
Kommunfullmäktige

kallas till sammanträde **måndagen den 17 oktober 2022 klockan 18:00**
i sessionssalen, kommunhuset Smedjebacken.

Mötet inleds med musik från Kulturskolan, Västerbergslagens utbildningsförbund.

Ålderspresident Göran Engström (C) öppnar mandatperiodens första kommunfullmäktigemöte

Ärenden

1. Val av kommunfullmäktiges presidium
Dnr 2022/00434
2. Ekonomisk uppföljning från nämnder och styrelser
Dnr 2022/00075
3. Delårsrapport 2022-08-31 Smedjebackens kommun
Dnr 2022/00344
4. Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och kommunerna avseende kollektivtrafiken i Dalarnas län
Dnr 2022/00312
5. Fastighetsnära insamling (FNI) i Smedjebackens kommun
Dnr 2022/00428
6. Fyllnadsval ersättare i miljö- och byggnadsnämnden
Dnr 2022/00408
7. Val av kommunfullmäktiges valberedning
Dnr 2022/00433
8. Delgivningar
Dnr 2022/00074

Göran Engström
Ålderspresident

Mona Hyttsten
Sekreterare

Nya och gamla ledamöter/ersättare är välkomna att stanna kvar efter mötet för en information gällande:

- Arvoden och ersättningar
- Inkallande av ersättare vid frånvaro
- Utbildningsdagar
- Övriga frågor

Kansliavdelningen

Mona Hyttsten, 0240-660117
mona.hyttsten@smedjebacken.se

Kommunfullmäktige

Val av kommunfullmäktiges presidium

Förslag till beslut

Val av kommunfullmäktiges ordförande och vice ordförande genomförs.

Ärendebeskrivning

Fullmäktige väljer bland sina ledamöter en ordförande och en vice ordförande som tillsammans utgör fullmäktiges presidium.

Presidiet väljs för fullmäktiges löpande mandatperiod.

Kansliavdelningen

Mona Hyttsten, 0240-660117
mona.hyttsten@smedjebacken.se

Kommunfullmäktige

Ekonomisk uppföljning från nämnder och styrelser

Förslag till beslut

Informationen godkänns.

Ärendebeskrivning

Ekonomisk uppföljning från nämnder och styrelser

Kommunstyrelsen
Familje- och utbildningsnämnden
Omsorgsnämnden
Miljö- och byggnadsnämnden
Kulturnämnden
VBU inkl. kulturskolan
Bärkehus AB
Smedjebacken Energi AB
Barken Vatten & Återvinning
WBAB
Revisionen



Kommunstyrelsen

§ 136

Dnr 2022/00344

Delårsrapport 2022-08-31 Smedjebackens kommun

Kommunstyrelsens beslut

Delårsrapport för Smedjebackens kommun 2022-08-31 fastställs och överlämnas till kommunens revisorer.

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Delårsrapport för Smedjebackens kommun 2022-08-31 godkänns.

Ärendebeskrivning

Ekonomiavdelningen har sammanställt delårsrapport för Smedjebackens kommun per 2022-08-31.

Belopp i tkr	Januari-Augusti			Helår		
	Budget	Utfall	Avvikelse	Budget	Prognos	Avvikelse
Verksamhetens intäkter	-55 698	-81 714	26 016	-83 547	-102 710	19 163
Verksamhetens kostnader	494 877	490 365	4 512	742 175	753 125	-10 950
- varav pensionskostnad ansvarsförbindelse	7 746	9 525	-1 779	11 619	11 619	0
Avskrivningar	15 411	14 510	901	23 117	23 117	0
Summa verksamhetens nettokostnad	454 591	423 161	31 429	681 745	673 532	8 213
Skatteintäkter	-369 324	-379 293	9 969	-553 986	-561 601	7 615
Generella statsbidrag och utjämning	-103 606	-117 660	14 054	-155 409	-172 568	17 159
Summa skatteintäkter	-472 930	-496 954	24 024	-709 395	-734 169	24 774
Finansiella intäkter	-1 667	-2 050	383	-2 500	-2 500	0
Finansiella kostnader	3 800	3 135	665	5 700	5 700	0
Summa finansnetto	2 133	1 085	1 048	3 200	3 200	0
Resultat	-16 206	-72 707	56 501	-24 450	-57 437	32 987

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande



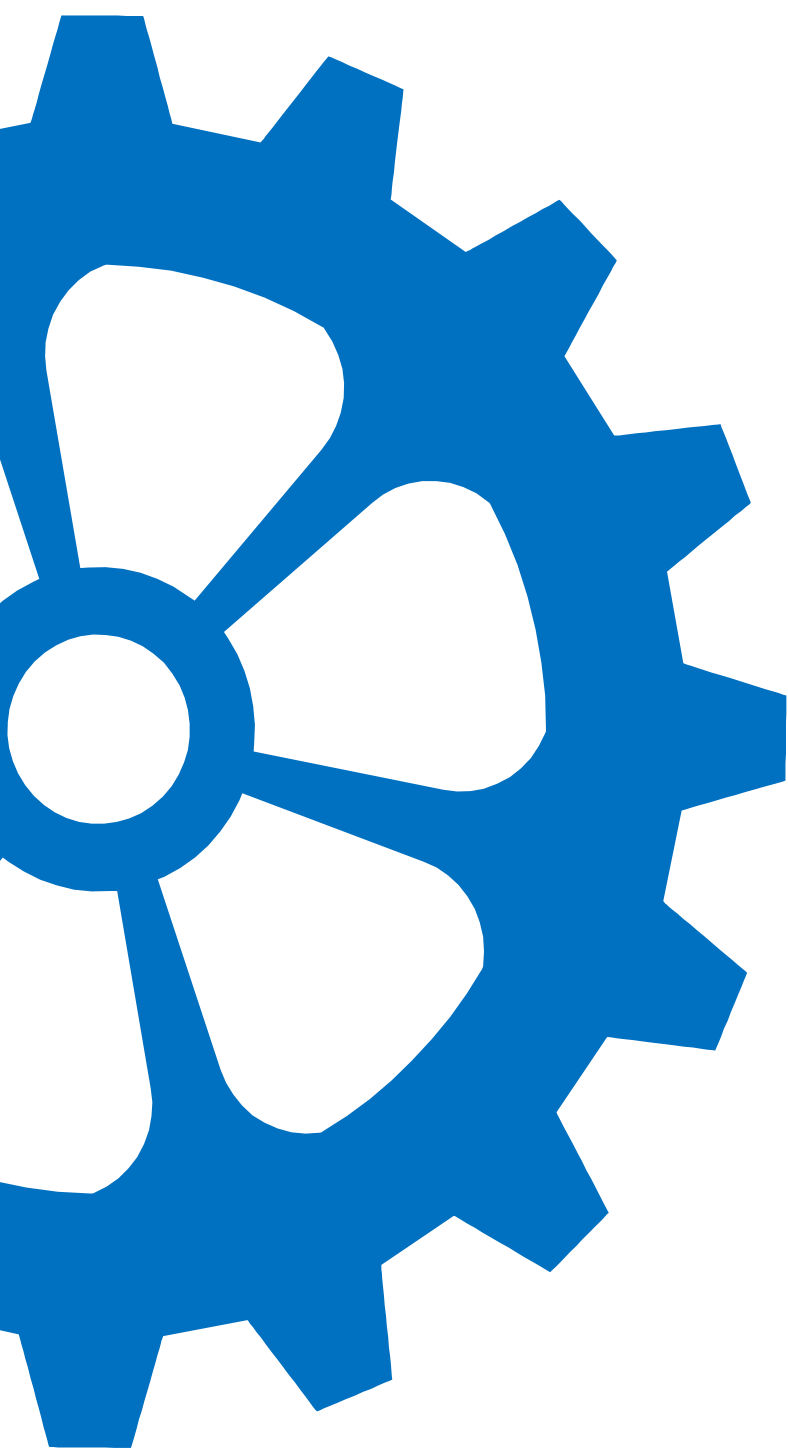
Kommunstyrelsen

Belopp i tkr	Januari-Augusti			Helår		
	Budget	Utfall	Avvikelse	Budget	Prognos	Avvikelse
Kommunstyrelsen	78 677	66 569	12 109	117 893	117 043	850
<i>KS Ledning och stöd</i>	24 649	20 594	4 056	36 851	35 351	1 500
<i>KS Samhällsbyggnad</i>	43 361	35 668	7 693	65 042	65 692	-650
<i>KS Förfogandeanslag</i>	10 667	10 307	360	16 000	16 000	0
Kulturnämnden	7 394	7 204	190	11 091	11 091	0
Miljö- o byggnadsnämnden	6 269	6 856	-587	9 404	10 404	-1 000
Familje- och utbildningsn.	173 119	168 120	4 998	259 678	259 178	500
<i>FUN Kansli, barn och skolverksamhet</i>	149 485	141 737	7 748	224 227	221 627	2 600
<i>FUN Individ- och familjeomsorg</i>	23 634	26 383	-2 749	35 451	37 551	-2 100
VBU	44 099	44 226	-127	66 149	66 149	0
<i>Gymnasiet och komvux</i>	41 667	41 739	-73	62 500	62 500	0
<i>Kulturskolan</i>	2 433	2 487	-54	3 649	3 649	0
Omsorgsnämnden	141 271	142 737	-1 466	211 906	213 206	-1 300
Överförmyndarnämnden	829	608	221	1 244	1 244	0
Revision	620	397	223	930	930	0
Summa nämnder	452 279	436 719	15 560	678 295	679 245	-950
Finans	2 317	-13 557	15 874	3 450	-5 713	9 163
<i>Socialaavgifter/pensioner, interna poster mm</i>	9 590	-7 060	16 650	14 368	5 205	9 163
<i>Internränta</i>	-7 273	-6 497	-776	-10 918	-10 918	0
Verksamhetens nettokostnad	454 596	423 161	31 435	681 745	673 532	8 213

Beslutsunderlag

Delårsrapport 2022-08-31 – daterad 2022-10-04

Arbetsutskottet 2022-09-20 § 82



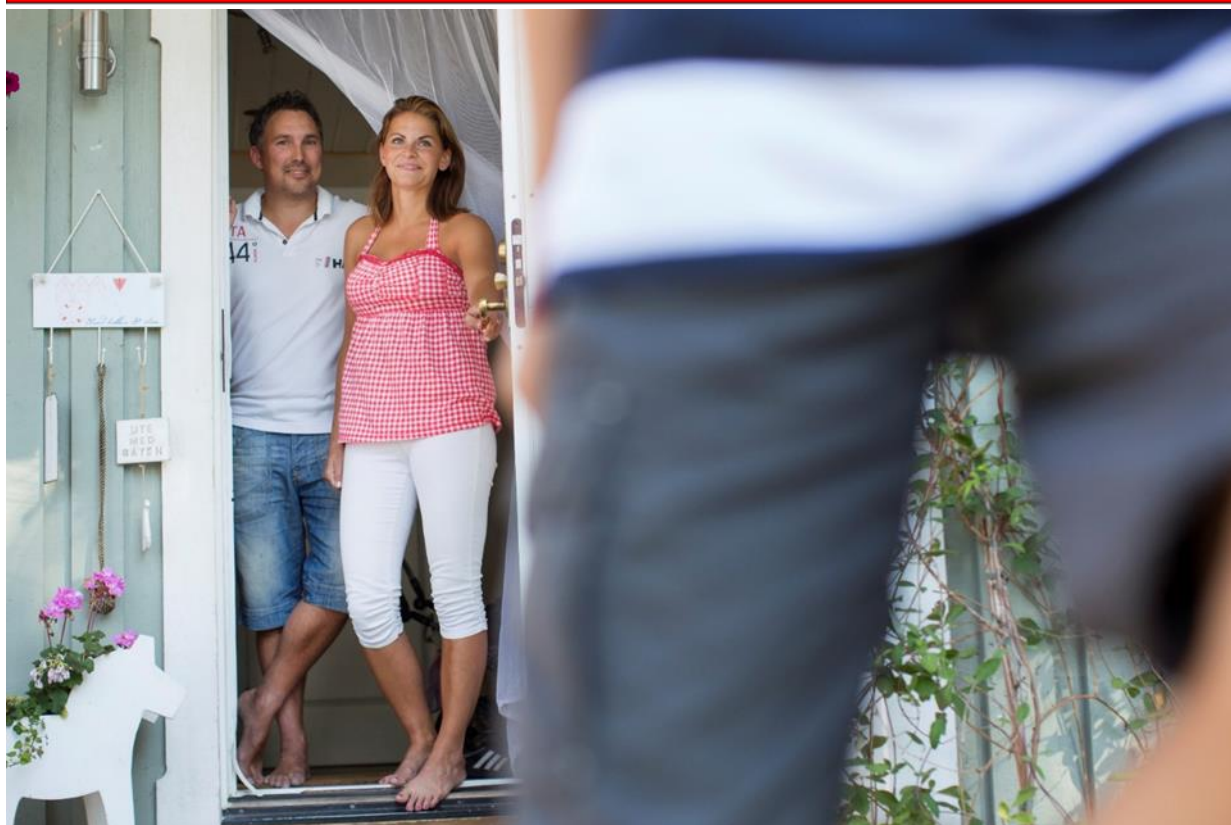
Delårsrapport 2022
SMEDJEBÄCKEN
smedjebacken.se

ver 2022-10-04

Kommunens vision	3
Förvaltningsberättelsen	4
Periodens och årets resultat	4
Väsentliga händelser under perioden.....	4
Driftredovisningen.....	9
God ekonomisk hushållning.....	10
Investeringsredovisning	11
Balanskravsutredning.....	12
Finansiell analys	12
Personalredovisning.....	15
Ekonomisk redovisning.....	16
Resultaträkning	16
Balansräkning.....	16
Tilläggsupplysningar.....	17

Kommunens vision

Vision Smedjebacken ska vara en välkomnande kommun med engagemang, trygghet och framtidstro



Smedjebackens kommun kännetecknas av Närhet, Vatten och Utveckling

Smedjebacken är en kommun i ständig *utveckling*, där vårt rika kulturarv också är vår nutid. Järnhantering och skogsbruk har utgjort och utgör basen i vårt näringsliv. Det har format vårt landskap och vår bebyggelse. Kommunens variationsrika bebyggelse och karaktär ger en spännande kontrast mellan tradition och nytänkande och mellan industriort och landsbygd.

Kommunen är naturskön och rik på *vatten* med möjlighet till sjö nära boende och fantastiska rekreationsområden. Attraktivt boende finns i hela kommunen och den största *koncentrationen* av bebyggelse finns längs Barkensjöarna i stråket mellan Ludvika och Fagersta. Vattnet bidrar även till ett rikt båt- och sjöliv. Via Strömsholms kanal förbinds vi med Mälaren och världshaven.

I Smedjebackens kommun finns *närhet*; närhet till varandra, till beslutsfattare, till naturen och till våra grannkommuner. Våra många föreningar, eldsjälur och entreprenörer bidrar till livskvalitet, sammanhållning och levande traditioner i hela kommunen.

Förvaltningsberättelsen

Periodens och årets resultat

Kommunens resultat för perioden uppgår till +72,7 mkr (+68,1 mkr) Prognosen för helåret visar ett resultat på +57,4 mkr (+29,0 mkr, utfall 2021).

Belopp i tkr	Januari-Augusti			Helår		
	Budget	Utfall	Avvikelse	Budget	Prognos	Avvikelse
Verksamhetens intäkter	-55 698	-81 714	26 016	-83 547	-102 710	19 163
Verksamhetens kostnader	494 877	490 365	4 512	742 175	753 125	-10 950
- varav pensionskostnad ansvarsförbindelse	7 746	9 525	-1 779	11 619	11 619	0
Avskrivningar	15 411	14 510	901	23 117	23 117	0
Summa verksamhetens nettokostnad	454 591	423 161	31 429	681 745	673 532	8 213
Skatteintäkter	-369 324	-379 293	9 969	-553 986	-561 601	7 615
Generella statsbidrag och utjämning	-103 606	-117 660	14 054	-155 409	-172 568	17 159
Summa skatteintäkter	-472 930	-496 954	24 024	-709 395	-734 169	24 774
Finansiella intäkter	-1 667	-2 050	383	-2 500	-2 500	0
Finansiella kostnader	3 800	3 135	665	5 700	5 700	0
Summa finansnetto	2 133	1 085	1 048	3 200	3 200	0
Resultat	-16 206	-72 707	56 501	-24 450	-57 437	32 987

*Kommentar till tabellen, minustecken före resultat för budget, utfall och prognos innebär positivt resultat.

Väsentliga händelser under perioden

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelseförvaltningen

- Säkerhets- och beredskapsfrågorna har varit centrala. Resurs i form av beredskapssamordnare på 40 % har förts över från personalavdelningen för att förstärka beredskapsarbetet.
- En ny LUPP-enkät har genomförts med temat Ungas hälsa.
- En ny visseblåsarfunktion infördes 1 juli.
- Arbetet med att minska sjukskrivningstalen fortsätter och bland annat används ett nytt rehabiliteringsverktyg.
- Planering inför genomförande av de allmänna valen den 11 september har pågått under hela perioden.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

- Entreprenaden för retroovering och tillbyggnad av Röda Berga pågår och beräknas vara färdigställd för inflyttning under december 2022.
- Broar på Söppenmyren är färdigställda och gångstråket kan åter nyttjas av allmänheten.
- En ny kostchef Anna Hahne Karlsson tillträdde vid årsskiftet.
- Under perioden har integration hittills tagit emot sju personer, kvotflyktingar, som anvisats av Migrationsverket.
- Arbetet med utveckling av Herosfältet har fortgått under perioden

Kulturnämnden

- I samarbete med Folkets hus och Parker, Folkets hus i Smedjebacken och ett par film-entusiaster har Bio Kontrast återupptagits.
- Ahlbäckstiftelsens utställning ”Johan Ahlbäck – i våra hem och hjärtan” hölls under våren.
- Kommunantikvarien har färdigställt en plan som ger en samlad bild av besöksmiljöerna Flatenbergs hytta, Flogbergets gruva, Schisshytteleden samt hamnområdet-lokstallet.

Miljö- och byggnadsnämnden

- Solcellsplan har arbetats fram och beslutats av nämnden.
- Arbetet med översiktsplanen har påbörjats och organisationen runt planen har fastställts

Familje- och utbildningsnämnden

- Satsning på ”Jämlig förskola och skola” har gett möjlighet att rekrytera tre elevcoacher, en specialpedagog samt 2,25 studiehandledare och modersmållärare.
- Verksamhetsutvecklartjänst på 50% tillsattes i början av året.
- Arbetet med övergång till nytt verksamhetssystem Lifecare inom IFO har genomförts.

Omsorgsnämnden

- Även denna period har präglats av pandemin. Man har hållit kvar vid rutiner med extra skyddsutrustning vid vårdnära arbete samt hög hygienfokus i alla verksamheter.
- En första delutvärdering av heltidsresan har gjorts. Smedjebacken är för närvarande den kommun i landet som har högst andel heltidsarbetande inom omsorgen.
- Den av staten och KS finansierade utbildningsatsningen fortgår och för närvarande läser 21 personer till undersköterskor via Vård- och Omsorgscollege.



Mål och måluppfyllelse

Med utgångspunkt från visionen har kommunfullmäktige beslutat om ett antal prioriterade mål. De prioriterade målen beskriver vad kommunens verksamheter ska uppnå och kan ses som den övergripande strategin för utvecklingen av kommunen som helhet.

Mål: En kommun för alla

Indikator	Måltal	Utfall	Analys
Ohälsotal, genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning och andra ersättnings typer, för befolkningen 16–64 år (Källa: Kolada)	Ohälsotalet ska minska jämfört med föregående år	Värde 2020: 27,0 Värde 2021: 25,6	Trenden är minskande.
Antal anmälda våldsbrott/ 1000 inv (Källa: Kolada)	Antal våldsbrott ska minska jämfört med föregående år	Värde 2020: 6,7 Värde 2021: 5,4	Trenden är minskande.
Nöjd-Medborgar-Index (Källa: SCB Medborgarundersökning)	Index ska öka jämfört med föregående mätning	Värde 2018: 58 Värde 2020: 61	Trenden är ökande. Undersökning för 2022 pågår.
Nöjd-Inflytande-Index (Källa: SCB Medborgarundersökning)	Index ska öka jämfört med föregående mätning	Värde 2018: 45 Värde 2020: 45	Trenden är oförändrad. Undersökning för 2022 pågår.
Nöjd-Region-Index (Källa: SCB Medborgarundersökning)	Index ska öka jämfört med föregående mätning	Värde 2018: 60 Värde 2020: 61	Trenden är ökande. Undersökning för 2022 pågår.
Antal elever som deltar i musik- eller kulturskola	Antal elever ska öka jämfört med föregående år	Värde 2020: 247 Värde 2021: 249	Trenden är ökande.

Mål: En ekokommun i framkant

Indikator	Måltal	Utfall	Analys
Insamlat hushållsavfall totalt, kg/person (Källa: Kolada)	Insamlat hushållsavfall ska öka jämfört med föregående år	Värde 2019: 498 Värde 2020: 629	Trenden är ökande. Data för 2021 publiceras senare under året.
Energiförbrukning i kommunkoncernens lokaler	Energiförbrukningen ska minska jämfört med föregående år	Värde 2020: 146 kWh/kvm Värde 2021: 145 kWh/kvm	Trenden är minskande.
Utsläpp av växthusgaser ton per person och år (Källa: Kolada)	Utsläpp av växthusgaser ska minska jämfört med föregående år	Värde 2019: 6,80 co2 Värde 2020: 5,94 co2	Trenden är minskande.
Andel miljöbilar av personbilar och lätta lastbilar i kommunkoncernen (Källa: Kolada)	Andelen miljöbilar ska öka jämfört med föregående år	Värde 2020: 24,3% Värde 2021: 16,7%	Trenden är minskande pga ny statlig miljöbilsklassificering.
Antal liter bensin som tankas inom kommunens verksamheter	Antalet ska minska jämfört med föregående år	Värde 2021: 25 247	Jämförande tal för 2020 saknas.

Mål: Hög sysselsättning

Indikator	Måltal	Utfall	Analys
Befolkningsutveckling (Källa: SCB)	Antalet innevånare ska öka jämfört med föregående år	Värde 2021-12-31: 10 933 Värde 2022-06-30: 11 014	Befolkningen har ökat med 81 invånare sedan årsskiftet
Andel öppet arbetslösa och sökande i program med aktivitetsstöd 16–64 år (Källa: Arbetsförmedlingen)	Andelen arbetslösa ska minska jämfört med föregående år	Värde 2021-07-31: 6,1% Värde 2022-07-31: 5,0%	Arbetslösheten har minskat sedan samma månad året innan
Andel företagare av förvärvsarbetande (Källa: Kolada)		Värde 2019: 13,2% Värde 2020: 14,0%	Trenden är ökande. Data för 2021 publiceras i december.

Mål: Attraktivt boende

Indikator	Måltal	Utfall	Analys
Antal färdigställda bostäder i småhus/1000 inv (Källa: Kolada)	Antalet ska öka jämfört med föregående år	Värde 2020: 1,1 Värde 2021: 1,5	Trenden är ökande
Antal bostäder med bostadsrätter/1000 inv (Källa: Kolada)	Antalet ska öka jämfört med föregående år	Värde 2019: 26 Värde 2020: 26	Ingen ökning har skett
Nöjdhet-Bostäder-Index (Källa: SCB Medborgarundersökning)		Värde 2018: 54 Värde 2020: 58	Trenden är ökande. Undersökning för 2022 pågår.
Andel hushåll med tillgång till bredbandsfiber (Källa: Kolada)	Andelen ska öka jämfört med föregående år	Värde 2020: 84,9% Värde 2021: 90,0%	Trenden är ökande. Data avser andelen som har tillgång till eller möjlighet att ansluta till bredband om minst 1 Gbit/s

Mål: Bra ekonomi

Indikator	Måltal	Utfall	Analys
Årets resultat i förhållande till summa skatteintäkter och utjämnings i resultaträkningen	Minst 3%	Värde 2021: 4,1 % Värde 2022: prognos 8,1%	Målet förväntas uppnås under 2022
Andel av årets nettoinvesteringar som täcks av årets resultat samt årets avskrivningar	Andel 100%	Värde 2021: 100% Värde 2022: prognos 100%	Målet förväntas uppnås under 2021

Mål: Bra verksamhet

Indikator	Måltal	Utfall	Analys
Grundskolan ligger topp 100 i SKR:s kvalitetsmätning	Topp 100	Värde 2021: plats 36	Resultat för 2022 presenteras i början av 2023
Särskilda boenden ligger topp 100 i SKR:s kvalitetsmätning	Topp 100	Värde 2021: plats 45	Resultat för 2022 presenteras i början av 2023
Ordinärt boende (hemtjänst) ligger topp 100 i SKR:s kvalitetsmätning	Topp 100	Värde 2021: plats 15	Resultat för 2022 presenteras i början av 2023
Andel gymnasieelever (hemkommun) med examen inom 4 år (Källa: Kolada)	Andelen ska öka jämfört med föregående år	Värde 2020: 74,7% Värde 2021: 75,3%	Trenden är ökande
Total sjukfrånvaro av sammanlagd arbetstid	Sjukfrånvaron ska minska jämfört med föregående år	Värde 2021: 7,5% Värde 2022: 8,4% - utfall tom juli	Trenden är ökande

Sammanfattande av analys av målen

- Målet förväntas uppnås
- Målet förväntas delvis uppnås
- Målet förväntas inte uppnås

En kommun för alla

- Målet förväntas uppnås. Trenden är att våldsbrotten och ohälsotalen i kommunen minskar. Nöjd-Medborgarindex ökade vid senaste mätningen

Ekokommun i framkant

- Målet förväntas delvis uppnås. Andelen miljöbilar minskade under föregående år pga ny statlig miljöbilsklassificering.

Hög sysselsättning

- Målet förväntas uppnås. Befolkningen har ökat under första halvåret. Arbetslösheten har sjunkit jämfört med samma månad föregående år.

Attraktivt boende

- Målet förväntas uppnås. Fler bostäder byggs och utbyggnad av fibernätet sker också.

Bra ekonomi

- Målet förväntas uppnås. Resultatmättet och mättet för självfinansiering beräknas uppnås.

Bra verksamhet

- Målet förväntas delvis uppnås. Fler gymnasieelever tar examen inom 4 år. Osäkert dock när det gäller trenden för sjukskrivningarna då de hittills har ökat i år.



Driftredovisningen

Belopp i tkr	Januari-Augusti			Helår		
	Budget	Utfall	Avvikelse	Budget	Prognos	Avvikelse
Kommunstyrelsen	78 677	66 569	12 109	117 893	117 043	850
<i>KS Ledning och stöd</i>	24 649	20 594	4 056	36 851	35 351	1 500
<i>KS Samhällsbyggnad</i>	43 361	35 668	7 693	65 042	65 692	-650
<i>KS Förfogandeanslag</i>	10 667	10 307	360	16 000	16 000	0
Kulturnämnden	7 394	7 204	190	11 091	11 091	0
Miljö- o byggnadsnämnden	6 269	6 856	-587	9 404	10 404	-1 000
Familje- och utbildningsn.	173 119	168 120	4 998	259 678	259 178	500
<i>FUN Kansli, barn och skolverksamhet</i>	149 485	141 737	7 748	224 227	221 627	2 600
<i>FUN Individ- och familjeomsorg</i>	23 634	26 383	-2 749	35 451	37 551	-2 100
VBU	44 099	44 226	-127	66 149	66 149	0
<i>Gymnasiet och komvux</i>	41 667	41 739	-73	62 500	62 500	0
<i>Kulturskolan</i>	2 433	2 487	-54	3 649	3 649	0
Omsorgsnämnden	141 271	142 737	-1 466	211 906	213 206	-1 300
Överförmyndarnämnden	829	608	221	1 244	1 244	0
Revision	620	397	223	930	930	0
Summa nämnder	452 279	436 719	15 560	678 295	679 245	-950
Finans	2 317	-13 557	15 874	3 450	-5 713	9 163
<i>Socialaavgifter/pensioner, interna poster mm</i>	9 590	-7 060	16 650	14 368	5 205	9 163
<i>Internränta</i>	-7 273	-6 497	-776	-10 918	-10 918	0
Verksamhetens nettokostnad	454 596	423 161	31 435	681 745	673 532	8 213

Nämnderna redovisar en avvikelse för perioden på + 15,6 mkr (+ 25,4 mkr, delår 2021) och en prognos för helåret på -0,9 mkr (+12,0 mkr, budgetavvikelse 2021).

Kommunstyrelsen

Nämnden redovisar en avvikelse för perioden på +12,1 mkr (+13,6 mkr, delår 2021) och en prognos för helåret på 0,8 mkr (+7,4 mkr, budgetavvikelse 2021). Den främsta orsaken till den positiva avvikelsen för perioden beror på överskott inom tekniska på 6,5 mkr vilket främst beror på underhållsåtgärder som beställts men ännu ej fakturerats.

Miljö- och byggnadsnämnden

Nämnden redovisar en avvikelse för perioden på -0,6 mkr (+1,0 mkr, delår 2021) och en prognos för helåret på -1,0 mkr (+0,5 mkr, budgetavvikelse 2021). Den främsta orsaken till den negativa avvikelsen i prognosen beror på ökade kostnader för bostadsanpassningen.

Familje- och utbildningsnämnden

Nämnden redovisar en avvikelse för perioden på +4,9 mkr (+2,2 mkr, delår 2021) och en prognos för helåret på +0,5 mkr (-0,5 mkr, budgetavvikelse 2021). Två av orsakerna till att förvaltningen prognostiserar ett överskott trots beräknat underskott för IFO beror på återbetalning av sjuklöner samt lägre kostnader för interkommunal ersättning.

Omsorgsnämnden

Nämnden redovisar en avvikelse för perioden på -1,6 mkr (+7,4 mkr, delår 2021) och en prognos för helåret på -1,3 mkr (+1,5 mkr, budgetavvikelse 2021). Den främsta orsaken till den negativa avvikelsen för perioden beror på att kostnaderna för sjuklöner, mertid/övertid och timvikarier varit betydligt högre detta år jämfört med samma period förra året.

God ekonomisk hushållning

God ekonomisk hushållning innebär att såväl kommunens finansiella som verksamhetsmässiga mål uppnås, att verksamheten bedrivs långsiktigt, ändamålsenligt och effektivt och att ekonomiska aktiviteter sker i enlighet med lagar, regler och etablerade normer. Detta genomförs genom att:

- Verksamheten styrs av kommunfullmäktiges mål och budgetramar.
- De i budget angivna målen med indikatorer avrapporteras i bokslutet.
- Den ekonomiska planeringen utgår från försiktighetsprincipen.
- Resultatet i förhållande till skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning uppgå till lägst 3 procent.
- Överskott är en nödvändig förutsättning för att finansiera investeringar.

De två indikatorerna till kommunfullmäktiges mål om ”Bra ekonomi” som också är övergripande mål för god ekonomisk hushållning redovisas med utfall per den 31 augusti och med prognos för helåret 2022.

Årets resultat i förhållande till skatteintäkter och utjämning i resultaträkningen (minst 3 %)

Periodens utfall är 14,6% (14,5 % delår 2021). Prognosen för helåret 2022 är 8,1 % (4,1 % utfall 2021). Målet förväntas uppnås.

Andel av årets nettoinvesteringar som täcks av årets resultat samt årets avskrivningar

Utfall för perioden är 100 % (100 %). Prognosen för helåret 2022 är 100 % (100 % utfall 2021). Målet förväntas uppnås.

Målen för god ekonomisk hushållning beräknas därmed uppnås vid årets slut.



Investeringsredovisning

Periodens utfall är 30,4 mkr varav 20,9 mkr avser ombyggnation och renovering av Röda Berga skola.

Investeringsbudget för 2022, 62,9 mkr består av

-fastställd investeringsplan i budget 2022, 49,9 mkr

-beslut om överföring från tidigare år 13,0 mkr

Investeringar 2022 Tkr	Budget 2022	Utfall jan-aug	Återstår 2022
Fastigheter			
Flatenbergs hytta	950	331	619
Folkets Hus	1 574	379	1 195
Fritidsanläggningar	600	253	347
Gula Berga	1 300	0	1 300
Hagge skola	248	0	248
Herosområdet	1 000	83	917
Röda Berga	26 192	20 968	5 224
Strandängens förskola	310	-2	312
Övriga investeringar fastighet			
Energieffektivisering	2 000	136	1 864
Fettavskiljare	800	0	800
IT/Nätverk	500	0	500
Köksmaskiner storkök	300	103	197
Projektering skolor	500	154	346
Tillgänglighet, miljö, säkerhet	1 100	262	838
Övrigt fastigheter	6 958	1 682	5 276
Summa Fastighet	44 332	24 349	19 983
Gator			
Broar	1 042	1 117	-75
GC-vägar	2 147	0	2 147
Herosområdet	1 900	0	1 900
Ombyggnad elnät, VB	300	130	170
Övrigt gata	1 000	0	1 000
Summa Gata	6 389	1 247	5 142
Yttre miljö			
Förskolor/skolor	500	2	498
Infarten trädrenovering	700	318	382
Lekplatsen centrum	1 000	7	993
Parker och offentliga platser	387	162	225
Söderbärke centrum	954	0	954
Övriga investeringar yttre miljö	1 000	0	1 000
Summa yttre miljö	4 541	489	4 052
Övriga investeringar			
Familje- och utbildningsnämnden	800	222	578
Kommunstyrelsen	2 280	1 155	1 125
Omsorgsnämnden	600	0	600
Summa Övriga investeringar	3 680	1 377	2 303
MARK/EXPLOATERING			
Mark och exploatering	4 000	3 024	976
Summa Mark och exploatering	4 000	3 024	976
Totalt	62 942	30 486	32 456

Balanskravsutredning

Balanskravet är ett lagstadgat krav som kommunen måste uppfylla enligt kommunallagen. Balanskravet utgår från en undre gräns för vilket resultat som är tillåtet att budgetera och redovisa i bokslutet. Balanskravet innebär att kommuner och landsting ska besluta om en budget där intäkterna överstiger kostnaderna. Om resultatet blir negativt i bokslutet är huvudprincipen att underskottet ska kompenseras med motsvarande överskott de närmaste tre åren.

Prognosen för året efter balanskravsjusteringar uppgår till 44,1 mkr. Smedjebackens Kommun har inga gamla underskott som ska återställas i enlighet med balanskravet. Årets prognostiserade resultat innebär alltså att det inte beräknas några underskott som behöver regleras under kommande år.

Balanskravsresultat

mkr	Delår 2022	Prognos 2022
Årets resultat enligt resultaträkningen	72,7	57,4
Samtliga realisationsvinster	-13,3	-13,3
Realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0
Realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet	0,0	0,0
Orealiserade vinster och förluster i värdepapper	0,0	0,0
Återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper	0,0	0,0
Årets resultat efter balanskravsjusteringar	59,4	44,1
Reservering av medel till resultatjämningsfond	0,0	0,0
Användning av medel från resultatjämningsfond	0,0	0,0
Balanskravsresultat	59,4	44,1

Finansiell analys

Finansnetto

Finansiella kostnader uppgår till 3,1 mkr (1,9 mkr, delår 2021) för perioden och beräknas bli 5,7 mkr för helåret (5,2 mkr, utfall 2021). Förändringen mellan åren beror till största delen på stigande räntor. De finansiella intäkterna uppgår till 2,0 mkr (1,1 mkr, delår 2021) för perioden och beräknas bli 2,5 mkr för helåret (1,9 mkr, utfall 2021). Förändringen mellan åren beror till största delen av överskottsutdelning som skiljer mycket från år till år från Kommuninvest. Prognosen för finansnettot är +0 mkr (+1,2 mkr, utfall 2021) vid årets slut.

Pensionsåtagande

Den pensionsförpliktelse som kommunen har att betala ut i framtiden redovisas på två olika sätt enligt den så kallade blandmodellen. De pensionsförpliktelser som uppstått från och med 1998 och framåt, redovisas löpande under intjänandeperioden som en kostnad i resultaträkningen och som en avsättning och kortfristig skuld i balansräkningen. Kommunens totala pensionsskuld beräknas uppgå till 271,7 mkr vid bokslutet 2022 om ingen extra premieinlösning görs under året. Jämförelsetalen för åren 2018-2021 har inte beaktat den kortfristiga skulden.

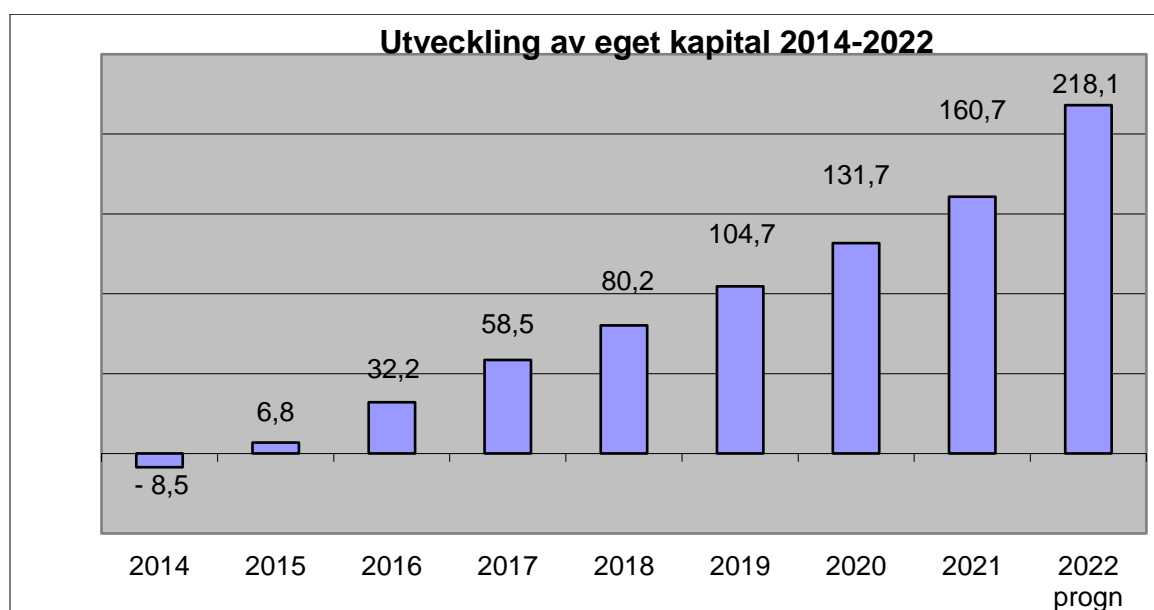
Pensionsåtagande inklusive särskild löneskatt, mkr	Bokslut 2018	Bokslut 2019	Bokslut 2020	Bokslut 2021	Delår 2022	Prognos 2022
Avsättning och kortfristig skuld	55,6	48,8	54,0	52,9	71,6	76,2
Ansvarförbindelse	238,1	225,9	221,3	195,4	200,7	195,5
Totalt	293,7	274,7	275,3	248,3	272,2	271,7

Betalningsförmåga

Soliditeten beskriver den långsiktiga betalningsförmågan och visar hur stor del av de totala tillgångarna som kommunen själv äger, det vill säga eget kapital i förhållande till totala tillgångar. Soliditeten uppgår per 31 augusti till 36,8%, vilket är en klar förbättring från bokslut 2021 då soliditeten var 25,0%.

Eget kapital

Kommunens prognostiserade resultat på 57,4 mkr innebär att det egna kapitalet stärks med motsvarande belopp. Det egna kapitalet beräknas uppgå till 218,1 mkr vid årets slut. Från 2000 till 2014 hade kommunen negativt eget kapital. År 2015 blev det egna kapitalet positivt och uppgick då till 6,8 mkr.



Sammanställd redovisning

Den sammanställda redovisningen skapar en helhet av enheternas resultat- och balansräkningar. Redovisningen har upprättats enligt förvärvsmetoden med proportionell konsolidering, vilket innebär att endast ägda andelar av dotterföretagens resultat- och balansräkningar tagits in i den sammanställda redovisningen. I delårsrapporten görs en enklare konsolidering i vilken aktiekapital och borgensavgifter elimineras. Även kommunens övriga intäkter och kostnader gentemot bolagen elimineras.

Den sammanställda redovisningen för perioden januari-augusti uppvisar ett resultat på +79,2 mkr (+66,2 delår 2021). Resultaten i bolagen i tabellen nedan beaktar inte skatten.

Koncernresultat

(mkr)	Delårsbokslut 2022	Budget 2022	Prognos 2022	Avvikelse 2022
Smedjebackens Kommun	72,7	24,5	57,4	32,9
Bärkehus AB	-0,9	0,8	0,0	-0,8
Smedjebackens Energi AB (Koncern)	7,7	8,9	9,7	0,8
Barken Vatten & Återvinning AB	-0,8	0,4	-3,0	0,0
WBAB	-0,4	0,0	0,0	0,0
Backsmedjan	0,9	0,0	0,0	0,0
Resultat	79,2	34,6	64,1	32,9

Kommunens förväntade utveckling de kommande åren

Glädjande under året har varit att befolkningen ökat rejält i antal under det senaste året. Sedan årsskiftet har antal invånare ökat med 81. Befolkningsprognosen från SCB i mars visar på en fortsatt befolkningsökning under de kommande åren. De största ökningarna de kommande tio åren sker i åldersgrupperna 16-19 år samt 80 plus. Detta påverkar också utvecklingen av skatter och statsbidrag. Enligt den senaste skatteprognosen från SKR i augusti beräknas skatteintäkterna och generella statsbidragen öka med ca 37,0 mkr (+5,2%) från Budget 2022 till Budget 2023. Utifrån denna ökning har förvaltningarna fått en generell ramuppräknings med 2% men också en extra ramökning med 2,5% för att kompensera ökade kostnader. Inflationstakten är för närvarande väldigt stor och detta påverkar kostnadsutvecklingen framåt. Andra satsningar har även kunnat göras kommande åren enligt kommunfullmäktiges fastställda budget för 2023.



Personalredovisning

Antal anställda

Den 31 augusti 2022 var antalet tillsvidareanställda 709 personer. Förändringen sedan samma tidpunkt föregående år är en ökning med 21 personer. Ökningen berör omsorgsförvaltningen och kan härröras till äldreomsorgssatsningen med målet att öka tillsvidareanställningar och minska visstidsanställningar. Kommunen är en kvinnodominerad arbetsplats och 82 procent av de tillsvidareanställda är kvinnor.

Sjukfrånvaro

Såväl den totala sjukfrånvaron som långtidssjukfrånvaron ökar inom kommunen. Den totala sjukfrånvaron var till och med den 31 augusti 2022 8,1 procent. Samma period föregående år var den totala sjukfrånvaron 6,5 procent. Tabellen nedan visar obligatorisk redovisning av sjukfrånvaron per den 31 augusti 2022 och jämförelse med helår 2020 och 2021.

Sjukfrånvaro (%)	2022-08-31	2021	2020
Totalt	8,1	7,5	8
Kvinnor	9	8,2	9,1
Män	4,7	4,5	4
29 år och yngre	8,4	8,9	6,4
30-49 år	6,5	5,8	7,2
50 år och äldre	9,4	8,5	8,9
Långtidssjukfrånvaro > 60 dgr	30,8	27,5	26,6

Personalpolitik

En medarbetarpolicy har beslutats av kommunfullmäktige. Policyn utgör tillsammans med beslutad chefpolicy, lönepolicy, arbetsmiljöpolicy och kompetensförsörjningsstrategi kommunens nya personalpolitiska program. Kommunstyrelsen har beslutat om riktlinjer för distansarbete. Riktlinjerna syftar till att vägleda chefer och medarbetare till överenskommelser om distansarbete som blir positiva för såväl medarbetare som verksamheter.

Löneöversyn

Den årliga löneöversynen har slutförts för samtliga yrkesgrupper med ett utfall för samtliga förvaltningar på 2,4 procent. Årets löneöversyn genomfördes helt genom modellen dialog chef-medarbetare och individuell lönesättning har nu införts för samtliga yrkeskategorier inom kommunen.

Ledarutveckling

År 2017 beslutade kommunen att satsa på ett kommungemensamt ledarutvecklingsprogram och avtal tecknades med extern utbildare. Avtalet har löpt ut och totalt har 50 chefer genomgått ledarutvecklingsprogrammet. Efter uppföljning och utvärdering av utbildningsprogrammet har nu ett nytt avtal tecknats med samma leverantör. En ny omgång av kommunens ledarutvecklingsprogram startar under hösten 2022.

Feriejobb

Samtliga ungdomar som ansökte om feriejobb till sommaren 2022 har kunnat erbjudas en plats. Totalt har 169 ungdomar feriearbetat i någon av kommunens verksamheter.

Ekonomisk redovisning

Resultaträkning

(mkr)	Kommunen				Koncernen	
	Delårsbokslut 2022	Delårsbokslut 2021	Budget 2022	Prognos 2022	Delårsbokslut 2022	Delårsbokslut 2021
Verksamhetens intäkter	81,7	73,6	83,5	102,7	333,9	304,4
Verksamhetens kostnader	-490,3	-460,3	-742,1	-753,1	-710,9	-673,4
Avskrivningar	-14,5	-13,1	-23,1	-23,1	-36,1	-30,2
Verksamhetens nettokostnader	-423,1	-399,8	-681,7	-673,5	-413,1	-399,1
Skatteintäkter	379,3	370,2	554,0	561,6	379,3	370,2
Generella statsbidrag och utjämning	117,6	98,5	155,4	172,5	117,6	98,5
Verksamhetens resultat	73,8	68,9	27,7	60,6	83,8	69,6
Finansiella intäkter	2,0	1,1	2,5	2,5	0,8	0,1
Finansiella kostnader	-3,1	-1,9	-5,7	-5,7	-5,5	-3,5
Periodens/årets resultat	72,7	68,1	24,5	57,4	79,2	66,2

Balansräkning

(mkr)	Kommunen		Koncernen	
	Delårsbokslut 2022	Årsbokslut 2021	Delårsbokslut 2022	Årsbokslut 2021
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar				
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>				
Mark, byggnader och tekniska anläggningar	439,3	471,9	1 337,9	1 307,2
Maskiner och inventarier	10,9	11,1	24,9	26,8
Finansiella anläggningstillgångar	56,3	45,0	29,6	9,9
Summa anläggningstillgångar	506,5	528,0	1 392,4	1 343,9
Omsättningstillgångar				
Förråd, lager och exploateringsfastigheter	2,9	2,9	12,0	7,1
Kortfristiga fordringar	77,7	64,2	218,7	142,6
Kassa och bank	46,0	49,0	104,8	93,9
Summa omsättningstillgångar	126,6	116,1	335,6	243,6
SUMMA TILLGÅNGAR	633,1	644,1	1 728,0	1 587,6
EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER				
Eget kapital	233,5	160,7	296,8	268,5
<i>Varav periodens resultat</i>	72,7	29,0	79,2	36,6
<i>Varav övrigt eget kapital</i>	160,8	131,7	217,7	231,9
Summa eget kapital	233,5	160,7	296,8	268,5
Avsättningar				
Avsättningar för pension och liknande förpliktelser	56,9	52,9	56,9	52,9
Avsättningar skatter	0,0	0,0	0,0	13,6
Övriga avsättningar	2,6	6,8	2,6	6,8
Summa avsättningar	59,5	59,7	59,5	73,3
Skulder				
Långfristiga skulder	261,1	251,6	1 107,6	785,8
Kortfristiga skulder	79,0	172,1	264,3	460,0
Summa skulder	340,1	423,7	1 371,8	1 245,8
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	633,1	644,1	1 728,0	1 587,6
Poster inom linjen				
Borgensåtagande	711,5	653,7	3,1	3,1
Pensionsförpliktelser äldre än 1998	200,7	195,3	200,7	195,3

Tilläggsupplysningar

Redovisningsprinciper

De redovisningsprinciper och beräkningsmetoder som använts vid upprättande av Smedjebackens kommuns Årsredovisning 2021 gäller även för upprättandet av delårsrapporten 2022. Inga förändringar av redovisningsprinciper har skett sedan årsskiftet. Bolagsskatt redovisas inte i delårsrapporten.

Jämförelsestörande och extraordinära poster

I koncernredovisningen har Backsmedjan Kommanditbolag tillkommit sedan årsskiftet.

Säsongsvariationer eller cykliska effekter som påverkat verksamheten

Kommunens verksamheter varierar över året i omfattning och inriktning. Detta gör att kostnader och intäkter varierar under ett år, men på liknande sätt år från år. Under sommaren, juni-augusti, ökar kostnaderna för vikarier inom omsorgen och även kostnaderna för semesterersättning till kommunens personal är högre under denna period.

Effekter av ändrade uppskattningar och bedömningar från tidigare år

Inga sådana ändringar av uppskattningar och bedömning har gjorts tidigare år som har en väsentlig påverkan på delårsrapporten.

Förändringar i ansvarsförbindelser som inträffat efter räkenskapsårets början

Inga sådana förändringar har skett.



Till
Kommunfullmäktige

Utlåtande avseende delårsrapport 2022-08-31

Vi, av fullmäktige utsedda revisorer, har uppdraget att bedöma om resultatet i delårsrapport per 2022-08-31 är förenligt med de mål fullmäktige beslutat. Revisorernas bedömning ska biläggas delårsrapporten inför fullmäktiges behandling av densamma.

Bedömningen är baserad på en översiktlig granskning av delårsrapporten. Granskningen utgår från god revisionssed för kommuner i Sverige. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA har.

Granskningsresultatet framgår av bifogade granskningsrapporter som utarbetats av PwC.

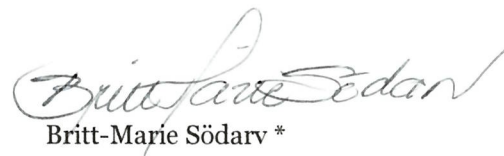
Revisorerna bedömer:

- att det prognostiserade resultatet är förenligt med de finansiella mål som fullmäktige fastställt i budget 2022.
- att det prognostiserade resultatet är delvis förenligt med de verksamhetsmål som fullmäktige fastställt i budget 2022
- att delårsrapportens resultaträkning, balansräkning, sammanställda räkenskaper, den översiktliga beskrivningen av kommunens drift- och investeringsverksamhet, samt noter, inte i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med LKBR.

Smedjebacken 2022-10-10


Sten Blomkvist


Per Jansson *


Britt-Marie Södarv *


Krister Torssell

Hans-Ove Jespersen

*Per Jansson har valts som revisor från och med 2022-06-20. Britt-Marie Södarv har valts som revisor från och med 2022-09-19. Pers och Britt-Maries deltagande i granskningsinsatserna har därför varit mycket begränsade i tid.

Granskning av delårsrapport 2022

Smedjebackens kommun

Projektledare Johan Tingström

Projektmedarbetare Caroline Segerström & Mathias Cederroos



Inledning

Bakgrund

Fullmäktige ska behandla minst en delårsrapport per år. I samband med fullmäktiges behandling av delårsrapporten ska även revisorerna bedöma resultatet i delårsrapporten. Denna granskning utgör underlag för det utlåtande som revisorerna ska lämna till fullmäktige.

Delårsrapporten ska omfatta en period av minst hälften och högst två tredjedelar av räkenskapsåret och den ska innehålla en översiktlig redogörelse för utvecklingen av kommunens verksamhet och resultat sedan föregående räkenskapsårs utgång.

Revisionsobjekt är styrelsen som är ansvarig för delårsrapportens upprättande. Vårt ansvar är att granska delårsrapporten utifrån god sed.

Syfte och revisionsfrågor

Granskningen syftar till att ge revisorerna underlag för sin skriftliga bedömning om delårsrapporten har upprättats enligt lagens krav och god redovisningssed.

Inriktning och omfattning

Granskningen av delårsrapporten omfattar:

- Översiktlig granskning av den finansiella delen¹ av delårsrapporten per 2022-08-31,
- Förvaltningsberättelsens innehåll,
- Drift och investeringsredovisning

Granskningen utgår från god revisionsmedel för kommuner i Sverige.

En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Den granskade delårsrapporten fastställdes av kommunstyrelsen 2022-10-04 och fullmäktige behandlar delårsrapporten 2022-10-17. Rapportens innehåll har sakgranskats av ekonomichef.

¹ Med den finansiella delen menar vi resultaträkning, balansräkning, noter och i förekommande fall kassaflödesanalys och sammanställda räkenskaper.

Granskningsresultat

Lagens krav och god redovisningssed

Granskning

Vi har utfört en översiktlig granskning av utfall och ställning i delårsrapportens resultaträkning, balansräkning, sammanställda räkenskaper, den översiktliga beskrivningen av kommunens drift- och investeringsverksamhet, samt noter för Smedjebackens kommun för perioden 2022-01-01—2022-08-31. Det är styrelsen som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning. Vårt ansvar är att uttala en slutsats grundat på vår översiktliga granskning.

Slutsats

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapportens resultaträkning, balansräkning, sammanställda räkenskaper, den översiktliga beskrivningen av kommunens drift- och investeringsverksamhet, samt noter, inte i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med LKBR.

2022-10-10

Johan Tingström

Auktoriserad revisor

I vår skriftliga rapportering måste alltid ingå en beskrivning av uppdraget samt information om vem eller vilka personer som ska ha rätt att förlita sig på innehållet i rapporten. Uppdatera texten nedan med klientens namn samt datum för projektplan. Radera därefter denna ruta.

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av Smedjebackens kommun enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 22 juni 2022. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2022-10-10 08:31:05 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: JOHAN TINGSTRÖM

Datum

Johan Tingström

Director

Leveranskanal: E-post

Granskning av god ekonomisk hushållning vid delårsrapport 2022- 08-31

Smedjebackens kommun

Petra Ribba

Linn Bergman

Sammanfattning

PwC har på uppdrag av kommunens förtroendevalda revisorer översiktligt granskat kommunens delårsrapport för perioden 2022-01-01 – 2022-08-31. Uppdraget ingår som en obligatorisk del av revisionsplanen för år 2022.

Med utgångspunkt från ställd revisionsfråga lämnas följande sammanfattande revisionella bedömning:

Revisionsfråga	Bedömning
Är resultaten i delårsrapporten förenliga med de av fullmäktige fastställda målen för god ekonomisk hushållning, d.v.s. finns förutsättningar att målen kommer att uppnås?	Ja Utifrån genomförd översiktlig granskning av delårsrapportens återrapportering gör vi bedömningen att det prognostiserade resultatet är förenligt med de finansiella mål som fullmäktige fastställt i budget 2022. Utifrån genomförd översiktlig granskning av delårsrapportens återrapportering gör vi bedömningen att det prognostiserade resultatet är delvis förenligt med de verksamhetsmål som fullmäktige fastställt i budget 2022.



Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Inledning	3
Bakgrund	3
Syfte och revisionsfrågor	3
Revisionskriterier	3
Avgränsning	3
Granskningsresultat	4
God ekonomisk hushållning	4
laktagelser	4
Bedömning	5

Inledning

Bakgrund

Fullmäktige ska behandla minst en delårsrapport per år. I samband med fullmäktiges behandling av delårsrapporten ska även revisorerna bedöma resultatet i delårsrapporten. Denna granskning utgör underlag för det utlåtande som revisorerna ska lämna till fullmäktige.

Kommunen/regionen skall formulera verksamhetsmässiga och finansiella mål för god ekonomisk hushållning i budgeten. Dessa mål ska sedan följas upp i delårsrapport och årsredovisning.

Revisionsobjekt är styrelsen som är ansvarig för delårsrapportens upprättande.

Syfte och revisionsfrågor

Granskningen syftar till att ge revisorerna underlag för sin skriftliga bedömning vilken skall biläggas delårsrapporten i samband med fullmäktiges behandling av densamma.

Granskningen ska besvara följande revisionsfråga:

- Är resultaten i delårsrapporten förenliga med de av fullmäktige fastställda målen för god ekonomisk hushållning, d.v.s. finns förutsättningar att målen kommer att uppnås?

Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser och bedömningar. Följande kriterier används i granskningen:

- Kommunallag (KL)
- Fullmäktiges beslut avseende god ekonomisk hushållning

Avgränsning

Granskningen av delårsrapporten omfattar:

- Hur kommunen redovisar hur väl det prognostiserade resultatet är förenligt med målen för god ekonomisk hushållning (både finansiella och verksamhetsmässiga mål).

Metod

Granskningen genomförs enligt god revisionsledning för kommuner och landsting.

Rapportens innehåll har sakgranskats av Jonas Källman.

Granskningsresultat

God ekonomisk hushållning

lakttagelser

I delårsrapporten görs en avstämning mot årsprognosen avseende kommunens finansiella och verksamhetsmässiga mål som fastställts i budget 2022 med plan för 2023-2024.

Finansiella mål

Av delårsrapporten framgår att samtliga finansiella mål bedöms uppnås både för perioden och för helår utifrån lämnad prognos.

Finansiella mål	Utfall delår 2022-08-31	Prognostiserad måluppfyllelse för helåret 2022
Årets resultat i förhållande till skatteintäkter, generella statsbidrag ska uppgå till minst 3 %	14,63%	8,10%
Andel av årets nettoinvesteringar som täcks av årets resultat samt årets avskrivningar ska vara 100%	100 %	100 %

Mål för verksamheten

Av delårsrapporten framgår att 4 av 6 verksamhetsmål bedöms uppfyllas för helåret utifrån lämnad prognos. Målen "En ekokommun i framkant" samt "Bra verksamhet" bedöms endast delvis uppnås.

Verksamhetsmål	Utfall delår 2022-08-31	Prognostiserad måluppfyllelse för helåret 2022
En kommun för alla	Trenden är att våldsbrotten och ohälsotalen i kommunen minskar. Nöjd- medborgarindex ökade vid senaste mätningen	Uppnås
En ekokommun i framkant	Andelen miljöbilar minskade under föregående år pga ny statlig miljöbilsklassificering.	Uppnås delvis
Hög sysselsättning	Befolkningen har ökat under första halvåret. Arbetslösheten är på samma nivå som mätningen samma månad föregående år.	Uppnås
Attraktivt boende	Fler bostäder byggs och utbyggnad av fibernätet sker också.	Uppnås

Bra ekonomi	Resultatmättet och måttet för självfinansiering beräknas uppnås.	Uppnås
Bra verksamhet	Fler gymnasieelever tar examen inom 4 år. Osäkert dock när det gäller trenden för sjukskrivningarna då de hittills har ökat i år.	Uppnås delvis

Kommunstyrelsen bedömer att målen för god ekonomisk hushållning kommer vara uppnådda vid årets slut.

Bedömning

Utifrån genomförd översiktliga granskning av delårsrapportens återrapportering gör vi bedömningen att det prognostiserade resultatet är förenligt med de finansiella mål som fullmäktige fastställt i budget 2022.

Utifrån genomförd översiktliga granskning av delårsrapportens återrapportering gör vi bedömningen att det prognostiserade resultatet delvis är förenligt med de verksamhetsmål som fullmäktige fastställt i budget 2022.

2022-10-10

Petra Ribba

Uppdragsledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Smedjebackens kommun enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av beslutad projektplan. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.



Kommunstyrelsen

§ 141

Dnr 2022/00312

Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och kommunerna avseende kollektivtrafiken i Dalarnas län

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och kommunerna i Dalarnas län angående kollektivtrafik samt dess bilaga 2 och 3 godkänns.

Ärendebeskrivning

Beredningen för Dalarnas utveckling har efter genomförd remiss under vintern 2022 reviderat förslag till tilläggsavtal angående kollektivtrafik. BDU rekommenderar parterna att godkänna tilläggsavtalet.

Det finns ett gemensamt intresse att utveckla en attraktiv kollektivtrafik som möter lokala och regionala behov i Dalarna utifrån både ett användar- och ägarperspektiv.

För Smedjebackens kommuns del är det viktigt att kollektivtrafiken fungerar för den pendling som finns i och mellan arbetsplatser och bostäder, både inom tätorterna och för kommunens landsbygd. Det arbetet bör tydliggöras i ett giltigt, och i samarbete framtaget, trafikförsörjningsprogram.

I detta avtal finns även skatteväxling rörande färdtjänsten med. Det är dock oklart om vilka nivåer som blir aktuella. Därför kommer underlag till detta att skickas ut från Region Dalarna vid ett senare tillfälle. Nivån på skatteväxlingen måste tydliggöras och hållas till den nivå som tidigare diskuterats.

I avtalet ingår även att kommunen förbinder sig att delta i framtagandet av ett gemensamt skolskjutsavtal.

Parterna bekräftar genom detta tilläggsavtal att tidigare tecknade avtal mellan parterna gällande kollektivtrafiken, med undantag av huvudavtalet, upphör att gälla.

Smedjebackens kommun vill även understryka behovet att ett utökat kvalitets- och effektivitetskrav i planering och genomförande den skatteväxlade verksamheten så att kostnaderna hålls låga och kvalitet hög.

Beslutsunderlag

Bilaga 1 Huvudavtal



Kommunstyrelsen

Bilaga 2 Samverkansformer

Bilaga 3 Fördelningsnyckel

Bilaga 4 Tilläggsavtal

Bilaga 5 Missiv

Samhällabyggnadsutskottet 2022-09-20 § 72

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Stefan Bosbach,

stefan.bosbach@smedjebacken.se

Datum

2022-09-08

Referens

Samhällsbyggnadsutskottet

Godkännande av tilläggsavtal mellan Region Dalarna och kommunerna i Dalarnas län angående kollektivtrafik

Förslag till beslut

1. Att godkänna ”Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och kommunerna i Dalarnas län angående kollektivtrafik” samt dess bilaga 2 och 3.
2. Beslutet i punkt 1 gäller under förutsättning att Region Dalarna tar initiativ till samverkan och dialog för att tillsammans med länets kommuner ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram och slutföra arbetet med det gemensamma skolskjutsreglementet. I tilläggsavtalets avsnitt 1 ska det ändras i texten att ev. skatteväxling tidigast kan ske 2024-01-01.
3. Beslutet i punkt 1 gäller under förutsättning att Region Dalarna och samtliga kommuner i länet fattar motsvarande beslut.

Ärendebeskrivning

Beredningen för Dalarnas utveckling har efter genomförd remiss under vintern 2022 reviderat förslag till tilläggsavtal angående kollektivtrafik. BDU rekommenderar parterna att godkänna tilläggsavtalet.

Det finns ett gemensamt intresse att utveckla en attraktiv kollektivtrafik som möter lokala och regionala behov i Dalarna utifrån både ett användar- och ägarperspektiv.

För Smedjebackens kommuns del är det viktigt att kollektivtrafiken fungerar för den pendling som finns i och mellan arbetsplatser och bostäder, både inom tätorterna och för kommunens landsbygd.

Det arbetet bör tydliggöras i ett giltigt, och i samarbete framtaget, trafikförsörjningsprogram.

I detta avtal finns även skatteväxling rörande färdtjänsten med. Det är dock oklart om vilka nivåer som blir aktuella. Därför kommer underlag till detta

att skickas ut från Region Dalarna vid ett senare tillfälle. Nivån på skatteväxlingen måste tydliggöras och hållas till den nivå som tidigare diskuterats.

I avtalet ingår även att kommunen förbinder sig att delta i framtagandet av ett gemensamt skolskjutsavtal.

Parterna bekräftar genom detta tilläggsavtal att tidigare tecknade avtal mellan parterna gällande kollektivtrafiken, med undantag av huvudavtalet, upphör att gälla.

Smedjebackens kommun vill även understryka behovet att ett utökat kvalitets- och effektivitetskrav i planering och genomförande den skatteväxlade verksamheten så att kostnaderna hålls låga och kvalitet hög.

Beslutsunderlag

- Bilaga 1 Huvudavtal
- Bilaga 2 Samverkansformer
- Bilaga 3 Fördelningsnyckel
- Bilaga 4 Tilläggsavtal
- Bilaga 5 Missiv

Stefan Bosbach
Samhällsbyggnadschef

Beslutet ska skickas till

Region Dalarna

BILAGA 1

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

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

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

BILAGA 1

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

6. Trafikplanering

- a. För att garantera kvalitet och möjligheter att påverka trafikplaneringen på både kort och lång sikt skall landstinget utveckla planerings- och samverkansprocesser som säkerställer kommunernas möjligheter till aktiv deltagande och påverkansmöjligheter i processerna.
- b. Kommun får efter medgivande av kollektivtrafikmyndigheten göra s.k. tillköp¹ av trafik men ska då själv betala kostnaden för den tillkommande trafiken och andra ev. kostnader som följer av tillköpet. Tillköp får inte påverka kollektivtrafiksystemet negativt.
- c. Hastigt uppdykande händelser, t.ex. flyktingmottagande, väderfenomen, ekonomisk kris etc, som påkallar behov av ytterligare trafik ska hanteras av det gemensamma systemet för trafik och ekonomi och inte automatiskt leda till tillköp.

7. Organisation

- a. Landstinget planerar för och inrättar trafikverksamheten i sin organisation.
- b. Landstinget ansvarar för att det skall finnas organ för såväl politisk samverkan som för förvaltningssamverkan med kommunerna.
- c. Om väsentliga förändringar sker i lagstiftningen för kollektivtrafik kan detta avtal omförhandlas. Fråga om omförhandling skall först resas i ovan nämnda organ för samverkan som efter inhämtande av parternas synpunkter rekommenderar om omförhandling skall ske eller inte ske.

8. Övergångsregler/införandesteg

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

9. Avtalets ikraftträdande och godkännande

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

10. Tvist

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

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

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

Samverkansformer

inom kollektivtrafikområdet

mellan

Region Dalarna

och

Dalarnas kommuner



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

1. Inledning

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

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

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

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

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

samarbete, dvs arbeta tillsammans för ett gemensamt syfte.

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

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

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

2. Samverkan kollektivtrafikutveckling

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

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

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

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

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

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

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

3. Politiska mål och viljeriktningar

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Samverkansprocessen

4.1 Samverkan och samråd

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

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

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

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

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

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

4.2 Samverkansforum

Beredningen för
Dalarnas Utveckling
BDU

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

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

Strategiforum

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

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

Lokala driftforum
Driftmöten

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

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

4.3 Samverkansmodell – regional kollektivtrafik

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

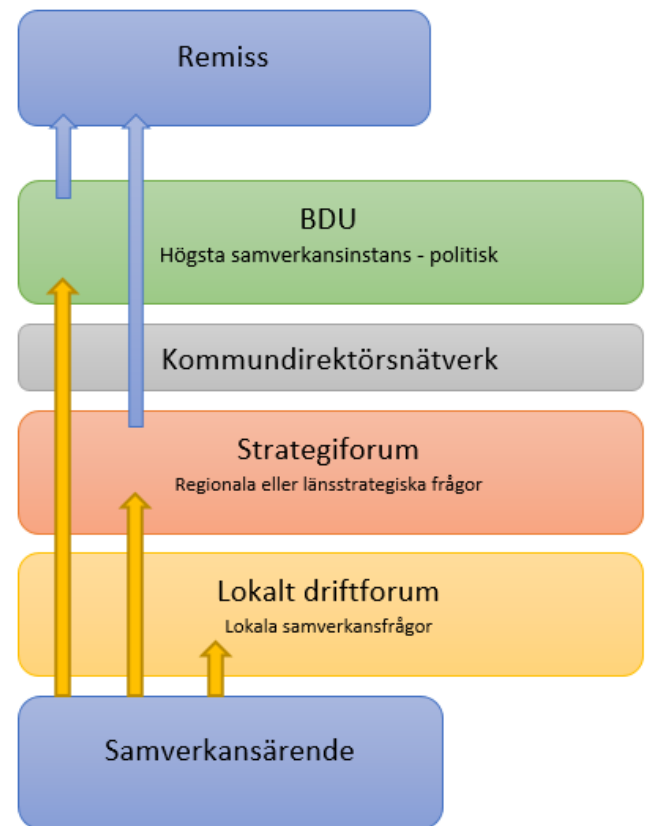
Lokala frågor lyfts upp på Lokala driftforum. Frågorna hanteras direkt av tjänstepersoner, men frågan kan föras vidare till strategiforum om frågan berör flera eller samtliga kommuner eller om frågan är av principiell vikt för länets kollektivtrafik i stort. Strategiforum fattar beslut i frågan eller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

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

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

Skolskjutsreglementet beslutas av respektive kommunfullmäktige. RKM tar upp

skolskjutsreglementet till beslut såsom en del av uppdraget från kommunerna.



4.4 Beredningen för Dalarnas Utveckling – BDU

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

4.5 Strategiforum

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

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

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

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

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

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

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

4.6 Lokala driftforum

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

4.7 Dialogforum

Kommundirektörsmöten

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

4.8 Övriga intressenter

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

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

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

och strategisk karaktär hänskjuts från de lokala driftforumen till strategiforum.

Driftforum – Trafik

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

Driftforum – Skoltrafik

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

POLSAM – lokalt dialogforum

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

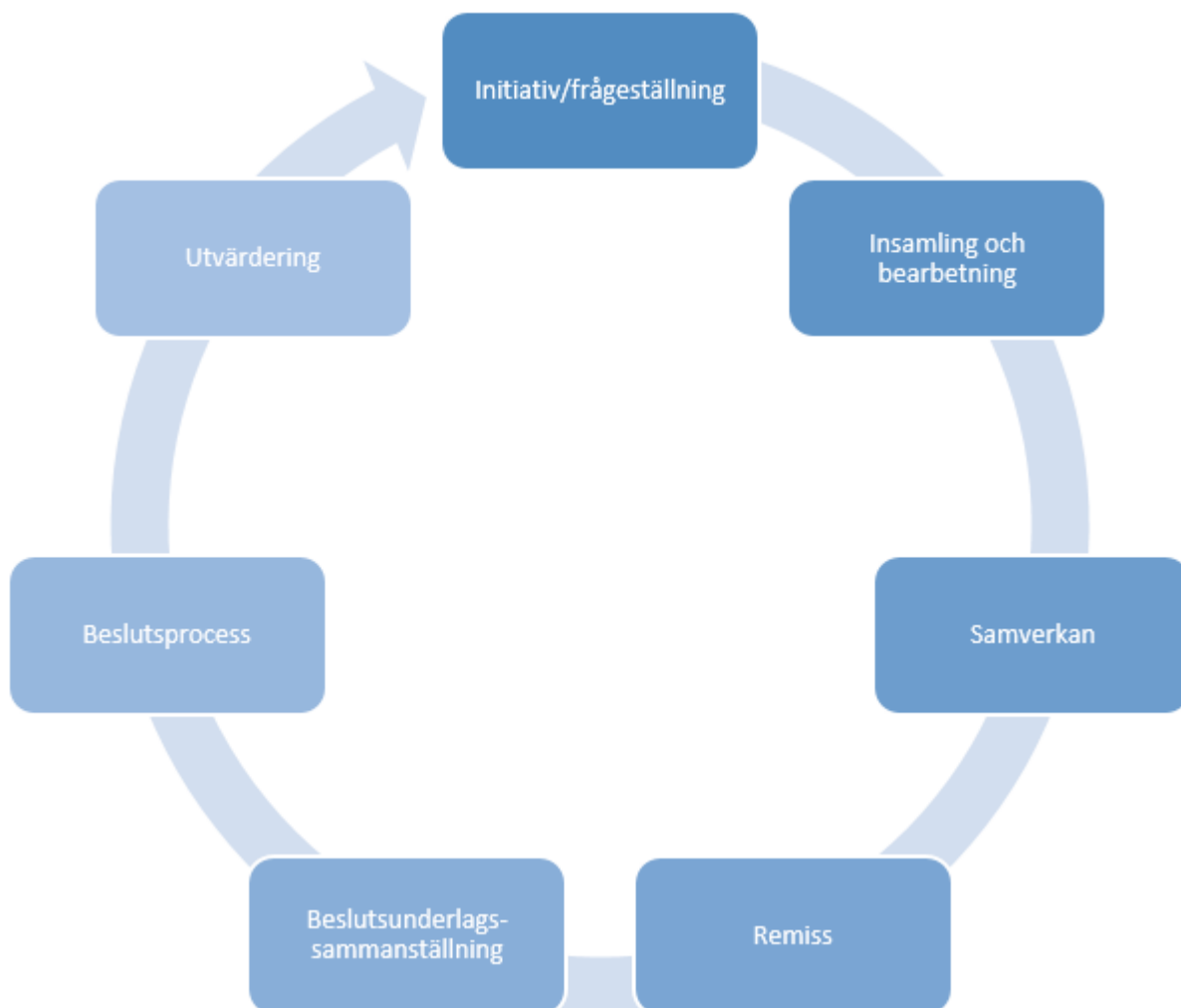
funktionshindrade, dels pensionärer genom Regionens pensionärsråd (RPR) och Funktionshinderrådet i Dalarna (FRID). Denna samverkansprocess ska ingå i beredningen av ett ärende.

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

4.9 Ärendeprocess

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

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



5. Särskilda processer inom samverkansprocessen

5.1 Framtagande av Trafikförsörjningsprogram

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

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

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

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

5.2 Budgetprocess

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

Kommunernas budgetprocess

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

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

Regionens budgetprocess

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

Gemensam budgetprocess

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

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

5.3 Upphandling av trafik

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

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

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

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

¹ Prop 2009/10:200 s. 47

Allmän kollektivtrafik

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

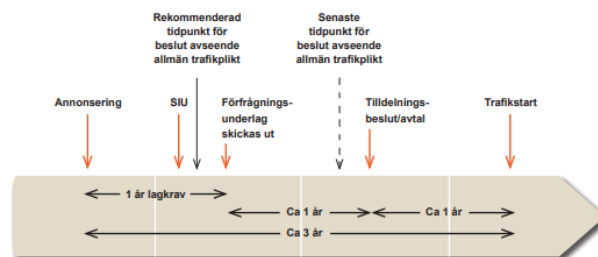
Arbetet inleds med att RKM beaktar den allmänna trafikplikten för att t.ex. säkra att det inte finns ett intresse att bedriva trafik på kommersiella grunder på vissa linjer. Beslut om allmän trafikplikt innebär ett verkställande av trafikförsörjningsprogrammet.

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

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

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

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



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

Särskild kollektivtrafik

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

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



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

6. Förändringar i utbudet

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

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

stämmas av mot gällande Trafikförsörjningsprogram och beslutas av Regionen.

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

6.1 Tillköp – tågtrafik

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

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



7. Beslutsprocess

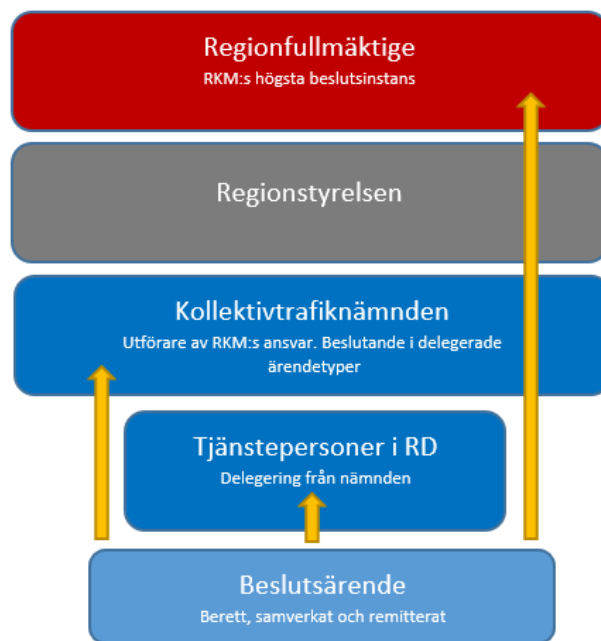
I strategiska frågor till exempel vid beslut om antagande av Trafikförsörjningsprogram och vid avtalsskrivning krävs att remiss skickas till kommunerna minst tre månader innan beslut ska fattas av Regionen. Svarstiden bör förlängas vid utskick i samband med semesterperiod. Remiss skickas till kommunernas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

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

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

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

Processbeskrivning



8. Årsprocess – regional kollektivtrafik

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

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

8.1 Trafikplan och Årsrapport

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

Trafikredovisning och årsrapport kallades tidigare Trafikplan.

I Trafikredovisningen redovisas kommande års;

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

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

Innevarande verksamhetsårs utförda trafik redovisas årligen i en årsrapport.

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

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

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet.

9. Utvärdering

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

10. KommunikERING vid samverkan

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



Ansvarig dokumentet:

Kollektivtrafikförvaltningen Region Dalarna

Kontakt:

Box 924

781 29 Borlänge

kollektivtrafik@regiondalarna.se

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

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

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

Overheadkostnader

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

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

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

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

Trafikkostnader

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

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

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

Fördelning av kostnader

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

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

TILLÄGGSAVTAL

mellan

Region Dalarna

och

Dalarnas kommuner

avseende

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



**MORA
KOMMUN**



SÄTTERS KOMMUN



Älvdalens kommun
Älvdalens tjetle



HEDEMORA
KOMMUN



LUDVIKA
KOMMUN



Malung-Sälens kommun

SMEDJEBÄCKEN
Smedjebackens kommun



ORSA
KOMMUN

GÄGNEF



LEKSANDS
KOMMUN



Vansbro
kommun

**RÄTTVIKS
KOMMUN**

Innehåll

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

Parter

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

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

1. Parternas vilja och intentioner inför ändrat huvudmannaskap och skatteväxling

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

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

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

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

2. Regional kollektivtrafikmyndighet

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

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

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

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

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

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

3. Uppdrag

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

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

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

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

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

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

⁵ HA 2 d-e

⁶ Av Welins utredning framgår att omsorgsresor inte ingick i skatteväxlingen

⁷ I Welins utredning benämns skoltidsresor som verksamhetsresor

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

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

¹⁰ HA 2 e

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

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

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

¹⁴ HA 7 a

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

4. Samverkan- och planeringsprocesser

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁵ HA 2 c

¹⁶ Regionen finansierar RIAK, ingår i färdtjänst

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

¹⁸ HA 2 f, 6 a, 7 a-b

¹⁹ HA 5 a

²⁰ HA 5 c

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

²² Trafikförsörjningsplan 2020 s. 11ff

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

5. Finansiering

5.1 Ekonomiskt ansvar

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

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

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

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

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

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

5.2 Överförande av finansieringsansvar genom skatteväxling

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

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

5.3 Självkostnadsprincipen och fördelningsnyckel

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

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

5.4 Tillköp

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

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

5.4.2 Tillköp³² regleras genom avtal mellan Regionen och kommunen.

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

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

²⁷ HA 4 a

²⁸ Tillägg till HA

²⁹ HA 2 c

³⁰ HA 6 b

³¹ HA 6 b

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

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

6. Register

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

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

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

7. Avtalets giltighet

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

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

8. Uppsägning, tillägg eller ändringar

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

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

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

9. Tvist

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

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

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

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

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

Ort och datum

Region Dalarna

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Avesta kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Borlänge kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Hedemora kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Falu kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Gagnefs kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Leksands kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Ludvika kommun

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Malung-Sälens kommun

.....

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Mora kommun

.....

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Orsa kommun

.....

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Rättviks kommun

.....

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Smedjebackens kommun

.....

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Sätters kommun

.....

.....

Namnförtydligande

Ort och datum

Vansbro kommun

.....

.....

Namnförtydligande

Ort och datum.....

Älvdalens kommun

.....

.....

Namnförtydligande

Kommunerna i Dalarnas län
Region Dalarna

Tilläggsavtal mellan Region Dalarna och kommunerna i Dalarnas län angående kollektivtrafik

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

Förslag till beslut

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

Beslutspunkterna är följande:

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

Dokument

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

Förutsättningar

Beslutet ska vara Region Dalarna tillhanda senast 15 oktober 2022.

Bakgrund

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

Postadress

Box 712
791 29 Falun

Besöksadress

Region Dalarna
Vasagatan 27
Falun

Kontakt

023-49 00 00
www.regiondalarna.se
232100-0180

Handläggare

Joakim Bergman
Regionjurist
070-221 78 67
joakim.bergman@regiondalarna.se

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

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

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

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

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

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

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

För Beredningen för Dalarnas utveckling,

Ulf Berg,
Ordförande BDU



Kommunstyrelsen

§ 143

Dnr 2022/00428

Fastighetsnära insamling (FNI) i Smedjebackens kommun

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

1. Flerfackskärl införs som insamlingssystem för fastighetsnära insamling av förpackningar från villor och fritidshus i Smedjebackens kommun med start år 2024.
2. Barken Vatten & Återvinning AB beviljas en utökad borgensram om 30 miljoner kronor för 2024.

Ärendebeskrivning

Styrelsen för Barken Vatten & Återvinning AB beslöt 2022-09-30 att föreslå kommunfullmäktige besluta att införa flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar från villor och fritidshus i Smedjebackens kommun med start år 2024 samt att besluta om förtida borgensram för 2024 om 30 miljoner gällande inköp av sorteringskärl.

Barken Vatten & Återvinning AB uppmanas att i föreskrifterna om avfallshantering för Smedjebackens kommun klargöra slutligt ägande och finansiering av sorteringskärlen.

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag 2022-09-30 Barken Vatten & Återvinning AB

Tjänsteskrivelse från VD 2022-09-30

§ 22054 b Beslut FNI för villor och fritidshus – etapp 1

Regeringen beslutade i juni 2022 om en ny förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar. De nya reglerna innebär att kommunerna från och med 1 januari 2024 får ansvar att samla in förpackningsavfall från hushåll och verksamheter som har avfallshantering som är samlokaliserad med hushåll. Från och med 2027 ska insamlingen av förpackningsavfall vara fastighetsnära.

WBAB har fastighetsnära insamling av förpackningar från småhus och fritidshus i Ludvika kommun med flerfackssystemet.

Insamlingsfordon (fyrfacksbilar) är beställda och kommer att levereras under 2024. Om avbeställning av dessa fordon sker kommer ett vite på 2,1 miljoner kronor att utgå.

Vi har ett avtal med en kärleverantör av flerfackssystemet som är upphandlat och klart som går ut den sista oktober. Den upphandlingen innefattade både Ludvika och Smedjebackens kär för villor och fritidshus.

Bilaga 8 – Beslut om insamlingssystem för fastighetsnära insamling av förpackningar från villor och fritidshus

Styrelsen beslutar

att föreslå Kommunfullmäktiga som insamlingssystem för fastighetsnära insamling av förpackningar från villor och fritidshus i Smedjebackens kommun välja flerfackskärl med start år 2024 samt

att föreslå Kommunfullmäktige att besluta om en förtida borgensram för 2024 om 30 miljoner gällande inköp av sorteringskärl.

—

Beslut om insamlingssystem för fastighetsnära insamling av förpackningar från villor och fritidshus

Barken Vatten & Återvinning AB förslag till beslut

1. Barken föreslår Kommunstyrelsen att besluta att som insamlingssystem för fastighetsnära insamling av förpackningar från villor och fritidshus i Smedjebackens kommun välja flerfackskärl, med start under år 2024.
2. Barken föreslår Kommunstyrelsen att besluta om en förtida borgensram för år 2024 om 30 miljoner kronor gällande inköp av sorteringskärl.

Beskrivning av ärendet

Regeringen beslutade i juni 2022 om en ny förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar. De nya reglerna innebär att kommunerna från och med den 1 januari 2024 får ansvar att samla in förpackningsavfall från hushåll och verksamheter som har avfallshantering som är samlokaliserad med hushåll. Senast den 1 januari 2027 ska insamlingen av förpackningsavfall vara fastighetsnära.

Kommunerna ska få ersättning från producentansvarsorganisationerna för insamlingen. Naturvårdsverket har fått i uppdrag att ta fram en föreskrift om ersättningsmodellen som förväntas skickas ut på remiss under hösten. Ersättningen som kommunerna får ska räknas av från renhållningsavgifterna och utgångspunkten är att kommunernas kostnader ska ersättas.

I Ludvika kommun samlas förpackningar från villor och fritidshus in fastighetsnära genom insamlingssystem med flerfackskärl. Varje hushåll har två sorteringskärl med vardera fyra fack. I det ena kärlet läggs matavfall, restavfall, färgade glasförpackningar och returpapper och i det andra kärlet läggs pappersförpackningar, plastförpackningar, ofärgade glasförpackningar och metallförpackningar. Hushållen har även en tillhörande box med tre fack för mindre elavfall, ljuskällor och batterier.

WBAB ansvarar för insamlingen i både Smedjebackens och Ludvikas kommuner. Det är en fördel att använda samma typ av insamlingssystem i båda kommunerna för att kunna effektivisera insamlingen. Det ligger i linje med WBABs ägardirektiv att bedriva verksamheten med enhetlig teknisk standard.

Flerfackskärnen med fyra fack töms av återvinningsfordon med fyra fack, så kallade fyrfacksfordon. Fyrfacksfordon är beställda och kommer att levereras under år 2024. Om avbeställning av dessa fordon sker kommer ett vite på 2,1 Mkr att utgå.

WBAB har ett upphandlat avtal med en kärllleverantör av flerfackskärl som går ut den 31 oktober 2022. Den upphandlingen innefattade både Ludvika och Smedjebackens kärll för villor och fritidshus.



Sabine Dahlstedt

VD

Beslut skickas till

Kommunstyrelsen i Smedjebackens kommun



Kansliavdelningen

Mona Hyttsten, 0240-660117
mona.hyttsten@smedjebacken.se

Kommunfullmäktige

Fyllnadsval ersättare i miljö- och byggnadsnämnden

Förslag till beslut

Fyllnadsval av ersättare i miljö- och byggnadsnämnden genomförs.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslöt 2022-09-19 att återremittera ärendet om att utse ny ersättare i miljö- och byggnadsnämnden efter Britt-Marie Södarv (S).

Beslutsunderlag

Kommunfullmäktige 2022-09-19 § 53

Beslutet ska skickas till

Miljö- och byggnadsnämnden

Lönekontoret Norberg

Kommunfullmäktige

Val av kommunfullmäktiges valberedning

Förslag till beslut

Val av valberedning genomförs.

Ärendebeskrivning

På det första sammanträdet med nyvalda fullmäktige väljer fullmäktige bland sina ledamöter en valberedning för mandatperioden.

Valberedningen består av en representant från varje parti som finns representerat i kommunfullmäktige och lika många ersättare.

Bland ledamöterna väljer fullmäktige vid samma tillfälle en ordförande och en vice ordförande för den tid som de har valts som ledamöter.

Kommunfullmäktige

Delgivningar

Förslag till beslut

Delgivningarna tas emot och läggs till handlingarna.

Ärendebeskrivning

- Länsstyrelsen Dalarnas protokoll 2022-09-26 – Slutlig rösträkning och mandatfördelning val till kommunfullmäktige i Smedjebacken.
- Uppföljning av ”Utvärdering av Region Dalarnas arbete samt samverkan med kommuner i Dalarna under covid-19-pandemin”.
- Familje- och utbildningsnämndens beslut 2022-09-15 § 67 gällande rapportering av ej verkställda beslut och avbrott enligt 4 kap. 1 § SoL 2:a kvartalet 2022 IFO.