiva trafikmyndigheten i länet, fastställde 2012-09-12 det hittills gällande trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafiken. Programmet är politikens uttryck för de ambitioner och riktningar som kollektivtrafiken i Dalarna bör präglas av.

Programmet innehåller nio målområden med tillhörande delmål som t.ex. att utveckla knut- och bytespunkter, koncentration på stråktrafik, regionförstoring genom arbets- och studiependling och att bidra till en hållbar utveckling genom att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken. Vidare finns mål som berör alternativa drivmedel, stödja tillväxten i besöksnäringen, samverka med näringslivet och att underlätta för operatörer att i en öppnare marknad forma kollektivtrafiken för att tillgodose resenärernas behov av god kvalitet och tillgänglighet. I programmet beskrivs även de nationella transportpolitiska övergripande målen.

Framtida utmaningar är bl.a. att uppnå det nationella målet att fördubbla resandet under perioden 2006-2020 samtidigt som det skett en kraftig kostnadsökning för kollektivtrafikmyndigheter, kommuner och landsting.

Resandet har inte ökat i samma omfattning som utbudet; 2,6 % per år under 2007-2012 jämfört med en ökning av utbudet med 3,1 % per år<sup>1</sup>.

Ytterligare utmaningar är att Dalarna är biltätats i landet och har stora skillnader befolkningsmässigt inom länet, vilket innebär olika förutsättningar att erbjuda kollektivtrafik med jämförbar/likvärdig kvalitet.

### **Kontorets synpunkter och kommentarer**

Målbilden är i stort sett densamma som i tidigare program. Jämfört med tidigare så har hela-resan-perspektivet formulerats tydligare, t ex i ett av målen<sup>2</sup>. Det är positivt och av vikt för att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt alternativ till bilen. Det är också relevant eftersom pendlingen ökar<sup>3</sup>.

Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt instrument för att uppnå samhällsmål på nationell, regional och lokal nivå. Även om programmet inte ska beröra frågor på detaljnivå, så bör en av utgångspunkterna vara kundernas intressen och önskemål för vidare utveckling av programmet.

Det ska vara enkelt för resenären med möjlighet att t ex köpa biljett via mobilen istället för dagens plastkort, uppkoppling för att kunna arbeta/studera under resan, information om platstillgång, eventuella förseningar på både buss/tåg, alternativa resvägar m.m. Därför kan utveckling av IT- möjligheter för kunden förtydligas i programmet.

Fokuseringen kring starka pendlingsstråk och stråk som bidrar till regionförstoring<sup>4</sup> är positiv samtidigt som möjligheterna till landsbygdstrafik måste kvarstå och inte rationaliseras bort. En utvecklad och långsiktigt stabil kollektivtrafik i landsbygd skulle kunna medföra ökad inflyttning till mindre kommuner.

Ett av målen inriktar sig på att främja tillväxten i upplevelse- och besöksnäringen genom att utveckla kollektiva resmöjligheter till/från större besöksmål<sup>5</sup>. En mer utförlig beskrivning av vilka krav på bekvämlighet, service och tillgänglighet som den gruppen av resenärer efterfrågar kan kompletteras i programmet. Och hur tillgodoser man den allt större gruppen av aktiva äldre? Och med vilka resealternativ? Som det uttrycks i ”Framtidens vardagsresande 2025”: ”*Inte färdtjänst men bokar gärna en bil via datorn eller mobilen*”<sup>6</sup>.

En översiktlig kalkyl för 2015-2019 där kostnader, intäkter och nyckeltal redovisades hade varit värdefullt. Detta med anledning av ökade ägarbidrag

<sup>1</sup> Region Dalarna, *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2015-2019*, sid 32.

<sup>2</sup> Region Dalarna, *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2015-2019*, sid 6.

<sup>3</sup> Region Dalarna, *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2015-2019*, sid 12.

<sup>4</sup> Region Dalarna, *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2015-2019*, sid 20.

<sup>5</sup> Region Dalarna, *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2015-2019*, sid 8.

<sup>6</sup> Svensk kollektivtrafik, ”*Framtidens vardagsresande 2025*”.



och den osäkerhet som beskrivs i programmet med kommunernas och landstingens ökade kostnader<sup>7</sup>.

Till nästa version av trafikförsörjningsprogrammet är det därför också önskvärt med en redovisning av resultatet av den planerade uppföljningen som kopplas till målen.

Sammanfattningsvis ger programmet som helhet en stabil grund för det kommande arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Dalarna.

Camilla Staberg  
Kommunsekreterare

Olof Herko  
Rådgivare

---

<sup>7</sup> Region Dalarna, *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2015-2019*, sid 31.



REMISS

Sida  
1(1)

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

Datum  
2014-04-15

Vårt diarienummer  
RD 2012/124  
Ert diarienummer

## Region Dalarnas Regionala Trafikförsörjningsprogram 2015 - 2019

Region Dalarna beslutade 2012-09-12 att fastställa det hittills gällande Trafikförsörjningsprogrammet. I samband med fastställelsen beslutade direktionen att programmet skulle revideras utifrån synpunkter som framkommit i remissvaren på programmet.


Nu föreligger en version av det kommande programmet som vi sänder på remiss. Ni är självfallet fria att i remissvaret avge vilka synpunkter som helst. Vi skulle dock vara tacksamma om ni svarar på två frågor:

- Kan förslaget till Regionalt Trafikförsörjningsprogram utgöra en stabil grund för kommande arbete med att utveckla kollektivtrafiken?
- Är målbilden "Vi ska..." tillräckligt modern och utmanande för att ange riktningen i det kommande arbetet?

Vi ser gärna att remissvaret kommit till oss senast 2014-06-04. Detta program är tänkt att fastställas under tidiga hösten 2014.

REGION DALARNA  
Infrastruktur- och kollektivtrafikberedningen

Jonny Gahnshag  
Ordf.

  
/gm. Håkan Jansson

# *Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarna*

REGIONALT  
TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM  
FÖR DALARNAS LÄN 2015 – 2019

Remissversion

REGION DALARNA

## Innehåll

Förord.....	4
Inledning.....	5
<i>Kollektivtrafikens främsta uppgift</i> .....	5
<i>Trafikförsörjningsprogrammet – politisk viljeinriktning</i> .....	5
Målbild.....	6
<i>Målbeskrivning</i> .....	6
<i>Så här ska vi nå målen</i> .....	9
Dalarnas behov av kollektivtrafik.....	10
<i>Dalarnas geografi och befolkning</i> .....	10
<i>Näringslivets transportbehov</i> .....	11
<i>Arbetspendling</i> .....	11
<i>Besöksnäringens transportbehov</i> .....	14
<i>Transportbehov till utbildning</i> .....	14
Att resa till och från Dalarna.....	15
Kollektivtrafiken idag i Dalarna.....	16
Särskild kollektivtrafik.....	17
Trafik över länsgräns.....	18
Kommersiell trafik.....	19
Framtida regional trafik i Dalarna.....	20
Fortsatt utveckling.....	20
Stråktrafik.....	21
Lokal trafik.....	22
Serviceresor.....	22
Vidgat utrymme i kollektivtrafiklagen.....	23
Tågambitioner.....	23
Bättre och effektivare.....	23
Dalabanan.....	24

Bergslagsbanan .....	24
Godstråket .....	24
Bergslagspendeln .....	25
Förutsättningar på lång sikt .....	25
Tillgänglighet .....	26
Inventering och åtgärder .....	26
Ökat resande och ökad marknadsandel .....	29
Stor potential .....	29
...men lokala förutsättningar .....	29
Viktiga åtgärder .....	30
Kostnads- och resandeutveckling .....	31
Kostnader .....	31
Resande .....	32
Framtiden .....	32
Stimulera minskad bilanvändning .....	32
Åtgärder för att skydda miljön .....	33
Vår kontrollista .....	33
Uppföljning av trafikförsörjnings- programmet .....	35
Dialog .....	35
Nyckeltal .....	36
Genomförande .....	36

## Förord

Kollektivtrafiken och trafiksystemet på väg och järnväg är en viktig förutsättning för utvecklingen i Dalarna. Trafiken baseras på var människor bor och arbetar eller studerar. Resmöjligheter och en god regional tillgänglighet har stor betydelse för tillgängligheten till arbetsplatser, samhällsservice och utbildning samt för företagens möjlighet att rekrytera kompetens.

Kollektivtrafikens utveckling är viktig för fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning på ett sätt som är förenligt med en hållbar utveckling. I detta arbete är en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken och ett ökat kollektivt resande angelägna mål.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i varje län ansvarar för att det upprättas och fastställs ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Föreliggande handling är Dalarnas andra reviderade regionala trafikförsörjningsprogram och är främst ett politiskt dokument för att ange riktningen för Dalarnas kollektivtrafik.

Falun 2014-xx-xx

Leif Nilsson  
Ordförande i Region Dalarna

## Inledning

Kollektivtrafiken och trafiksystemet på väg och järnväg är en viktig förutsättning för utvecklingen av Dalarna. Kollektivtrafikens uppgift är att bidra till att hela Dalarna är en funktionell region i vid mening. I detta sammanhang är det ur flera aspekter viktigt att kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik. Detta tar sig uttryck i en rad olika krav och förväntningar på trafiksystemet, särskilt i fråga om den regionala tågtrafiken. En viktig uppgift är att utforma kollektivtrafiken så att de starka sidorna hos respektive trafikslag utnyttjas på bästa sätt. De olika trafikslagen buss och tåg ska verka där de gör bäst nytta. Störst regional nytta skapas av en kollektivtrafik som ger hög tillgänglighet på flera geografiska nivåer samtidigt; inom och mellan befolkningstäta områden, inom och mellan större arbetsmarknadsregioner samt med en effektiv koppling till de interregionala och nationella trafiksystemen.

### Kollektivtrafikens främsta uppgift

Den regionala trafikens främsta uppgift är att knyta samman Dalarna genom snabba och direkta förbindelser mellan knutpunkter i starka stråk. Den regionala trafiken bör främst expandera i starka stråk. Starka stråk kännetecknas av ett bra trafikutbud, stort resande och god trafikekonomi. Här finns också de bästa förutsättningarna för ytterligare ökat utbud, hög konkurrenskraft och resandeökning. En sådan utveckling bidrar till ytterligare regional integration och därmed bättre fungerande arbetsmarknad, ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

En särställning inom den starka trafiken har den snabba långväga trafiken särskilt på järnväg, men till viss del också med buss. Dalarna består till stora delar av glesbefolkade områden där resandet är litet. Även i glesbygd har kollektivtrafiken en viktig uppgift att tillgodose behovet av regional tillgänglighet för de boende. I dessa områden krävs en lokal yttäckande matartrafik, som ansluter till knutpunkter i regionala stråk med tätare trafik. Uppgiften innebär således att upprätthålla en bra kollektivtrafikförsörjning på alla nivåer, från det mest lokala till det regionala och interregionala, som handlar om att knyta samman olika regiondelar till en gemensam marknad för boende, arbete, utbildning, service och fritidsupplevelser.

### Trafikförsörjningsprogrammet – politisk viljeinriktning

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är politikens uttryck för de ambitioner och riktningar som kollektivtrafiken i Dalarna bör präglas av. I det här dokumentet redogörs inte för detaljerade förhållanden på driftnivå och organisation. För det finns dokumentet ”Trafikförsörjningsplan” som skrivs årligen och som redovisar den konkreta trafiken, kostnader och resande, trafikbeställningar, linjer och planeringsprocessen. I Trafikförsörjningsprogrammet återkommer nationella perspektiv på kollektivtrafiken, bl.a. i avsnittet om kostnads- och resandeutveckling. Det är viktigt för förståelsen av de egna utmaningarna och perspektiv på länets politiska viljeinriktning för kollektivtrafiken.



## Målbilder

Nationellt är transportpolitikens övergripande mål att säkerställa samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett nationellt tillgänglighetsmål har tagits fram vilket innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Mål har satts upp vad gäller trafiksäkerhet där transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Miljömål finns även som ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås samt att ett mål om ökad hälsa finns.

## Målbeskrivning

Kollektivtrafikens målformuleringsprocess är komplicerad, speciellt avvägningar mellan stad och landsbygd, trafikökning och finansiering, samhällsbetald trafik och kommersiell trafik.

*Vi ska knyta samman områden och koncentrera resurser och åtgärder till de stråk där kollektivtrafiken kan ge störst nytta*

Det kollektiva resandet kan öka även om det av kostnadsskäl inte täcker in alla platser och alla typer av resande. Det är viktigt att se över hur större resandeströmmar kan tillgodoses i kollektivtrafiken. Buss- och tågstråk som gynnar arbetspendling behöver utvecklas där ett sammankopplat system kan öka effektiviteten.

### Delmål

- Skapa snabba direktlinjer i regionala och interregionala stråk med lokala anslutningar från närliggande områden med bra resandeunderlag.
- 90 procent av länets befolkning når regioncentrum Falun/Borlänge inom en timmes restid.
- Mora stärker sin position som ett tillväxtcentrum och nav för kommunikationer i norra Dalarna.
- Södra Dalarna sammanlänkas med regioncentrum och Uppsala/Mälardalen i en större pendlingsregion.

*Vi ska ha ett hela-resan-perspektiv och göra resan snabbare och effektivare genom att utveckla knut- och bytespunkter. Dessa ska även fungera bra för anslutningsresor med bil och cykel. Alla ska ha en positiv upplevelse av tillgängligheten.*

Utvecklandet av resecentra i anslutning till tåg skapar viktiga start- och målpunkter i det längre resandet och erbjuder även en hög servicenivå och trygghetskänsla för resenären,

oavsett om man har en funktionsnedsättning eller inte, ska kunna känna att knut- och bytespunkter är tillförlitliga platser att resa från och till.

#### **Delmål**

- Etablera väl fungerande reskedjor med samordnade och så få byten som möjligt såväl mellan som inom olika trafikslag.
- Anlägga pendlarparkeringar i stationsnära lägen med hänsyn till tillgänglighet och funktion och i strategiska lägen utmed busstrafikens stomlinjer i starka pendlingsstråk.
- Utforma ett gång- och cykelsystem med hög tillgänglighet inom 3 km till resecentrum.

*Vi ska göra kollektivtrafiken till ett attraktivt resealternativ för arbets- och studiependling i syfte att skapa regionförstoring.*

Att flytta är av olika skäl inte ett alternativ för många människor, därför är transportsystemets kvalitet i kombination med geografiskt givna faktorer som avgör om regionförstoring är möjlig. Kollektivtrafiksystemets aktörer ska göra sitt yttersta för att överbrygga detta och skapa attraktivitet

#### **Delmål**

- Successivt etablera "storlänstrafik" i takt med ett ökat resande.
- Individerna når en differentierad marknad för arbete, studier, service, fritid och turism inom dagsreseavstånd. Målet gäller oavsett individens ålder, kön och eventuella funktionshinder.

*Vi ska sudda ut administrativa gränser där resenärerna inte upplever några hinder mellan olika ansvarsområden.*

Administrativa systemet med biljetter och resekort som länkar samman transportörer, finansärer och beställare ska fungera smidigt transportörer behöver utveckla ett gemensamt system för köp av resor med resenären som medelpunkt.

#### **Delmål**

- Fortsätta att utveckla informationssystem som ger lättillgänglig, tydlig och samordnad tidtabellinformation mellan de olika trafikslagen buss och tåg.
- Delta i arbetet med att samordna biljettsystem och biljettförsäljning mellan trafikslagen buss och tåg.

***Vi ska bidra till hållbar utveckling genom att öka regionens marknadsandel av resor.***

En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken bidrar till att nå miljö-, sysselsättning-, trafiksäkerhet- och jämställdhetsmålen. En fördubbling av resandet med kollektivtrafiken kan minska persontrafikens koldioxidutsläpp med 20 procent vilket ger en samhälls-ekonomisk vinst.

**Delmål**

- Utforma en tydlig integration av regional tågtrafik med regional busstrafik där tågtrafiken utgör ryggraden.
- Män och kvinnor anser i lika hög grad att kollektivtrafiken är ett attraktivt resealternativ.
- Lika möjligheter för män och kvinnor att bredda sin arbetsmarknad.
- Stärka och förstora det regionala tågtrafiksystemet.

***Vi ska använda alternativ drivmedel så som bioenergi och grön el i de fordon som ingår i kollektivtrafiken vilket även bidrar till den lokala och regionala utvecklingen.***

Vi behöver ställa om till en mer fossiloberoende fordonsflotta och utveckla en mer effektivt fordonsflotta. Exakt hur framtidens energisystem kommer att se ut är det ingen som vet med säkerhet. Men stigande energipriser och en ökad miljömedvetenhet bland befolkningen kommer att leda till en ökad vilja att åka kollektivt. Då ska vi kunna erbjuda ett miljövänligt drivmedel som vi dessutom producerar själv

**Delmål**

- Kollektivtrafiken anpassas successivt genom omställningsfaktorer som ger ekonomiska fördelar till bränslen och teknik som kan samspela med naturen.
- Miljöanpassade kollektivtrafiksystem av god kvalitet finns tillgängliga och förutsättningarna för säker gång- och cykeltrafik är goda.
- Kollektivtrafikens egna utsläpp av växthusgaser ska, räknat per resenär, minska med 20 procent fram till år 2020 jämfört med 2008.

***Vi ska stödja tillväxten i upplevelse- och besöksnäringen genom att utveckla kollektiva resemöjligheter till och från större besöksmål.***

Turismtrafiken till och från Dalarna är under högsäsong mycket omfattande. Det medför stora tillgänglighets- och trafiksäkerhetsproblem i vägnätet som är dimensionerat för betydligt mindre trafikflöden. Belastningen under högsäsongens toppar är i många fall

400-500 procent högre än genomsnittet över året, vilket skulle kunna minskas med ett ökat kollektivt resande.

#### **Delmål**

- Fler besöksmål ska växa och bli ett varaktigt tillskott i besöksnäringen.
- Allt fler besökare väljer allmänna kommunikationer för att besöka Dalarna.

*Vi ska underlätta för operatörer att i en öppnare marknad forma trafiken så att resenärernas behov av god kvalitet och tillgänglighet tillgodoses.*

#### **Delmål**

- Alla operatörer ska ha tillgång till grundläggande information om Dalarnas kollektivtrafik.
- Alla operatörer ska ha samma utgångsläge i konkurrens om trafik i Dalarna

*Vi ska i bred samverkan mellan kommuner och landstinget, Dalatrafik, Tåg i bergslagen, trafikoperatörerna, m.fl. utveckla kollektivtrafiken i samverkan med näringslivet.*

Ett öppet arbetssätt är nödvändigt för att kundanpassa trafiken samt för att ge arbetsgivare en möjlighet att se värdet i att använda kollektivtrafiken. Att etablera kontaktytor kommer att vara en viktig inriktning i detta arbete.

#### **Delmål**

- Arbetsgivare och företag upptäcker kollektivtrafikens möjligheter som skapare av positiva värden för sin personal och verksamhetens image.

Det är viktigt att tydliggöra mål och visioner med förändringsarbetet och vilka förbättringar man vill åstadkomma. Strategier väljs utifrån de förutsättningar och behov som finns i organisationen på lokal och regional nivå. Vad behövs för att utveckla och förbättra verksamheten? På vilket sätt ska resp. organisation arbeta och hur ska specifik kompetens tas till vara så att trafikutövarna kan ges de bästa förutsättningarna för att nå de regionala målen mål?

#### *Så här ska vi nå målen*

- **Regionalt och delregionalt viktiga stråk** pekas ut och utvecklas genom kartläggning av nuvarande brister i tillgängligheten samt vad som skulle krävas för att nå målen. I första hand bör bristerna i regional tillgänglighet åtgärdas.
- **Utveckla resmöjligheterna utanför rusningstid.** Med tanke på att fritidsresor har en så stor potential, och att de i huvudsak sker utanför rusningstid, bör ökade insatser göras för att öka kollektivtrafikandelen inom detta kundsegment.

- Utbildningsinsatser med fokus på att förbättra **utförandekvaliteten** krävs.
- **Tydlig och enkel information** innan, under och efter resan är av största betydelse. Det är viktigt att tillräckliga resurser sätts av till marknadsföring.
- **Tydliga linjer.** Inga förgreningar eller varianter på körvägar bör förekomma. Dock är en avkortad körväg för vissa turer acceptabel.
- **Så få linjer som möjligt i varje stråk.** Om det finns flera linjer i samma stråk ska gemensamma hållplatser och körvägar eftersträvas liksom koordinering av tidtabellen.
- **Centrala bytespunkter** i form av en centralt belägen hållplats eftersträvas i varje större tätort, där byten kan ske mellan alla linjer (stadsbuss, regionbuss, tågtrafik och serviceresor). Viktiga resrelationer till, från eller inom städerna ska normalt inte kräva mer än ett byte.
- **Prioriterade anslutningar.** För linjer som har flera anslutningar med andra linjer ska de anslutningar som har störst antal bytesresenärer prioriteras.
- **Samordning av parallelltrafik.** I de stråk där det finns parallell tåg-, stadsbuss- eller regionbusstrafik ska samordning ske. Där tåg och buss går parallellt är tågtrafiken normalt huvudalternativet.
- **Funktionshinderanpassade matarpunkter.** All närtrafik och övrig svag trafik skall mata till punkter i det överordnade trafiknätet, som är funktionshinderanpassade.
- **Prioritera tillgänglighetsanpassning där många reser.** I första hand anpassas tåg, stadsbusstrafik och starka regionala busstråk.
- **Trygga och säkra lösningar.** Region Dalarna ska aktivt arbeta för god trygghet.

Syftet med att genomföra åtgärder är att förbättra resultaten och öka måluppfyllelsen inom kollektivtrafikens ekonomiska ramar. En förutsättning för att åstadkomma detta är att konstatera vilka förändringar och förbättringar som behöver genomföras. Det är väsentligt att Region Dalarna som regional kollektivtrafikmyndighet, AB Dalatrafik, Tåg i Bergslagen AB, kommuner och landsting tillsammans kartlägger och analyserar vilka behov som finns gällande ledning, organisation och resursanvändning.

## Dalarnas behov av kollektivtrafik

### Dalarnas geografi och befolkning

Dalarna är ett vidsträckt landskap på närmare 28000 km<sup>2</sup> och har 278000 invånare. I genomsnitt bor det ca. 10 invånare per kvadratkilometer jämfört med genomsnittet i Sverige som har 23 invånare per kvadratkilometer. Borlänge är den mest tätbefolkad kommunen med 85 invånare per kvadratkilometer medan Älvdalen har 1 invånare per

kvadratkilometer, vilket visar på de skilda förutsättningarna som finns i Dalarna för att skapa kollektivtrafik med jämförbar/likvärdig kvalitet.

### *Näringslivets transportbehov*

Dalarna är ett ekonomiskt starkt område har ett diversifierat näringsliv som domineras av skogsbruk, tillverkningsindustri och turism. Länet är Sveriges fjärde största exportlän med ca.38 miljarder kronor i exportvärde där stål- och metallindustrin samt pappers- och trävaruindustri är dominerande inslag.

Den tunga industrin genererar en stor andel godstransporter. En hög andel transporteras idag på järnväg, exempelvis har 25 procent av Sveriges alla godstransporter med järnväg Dalarna som mål eller passerar genom länet. Det råder dock kapacitetsbrist i järnvägsnätet idag. Borlänge har t ex järnväg åt fem håll, men endast enkelspår i alla riktningar. I nuläget väljer flera företag i Dalarna bort järnvägen för sina transporter p.g.a. för låg tillförlitlighet/kapacitet trots att det finns företag som är mycket väl lämpade att nyttja järnvägen för sina transporter. Energieffektiva och driftssäkra järnvägstransporter är en förutsättning för Dalarnas industriers överlevnad samt för kollektivtrafikens utveckling. För att bevara industrins konkurrenskraft, skapa möjligheter för människor att bo och arbeta på olika ställen i regionen och samtidigt verka för ett resurseffektivt energisystem är det en förutsättning med stora satsningar för att få ett fungerande järnvägsnät med en utbyggd kapacitet.

Falun-Borlångeregionen utgör en stark arbetsmarknad för de omkringliggande kommunerna. Arbetspendlingen ger en ökad tillgänglighet till arbetsplatser lokaliserade utanför bostadskommunen vilket kan väga upp en svag utveckling i den lokala arbetsmarknaden. Arbetspendling kan även förbättra möjligheten att kombinera ett attraktivt boende med ett attraktivt arbete. Syskonstäderna Falun och Borlänge har vuxit fram som ett handels- och administrativt centrum i länet, vilken ytterligare befästs med IKEA-etableringen i Borlänge. Städerna tillsammans tjänar även som viktiga transportknutpunkter i länet. Med den diversifiering som råder i näringslivet i länet är det fortsatt viktigt att näringslivets specialisering kvarstår för att utgöra konkurrenskraft i förhållande till omvärlden.

### *Arbetspendling*

Näringslivsstrukturen och möjligheterna till förvärvsarbete varierar betydligt mellan olika kommuner i Dalarna, vilket framhåller vikten av tillfredställande kommunikationer mellan de lokala arbetsmarknaderna. Detta för att säkerställa att både män och kvinnor kan ta den arbetsmarknad som finns inom ett skäligt avstånd från bostaden. Framtidens arbetsliv ställer nya krav på kollektivtrafiken bl.a. genom att framtidens arbetspendlare reser längre och på mer spridda tider.

De lokala arbetsmarknaderna i Dalarna definieras idag av SCB enligt följande:

- Vansbro
- Malung - Sälen

- Mora – Orsa - Älvdalen
- Borlänge – Falun – Gagnef – Säter - Rättvik- Leksand
- Avesta- Hedemora (Fagersta)
- Ludvika - Smedjebacken (-Ljusnarsberg)

Emellertid ser de lokala arbetsmarknaderna olika ut för män och kvinnor eftersom kvinnor i regel inte pendlar i samma grad som män. Små arbetsmarknadsregioner är särskilt sårbara vid strukturomvändningar eller andra förändringar i näringslivet såsom nedläggningar av större arbetsplatser vilket på både kort och lång sikt kan förändra vardagsresandet i Dalarna varför det är angeläget att skapa större arbetsmarknadsregioner genom en ökad arbetspendling. 4 procent respektive 5 procent av Dalarnas arbetsföra invånare pendlar in respektive ut från länet. Nedan visas arbetspendlingsflöden för olika delar av Dalarna.

Pendlingen är mest omfattande i de centrala delarna av länet och särskilt utefter Dalabanan/Siljansbanan där antalet pendlare överstiger 1000. Delsträckan Falun-Borlänge sticker ut där knappt 6000 pendlare byter stad varje dag i samband med sitt arbete. I länets södra del finns en omfattande pendling mellan Ludvika och Smedjebacken och även vidare mot Fagersta. En relativt omfattande pendling sker även mellan Falun-Hofors och Falun-Gävle. I Västerdalarna är pendlingen mer begränsad och den pendling som finns sker i första hand inom respektive kommun. Från Björbo och österut ökar dock pendlingen mot Borlänge. Den tydliga slutsatsen som kan dras av de siffror vi haft tillgång till jämfört med arbetspendlingsdata från tidigare, är att pendlingen ökat. Alla kommuner har pendlare.

#### BRUTTOPENDLING 2012 MELLAN LÄNETS KOMMUNER SINSEMELLAN OCH VIKTIGARE RELATIONER UTANFÖR LÄNET

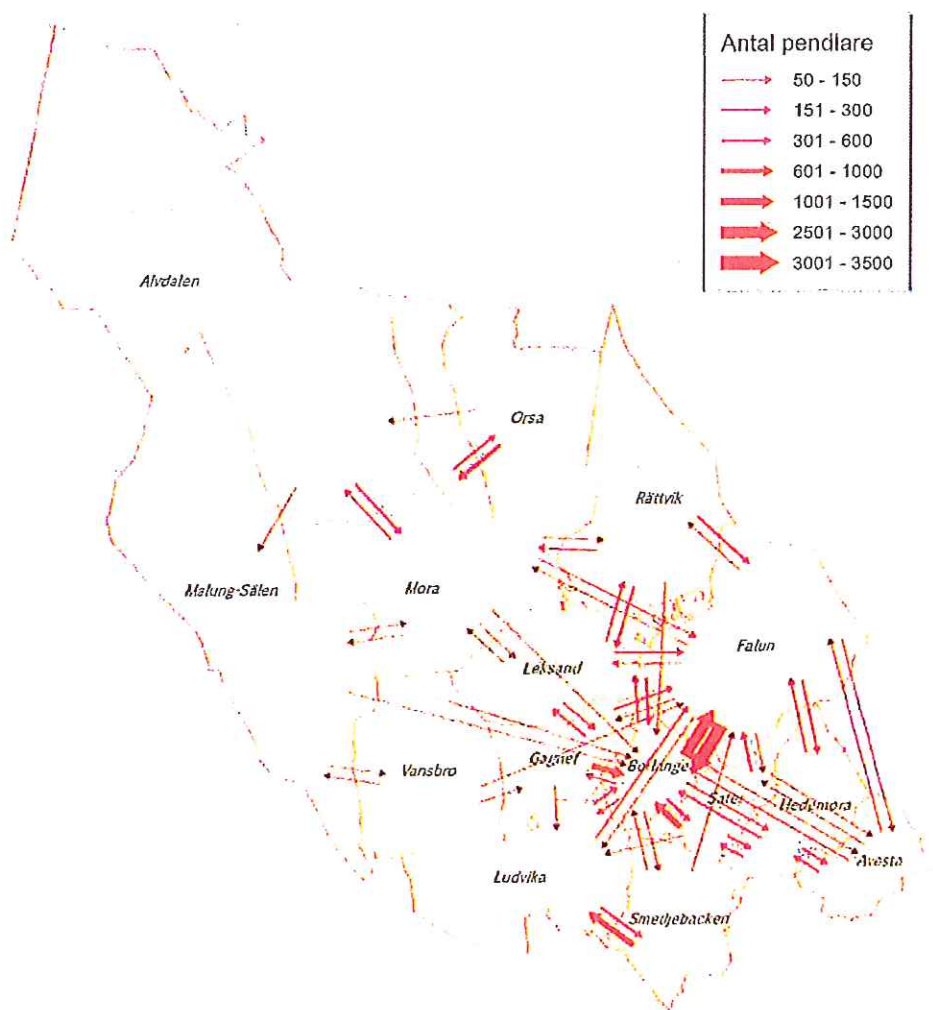
(strömsstorlek: minst 10 pendlare mellan länets kommuner och minst 30 gentemot kommun över länsgränsen)

Källa: SCB (RAMS)

Bearbetning: Region Dalarna

FRÅN:	Kommuner utanför länet:																												
	Ave	Bor	Fal	Gag	Hed	Lek	Lud	Mal	Mor	Ors	Rst	Sme	Sjt	Van	Älv	Faga	Gävle	Göteb	Hof	Lek	Ljusn	Norb	Sala	Sandv	Sth/m	Upps	Väst	Öre	
TILL:																													
Avesta		70	70		460		10					30	130				160		40			330	270	60	70	30	60		
Borlänge	170		3360	1360	370	550	370	60	110	30	120	130	1320	60	20		60	30	40						30	110	40	40	40
Falun	120	2550		360	240	420	180	30	160	40	390	60	460	60	30		110	30	90						70	190	60	30	60
Gagnef		210	60			220					20		20	60															
Hedemora	400	170	170	10		10	20						510									60	30						
Leksand		200	210	330	10		20	10	90	10	430		20	20												60			
Ludvika	20	260	120	70	20	10			10			1310	50	40		40			210							30	70	30	
Malung-Sälen		20	30			20			90	10	10			90	70					30						40			
Nora		30	100	10		110	20	60		910	260		40	330												40	30		
Orsa		10	10			10				350		40		30															
Rättvik		10	140	20		270			120	40				10												30			
Smedjebacken	10	90	10				430						30																
Säter	60	460	110	30	350	10	20						20																
Versbo		20	20	40		20	10	100	10																				
Älvdalen			10					10	200	50	10																		
Kommuner utanför länet:																													
Fagersta	170				30		60					430																	
Gävle	40	90	150		30																								
Göteborg		60	60				30																						
Hofors			120		30																								
Ljusnarsberg							60																						
Norberg	130												30																
Sala	130																												
Sandviken	30	40	150		30																								
Skanskalleberg																										30			
Solna		90	70																										
Stockholm	120	210	330	60	60	140	70	90	110	40	90	40	40	40	30														
Uppsala		90	60	90																									
Västerås	160	90	40				70																						
Örebro		30					40																						

## Bruttopendling 2012 mellan kommunerna i Dalarnas län



Källa: SCB (RAMS). Bearbetning: Region Dalarna  
Bakgrundskarta © Lantmäteriet, 73702-140001-01-34992

2014-03-07

Sveriges kommuner och landsting har genom statistik från SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (RAMS) identifierat fyra kategorier av pendlare.

Pendlarna bildar tillsammans en dynamisk massa som driver på arbetsmarknads-förstoring. För nästan alla kommuner inverkar pendling och regionförstoring positivt på kommunernas tillväxt, arbetskraftsförsörjning och lönenivåer. Detta har gjort att allt fler kommuner anser att utvecklingen i storstäderna är av stor vikt för den egna kommunen även om den avståndsmässigt kan ligga 10–20 mil där ifrån. Detta bekräftas av statistiken där pendlingen nationellt sett har ökat i allt vidare cirklar in mot storstäderna.



Numera framhålls pendling och regionförstoring som svaret på många kommuners problem med minskad befolkning och svag arbetsmarknad. Sveriges näringslivschefer ansåg till exempel i en enkätundersökning av Sveriges kommuner och landsting från december 2006 att regionförstoring och kommunikationer var kommunens viktigaste tillväxtfaktor.

### *Besöksnäringens transportbehov*

Besöksnäringen är en växande industri i Dalarna och länet är Sveriges fjärde största besöksdestination samt ledande turistlän bortsett från de tre storstadsregionerna.

Sälen, Idre- och Grövelsjöfjällen är norra Europas största vinterdestination. Under högsäsong rör sig varje vecka drygt 100000 besökare i området vilket innebär att Malung-Sälen och Älvdalens kommuner ökar sin befolkning betydligt under vintersäsongen. Även Siljansbygden har en betydande turism och det finns ett organiserat turismsamarbete mellan kommunerna över den svensknorska gränsen. Sommarturismen är mest omfattande i Siljansbygden men är även under stark utveckling i Dalafjällen. I Dalarna arrangeras också stora arrangemang inom idrott och kultur som t.ex. Vasaloppsveckan i Sälen/ Mora, Vansbrosimningen, Svenska Skidspelen, Dansbandsveckan i Malung, Rättviks Classic Car Week, Peace & Love i Borlänge, Avesta Art och nationalscenen Dalhalla. Även stora mästerskap anordnas som t.ex. skid-VM 2015 i Falun.

Av dagens totala resande till Dalarna är ca.30 procent fritidsresor. Näst intill 90 procent av dessa besökare kommer till sitt besöksmål i Dalarna med bil medan drygt 8 procent tar bussen. Tåget har en låg andel på 1,5 procent och flyget står för 0,4 procent. Resornas kollektivtrafikandel står i och med detta för mindre än 10 procent av samtliga resor.

### *Transportbehov till utbildning*

En tredjedel av Dalarnas totala resande utgörs av resor till och från skolan. Varje kommun har sitt eget skolskjutsreglemente, utifrån en ram utarbetad av Region Dalarna, med de regler som gäller för att man ska vara berättigad till skolskjuts eller skolkort för resor i linjetrafiken. Skolkorten kan även förses med tågmärke, vilket berättigar till resor med Tåg i Bergslagen och SJ till och från skolan. Elever som måste resa med tåg utanför länet (t.ex. Fagersta eller Kopparberg) behöver ett pendlarkort som köps direkt från operatören.

Den moderna skolan innebär allt fler fria skolval och fria tider i stort sett genom alla stadier. Framför allt inom gymnasieskolan kommer detta att medföra en ökad grad av pendling till de studieorter som erbjuder de program som eleverna önskar studera. Allt fler yrkeshögskoleutbildningar finns och planeras även på flera orter i länet, vilket ställer krav på pendlingsmöjligheter. Antalet skolelever minskar dock på grund av minskande barnkullar vilket påverkar kollektivtrafikutbudet och därmed också tillgången till kollektivtrafik för övriga grupper i samhället. Det är således viktigt med flexibilitet även i organisation och planering av kollektivtrafiken för att klara sådana omställningar.

I länet finns Högskolan Dalarna med campus i Borlänge och Falun. Under 2010 studerade drygt 18000 unika personer på Högskolan Dalarna endera på campus eller på distans. Högskolan Dalarna har starkt bidragit till en kraftig ökning av utbudet av högre utbildning i länet. Boende i länet har även möjlighet att dagspendla med tåg till bland annat Högskolan i Gävle, Örebro och Uppsala universitet för att ta del av ett rikt och varierat utbildningsutbud. Dock finns det ett behov av att förbättra tillgängligheten och öka kapaciteten på järnvägsnätet för att uppnå bättre kopplingar mellan länet och universitetsstäderna.

## Att resa till och från Dalarna

Som resenär kan man resa till och från Dalarna på många olika sätt. Upphandlad busstrafik över länsgränserna omfattar följande sträckor:

- Falun – Hofors – Gävle
- Mora – Sveg – Östersund
- Mora – Furudal – Edsbyn
- Falun – Enviken – Edsbyn
- Ludvika – Smedjebacken – Fagersta
- Avesta/Krylbo – Fagersta/Norberg
- Malung – Torsby

Masexpressen trafikerar sträckan Dalarna - Stockholm på alla dagar utom tisdag och onsdag. Swebus Express kör trafik till/från Stockholm, Karlstad, Örebro och söderut samt trafikerar även vissa sträckor inom länet. Go By Bus trafikerar sträckan Stockholm – Ludvika. Med Fjällexpressen kan man resa från bl.a. Danmark, Skåne, Halland, Göteborg till Sälen, Orsa Grönklitt, Idre och Grövelsjön. Från Stockholm och Uppsala går det att resa till Bjursås samt till Sälen, Idre och Grövelsjön. Dessa fyra trafikföretag bedriver kollektivtrafik på rent kommersiella villkor. Utöver dessa bedrivs även ren beställnings- trafik.

Dalarna har direkta järnvägsförbindelser med Örebro, Västerås och Gävle genom tågsystemet Tåg i Bergslagen AB. Kommersiell tågtrafik bedrivs av Tågäkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) som trafikerar sträckan Falun – Göteborg samt av SJ som trafikerar sträckan Mora respektive Falun till Stockholm.

I Dalarna finns två flygplatser med reguljärtrafik, Dala Airport i Borlänge och Mora-Siljan Flygplats i Mora.

Inrikes flygrutter är:

- Borlänge – Göteborg/Landvetter (Direktflyg)
- Borlänge – Malmö/Sturup (Direktflyg)
- Borlänge – Arlanda (Direktflyg)
- Mora – Stockholm/Arlanda (Avies)
- Mora – Ängelholm (Kullaflyg)

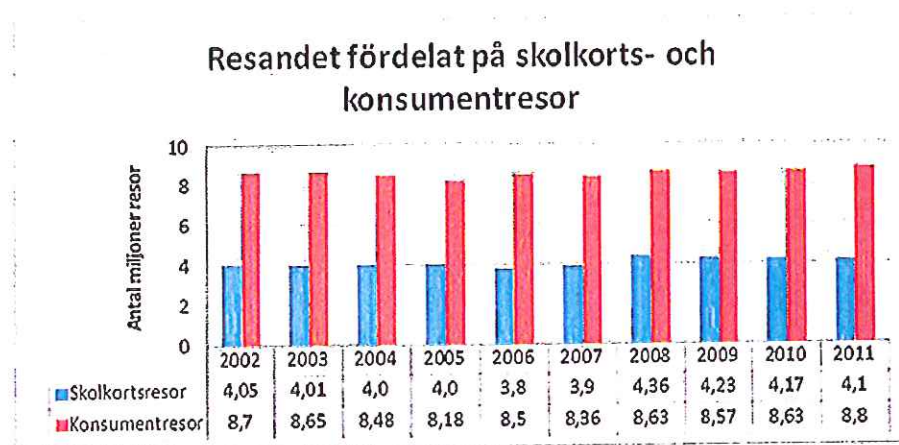
Från Borlänge går också under året chartertrafik till Gran Canaria, Kreta, Antalya, Rhodos och Thailand.

De stora trafikflödena genom Dalarna är främst längs riksvägarna 50 och 70, särskilt i länscentrum Falun-Borlänge och Mora med trafikflöden på 12-20000 fordon per dygn. Trafikflödet är tidvis intensivt även på Europaväg 16/riksväg 71 till Sälen med 10000 fordon per dygn i veckohelgerna under vintersäsongen. Vid mätning på riksväg 45 vid rastplatsen Lisskogsåsen ligger trafikflödet på 1300 fordon i genomsnitt sett över hela året. Under veckohelgerna passerar dock ca. 5000 fordon under vintersäsongen samt ca. 3 000 fordon under sommarsäsongen, vilket kan ses som maxvärden vad gäller trafikflödet.

## Kollektivtrafiken idag i Dalarna

I den upphandlade busstrafiken i Dalarna görs nästan 40000 resor om dagen vilket utgör knappt 13 miljoner resor varje år (under en dag med besvärliga vinterförhållanden görs i snitt 60000 resor). Trafiken bedrivs med ett 80-tal landsbygdslinjer och ett 40-tal tätortslinjer via totalt 3500 hållplatser. Bussresandet har varierat något under de senaste 10 åren från 13,7 miljoner resor år 2000 till 12,9 miljoner resor år 2011.

Resandet ökar främst i tätortstrafiken. Några stora trafikomläggningar på senare tid som bör nämnas är Falun 2005 och Borlänge 2007. 2006 infördes även 10-minuterstrafik mellan Falun och Borlänge. Det enskilt största framgångsreceptet för den positiva resandeutvecklingen har varit den förtätade och regelbundna linjetrafiken med buss. Resandet har legat relativt stabilt de senaste åren. Ökningen i resandet 2011 består framför allt av en ökning av konsumentresorna, d.v.s. betalande resenärer. Skolkortsresandet har legat relativt stabilt de senaste tio åren.



2011 var kollektivtrafikens marknadsandel i Dalarna 9,29 procent och det kan konstateras att marknadsandelen har minskat vid jämförelse med 2010 (9,77 procent). Trots en resandeökning för 2011 minskar marknadsandelen, vilket ytterligare förstärker bilden av att invånarna i Dalarna har ett för riket högt bilinnehav samt att insatser behöver göras för att nå den uppsatta målbilden.

Marknadsandelarna på de olika stråken ligger mellan 7-16 procent. Andelen är dock högst i stråken Grängesberg – Ludvika – Borlänge – Falun. Här finns också det bästa trafikutbudet. Delsträckan Falun - Borlänge har enligt ungefärliga beräkningar en marknadsandel på ca. 20 procent.

Kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken i Dalarna. De regionala busslinjerna täcker stor del av det allmänna vägnätet och de större tätorterna. Även om kollektivtrafiknätet är väl utvecklat efter de större trafikstråken är turtätheten på vissa busslinjer låg, i synnerhet på busslinjer med lågt resandeunderlag där kollektivtrafiken endast finns till för att tillgodose skolungdomars behov av resor till skolan. För att studera trafikutbudet mer detaljerat i form av linjedragningar i länet samt fakta i form av bl.a. antal påstigande, antal turer och kostnadstäckning, se "Trafikförsörjningsplanen".

Utöver busstrafiken kör Tåg i Bergslagen (TiB) regional och interregional tågtrafik i Dalarnas län, Örebro län, Västmanlands län och Gävleborgs län. Det gemensamma bolaget Tåg i Bergslagen bildades i juni 2001 av de fyra länen. Arbeta pågår ständigt med att utveckla den framtida regionala tågtrafiken och planering sker i hög grad utifrån den utredning om tågpendling i Dalarna som Region Dalarna genomförde 2008. Före TiB:s trafikstart år 2000 genomfördes totalt ca.1 miljon tågresor, vilket kan jämföras med 3 miljoner som är beräknat resande för 2012. Under 2011 genomfördes 424000 resor på Tåg i Bergslagen med periodkort, vilket är en ökning med 170000 resor jämfört med 2010. Kortresande i Dalarna utgjordes under 2011 av 198000 vanliga länskortsresor och 45000 skolkortsresor.

2011 genomfördes 64000 resor på SJs tåg med periodkort, vilket är en minskning med 11 000 resor från föregående år. Flera utredningar visar att det idag råder kapacitetsbrist på Dalarnas järnvägsnät som förhindrar ökad turtäthet utan att vissa åtgärder genomförs. Detta p.g.a att persontågtrafiken samsas med godstågtrafiken om tillgången till spårutrymme. Det finns ett behov av att förbättra detta och även minska ned restiden på en del sträckor för att i större utsträckning möjliggöra konkurrens gentemot bilresandet. Som tidigare nämnts arbetar kollektivtrafikmyndigheten och TiB utifrån den genomförda tågpendlarutredningen 2008 och det kan konstateras att det fortfarande finns åtgärder som ännu inte tillgodosetts.

## Särskild kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken, som omfattar färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skol- och särskoleskjutsar, resor till och från korttidsboende och kommunresor, d.v.s. resor som kräver särskilt tillstånd samt kompletteringstrafik, har utvecklats i hela länet. Sedan trafikstarten den 1 juli 2007 har all särskild kollektivtrafik i Dalarnas län samordnats i Dalatrafiks regi via länets gemensamma beställningscentral, BC Dalarna. På årsbasis hanteras ca. 600000 resebeställningar i systemet. Trafiken kan vara anropsstyrd eller linjebunden och utförs yrkesmässigt med personbilar eller specialfordon. Den pågående planeringen för upphandling av ny trafik med trafikstart 2014 syftar till att integrera särskild och allmän kollektivtrafik till ett gemensamt kollektivtrafiksystem och öppna upp den särskilda kollektivtrafiken för alla resenärer.

En utveckling av att åka kombinerad färdtjänst mellan allmän- och särskild kollektivtrafik har genomförts under 2012. Då började Dalatrafik erbjuda de färdtjänstberättigade ett värdekort/färdtjänst. Kortet kan laddas med en summa pengar eller om resenären väljer att betala kontant i samband med sin resa. Innehavare av värdekort/färdtjänst får alltid ta med en ledsagare kostnadsfritt. En zontaxa enligt ovan gäller även i detta fall. Antal

färdtjänstberättigade i Dalarna är ca. 8700 personer. Antal färdtjänstbeställningar via Beställningscentralen är ca. 124000 och antalet omsorgsresor ca. 145000.

Serviceresor (särskild kollektivtrafik) är samhällssubventionerad trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd. Med serviceresor avse färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, sjukresor, skolskjutsar och särskoleskjutsar, resor till och från korttidsboende samt övriga kommunresor utförda av mindre fordon. Huvuddelen av resorna gäller färdtjänst-, omsorgs- och sjukresor. Resorna utmärks av att resenären har behov av en högre grad av individuell service för att resan skall kunna genomföras.

Sedan 1 juli 2007 samordnas alla serviceresor i Dalatrafiks regi. Detta regleras i ett samarbetsavtal mellan landstinget och kommunerna och ett uppdragsavtal till Dalatrafik. Avtalen gäller t.o.m. den 31 december 2011 och har en uppsägningstid om minst ett år. Eftersom ingen har sagt upp avtalen är de förlängda till och med 2015-12-31. Trafiken samordnas via BC Dalarna. På årsbasis innebär det att ca. 600000 beställningar.

Patienter som, efter utfärdande av specialistremiss, kallas till högspecialiserad vård och behandling utanför hemlandstinget får ersättning för resa till och från vården med billigaste möjliga färdmedel och med hänsyn till personens medicinska, fysiska och psykiska hälsotillstånd. Vid sjukresor till och från Gävle samt Örebro sker resorna i huvudsak med Tåg i Bergslagen. Sjukresor till och från Uppsala/ Stockholm sker i huvudsak med landstingets sjukreselinje. Om det medicinska behovet kräver annat färd sätt t.ex. taxi/specialfordon måste detta intygas av remitterande vårdenhet i Landstinget Dalarna.

En indikation på hur många som har rätt till ersättning för sjukresa och som använder sig av denna rätt kan ges av antalet sjukbesök i länet i relation till antalet sjukresor. Antalet utförda sjukresor i relation till antalet vårdbesök ger en indikation om att cirka 9 procent utnyttjar denna rätt.

## Trafik över länsgräns

Geografiskt sett avgränsas det regionala resandet till länet med undantag av de interregionala linjer som redovisas nedan. Detta för att skapa en helhet i trafiksystemet som gagnar resenären. Dessa linjer har karaktären av vardagsresande och räknas därmed enligt definition som regional trafik. Samråd har hållits med respektive angränsande myndighet där protokoll har upprättats över vem som hanterar vilken linje vad gäller beslut av trafikplikt.

- Linje 41 Falun – Hofors – Gävle
- Linje 245 Mora – Sveg – Östersund
- Linje 104 Mora – Furudal – Edsbyn
- Linje 39 Falun – Enviken – Edsbyn
- Linje 36 Ludvika – Smedjebacken – Fagersta
- Linje 500 Fagersta/Norberg – Avesta/Krylbo
- Linje 209 Torsby – Malung

Förutom dessa linjer ser gärna den regionala kollektivtrafikmyndigheten att trafik över läns- och riksgrensarna uppmuntras, t ex busstrafik mellan Dalarna – Karlstad och Sälen-Trysil. Det är oklart hur omfattande arbets- och studiependling kan komma att ske och sannolikt är det mera fritidsresande och turismresande som kommer att dominera. Även om det kan i förlängningen stimulera till ökad aktionsradie vad gäller arbete och studier.

## Kommersiell trafik

Den nuvarande lagstiftningen som infördes 1 januari 2012 innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg från och med den 1 oktober 2010. 2012 avskaffades även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Därigenom skulle dynamiken ökas på kollektivtrafikmarknaden vilket från centralt håll menades kunna bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande.

Kollektivtrafikens marknadsandel i landet har under en rad år varit förhållandevis stabil mellan 13 och 19 procent av de markbundna inrikes persontransporterna. Den lokala och regionala kollektivtrafiken har under flera år bedrivits av trafikhuvudmännen. Trafiken subventioneras till i genomsnitt hälften I Dalarna är intäktsfinansieringsgraden, alltså biljett och kortintäkter ca. 55 procent. Där ingår intäkter från kommunernas köp av skolskjutskort. Den totala subventioneringsgraden är ca.60 procent.

Upphandlad trafik är attraktiv för trafikentreprenörer genom långa avtalstider. Dessa förhållande gäller både buss och tåg. Inte ens i landets mest tätbefolkade områden finns många exempel på kommersiell busstrafik som en del av kollektivtrafiken eller tågtrafik där upphandlad och kommersiell trafik trafikerar samma sträcka, sträckan Uppsala-Stockholm är undantaget.

Kommersiell tågtrafik finns på Dalabanan och Siljansbanan samt mellan Falun och Göteborg. Skulle det starta subventionerad upphandlad trafik på dessa reserelationer hela sträckan skulle den kommersiella trafiken minska. För utveckling av tågtrafiken - kommersiell eller subventionerad- finns ett effektivt hinder i form av frånvaron av dubbelspår och svårigheter att få tag i rullande materiel som uppfyller alla moderna krav på komfort och säkerhet och sist men inte minst betydelsefullt, minskad tillgång på tåglägen.

Möjligheten för entreprenörer att starta kommersiell trafik är att hitta reserelationer som idag inte trafikeras, t.ex. utifrån arbetspendlingsstatistik. Då skulle tillgången på trafik öka och en affärsmässig möjlighet skapas. Sannolikheten är dock låg eftersom sådana satsningar blir riskfyllda projekt i glesbefolkade områden.

## Framtida regional trafik i Dalarna

För att möta transportbehoven i Dalarna ska kollektivtrafiken möjliggöra en högre tillgänglighet än idag till arbete, studier, vård och omsorg. Resor till fritidsaktiviteter och besöksnäringen i regionen skall utvecklas. Detta för att upprätthålla och utveckla attraktiviteten i regionen. Dalarnas invånare kan ha långa avstånd mellan bostad och arbete. Det är troligt att många kommer att välja att dagpendla till sitt arbete eller studieort om restiden upplevs som rimlig. Tidigare forskning har visat att en restid mellan 45 minuter - en timme, motsvarande ca. 80 km, anses som en rimlig gräns för vardagspendling. Det skulle vidga arbetsmarknadsregionerna ytterligare, även över länsgräns. Kollektivtrafiken skall vara utformad på ett vis som täcker upp olika grupper av medborgares resebehov och inte tvingar medborgare till att byta bostadsort på grund av studier eller arbete utan snarare bidrar till regionförstoring.

### Fortsatt utveckling

Kollektivtrafiken skall kunna erbjuda ett trafikutbud som medger enkla och bekväma resor som inte tar alltför lång tid att genomföra. Samtidigt är det viktigt att våga fokusera på och prioritera starka pendlingsstråk samt stråk som bidrar till regionförstoring. Genom att anpassa kollektivtrafikutbudet mot resenärernas behov av kollektivtrafik har kollektivtrafiken möjlighet att påverka resandet i riktning mot en mer hållbar utveckling på bekostnad av privatbilismen. Möjligheterna finns främst i de starka stråken där det finns ett kundunderlag som medger en hög nivå av service och hög turtäthet.

Planeringen inför kommande trafik strävar efter att skapa ett sammanhållet trafik-system för all kollektivtrafik där färdtjänst, skolskjuts-, sjuk- och kompletteringstrafiksresor, s.k. serviceresor, samordnas med allmän kollektivtrafik i ett och samma trafiksystem. Med anpassade transportfordon, god styrning, tillämpning av s.k. flexlinjer och anropsstyrd trafik kan landsbygdstrafiken behållas med högre nyttjande och bättre kostnads-effektivitet. Taxi ses som en viktig aktör för att uppnå detta. I Dalarna handlar det om att ge länets invånare ett alternativ till personbil och att skapa resmöjligheter för personer utan bil. Den pågående planeringen för upphandling av ny trafik med trafikstart 2014 syftar till att integrera särskild och allmän kollektivtrafik till ett gemensamt kollektivtrafiksystem.

Relevans är ett viktigt inslag i trafikplaneringen. Det innebär att det ska finnas möjligheter för resenären att på ett snabbt, säkert, enkelt och prisvärt sätt kunna nyttja kollektivtrafiken vid den tidpunkt som passar. Det handlar således om att hitta den ekonomiskt optimala nivån för människors tillgänglighet och möjlighet att nyttja trafiken. För att uppnå relevans bör tätortstrafiken och stomlinjer gå med 10 minuters mellanrum i högtrafiktid och med 20 minuters mellanrum under övriga tider. Det är även av vikt att ha en tät och regelbunden trafik med fasta avgångstider beroende på olika förutsättningar i länet.

Den regionala trafiken bör där järnvägsnätet så tillåter ske med tåg. Region Dalarnas utredning om pendling med tåg skall där vara vägledande. Detta innebär att tåg från trafikerade linjer samtidigt skall angöra och avgå från Borlänge C en gång i timmen i högtrafiktid. Möjlighet ska finnas att utveckla den regionala tågtrafiken mot Uppsala och

Västerås via Avesta/Sala. Nästa steg bör vara att även utveckla 1-timmestrafik mot Gävle. På prioriterade stråk skall denna trafik sedan förstärkas med expressbusstrafik i motsvarande omfattning.

Det är av central betydelse att framhålla att resenären står i centrum för myndigheten. På EU-nivå har ny lagstiftning utarbetats vad gäller resenärernas rättigheter och garantier. Det har sedan länge varit beslutat att kollektivtrafiken, liksom andra offentliga miljöer, ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning till år 2010. Samtliga fordon som används idag, förutom godsrums-bussarna, är anpassade för personer med funktionsnedsättning men det återstår mycket att göra i den fysiska miljön omkring hållplatserna och detta arbete bör intensifieras i form av ytterligare anpassning av hållplatser och terminaler. Teknisk utrustning i fordonen för hållplatsutrop skall användas i trafiken.

I Dalarna beställer kommuner och landsting den trafik man är beredd att betala för. I detta förfarande genomförs trafikbeställningar där Dalatrafik samlar in och sammanställer länets kommuners och landstingets önskemål om framtida kollektivtrafik. 2012 har trafikbeställningar lämnats in för dels 2013, men även för den trafik som ska starta i samband med att den kommande trafikupphandlingen genomförs med trafikstart den 1 juli 2014. Det kan konstateras att målbilden behövs kommuniceras ytterligare med kommuner och landsting i samband med trafikbeställningarna. Ett sådant arbete bör därför inledas för att få en högre samstämmighet. Det regionala resandet enligt lag avgränsas geografiskt till länet. Dessutom ingår de interregionala linjer som har karaktären av vardagsresande och därmed är att betrakta som regionala.

Flera utmanande diskussioner behöver föras i det här sammanhanget; trafiklösningar för landsbygdens glesaste områden i Malung-Sälens och Älvdalens kommun, trafik i fjällområdena under säsongperioder, trafik över landsgränsen till Norge –Elgå och Drevsjö i Engerdal kommune till Idre och Älvdalen, mellan Sälen och Trysil.

## Stråktrafik

Trafiksystemet i länet ska byggas upp kring stråk, bytespunkter och lokaltrafik. Den viktigaste uppgiften är att säkerställa den regionala trafiken, d.v.s. uppbyggnad av stråk med mål om 1-timmestrafik mellan viktiga orter och centra samt att säkerställa länets stråk till grannlän och huvudorter på längre avstånd.

Under 2013 inventerades samtliga regionala närtrafiklinjer och tillsammans med berörda kommuner och landstinget diskuterades finansieringen av trafiken. I översynen av linjerna ingick också att överväga huruvida landstinget i framtiden ska ta över viss regional närtrafik eftersom de ingår i utpekade stråk och därmed i länets stamnät för trafiken. Parallellt har initiativ tagits till att utveckla den anropsstyrda trafiken under begreppet servicetrafik som kan inkludera färdtjänst, skolskjutsar, sjukresor, kompletteringstrafik och allmän kollektivtrafik.

Inför den kommande upphandlingen vill landstinget förstärka den regionala trafiken enligt nedan, att trafikutbudet på det regionala linjenätet följer intentionerna i den genomförda tågpendlarutredningen med tåg/buss som kompletterar varandra, alternativt håller en





Region Dalarnas har gett Dalatrafik i uppdrag att upphandla ett effektivt gemensamt trafiksystem för allmän – särskild kollektivtrafik och kompletteringstrafik (serviceresor) med tillhörande samordningstjänster för persontransporter av god kvalitet med trafikstart 2014-07-01. För att kombinera serviceresor och linjetrafik till ett gemensamt system så bör trafiken planeras tillsammans för att beskrivas i ett förfrågningsunderlag. Linjetrafiken och den anropsstyrda trafiken skall förenas i ett gemensamt kollektivtrafiksystem innehållande Tåg i Bergslagens tåglinjer, regionala linjer med buss, lokal landsbygds- och tätortstrafik och serviceresor (anropsstyrd trafik). Linjetrafiken bör organiseras med hänsyn till att den kan ta emot anslutningsresor från serviceresor. Den anropsstyrda trafiken bör organiseras utifrån att vissa resor skall ske till och från linjetrafik.

### Vidgat utrymme i kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen har ändrats och kompletterats i andra avseenden. Bland annat ges den regionala kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att etablera nations-gränsöverskridande kollektivtrafik. Men bara under förutsättning att trafiken är av regional karaktär, d.v.s. domineras av arbetspendling eller annat vardagsresande. Lagändringen gör det möjligt, även i de fall landstinget är ensamt ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken, för en kommun inom länet att finansiera trafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla. Att en sådan tilläggsfinansiering tillåts innebär inte någon förändring av den regionala kollektivtrafikmyndighetens samlade ansvar för kollektivtrafiken i länet, utan syftar till att möjliggöra "extrasatsningar" från kommuner med högre ambitionsnivå än den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

### Tågambitioner

Tåget är det självklara valet för längre resor inom och mellan länen. Genom en tät och systematisk tågtrafik binds regioncentra ihop samtidigt som mellanliggande orter kommer inom pendlingsavstånd till dessa. En fast tidtabell, med fasta ankomst- och avgångstider, gör det enkelt för resenärerna eftersom tågen avgår samma minut per timme. Genom att ha systematiska möten på vissa knutpunkter förenklas matningen till och från tågen för anslutande kollektivtrafik. I det här kapitlet beskriver vi vilken tågtrafik vi helst vill se utvecklas. Medvetenheten är stor om de prioriteringsavväganden som behöver göras och de diskussioner som behöver göras med finansärer och partnerlän. Den trafik vi tillsammans har inflytande över är det regionala tågssystemet som Tåg i Bergslagen AB trafikerar.

### Bättre och effektivare

Trafikuppgiften är att tågen skall binda ihop regioncentra: Gävle – Falun/Borlänge – Örebro – Västerås med goda anslutningar till Stockholm, Uppsala och Linköping. Tågen skall binda ihop och utvidga de olika arbetsmarknadsområdena samt att genom en styv tidtabell och fasta mötespunkter förenkla bytesmöjligheterna mot andra färdmedel. För att klara trafikuppgiften föreslås att 1-timmestrafiken byggs ut på linjerna 50 (Mora/Falun – Borlänge) och 53 (Gävle – Borlänge – Örebro – Mjölby), att en ny huvudlinje Västerås – Borlänge – Mora inrättas. Det bortre målet för den framtida trafiken är att 6 miljoner

resor ska genomföras inom Tåg i Bergslagensystemet år 2020. Köp av periodkortsgiltighet inom tågtrafiken kommer att fortsätta.

Utifrån de utredningar som genomförts av berörda banor framgår det tydligt att det idag finns en kapacitetsbrist i Dalarnas järnvägsnät. Diskussioner om dubbelspår finns på delar av sträckorna men för närvarande saknas medel i Trafikverkets framtidsplan till sådana investeringar. Region Dalarna, Regionförbundet i Uppsala län och Uppsala, Heby och Sala kommuner har dock tillsammans med dåvarande Banverket tecknat en avsiktsförklaring om åtgärder på Dalabanan avseende prioritering och finansiering. Denna syftar till att möjliggöra tätare trafik med persontåg och bättre tidhållning på Dalabanan. På kort sikt handlar åtgärderna om att skapa en effektiv tidtabell med ett tåg i timmen med restid mellan Sala och Borlänge som understiger 58 minuter och mellan Sala-Uppsala som understiger 28 minuter.

### Dalabanan

Trafiken på Dalabanan och Siljansbanan bedrivs till större delen kommersiellt och vi har under alla år haft täta kontakter med SJ om den trafiken och samarbetar också med Dalabanans Intresseförening. Målet på sikt bör vara att det ska gå ett tåg i timmen mellan Borlänge och Stockholm. På kortare sikt handlar det dock om en trafik utifrån dagens tidslägen plus ytterligare några avgångar i enlighet med SJ:s avisering att sätta in ytterligare tåg på sträckan. I ett tidtabellsupplägg trafikeras sträckan Stockholm-Borlänge med 14 dubbelturer vilket motsvarar timestrafik under större delen av dagen med några luckor mitt på dagen och sent på kvällen. Anslutningar till Mora skall finnas för alla turer.

### Bergslagsbanan

Pendlingen utefter Bergslagsbanan är relativt omfattande idag men bör också ha stor potential att utökas ytterligare. Särskilt mellan Ludvika-Örebro, mellan Ludvika-Falun/Borlänge samt Falun/Borlänge-Gävleborg. För pendlingen mellan Falun-Borlänge skulle det krävas en mycket tät tågtrafik för att ersätta dagens 10-minuterstrafik med buss. Här krävs förmodligen minst 20-minuterstrafik något som inte är aktuellt innan dubbelspår finns på sträckan. Då dagens järnvägsstation ligger relativt otillgängligt är ytterligare en förutsättning att Falu Resecentrum är byggt. På kortare sikt är det möjligt att med i sammanhanget mindre investeringar åstad-komma relativt stora restidsförbättringar mellan Borlänge och Örebro. Åtgärderna handlar till stora delar om att fordonen får köra fortare och möjliggöra samtidig infart vid stationer. Sammantaget kräver förslaget för Dalarnas del följande åtgärder på Bergslagsbanan: Nytt stationsläge i Korsnäs (Falun Ö), femtågsmöte på Borlänge station, mindre åtgärder för samtidig infart på Ludvika station som tillåter systemmöten, mindre åtgärder som tillåter ”flygande möten” längs sträckan och högre hastighet.

### Godstråket

Vad gäller godstråket i Bergslagen (Fagersta-Avesta-Gävle) finns möjligheter till en utökad trafik till tvåtimmarstrafik. Den pendling som berör Dalarna på sträckan finns framförallt inom Avesta kommun samt mellan Avesta och Fagersta. För denna pendling är dock inte

tvåtimmarstrafik tillräcklig för att vara attraktiv för pendlare. Vår mening är därför att regionen inte behöver vara drivande för en utökad trafik på banan. För Avestas del bör också den stora potentialen finnas i en ökad pendling till och från Uppsalaregionen snarare än mot Gävle och Örebro. För pendling mot Norberg och Fagersta finns idag också en väl utbyggd busstrafik genom Västmanlands Lokaltrafiks linje 500.

### Bergslagspendeln

På Bergslagspendeln finns möjligheter att införa timestrafik till Ludvika. För pendlingen mellan Ludvika och Smedjebacken är inte timestrafik tillräcklig utan det ska i sådana fall vara för att stimulera en utökad pendling mot Fagersta/ Västerås. Körtiderna till Västerås kommer inte att avsevärt kunna förkortas utan stora investeringar varför dagspendling på sträckan kommer bli svår att utveckla. När det gäller pendlingsutbytet mot Fagersta pendlar idag ca. 500 personer mellan Fagersta och Ludvika/Smedjebacken. Läger man till Söderbärke och Vad pendlar ytterligare 180 personer till/från Fagersta. Att orterna har en relativt likartad näringslivsstruktur motsäger att någon ytterligare pendlingsutveckling kan ske. Utifrån att åstadkomma en utökad pendling bedömer vi att en utökad trafik därför inte bör prioriteras på kortare sikt.

Bergslagspendeln har en outnyttjad potential vad gäller regionförstoring och hållbar utveckling för medborgare och näringsliv i stråket Västerås - Ludvika. Nationellt sett har den också en roll att fylla som förbindelselänk mellan Godsstråket genom Bergs-lagen och Bergslagsbanan samtidigt som banan erbjuder en självklar koppling mellan alla kommuner efter stråket.

### Förutsättningar på lång sikt

För att åstadkomma omfattande ökning av tågpendlingen krävs ytterligare förstärkning av turtätheten till åtminstone halvtimestrafik i de starka stråken på lång sikt. Då kan också en stor del av dagens busstrafik ersättas och koncentreras på att fånga upp resenärer som bor utanför de större stråken och mellan de orter där tågen stannar. Med ett nytt och mer centralt beläget resecentrum i Falun skulle tåget kunna bli ett mer attraktivt alternativ för pendlingen mellan Falun och Borlänge. Här är dock 30-minuterstrafik inte tillräckligt för att klara av den mycket omfattande pendlingen. Till 2030 antas sträckan Falun-Borlänge ha byggts ut till dubbelspår. Dalabanen och övriga Bergslagsbanan har partiella dubbelspår. I detta perspektiv kan trafiken förtätas mellan Mora-Borlänge-Avesta och Ludvika-Falun till två avgångar per timme under högtrafik och en avgång per timme under övriga dagen. Trafiken mellan Ludvika och Falun kan också förlängas till Smedjebacken, i första hand för att knyta ihop Smedjebacken med Falun/Borlänge.

Trafiken till/från Avesta kan också förlängas till Sala för att där knyts ihop med de regionala linjerna mot Uppsala och Västerås. Alternativt kan en sådan linje gå hela vägen till Uppsala. Ett annat alternativ är att sträckan istället förlängs till/från Västerås. En särskild pendel med två dubbelturer i timmen skulle kunna sättas in mellan Falun och Borlänge som även skulle kunna stanna i Ornäs. Därigenom uppnås kvartstrafik på sträckan vilket skulle kunna ersätta dagens omfattande busstrafik. På Bergslagspendeln

kan en rimlig målsättning vara att korta restiden till 90 minuters restid mellan Ludvika och Västerås, med en turtäthet motsvarande timmestrafik under hela dagen. Då skulle möjligheter finnas för dagpendling mellan Ludvika/Smedjebacken och Västerås enligt samma förutsättningar som ovan.

Sveriges järnvägssystem är hårt belastat. Cirka 30 tågoperatörer verkar i Sverige vilket gör oss till Europas öppnaste järnvägsmarknad. Järnvägsresandet har nästan fördubblats mellan 1990 och 2012 till nära 12 miljarder personkilometer per år. Den regionala trafiken har ökat med 80 procent 2000–2012. Godstrafiken har mer än fördubblats 1950–2012 till 21 miljarder tonkilometer. Under samma tid ökade Sveriges totala godstransportarbete tre gånger, samtidigt som BNP blev fem gånger så hög. Allt detta är i grunden positiva fakta men säger oss också att utrymmet på spåren blivit trängre som riskerar att reducera utvecklingstakten.

## Tillgänglighet

Enligt Handisam, myndigheten för handikappolitisk samordning, är det idag en av fem som lever i Sverige med någon form av funktionsnedsättning. Det kan handla om personer med rörelsehinder, nedsatt syn eller hörsel, funktionsnedsättning till följd av psykiska besvär eller läs- och skrivsvårigheter. Tillgänglighet i fysisk miljö handlar om att människor med nedsatt funktionsförmåga ska kunna förflytta sig säkert och självständigt, hitta dit man ska och förstå när man är framme. Sverige godkände år 2008 FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Sverige är därmed juridiskt bunden att följa konventionens innehåll. Konventionens syfte är att undanröja hinder för personer med funktionsnedsättning att ta del av sina mänskliga rättigheter.

## Inventering och åtgärder

Vintern 2006 genomfördes en inventering av pendelparkeringar som beskriver nuläget vad gäller tillgänglighet på de flesta av de aktuella platserna. Då ingick inte knutpunkter där man normalt inte parkerar, t.ex. Borlänge och Falu centrum. 2011-2012 inventerades alla hållplatser och till dags dato är södra delen av Dalarna klart. Se tabell nedan för sammanfattning av inventeringen. Målet är att alla bytespunkter samt följande utpekade stråk ska vara tillgänglighetsanpassade:

- Grängesberg – Ludvika-Falun
- Avesta–Borlänge-Rättvik-Mora-Älvdalen-Idre
- Borlänge-Djurås-Sälen
- Hedemora-Falun-Rättvik

Fortsatt planläggning kommer därmed att ske vad gäller mötesplatser och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer för att utveckla kollektivtrafikens mötesplatser så att de bidrar till ökat resande och till att kvaliteten i kollektivtrafiksystemet som helhet säkras.

### Bytespunkter vid resecentrum eller järnvägsstation

Tåg-Buss, Buss-Buss	Kommun	Väntsal	Tillgänglighet	Byte SÄK
Krylbo järnvägsstation	Avesta	Ja	Nej	Ja
Borlänge Resecentrum	Borlänge	Ja	Ja	Ja
Falu järnvägsstation	Falun	Ja	Nej	Ja
Djurås resecentrum	Gagnef	Ja	Ja	Ja
Gagnef järnvägsstation	Gagnef	Väderskydd	Ja	Nej
Hedemora resecentrum	Hedemora	Ja	Ja	Ja
Insjön järnvägsstation	Leksand	Väderskydd	Ja	Nej
Leksand resecentrum	Leksand	Ja	Ja	Ja
Tällberg järnvägsstation	Leksand	Ja	Nej	Nej
Grängesberg järnvägsst.	Ludvika	Ja	Nej	Ja
Ludvika resecentrum	Ludvika	Ja	Ja	Ja
Mora resecentrum	Mora	Ja	Ja	Ja
Rättvik resecentrum	Rättvik	Ja	Nej	Ja
Smedjebacken resecent.	Smedjebacken	Ja	Ja	Nej

### Bytespunkter utan tågrelation

Buss-Buss	Kommun	Väntsal	Tillgänglighet	Byte SÄK
Avesta busstation	Avesta	Ja	Nej	Ja
Borlänge centrum	Borlänge	Väderskydd	Ja	Nej
Falu centrum	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Bjursås kotsvägen	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Enviken busstation	Falun	Väderskydd	Nej	Nej
Myrgatan Hedemora	Hedemora	Väderskydd	Ja	Nej
Malung station	Malung-Sälen	Ja	Nej	Ja
Mora busstation	Mora	Ja	Ja	Ja
Orsa centrum	Orsa	Väderskydd	Nej	Ja
Smedjebacken centrum	Smedjebacken	Väderskydd	Ja	Ja
Säter torget	Säter	Väderskydd	Nej	Ja
Vansbro station	Vansbro	Väderskydd	Nej	Ja
Älvdalen busstation	Älvdalen	Väderskydd	Ja	Ja

\*Byte till särskild kollektivtrafik

Sambanden mellan infrastrukturplaneringen och den strategiska planeringen av kollektivtrafiken är mycket viktiga. Kollektivtrafiken är ett medel att uppnå de beslutade målen i infrastrukturplaneringen. Omvänt är insatserna i infrastrukturplanen i många fall avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i linje med tåg- och busstrategierna. Genom att Region Dalarna ansvarar för både den regionala infrastrukturplaneringen och för planering och genomförande av kollektivtrafiken finns goda förutsättningar för samordning. Den gällande LTP-planen har tagits fram parallellt med den strategiska planeringen av kollektivtrafiken och de styrande besluten fattas i båda fallen av Region Dalarnas direktion.

Den nationella infrastrukturplanen är styrande för investeringar i den nationella infrastrukturen, drift och underhåll av hela det statliga väg- och järnvägsnätet mm. Den innehåller insatser av avgörande betydelse för kollektivtrafikens genomförande och utveckling. Samordningen med kollektivtrafiken är mycket viktig såväl vid upprättandet av planen som vid dess genomförande.

Kollektivtrafikens fordon och infrastruktur i form av hållplatser har en viktig uppgift att fylla för att kompensera och i bästa fall överträffa utmanande utvecklingstendenser på andra områden. De åtgärder som kontinuerligt bedrivs av Region Dalarna, Dalatrafik och Tåg i Bergslagen är att upphandla och använda fordon med lågt golv och låg entré, att i samarbete med Trafikverket utforma hållplatsplattformar på ett riktigt sätt, att tillämpa informationssystem med tydlig information om hur man kan resa. Åtgärderna syftar till att den funktionsnedsatte kan

- stiga/rolla på och av fordonet,
- betala,
- förflytta sig inuti fordonet,
- ta sig minst till, och inom utrymmet angivet för rullstol/rollator,
- åka till resans målpunkt,
- ta del av information,
- trycka på stoppknapp,
- ta del av den service som erbjuds övriga passagerare.

Den offentliga miljön ska utformas så att den möjliggör för funktionsnedsatta att delta i samhällslivet på jämlika villkor. Fastighetsägaren har ansvaret för att byggnaders tillgänglighet och användbarhet blir minst så bra som lagar och normer föreskriver. Dalatrafik Service AB har ansvar för olika delar av den offentliga fysiska miljön i kollektivtrafikens infrastruktur. Framkomlighet, tillgänglighet och orienterbarhet för alla kan förbättras genom att transportföretagens anställda har goda kunskaper om och tillämpar gällande lagstiftning och rekommendationer, med avseende på funktionshindrades särskilda behov.

Samverkan med handikappråd och handikapporganisationer ska ses som ett naturligt arbetssätt i såväl planering och projektering som vid byggande och drift. Den främsta värdemätaren på framkomlighet och tillgänglighet är den egna upplevelsen. Handikapporganisationerna har därför en viktig roll som erfarenhetsförmedlare till Region Dalarna och bolagen. De funktionshindrade ska genom sina organisationer ges möjlighet att påverka utformningen av den offentliga fysiska miljön. Kontaktpersoner ska därför utses med ansvar att bevaka ärenden där det är viktigt att funktionsnedsatta får yttra sig.

**Region Dalarna ska under programperioden genomföra en noggrann utvärdering av hur arbetet med ökad tillgänglighet haft effekt på just ökad tillgänglighet och vilka fortsatta åtgärder som kommer att krävas. Åtgärdsprogram med vidhängande resurser kommer att vara högt på diskussionsagendan.**

## Ökat resande och ökad marknadsandel

Resandet med kollektivtrafik har ökat långsamt under de senaste 60 åren. Sedan 1950 har antal personkilometer med kollektivtrafik drygt fördubblats men samtidigt har trafikarbetet med personbil och motorcykel mer än *trettonfaldigats*. Kollektivtrafikens andel har därmed sjunkit från nära 60 procent i början av 1950-talet till att sedan ungefär 30 år ligga runt 17–18 procent i nationellt perspektiv.



### Stor potential

Det ligger en utmaning i att öka resandet och kollektivtrafikens marknadsandel med tanke på att Dalarna har ett mycket högt bilinnehav i förhållande till landet i övrigt. Det finns dock en stor potential att öka kollektivtrafiken i Dalarna. Utifrån befintlig kapacitet finns en potential att öka resandet med 50 procent och även öka kollektivtrafikens marknadsandel. För att åstadkomma detta behöver bl.a. turtätheten öka, restiderna minskas och tidtabellerna förenklas. För att skapa bättre förutsättningar för pendling är det även av stor vikt att resecentrum och större hållplatser anpassas. Det ska vara möjligt för pendlare att ta bilen eller cykeln till dessa knutpunkter mellan buss eller tåg. Genom att komplettera tåget med fler expressbussturer, vilka har avgångstider mellan tågets, skulle ett attraktivt, lättförståeligt och pendlarvänligt trafiksystem skapas inom Dalarna och till/från angränsande län. Tåget bör tydliggöras som ett alternativ även för regionala och lokala resor och inte bara som ett färd sätt för det långväga resandet.

En utvecklad kollektivtrafik är en viktig pusselbit när det gäller att knyta ihop länet och öka utbytet med angränsande län. Med förkortade restider kan arbetsmarknadsregionerna i Mora, Avesta och Ludvika integreras med Falun/ Borlänge. Med den utvecklade expressbusstrafiken längs Västerdalsstråket kan även Vansbro och Malung knytas ihop med övriga länets arbetsmarknad. Med förkortade restider mellan Södra Dalarna och Uppsala skapas också förutsättningar för att ta del av arbetsmarknaderna i Uppsala och Västerås. En ökad integration med viktiga arbetsmarknader utanför länet ger också större möjligheter för näringslivet att rekrytera högkvalificerad arbetskraft.

### ...men lokala förutsättningar

Olika förutsättningar i länet råder för att utveckla kollektivtrafiken vilket gör att olika delmål för marknadsandelen bör sättas upp för olika sträckor. Möjligheter finns även till att utveckla olika avtalskonstruktioner med operatörer för att öka engagemanget i verksamheten där man kan medverka till att resande- och totalintäkterna ökar. Det är också angeläget att utarbeta samarbete med operatörer, kommuner och myndigheter för att ytterligare stimulera utvecklingen i kollektivtrafiken.



## Resenärernas önskemål

Från olika kundundersökningar och genom den kunskap som byggs upp i trafik-planeringen finns kunskap om vilka kvalitetsegenskaper som värderas av resenärerna och som har betydelse för valet av färdmedel. De egenskaper som gör kollektivtrafiken attraktiv och konkurrenskraftig spänner över ett brett fält med allt från linjenät och;

- turutbud,
- restid,
- komfort,
- punktlighet och
- förutsättningar för byten till
- information om trafik,
- priser och biljetter,

samt inte minst den bild man har av trafiken som en **trygg, vänlig, praktisk och attraktiv trafik** som man gärna använder och återkommer till. Kollektivtrafikens attraktion påverkas också av möjligheterna att kombinera olika trafikslag (exempelvis att ta med cykel ombord på tåg eller att kombinera bil, buss och tåg). Kundperspektivet på kollektivtrafiken innebär att resenärens hela resa ska bilda utgångspunkt. Det betyder att frågor kring sammankopplingen av länkar i reskedjan, bytespunkternas utformning, biljettsystemet och en kundanpassad trafikinformation är viktiga. Även det direkta bemötandet mot kunden är viktigt.

## Viktiga åtgärder

- Ökade insatser genomförs för att **utveckla länets kommunikationer med tåg** både regionalt och interregionalt.
- Eftersträva **väl fungerande reskedjor** med samordnade och så få byten som möjligt såväl mellan som inom olika trafikslag.
- Införa **informationssystem som ger lättillgänglig, tydlig och samordnad tidtabellinformation** mellan de olika trafikslagen buss och tåg.
- **Samordna biljettsystem och biljettförsäljning** mellan trafikslagen buss och tåg.
- Utforma en tydlig **integration av regional tågtrafik med regional busstrafik** där tågtrafiken utgör ryggraden.
- Skapa **snabba direktlinjer i prioriterade regionala och interregionala stråk** med lokala anslutningar från närliggande områden.
- Utveckla nya **småskaliga trafiklösningar i trafiksvaga områden** som matar till och från de regionala stråken.
- Skapa **kollektivtrafik med tydlig profil** som är lätt att förstå för resenären samt utöka marknadsföringen av resmöjligheter inom buss- och tågtrafiken.

- Bygga moderna resecentrum i strategiska knutpunkter där de lokala, regionala och nationella transportsystemen strålar samman.
- Utforma servicebreda resecentra med både kommersiell och offentlig service såsom matvarubutik, bank- och postservice, videobutik och varför inte dagis och förskola.
- Anlägga pendlarparkeringar i stationsnära lägen och i strategiska lägen utmed busstrafikens stomlinjer i starka pendlingsstråk.
- Utforma ett gång- och cykelsystem med hög tillgänglighet inom 3 km till resecentrum.

## Kostnads- och resandeutveckling

### Kostnader

Sedan 2003 har kommunernas och landstingens nettokostnader för kollektivtrafik ökat dubbelt så snabbt som kostnaderna för samtliga verksamheter i kommunsektorn. Ökningen har varit så kraftig att kostnaderna idag motsvarar en utdebitering på 1,02 kronor, jämfört med en utdebitering på 71 öre 2003. Det har hittills inte gått att fastställa vad den snabba kostnadsökning beror på. Olika hypoteser har förts fram. De handlar bl.a. om ett ökat trafikutbud och ökade krav på fordonens anpassning till dagens krav på tillgänglighet och utsläpp i när-miljön. Ett ökat utbud tillsammans med stigande faktorpriser (lönekostnader 55 procent, bränsle 20 procent, fordon 10 procent och KPI 15 procent) förklarar närmare 90 procent av den totala kostnadsökningen under perioden 2007–2012 och har gett en kostnadsökning per år på i snitt 15 procent. Görs motsvarande analys för perioden 2007–2011 finner man att det ökade utbudet tillsammans med stigande faktorpriser kan förklara nästan 96 procent av den totala kostnadsökningen.

Under perioden 2007–2012 har de regionala kollektivtrafikmyndigheternas (tidigare trafikhuvudmännens) trafikeringskostnader för tågtrafik ökat med 2,7 miljarder kronor, d.v.s. med 69,1 procent eller med i genomsnitt 11,1 procent per år. Trafikutbudet har ökat med knappt 34 miljoner kilometer eller med 8 procent per år. Trafikeringskostnaden per utbudskilometer har ökat med i genomsnitt 2,9 procent per år eller med drygt 8 kronor totalt under perioden. I indexkorgen för tågtrafiken ingår lönekostnadernas utveckling (50 procent) enligt AKI samt KPI (50 procent). Valt index innebär en kostnadsökning på 1,8 procent per år vilket resulterat i en total kostnadsökning på knappt 10 procent under perioden. Till detta ska läggas minskade bidrag från tidigare Rikstrafiken och numera Trafikverket på olika tåglinjer. De minskade bidragen har länen i de flesta fall själva kompenserat genom egen ökad subventionering. Tåg i Bergslagen AB får 34,4 miljoner kr. i statligt bidrag per år t.o.m. år 2016.

Fr.o.m. juni 2009 började det ekonomiska stödet från Rikstrafiken reduceras stegvis – räknat på årsbasis från 64 miljoner kr. till dagens drygt 34 miljoner kr. Denna minskning av det statliga stödet måste kompenseras på något sätt. För att möta denna utveckling är det viktigt att Tåg i Bergslagen, Tågkompaniet och berörda kollektivtrafikmyndigheter tillsammans arbetar för att hitta kostnadseffektiva trafiklösningar och intäktsskapande åtgärder.

Nettokostnaden för kollektivtrafiken (buss och tåg) år 2013 i Dalarna var 303,4 miljoner kr. År 2011 var kostnaden 274,7 miljoner kr.

## Resande

I den senaste årliga undersökningen av resande som Trafikverket och Trafikanalys genomför konstateras att bilen fortfarande är det klart populäraste sättet att resa i Sverige. Över hälften av alla resor sker som förare i bil. Kollektivtrafikens andel av resandet nationellt har dock ökat något, från 24 till 26 procent de senaste tre åren sett till hela landet. Det är dock stor skillnad på resandemönstret i större städer jämfört med resten av Sverige. I Stockholm har kollektivtrafiken nu en marknadsandel på över 50 procent och i Skåne, Västra Götaland och Uppsala ligger man på ca. 25 procent kollektivt resande. I övriga län ligger kollektivtrafikens marknadsandel på 8-14%. Marknadsandelen i Dalarna pendlar mellan åren men ligger runt 10 procent.

I Gotlands och Dalarnas län görs de längsta bussresorna, varje bussresa är i genomsnitt 25 kilometer lång. I Stockholm är den genomsnittliga bussresan istället endast sex kilometer lång och i Skåne sju kilometer lång. En viktig förklaringsfaktor till de stora regionala skillnaderna i reslängd mellan delar av landet är dels länens storlek och omfattningen av gymnasiependling. I Dalarna har antalet resor med buss under flera år pendlat mellan 12,5 och 13 miljoner. Det totala antalet resor i hela Tåg i Bergslagens system, d.v.s. i fyra län var 2013 ca. 3 miljoner.

## Framtiden

På nationell nivå pågår ett arbete för att fördubbla resandet perioden 2006–2020 och den ambitionen ställd mot kostnadsökningen blottlägger utmaningen; Resandet har bara ökat med 2,6 procent per år perioden 2007–2012 trots att utbudet har ökat med 3,1 procent per år. För att resandet ska fördubblas fram till 2020 krävs att resandet ökar med 7 procent per år fram till 2020, d.v.s. 2,7 gånger så snabbt som faktiskt sker idag. För Dalarnas del är det idag tågtrafiken som ligger närmast att uppfylla den utmaningen.

En analys som Tåg i Bergslagen gjorde under vintern 2010 visar att besparingar i form av indragning av enskilda turer i tågsystemet ger små besparingar i kronor räknat. Sådana kan dessutom bidra till helheten i trafiksystemet skadas och att effektiviteten sjunker. Framtida effektiviseringsåtgärder bör därför snarare inriktas mot att lägga ner trafik på hela linjer med låg beläggning och dålig ekonomi.

## Stimulera minskad bilanvändning

En till aspekt att ta hänsyn till i arbetet för ökat kollektivt resande i Dalarna är det faktum att vi är biltäta i landet. Därför kan åtgärder behövas som stimulerar, snarare, än tvingar någon till att resa kollektivt. Det kan handla om

- Resepolicy på arbetsplats som främjar samåkning mellan anställda.
- Resepolicy i skolan syftar till val av andra alternativ för skjuts till skolan.

- **Personlig reseplanering** med personligt anpassad resinformation.
- **Information och marknadsföring.** Ökad kunskap via annonskampanjer och förenklad biljettillgång.
- **Kampanj för alternativa färdmedel** ökar förståelsen av problem med vissa transportval.
- **Bilkubb.** Att erbjuda bilar som betalas vid faktisk användning.
- **Bilkooperativ** reducerar antalet bilresor genom ett gemensamt ägande.
- **Jobba hemifrån** reducerar antalet resor genom att t.ex erbjuda Internet.
- **Telefonkonferens** Att reducera antalet arbetsresor med hjälp av möten via telefon.
- **Handla hemifrån** Att reducera antalet inköpsresor genom hemleverans.

Flera av åtgärderna är välbekanta och det beror på att det varit ett enträget arbete under flera år med att informera om att minska bilanvändandet. Mobility management är ett samlingsbegrepp för mjuka åtgärder som styr mot miljömässigt hållbart resande. Generella satsningar syftar ofta till att förbättra allmänhetens förståelse av problem kopplade till färdmedelsval samt vad som kan göras för att lösa dessa problem, inklusive beteendeförändring.

Det kan vara så att enskilda organisationer och personer behöver stötts och Region Dalarna kommer under programperioden att accelerera arbetet för hållbara transporter med strategidokumentet *Åtgärder för miljöanpassade transporter* som utgångspunkt.

## Åtgärder för att skydda miljön

Människors hälsa och tillståndet i miljön är beroende av hur var och en av oss gör. Därför finns lagar (miljöbalken) som ska skydda och myndigheter som kontrollerar att lagarna följs. De ”**allmänna hänsynsreglerna**” är den grund som miljöbalken vilar på. Reglerna innebär att **alla** alltid måste vara försiktiga och vidta de åtgärder som behövs för att skydda, förebygga, hindra och motverka **risk** för skada eller olägenhet på hälsa och miljö.

### Vår kontrollista

Hänsynsreglerna måste följas, oavsett om verksamheten eller åtgärden kan vara skadlig eller inte. I såväl det operativa arbetet med att bedriva trafik som planerings- och strategiarbetet finns hänsynsreglerna med som en kontrollista.

### Bevisbördan

Det är alltid vårt ansvar att visa att vi följer miljöbalkens regler. Länsstyrelsen kontrollerar vad vi gör och på deras begäran kan vi visa att vi följer reglerna.

### *Kunskapskravet*

Vi ska ha den kunskap som krävs om hur verksamhet eller åtgärd kan riskera att påverka miljön och människors hälsa. Och kunskap om hur vi förhindrar detta.

### *Försiktighetsprincipen*

Så snart det finns risk för negativ påverkan ska vi vidta lämpliga åtgärder och andra försiktighetsmått, för att skydda människors hälsa och miljön. Detta gäller utan att någon myndighet behöver ställa några krav.

### *Bästa möjliga teknik*

I yrkesmässiga verksamheter ska bästa möjliga teknik användas för att skydda människors hälsa och miljön. Den senaste motortekniken och renaste drivmedlet skall eftersträvas.

### *Lokaliseringsprincipen*

Vi väljer plats eller lokal där minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön uppkommer. Ett bygglov för t.ex. en hållplats eller bussgarage prövar bara om lokaliseringen är tillåtlig enligt gällande planer, lämpligheten enligt miljöbalken måste prövas särskilt.

### *Hushållningsprincipen*

Vi hushållar med råvaror och energi och utnyttjar möjligheterna till återanvändning och återvinning. Biogasanvändning kan vara en sådan del.

### *Produktvalsprincipen*

För att skydda människors hälsa och miljön ersätter vi kemiska produkter med det minst farliga alternativet, när detta är möjligt, för att nå önskad effekt.

Utöver detta måste upphandlade entreprenörer visa hur de bedriver ett aktivt miljö- och energibesparande arbete. I de upphandlingar som görs inför kommande trafik kommer höga krav att ställas på framdrivningsteknik samt drivmedel.

### *För miljöns kvalitet*

Vi tror att med hjälp av kontrollistan bidrar vi till att några av de nationella miljö-kvalitetsmålen uppfylls. I de branschöverenskommelser som slutits i kollektivtrafikbranschen återfinns miljömål och miljökrav som idag anses självklara och inte möjliga att avtala bort: Naturvårdsverket har ansvar för sju av miljökvalitetsmålen, Havs- och vatten-myndigheten för tre och Boverket, Jordbruksverket, Kemikalieinspektionen, Skogsstyrelsen, Strålsäkerhetsmyndigheten och Sveriges geologiska undersökning har ansvar för ett var av de övriga sex målen. Myndigheterna arbetar för att nå miljökvalitetsmålen och ansvarar för samordningen av uppföljning och utvärdering av respektive mål. Regionalt och lokalt arbete för att nå målen görs av Skogsstyrelsen, respektive länsstyrelse och kommunerna.

Region Dalarna kan inte själv genomföra utvärderingar av måluppfyllelsen av alla målen. Genom att ta del av vad andra gör, att ta till oss kunskap, kan vi skärpa och anpassa kraven. Det står helt klart att åtgärder för att reducera klimatpåverkan behöver göras. För ett destinationslän som Dalarna är det väsentlig information att mellan åren 1961 och 2011 har medeltemperaturen, (enligt SMHIs mätningar) i Malung-Sälen ökat med 2,1

grader vilket är bland de största temperaturförändringarna i landet. Bara mätstationerna Hemavan och Katterjock har större temperaturökning.

## Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet

En uppföljning av specificerade mätbara mål inom skilda insatsområden ger naturligtvis en fragmentarisk bild av vad som händer inom kollektivtrafiken i Dalarna. Utvecklingen bestäms endast till en liten del av faktorer som kan påverkas genom ett utvecklingsprogram. Allt från ändrade regelverk, skattesystem, storskaliga förändringar i omvärlden till värderingsförskjutningar i olika befolkningsgrupper har mycket stor betydelse för i vilka spår utvecklingen kommer att löpa.

### Dialog

Region Dalarna har ambitionen att med utvecklingsprogrammets vision, mål och utmaningar som grund initiera mötesplatser på olika ställen i Dalarna där berörda aktörer kan föra dialog om hur visionen, målen och utmaningarna kan nås. Med hjälp av de olika aktörernas resurser som ska växlas upp med EU-medel ska projekt initieras som leder till att målen nås. Syftet med uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet är att se om kollektivtrafiken i Dalarna utvecklas i riktning mot den uppsatta målbilden. Till var och ett av de uppsatta målen i målbilden finns fastställda delmål med föreslagna utvärderingsaktiviteter. Kollektivtrafikmyndigheten kommer att genomföra denna uppföljning.

Årliga överläggningar kommer att genomföras med företrädare för respektive grannlän om utfall och resultat av den gemensamma trafiken för att diskutera dess fortsatta utveckling och framtid samt att träffa gemensamma överenskommelser om dessa frågor. Uppföljningen ska utgå från alla de mål och delmål som målbilden ”Vi ska...” innehåller. I realiteten kommer en sådan bred och omfattande utvärdering eller uppföljning bli svår att genomföra. Men några mätbara parametrar bör finnas med och dessa ska fänga in så mycket som möjligt av ett brett perspektiv på kollektivtrafikens utveckling. Utvärderingen kan ha olika syften och som avslutning kan sägas att det får vara en uppgift som inleder kommande utvärderingar och uppföljningar, att bestämma syftet:

- diagnostiserande - vilka är problemen?
- formativt - vilken lösning fungerar bäst? Hur gå vidare? Vad förbättra?
- summativt - har vi uppnått uppställda mål.

Genomförandet och uppföljningen av Trafikförsörjningsprogrammet – samt regional utveckling i stort – diskuteras vid utvecklingsdagar, mötesplatser för alla aktörer som arbetar med Dalarnas utveckling. Här träffas personer från olika organisationer, kommuner, myndigheter, högskolor och universitet samt näringsliv för att utbyta erfarenheter och få inspiration till nya utvecklingsinsatser. Dessutom initieras olika mindre sammankomster kring utvecklingsprogrammet och sektorsprogrammen för att stödja implementeringen. Kollektivtrafikområdet kan successivt integreras i andra

samhällsplaner på det sättet och stärka sin roll i samhällsutvecklingen. Ser man till "hårddata" så kommer målen och delmålen i målbilden i fokus. Meningsfullheten i en målbild är svår att upprätthålla om uppföljning och utvärdering inte genomförs.

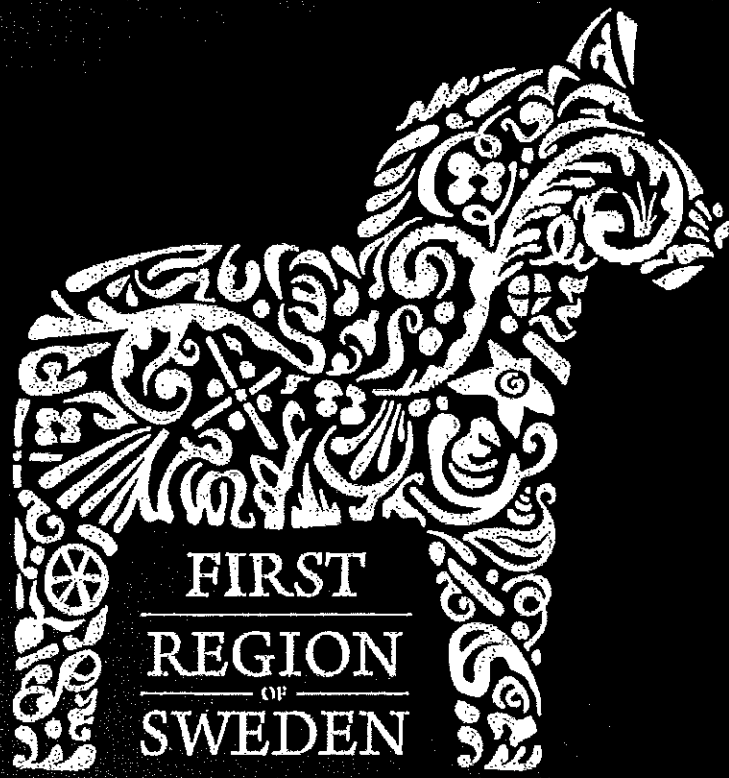
### Nyckeltal

Finansierarna har rätt att veta hur effektivt kollektivtrafiksystemet är. Därför kommer Region Dalarna att leda ett arbete, inför uppföljningen, som syftar till att ta fram några nyckeltal kopplade till målbilden som kan följas kontinuerligt och framgent. Dessa nyckeltal kan handla om marknadsandel, antal resor per år totalt eller per linje exempelvis, bruttokostnad per resa, antal resande o.d.

### Genomförande

Kollektivtrafiken med buss och tåg i Dalarna har en potential som behöver tas tillvara. I de tidigare avsnitten finns förslag på en mängd åtgärder som både är realistiska och utvecklingsbara. Det kontinuerliga arbetet står och faller inte med detta Trafikförsörjningsprogram men för den politiska och demokratiska inriktningen från Region Dalarna så är programmet viktigt. Programmet är också viktigt som utgångspunkt för de upphandlingar av buss och tågtrafik som kommer att genomföras de närmaste åren. Det behövs ingen komplicerad bild av vilka de inblandade primära aktörerna är. Det är Region Dalarnas bolag AB Dalatrafik och Tåg i Bergslagen AB som ska ansvara för genomförandet. I de bolagsordningar och direktiv som finns för de två bolagen framgår detta tydligt och att de är experter på sina områden. Det är lika tydligt att Region Dalarna formulerar den politiska inriktningen för trafiken och upphandlingarna samt beslutar om ägardirektiv.

Målen och åtgärdsinriktningarna i trafikförsörjningsprogrammet är utgångspunkten i det kommande strategi- och utredningsarbete som kommer att ske. I dessa arbeten kommer Region Dalarna bland annat närmare att studera buss- och tågtrafikens utveckling, landsbygdens utmaningar och tillgänglighetsanpassningen. Utifrån trafikförsörjningsprogrammet och de kommande strategierna kommer åtgärdsplaner på en rad områden, däribland tillgänglighetsanpassning av hållplatser att tas fram, som kommer vara till grund för det faktiska genomförandet.





Kommunfullmäktige  
Kommunstyrelsen  
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2012-06-19

15

Kf §  
Ks §  
Au § 94

Dnr 12/KK096-530

#### Region Dalarnas Trafikförsörjningsplan för Dalarnas län 2012-2014

Region Dalarna har med skrivelse 2012-05-24 för yttrande överlämnat förslag till trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken i Dalarna.

Från och med 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklag (SFS 2010:1065), vilken säger att kommunerna och landstinget inom respektive län är gemensamt ansvariga för den regionala kollektivtrafiken samt att en regional kollektivtrafikansvarig myndighet ska skapas.

I Dalarna har beslutats att Region Dalarna är organisatorisk hemvist för den regionala kollektivtrafikmyndigheten, vilket innebär att ansvaret och befogenheterna för den regionala kollektivtrafiken ligger där. Lagen innebär också att kollektivtrafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska delar av marknaden.

Kollektivtrafikmyndigheten (Region Dalarna) ansvarar för att det upprättas och fastställs ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och ge ett adekvat uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.

Programmet kommer enligt Region Dalarna att kontinuerligt revideras efter hand som synpunkter kommer in som kan påverka innehållet i programmet.

Arbetsutskottet beslutar

att för närvarande avstå från att avge yttrande.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande





Mailadress:  
[diariet@regiondalarna.se](mailto:diariet@regiondalarna.se)

MISSIV

Datum  
2014-04-14

Diarienummer  
RD 2014/44

Ert diarienummer

Sida  
1(1)

Region Dalarnas medlemmar

## Beslut om "Avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län" av Region Dalarnas medlemmar

Region Dalarnas direktion har tagit beslut 2014-03-27 i ärendet "Avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län". I beslutet rekommenderas landstinget Dalarna och länets kommuner att godkänna föreslaget avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län att gälla från 2014-07-01.

Ni rekommenderas nu i respektive **fullmäktige** besluta

- att godkänna bifogat avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län. Avtalet gäller from 2014-07-01.

Region Dalarna emotser en **undertecknad kopia** av avtalet samt ett justerat **protokollsutdrag** från respektive fullmäktige **senast den 2014-06-16**.

Alla frågor i ärendet besvaras av Gunnar Linzie: [gunnar.linzie@gmail.com](mailto:gunnar.linzie@gmail.com),  
Mobil: 070-246 88 95

### Bilagor

- Bilaga 1 Protokollsutdrag från Region Dalarna Direktion 2014-03-27, §68
- Bilaga 2 "Avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län", daterad 2014-03-27, att underteckna i fullmäktige.



Direktionen

Sammanträdesdatum  
2014-03-27

§ 68

Dnr RD 2014/44

## Avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län

### Direktionens beslut

1. Landstinget Dalarna och länets kommuner rekommenderas att godkänna avtal, alternativ B, om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län, att gälla från 2014-07-01.
2. Kollektivtrafik- och infrastrukturberedningen får i uppdrag att påbörja arbetet med att utforma det avtal som ska gälla angående fördelning av kostnader för kollektivtrafiken efter 2016
3. Förtydligande av § 11: Kostnadsutjämning sker i ett steg från 1/7 2014 till 31/12 2015 och i ett andra steg för 2016.


### Sammanfattning av ärendet

Sedan 2004 har ett avtal, mellan landstinget och länets kommuner om ägarbidrag till kollektivtrafiken i Dalarnas län, löpt. När Region Dalarna, i enlighet med Lag om kollektivtrafik (SFS 2010:1065) och efter beslut i landstinget och kommunerna, blev regional kollektiv-trafikmyndighet, ersattes avtalet om ägarbidrag med ett i övrigt oförändrat avtal om driftbidrag från 2012-01-01, som har sagts upp av landstinget och därför skall ersättas med ett nytt avtal.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 2014-03-16 i ärendet
- Reviderat "Avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län" daterad 2014-03-13
- Tjänsteskrivelse för bilagor 2014-03-21

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Direktionen

Sammanträdesdatum  
2014-03-27

- Bilaga 1: Driftbidragets utveckling 2004 – 2013 – Allmänna kollektivtrafiken
- Bilaga 2: Fördelning av kostnader för administration och övriga trafik kostnader:
- Bilaga 3: Kostnadsfördelning: alternativ A.
- Bilaga 4: Kostnadsfördelning: alternativ B

### Beslutet sänds till

Region Dalarnas medlemmar  
AB Dalatrafik

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Dnr 2014:44

Avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i  
Dalarnas län  
Att gälla från 2014-07-01

### 1 §. Parter

Kommunerna: Avesta, Borlänge, Falun, Gagnef, Hedemora, Leksand, Ludvika, Malung-Sälen, Mora, Orsa, Rättvik, Smedjebacken, Säter, Vansbro och Älvdalen, nedan benämnda kommunerna  
Landstinget Dalarna, nedan benämnt landstinget  
Region Dalarna, nedan benämnt kollektivtrafikmyndigheten

### 2 §. Bakgrund

2012-01-01 trädde en ny Lag om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) i kraft, som avser den allmänna kollektivtrafiken. Kommunerna och landstinget har enligt lagen finansieringsansvar för trafiken (2 kap 1§). Kommunerna och landstinget har beslutat att Region Dalarna skall vara regional kollektivtrafikmyndighet i enlighet med lagen. Ägandet av AB Dalatrafik fördes under 2012 över till Region Dalarna.

### 3 §. Avtalets syfte

Avtalet fastställer principerna för fördelningen, mellan landstinget Dalarna och länets kommuner, av kollektivtrafikens kostnader i Dalarna.

### 4 §. Regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar

Kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. (SFS 2010:1065 2 kap 8§)  
Inom ramen för ett långsiktigt Trafikförsörjningsprogram fattar kollektivtrafikmyndigheten beslut om länets gemensamma kollektivtrafiksystem och fastställer i årliga trafikförsörjningsplaner vilken trafik som ska genomföras. Kollektivtrafikmyndigheten skall varje år besluta om preliminära bidrag för nästkommande räkenskapsår. Inom kollektivtrafikmyndigheten är direktionen i Region Dalarna beslutande.

### 5 §. Landstinget och kommunernas ansvar

Landstinget och kommunerna ansvarar för att, inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet, årligen lämna trafikbeställningar, kring vilka en dialog ska föras för att uppnå kollektivtrafikens övergripande syfte:

- att knyta ihop hela Dalarna i ett gemensamt trafiksystem.

### 6 §. Produktområden och resultatområden

I lagen om kollektivtrafik kallas all trafik inom länet för regional kollektivtrafik. (SFS 2010:1065 1 kap 6§) I detta avtal används definitionerna regional stråktrafik, mellankommunal trafik, kommunal trafik samt servicetrafik. Begreppen definieras nedan.

Kollektivtrafiken delas in i fyra produktområden:

- Regional stråktrafik
- Mellankommunal trafik
- Kommunal trafik
- Servicetrafik

Med Regional stråktrafik avses tåg- och busstrafik som Dalatrafik eller Tåg i Bergslagen eller annan operatör utför på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten. Regional stråktrafik uppfyller följande kriterier:



- snabb direkttrafik som trafikerar större huvudvägar och järnvägar
- huvudsyftet är att knyta ihop länets olika delar och angränsande län samt ansluta till interregional trafik

Med mellankommunal trafik avses fordonstrafik som Dalatrafik eller annan operatör utför på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten, och som uppfyller följande kriterier:

- landsbygdstrafik som passerar minst en kommungräns
- huvudsyftet är att knyta ihop närliggande kommuner samt underlätta anslutning till den regionala stråktrafiken

Med kommunal trafik avses fordonstrafik, som Dalatrafik eller annan operatör utför på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten, och som uppfyller följande kriterier:

- tätorts- och landsbygdstrafik inom en kommuns gränser
- huvudsyftet är att knyta ihop kommunens olika delar samt ansluta till mellankommunal- och regional stråktrafik

Med servicetrafik avses anropsstyrd kollektivtrafik som innebär att alla fordon kan användas för, i princip, alla resenärer, oavsett om resenären har särskilt tillstånd eller inte. Servicetrafiken omfattar:

- sjukresor
- färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjutsar, särskoleskjutsar
- resor till och från daglig verksamhet, s.k. omsorgsresor
- anropsstyrd allmän kollektivtrafik, som benämns Flextrafik
- huvudsyftet är att knyta ihop anropsstyrd trafik med linjetrafik till ett gemensamt system

Som underlag för kollektivtrafikmyndighetens beslut om varje kommuns och landstingets preliminära bidrag samt kostnadsersättning skall kollektivtrafikmyndigheten med hjälp av Dalatrafik redovisa kostnader, intäkter för trafik uppdelat på produktområden, resultatområden, linjer samt servicetrafik, fördelat på respektive kommun eller landsting.

Resultat (dvs. kostnader minus intäkter) skall räknas för respektive produkt- och resultatområde enligt följande:

Produktområde	Resultatområde
Regional stråktrafik	Varje linje
Mellankommunal trafik	Varje linje, med resultatet nedbrutet på berörda kommuner
Kommunal trafik	Varje linje i berörd kommun
Servicetrafik som kräver särskilt tillstånd inklusive beställningskostnader	Faktiska kostnader för beställning och utförande av transporter enligt samarbets- och uppdragsavtal avseende särskild kollektivtrafik 2006-06-27 med tillägg 2012.

Ett samlat dokument, som beskriver principerna för beräkning och fördelning av kostnaderna mellan parterna, skall finnas.

#### 7 §. Kommunernas och landstingets bidrag till kollektivtrafiken

Kommunerna och landstinget lämnar bidrag till kollektivtrafikens transportkostnader enligt följande:

Produktområde	Kommunerna	Landstinget
Regional stråktrafik inom länet och över länsgräns samt interregional trafik över riksgräns		100 %
Mellankommunal trafik	100 %	
Kommunal trafik (tätortstrafik och landsbygdstrafik inom kommunen)	100 %	
Servicetrafik - sjukresor		100%
Servicetrafik – övrig servicetrafik	100%	

Den del av bidraget som är att hänföra till fastställt trafikutbud för regional stråktrafik inom länet och över länsgräns, samt i förekommande fall interregional trafik över riksgräns, finansieras helt av landstinget.

Den del av bidraget som är att hänföra till fastställt trafikutbud för mellankommunal trafik finansieras av berörda kommuner. För varje linje, som hänförs till mellankommunal trafik, fördelas linjens nettoresultat mellan berörda kommuner efter den mall för nästkommande verksamhetsår som skall redovisas i trafikförsörjningsplanen eller i annat dokument som kollektivtrafikmyndigheten fastställer.

Den del av bidraget som är att hänföra till fastställt trafikutbud för kommunal trafik finansieras helt av vederbörande kommun. Varje kommun utgör egen resultatenheter för vilken nettoresultatet för den lokala trafiken räknas fram.

Den del av bidraget som är att hänföra till utbud av servicetrafik finansieras helt av landstinget vad gäller sjukresor och av respektive kommun vad gäller övriga serviceresor som kräver särskilt tillstånd.

Parternas ekonomiska ansvar vad gäller särskild kollektivtrafik, som omfattar den del av Servicetrafiken som kräver särskilt tillstånd, regleras i Samarbets- och uppdragsavtal avseende särskild kollektivtrafik från 2006-06-27 samt i tilläggsavtal från 2012, där Region Dalarnas roll som regional kollektivtrafikmyndighet fastslås. I övrigt är tilläggsavtalet oförändrat.

I anslutning till Samarbetsavtalet finns ett Uppdragsavtal om samordning av särskild kollektivtrafik, där de skyldigheter och rättigheter som regleras i avtalet sedan 2012 åvilar Region Dalarna i dess egenskap av kollektivtrafikmyndighet.

Kommunerna har överlåtit huvudmannskapet för färd- och riksfärdtjänst enligt Lag om färdtjänst, SFS 1997:736, och Lag om riksfärdtjänst, SFS 1997:735, till Region Dalarna. Kostnader för färdtjänsthantering regleras i ett särskilt avtal mellan länets kommuner och Region Dalarna, i enlighet med Uppdragsavtalet punkt 1.

Kostnader för administration av och ersättning vid sjukresor regleras, i enlighet med Uppdragsavtalet punkt 1, i ett särskilt avtal mellan Landstinget och Dalatrafik, där Dalatrafik har i uppdrag att ansvara för administration av ersättning vid sjukresor.

Flextrafiken, som är en del av Servicetrafiken som inte kräver särskilt tillstånd, bekostas av berörd kommun.

Kommunernas och landstingets bidrag enligt ovan skall betalas till kollektivtrafikmyndigheten. Kollektivtrafikmyndigheten kan dock besluta att hela eller del av bidraget skall betalas direkt till Dalatrafik.

### 8 §. Trafik inom angränsande län

Kollektivtrafikmyndigheten skall, så långt möjligt och lämpligt, träffa avtal med kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län om trafik över länsgräns. Om man i angränsande län inte svarar för hela kostnadstäckningen för trafik på andra sidan länsgränsen skall följande gälla för bidrag till trafiken på andra sidan länsgränsen, förutsatt att trafiken ingår i fastställd trafikförsörjningsplan.

- Landstinget lämnar bidrag till regional stråktrafik. I förekommande fall kan landstinget lämna bidrag till interregional trafik som även passerar riksgräns.
- Av linjen berörda kommuner lämnar bidrag till mellankommunal trafik.

Kollektivtrafikmyndigheten skall redovisa överenskommelser med kollektivtrafikmyndigheterna i angränsande län.

### 9 §. Finansiering av kollektivtrafikens infrastruktur och övriga trafik kostnader

Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för driften av kollektivtrafikens infrastruktur och övriga trafik kostnader. I detta driftansvar ingår:

- Infrastruktur: Resecentra, väderskydd, hållplatsutrustning, m.m.
- Övriga trafik kostnader: Kommunikationssystem, biljettsystem, informationssystem samt kostnader direkt hänförliga till trafikadministrationen av kollektivtrafiken i länet.

Kommunerna och landstinget lämnar bidrag för kollektivtrafikens infrastruktur och tekniska system enligt följande.

	Kommunerna	Landstinget
Kollektivtrafikens infrastruktur för regional stråktrafik		100 %
Kollektivtrafikens infrastruktur för mellankommunal trafik	100 %	
Kollektivtrafikens infrastruktur för kommunal trafik	100 %	
Övriga trafik kostnader	50%	50%

Ett dokument som beskriver principerna för kostnadsfördelning avseende tekniska system och kollektivtrafikens infrastruktur skall finnas. Respektive

parts andel av kostnaden för tekniska system skall motsvara respektive parts andel av den totala trafik kostnaden.

#### **10 §. Administrationskostnader**

Landstinget och kommunerna skall gemensamt svara för kollektivtrafikmyndighetens kostnader för all administration inom ramen för detta avtal.

Landstinget skall svara för Dalatrafiks kostnader för administration.

#### **11 §. Kostnadsutjämning**

Kostnadsutjämning mellan parterna, byggd på principen att de parter som, vad gäller allmän kollektivtrafik, får högre kostnader enligt detta avtals fördelningsprinciper, tilldelas medel från de parter som får lägre kostnader. Kostnadsutjämningen sker, med hälften vardera, perioden 2014-07-01 – 2015-12-31 respektive 2016.

Ett dokument som redovisar principerna för uträkningen av den faktiska kostnadsfördelningen och utjämningen skall finnas.

#### **12 §. Planeringsprocessen**

Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att en dialog- besluts och uppföljningsprocess genomförs, som ska resultera i årliga trafikförsörjningsplaner. Med utgångspunkt från trafikförsörjningsprogrammet där trafiksystemets övergripande syfte fastställts, beslutar kollektivtrafikmyndigheten, efter samråd, om den årliga trafikförsörjningsplanen. Ett dokument som beskriver alla delar i planeringsprocessen skall finnas.

#### **13 §. Övriga bestämmelser avseende kollektivtrafikmyndighetens skyldigheter**

Kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om andra bestämmelser, exempelvis tillämpningsprinciper av mer detaljerad karaktär. Det ankommer på kollektivtrafikmyndigheten att dokumentera sådana beslut på ett samlat, och för kommunerna och landstinget lättillgängligt, sätt.

Kollektivtrafikmyndigheten skall informera kommunerna och landstinget om alla förhållanden av betydelse för beslut om kommunerna och landstingets bidrag. På basis av denna information och de fakturor som ställs till kommunerna och landstinget skall varje kommun och landstinget kunna kontrollera att debiterat bidrag är helt i enlighet med detta avtal och kollektivtrafikmyndighetens beslut.

Om det under verksamhetsåret tillkommer nya omständigheter, som medför att det beräknade utfallet kommer att avvika i väsentlig mån från kollektivtrafikmyndighetens beslut om trafikförsörjningsplan skall kollektivtrafikmyndigheten omgående kalla samtlig avtalsparter till extra sammanträde.

#### **14 §. Förhandling och tvist**

Tvist rörande tillkomsten, tolkningen eller tillämpningen av detta avtal skall, om Parterna ej överenskommit om annat, avgöras i förhandlingar mellan Parterna. Om sådana förhandlingar inte lyckas skall tvisten avgöras av svensk domstol och i enlighet med svensk rätt.

**15 §. Avtalets giltighet**

Detta Avtal om fördelning av kostnaderna för kollektivtrafiken i Dalarnas län ersätter nu gällande Avtal om driftbidrag från 2012.

Detta avtal gäller under perioden 2014-07-01 till 2016-12-31. Avtalet förlängs därefter automatiskt årsvis om ingen part säger upp avtalet senast 6 månader innan årsskifte.

**16 §. Avtalets godkännande**

Detta avtal träder i kraft 2014-07-01 efter det att avtalet har godkänts av landstingsfullmäktige i Landstinget Dalarna, kommunfullmäktige i Avesta, Borlänge, Falun, Gagnef, Hedemora, Leksand, Ludvika, Malung-Sälen, Mora, Orsa, Rättvik, Smedjebacken, Säter, Vansbro och Älvdalen samt Region Dalarna. Detta avtal har upprättats i 17 likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt. Avtalet om kostnadsfördelning har godkänts av samtliga kommuner, Landstinget Dalarna och Region Dalarna enligt redovisning nedan:

---

**Avesta kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

**Borlänge kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

**Falu kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

**Gagnefs kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

**Hedemora kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

**Leksands kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

**Ludvika kommun**, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

Malung-Sälens kommun, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

Mora kommun, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

Orsa kommun, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

Rättviks kommun, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

Smedjebackens kommun, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

Sätters kommun, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

Vansbro kommun, antaget av Kommunfullmäktige, 2014-

.....

Älvdalens kommun, antaget av Kommunfullmäktige 2014-

.....

Landstinget Dalarna, antaget av Landstingsfullmäktige, 2014-

.....

Region Dalarna, enligt beslut i direktionen 2014-

.....



Kommunernas nettokostnad för kollektivtrafik 2014														
Period: januari-juni					Period: juli-december									
Andel	100%	100%	50%	Särskild	Summa Dalatrafik Övrig	50%	Netto-	Linjelagda	Total					
	Lokal Trafik	Regional	kollektiv-	Särskild						netto- och Gem. kostnad system	netto-	grundskole-	netto-	
	Tätort	Landsbygd	närtrafik	trafik	Tätorts- Landsb. Service- trafik	trafik	trafik	trafik	trafik					
Avesta	2 475	4 757	277	7 439	3 029	9 864	3 800	31 641	284	-249	31 676			31 676
Borlänge	5 190	3 576	1 834	9 978	9 972	8 552	7 220	46 321	757	-364	46 714	1 040		47 754
Falun	5 660	11 541	2 376	13 384	10 479	20 164	10 566	74 169	1 065	-584	74 651	2 010		76 661
Gagnef		1 074	1 109	2 370		3 218	2 108	9 879	103	-78	9 905	1 285		11 190
Hedemora		2 674	615	5 464		5 768	4 471	19 835	164	-156	19 843	655		20 498
Leksand		2 708	748	3 074		5 020	2 674	14 224	146	-112	14 258	1 555		15 813
Ludvika		1 554	129	7 731	1 787	7 469	6 826	31 154	299	-245	31 208	780		31 988
Malung-Sälen		1 705	456	3 611		3 645	2 976	12 393	103	-98	12 399	1 100		13 499
Mora		1 303	3 267	1 328	3 150	3 445	3 263	19 122	229	-150	19 201	1 390		20 591
Orsa		589	989	1 164		1 965	1 452	6 159	57	-48	6 168	635		6 803
Rättvik		3 692	957	2 797		5 917	2 146	15 509	179	-122	15 566	1 145		16 711
Smedjebacken		1 669	639	1 065		2 819	1 288	7 480	88	-59	7 509	535		8 044
Säter		1 685	702	3 638		3 274	2 199	11 497	125	-90	11 532	1 030		12 562
Vansbro		504	725	3 463		4 234	1 559	10 485	118	-82	10 520	1 005		11 525
Älvdalen		1 028	0	2 523		2 310	2 002	7 863	57	-62	7 858	760		8 618
Summa	17 025	46 126	12 883	70 851	28 633	87 664	54 550	317 732	3 774	-2 500	319 006	14 925		333 931

Landstinget Dalarnas nettokostnad för kollektivtrafik 2014

Period	Regional trafik		Regional närtrafik		Tåg- trafik	Landsb. Service- trafik		Sjuk- resor	Summa Dalatrafik netto- och Gem. kostnad system		Övrig kostnad	Total netto-	
	100%	50%	100%	50%	100%	trafik	trafik	trafik	50%	kostnad	kostnad		
Januari - juni	19 921	12 883	24 650					40 105		57 454	29 416	-1 250	85 620
Januari - juni, sjukresor								40 105		40 105			40 105
Juli - december			24 650					25 840		102 342	25 642	-1 250	126 734
Helår 2014	19 921	12 883	49 300					51 852		199 901	55 058	-2 500	252 459

Total nettokostnad för trafik i Dalarna

517 633	58 832	-5 000	586 390
---------	--------	--------	---------

## Nettokostnad för kollektivtrafik, jmf 2013 och 2014

Kommun	År 2013			Grundskole-kort Ht-13	Totalt år 2013	Driftbidrag helår 2014	Särsk kolltr jan-juni 2014	Totalt år 2014	Kr per inv år 2013	Kr per inv år 2014	Antal inv 2013-12-31
	Driftbidrag	Särsk koll	Skolbuss								
Avesta	15 820	6 155	7 900		29 875	24 237	7 439	31 676	1 384	1 468	21 582
Borlänge	19 594	11 430	7 200	1 040	39 264	37 776	9 978	47 754	785	955	50 023
Falun	44 262	17 043	7 800	2 010	71 115	63 277	13 384	76 661	1 253	1 350	56 767
Gagnef	4 886	4 606	600	1 285	11 377	8 820	2 370	11 190	1 135	1 116	10 023
Hedemora	8 354	7 237	3 200	655	19 446	15 034	5 464	20 498	1 295	1 365	15 021
Leksand	6 808	5 892	600	1 555	14 855	12 739	3 074	15 813	980	1 043	15 157
Ludvika	14 901	9 944	5 700	780	31 325	24 257	7 731	31 988	1 218	1 244	25 712
Malung-Säljen	5 190	5 778	500	1 100	12 568	9 888	3 611	13 499	1 249	1 342	10 061
Mora	12 190	6 168	350	1 390	20 098	17 441	3 150	20 591	1 005	1 030	19 998
Orsa	2 915	2 245	0	635	5 795	5 639	1 164	6 803	846	993	6 849
Rättvik	9 303	4 002	1 000	1 145	15 450	13 914	2 797	16 711	1 435	1 552	10 766
Smedjebacken	4 446	2 403	0	535	7 384	6 979	1 065	8 044	691	752	10 691
Säter	5 685	3 293	3 100	1 030	13 108	8 924	3 638	12 562	1 206	1 155	10 873
Vansbro	2 209	3 177	2 000	1 005	8 391	8 062	3 463	11 525	1 247	1 712	6 730
Älvdalen	1 977	3 570	700	760	7 007	6 095	2 523	8 618	987	1 214	7 096
Delsumma:	158 540	92 943	40 650	14 925	307 058	6 095	70 851	333 933	1 107	1 204	
Landstinget	160 155	74 600	0		234 755	212 354	40 105	252 459	846	907	277 349
<b>Summa:</b>	<b>318 695</b>	<b>167 543</b>	<b>40 650</b>	<b>14 925</b>	<b>541 813</b>	<b>218 449</b>	<b>110 956</b>	<b>586 392</b>	<b>1 845</b>	<b>1 967</b>	<b>277 349</b>



Kommunfullmäktige  
Kommunstyrelsen  
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2014-05-27



Kf §  
Ks §  
Au §

Dnr 14/KK

### Meddelanden

1. Protokoll från sammanträde med barn- och utbildningsnämnden, 2014-04-24.
2. Protokoll från sammanträde med Sociala myndighetsnämnden i Mora 2014-04-24.
3. Protokoll från sammanträde med Region Dalarna direktionen, 2014-03-27.
4. Protokoll från styrelsemöte med Intresseföreningen Dalabanans intressenter, 2014-04-04.
5. Protokoll från styrelsemöte med Orsa Vatten och Avfall AB, 2014-04-08.
6. Tertialrapport per första tertial 2014, Inlandsbanan AB.
7. Beslut från Länsstyrelsen angående ansökan om medel ur vattenregleringsfonder avseende brygga m.m. vid Orsasjön (dnr 14/KK056-046).
8. Beslut från Länsstyrelsen angående ansökan om medel ur vattenregleringsfonder avseende brygga vid Slättbergsbadet (dnr 14/KK056-046).
9. Meddelande om beslut från Länsstyrelsen avseende tillstånd för motionsloppet Siljan Runt (dnr 14/KK107-308).
10. SKL:s cirkulär 14:17 om budgetförutsättningar för åren 2014-2017.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige  
Kommunstyrelsen  
Kommunstyrelsens arbetsutskott

2014-05-27

Kf §

Ks §

Au §

Dnr 14/KK

11. SKL:s cirkulär 14:18 om kommunal fastighetsavgift, prognos 2015.
12. SKL:s cirkulär 14:20 om ny lag om registerkontroll av personer som ska arbeta med barn.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande