

HANDLINGAR

till

sammanträdet

2017-02-27

Del 1 t o m sid 104

Datum

2017-02-15

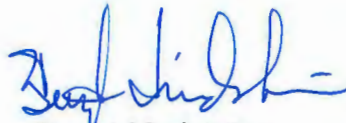
Ert datum

Beteckning/diarienum

Er beteckning

LANDSTINGSFULLMÄKTIGE

Fullmäktige sammanträder i Kristinehallen, Bergmästaregatan, Falun,
2017-02-27 med början kl 09.30 för behandling av i bilagda
föredragningslista upptagna ärenden.



Bengt Lindström
Ordförande

2017-02-15

Delgives Fullmäktigeledamöter m fl

Fullmäktigesammanträdet i februari 2017 i Falun

Måndag

2017-02-27

KI 08.30 Kaffe
KI 09.30 Fullmäktigesammanträdet öppnas

Anna Svärd, överläkare på reumatologkliniken i Falun och forskare som försöker svara på frågan; Var och hur börjar ledgångsreumatism?

Efter ärende 4 Information informerar företrädare för Kommunalförbundet Svensk Luftambulans om verksamheten och ledamöterna kan ställa frågor

KI 10.50 Paus
KI 11.00 Kulturinslag:
KI 13.00 Lunch
KI 14.00 Förhandlingarna fortsätter
KI 15.30 Kaffe
KI 19.00 Förhandlingarna avslutas

LOKALER

Fullmäktigesammanträdet äger rum i Kristinehallen, Falun

Med tanke på att många personer är allergiska mot parfymdofter bör vi tänka på att inte använda parfymerade produkter då vi är på sammanträdet.

Trådlöst Internet (Wi-Fi) finns tillgängligt i lokalen – se instruktion i handlingarna.

ÖVRIGT

Fax: 023-870 67.

Arvodesblanketten finns att skriva ut:

[www.ltdalarna.se/Politik/För politiker/Arvodesblankett och belopp/](http://www.ltdalarna.se/Politik/För_politiker/Arvodesblankett_och_belopp/)

Arvodesblankett

Blanketten går också att fylla i där.

Vid frågor om arvodesblanketten – vänd dig i första hand till ditt partis politiske sekreterare

Kostpriser: Fullmäktigeledamöterna anger på rese- och arvodesräkningen antalet intagna måltider (lunch och kaffe). Avdrag sker vid utbetalningen enligt gällande taxa.

Falu kommuns priser: Lunch 82 kr och kaffe 28 kr

Internet: Dessa handlingar finns att tillgå på Landstinget Dalarnas hemsida www.ltdalarna.se. Sammanträdet sänds även via webb. Länk till sändningen publiceras inför sammanträdet på Landstinget Dalarnas hemsida.

Länk till kommunallagen:

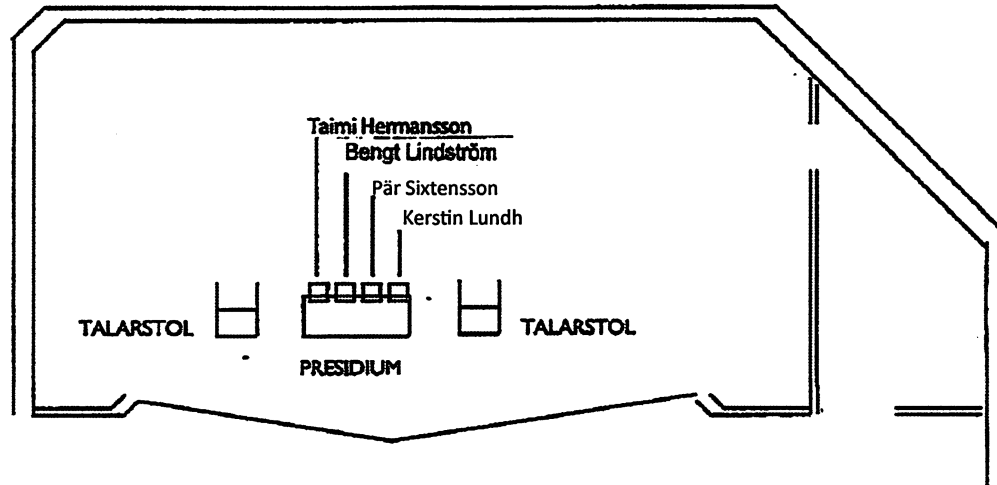
<http://www.notisum.se/pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/19910900.htm>

- Valkrets Falun**
- 1 Mikael Rosén (M)
 - 2 Christer Carlsson (M)
 - 3 Kjell Gustafsson (M)
 - 4 Gunilla Franklin (M)
 - 5 Agneta Ångsås (C)
 - 6 Göte Persson (C)
 - 7 Svante Parsjö Tegnér (L)
 - 8 Katarina Gustavsson (KD)
 - 9 Inga-Britt Kronnäs (S)
 - 10 Kjell Persson (S)
 - 11 Suzanne Lazar (S)
 - 12 Per Helin (S)
 - 13 Tina Fagerström (S)
 - 14 Maja Gilbert Westholm (V)
 - 15 Daniel Svedin (MP)
 - 16 Madelene Vestin (SD)
 - 17 Johnny Larsson (DSP)

- Valkrets Borlänge**
- 18 Vello Üprus (M)
 - 19 Pär Sixtensson (M)
 - 20 Ulrik Bergman (M)
 - 21 Lena Reyier (C)
 - 22 Kristina Svensson (S)
 - 23 Bengt Lindström (S)
 - 24 Camilla Andersson (S)
 - 25 Per Morelius (S)
 - 26 Bertil Ström (S)
 - 27 Maud Nordfeldt Holmqvist (V)
 - 28 Mursal Isa (MP)
 - 29 Stefan Andersson (SD)
 - 30 Knut Scherman (SD)

- Valkrets Avesta/Hedemora/Säter**
- 31 Ulf Berg (M)
 - 32 Britt-Inger Remning (M)
 - 33 Gunilla Berglund (C)
 - 34 Owe Ahlander (C)
 - 35 Bo Brännström (L)
 - 36 Per-Inge Nyberg (S)
 - 37 Agneta Andreasson-Bäck (S)
 - 38 Sören Aspögren (S)
 - 39 Lilian Palm (S)
 - 40 Jan Stagenmark (S)
 - 41 AnnBritt Grünewald (S)
 - 42 Kenneth Petersson (V)
 - 43 Jenny Nordahl (SD)
 - 44 Anna Hagwall (SD)
 - 45 Björn Hammarskjöld (DSP)

Placeringslista för Landstinget Dalarnas fullmäktigeledamöter valperioden 2014-10-15 — 2018-10-14



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	

- Valkrets Ludvika/Smedjebacken**
- 46 Håkan Frank (M)
 - 47 Håkan Berggren (M)
 - 48 Hans Gleimar (M)
 - 49 Göran Engström (C)
 - 50 Elin Norén (S)
 - 51 Ivan Eriksson (S)
 - 52 Anna-Lena Andersson (S)
 - 53 Ingemar Hellström (S)
 - 54 Cecilia Persson Ronsten (V)
 - 55 Kerstin Lundh (MP)
 - 56 Benny Rosengren (SD)

- Valkrets Gagnef/Leksand/Malung-Sälen/Rättvik/Vansbro**
- 57 Charlotte Wiberg-Gudmundsson (M)
 - 58 Kerstin Marits (M)
 - 59 Stefan J Eriksson (M)
 - 60 Annika Simm-Eriksson (C)
 - 61 Pär Kindlund (C)
 - 62 Eva Jonasson (L)
 - 63 Torsten Larsson (KD)
 - 64 Britt-Marie Essell (S)
 - 65 Liv Lunde Andersson (S)
 - 66 Robert Hagström (S)
 - 67 Irene Homman (S)
 - 68 Nall Lars-Göran Andersson (S)
 - 69 Katrin Lohed Söderman (V)
 - 70 Nils Gossas (MP)
 - 71 Ann-Catrin Löfwenhamn (SD)
 - 72 Lisbeth Mörk-Amnelius (DSP)

- Valkrets Mora/Orsa/Älvdalen**
- 73 Gunilla Spjotgard (M)
 - 74 Christina Bröms (C)
 - 75 Maria Eriksson (C)
 - 76 Birgitta Sacrédeus (KD)
 - 77 Gunnar Barke (S)
 - 78 Bigitta Sohlberg (S)
 - 79 Maria Tapper (S)
 - 80 Per Göransson (S)
 - 81 Kajsa Fredholm (V)
 - 82 Roger Carlsson (SD)
 - 83 Ingvar "Nille" Niilimaa (DSP)

Ledamöter i Landstingsfullmäktige

DEBATTREGLER ENLIG FULLMÄKTIGES ARBETSORDNING § 28

1. Huvudregel – 5 minuter för första anförandet, 3 minuter för följande anföranden

Som huvudregel gäller att ledamöterna i varje ärende kan begära ordet för ett första anförande som sträcker sig i maximalt 5 minuter. På de därpå följande anförandena gäller en tidsbegränsning om maximalt 3 minuter. På varje anförande, d v s oavsett om det är ett första eller senare anförande, finns möjlighet till ett replikskifte om 2 min per replik.

Syftet med att medge en längre talartid för första anförandet i varje ärende är att ge ledamöterna möjlighet att inledningsvis utveckla argumenten för sina ställningstaganden.

Dessa talarregler gäller också i tillämpliga delar när fullmäktige behandlar interpellationer och frågor.

2. Undantag – särskilda debatter

Vid särskilda debatter om t ex budget, mål och ramar, årsredovisning m.m. gäller en särskild talarordning. Debatten inleds med anföranden av en representant för varje parti (gruppledare eller annan av partiet utsedd ledamot). Talartiden dem emellan fördelas så att

Landstingsstyrelsens ordförande får tala i maximalt 12 minuter, övriga i maximalt 6 minuter. Varje deltagare i den debatten får dessutom rätt till 2 repliker om 2 minuter att fritt disponera under gruppleddar- debatten. Efter det att gruppleddardebatten avslutats träder huvudregeln in för den fortsatta debatten

Presidiet avgör för vilka ärenden den särskilda debattordningen ska tillämpas.

HANDLEDNING FÖR VOTERINGSANLÄGGNING

Framför dig har du en fjärrkontroll med knappar för att begära **ORDET** och **REPLIK/GENMÅLE**, vid upprop/votering knapparna **JA/närvaro**, **NEJ** och **AVSTÅR**.

Med ett kort tryck på vald knapp registreras ditt val i anläggningens dator vilket bekräftas genom att den **gröna lampan ovanför Ordetknappen släcks**. Fjärrkontrollen behöver inte riktas mot presidiet för att signalen ska gå fram.

Vid **upprop trycker ledamoten på knappen JA när namnet läses upp av sekreteraren**.

Om du inte gör detta kommer panelen att bli låst för votering och talarlista.

Så snart aktuellt ärende visas kan **Ordet begäras**.

Replik kan bara begäras under det att någon håller ett anförande vilket visas på projektorduken.

Då anförandet är slut kan den som begärt replik få ordet. Begränsning av repliktid kan förekomma. Under en replik kan den som senast anförde begära genmäle genom att trycka på Replik-knappen.

Begränsning av antal repliker/genmälen kan förekomma.

Vid votering meddelar ordföranden när man kan avlägga sin röst genom att trycka på någon av knapparna **JA**, **NEJ** eller **AVSTÅR**. Har man röstat men vill ändra sig kan man göra detta genom att trycka på annan knapp så länge ordföranden inte förklarat voteringen avslutad.

Voteringsresultatet presenteras översiktligt via dataprojektor.

Vi använder inte reservationsknappen utan anmäl ev reservation muntligt.

Välkommen till Falu kommuns nya trådlösa gästnät

Från och med fredag 25 september öppnar IT-kontoret det nya gästnätet. Det innebär att "Karma-konton" samt biljetter ersätts med en modernare teknik.

Vi vänder oss till alla gäster, anställda, elever och partners som befinner sig i Bibliotek, Slättenläggningarna, Lugnetanläggningarna samt alla skolor.

FKGUEST visas som ett alternativt nätverk i de mobila enheterna

Bild 1 kommer att visas vid val av nätverket FKGUEST.

Bild 1



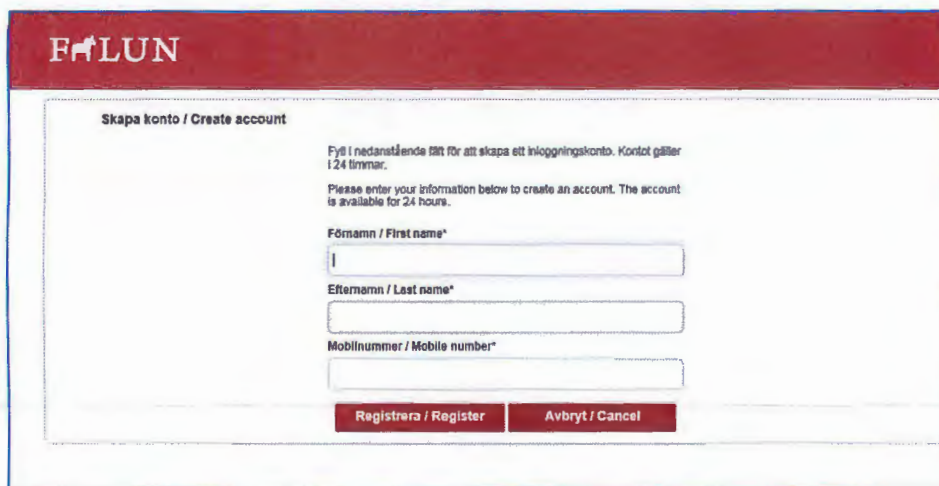
The screenshot shows a login page for 'Falu kommuns gästnät'. At the top left is the 'FALUN' logo. The main heading is 'Falu kommuns gästnät'. Below this, there is a paragraph explaining that users can log in with their account or create a guest account. An example of a username and password is provided: 'Användarnamn: admfalun\aaa01' and 'Lösenord: lösenord'. There are two input fields: 'Användarnamn / Username:' and 'Lösenord / Password:'. A red button labeled 'Logga in / Login' is positioned below the fields. At the bottom, there is a link that says 'Skapa gästkonto / Create guest account'.

Är du redan kund, elev, partner eller anställd kan du logga in med ditt användarnamn och lösenord. Endast anställda loggar in enligt följande exempel "admfalun\aaa01".

I annat fall skapar du ett gästkonto genom att klicka på länken "skapa gästkonto" enligt nedan. Inloggningsuppgifter skickas via SMS och kräver alltså en mobiltelefon.

Fyll i fälten enligt bild 2.

Bild 2



The screenshot shows an account creation page for 'Falu kommun'. At the top left is the 'FALUN' logo. The main heading is 'Skapa konto / Create account'. Below this, there is a paragraph explaining that users need to provide information to create an account. There are three input fields: 'Förnamn / First name*', 'Efternamn / Last name*', and 'Mobilnummer / Mobile number*'. At the bottom, there are two red buttons: 'Registrera / Register' and 'Avbryt / Cancel'.

När fälten är ifyllda och registrerade kommer ett SMS att skickas till dig med inloggningsuppgifter, enligt bild 3.

Bild 3



The screenshot shows a login page for 'Falukommuns gästnät'. At the top left is the 'FALUN' logo. The main heading is 'Falukommuns gästnät'. Below this, there is a paragraph explaining that customers, students, partners, or employees can log in with their accounts, while others can create a guest account. A note states that employees log in as 'admfalun' followed by their username. A box contains the text: 'Ett SMS har skickats till dig med inloggningsuppgifter. A SMS is sent to you with your account information.' Below this are two input fields: 'Användarnamn / Username:' and 'Lösenord / Password:'. A red 'Logga in / Login' button is at the bottom, with a link 'Skapa gästkonto / Create guest account' underneath.

Lycka till

Serviceförvaltningen

IT-kontoret

FÖREDRAGNINGSLISTA
MED FÖRSLAG TILL BESLUT TILL
FULLMÄKTIGESAMMANTRÄDET
2017-02-27

Sammanträde i Landstingsfullmäktige

Tid: 2017-02-27 kl 9.30

Plats: Kristinehallen, Bergmästaregatan, Falun

Dessa handlingar finns att tillgå på Internet adress www.ltdalarna.se.

Innehållsförteckning

	Inledning och protokollsjustering	3
1	Fullmäktigesammanträdets öppnande	3
2	Protokollsjustering	3
3	Upprop	3
4	Information	3
	Frågor, Interpellationer och motioner	4
5	Frågor	4
6	Interpellationer	4
7	Inkomna motioner fr o m 22 november 2016 och redovisning av motioner som inte är färdigbehandlade	4
	Anmälningssärenden	6
8	Anmälningssärenden	6
	Av landstingsstyrelsen beredda ärenden med förslag till beslut	8
9	Strategi för ägande av helikoptrar inom Svensk Luftambulans	8
10	Principer för finansiering av Svensk luftambulans helikoptrar	8
11	Godkännande av upphandling och finansiering av två medelstora helikoptrar	9
12	Förslag om avtal för finansiering av kollektivtrafik	10
13	Överlåtelse av aktierna i Inera AB	10
14	Revidering av Internationell policy	11
15	Svar på motion från Charlotte Wiberg-Gudmundsson (M): Landstingsanställdas försäkringsskydd	12
16	Svar på motion från Jenny Nordahl och Ann-Cathrin Löfwenhamn (SD): Låt Dalarnas invånare få vara delaktiga i storregionfrågan	13
17	Svar på motion från Katarina Gustavsson (KD): Folkomröstning i storregionfråga	13
18	Svar på motion från Ulf Berg (M) m fl. om tydligare riktlinjer för patientansvar vid ambulanstransporter.	14
19	Svar på motion från Christer Carlsson (M): Vårdnära service	15

20	Svar på motion från Birgitta Sacrédeus (KD): Vid viktiga upphandlingar - låt politiken vara delaktig!	16
	Framställning utan föregående beredning	17
21	Valärenden	17

Inledning och protokollsjustering

1 Fullmäktigesammanträdets öppnande

2 Protokollsjustering

Val av två protokolljusterare samt bestämmande av tid och plats för justering av fullmäktigesammanträdets protokoll: onsdag 8 mars kl 9.00 i landstingshuset, Vasagatan 27, Falun

3 Upprop

4 Information

Information lämnas av landstingsstyrelsens ordförande Gunnar Barke och fullmäktiges revisorer.

Ann-Britt Åsebol kommer att kort redovisa den uppföljningsgranskning revisorerna gjort av styrelsens ansvar för upprättande av landstingsplanen.

Frågor, Interpellationer och motioner

5 Frågor

Inga frågor har kommit in.

6 Interpellationer

Fullmäktige beslutar

1. Interpellationerna godkänns.
2. Svar på interpellationerna lämnas senare under sammanträdet.

A. LD16/04171

Interpellation från Birgitta Sacrédeus (KD) "Hur är det med kompetensen för upphandling i Dalalandstinget?"
Bilaga sid 1

B. LD16/04233

Interpellation från Birgitta Sacrédeus (KD): Pengar på viten i stället för till personal och patienter i Säter
Bilaga sid 2

C. LD16/04245

Interpellation från Torsten Larsson (KD): Ambulansen i Rättvik
Bilaga sid 3

D. LD17/00593

Interpellation från Gunilla Berglund (C): Varför fungerar inte vårdplanering via videokonferens
Bilaga sid 4

7 Inkomna motioner fr o m 22 november 2016 och redovisning av motioner som inte är färdigbehandlade

Fullmäktige beslutar

1. Motionerna godkänns.
2. Redovisningen läggs till handlingarna.

A. LD17/00053

Motion från Birgitta Sacrédeus (KD): Stärk tryggheten för de äldre vid hemgång
Bilaga sid 5

B. LD17/00538

Motion från Mikael Rosén (M) och Kjell Gustafsson (M): Angående parkeringsfrågan vid Falu lasarett
Bilaga sid 6

C. LD17/00539

Motion från Ulf Berg (M) och Christer Carlsson (M): S-Ledningen borde inte vara rädd för lite vatten
Bilaga sid 7-8

D. LD17/00540

Motion från Ulf Berg (M) och Christer Carlsson (M): Rutiner mellan Landstinget och Svenska kyrkan samt övriga religiösa samfund så att alla anhöriga och berörd personal kan erbjudas ett gott stöd vid dödsfall inom eller utanför sjukhuset
Bilaga sid 9

Fullmäktiges presidium föreslår att motionerna godkänns.

E. Motioner lämnade till landstingets kansli men ännu ej färdigbehandlade av fullmäktige
Bilaga sid 10-11

Anmälningssärenden

8 Anmälningssärenden

Fullmäktige beslutar

1. Anmälda redovisningar, rapporter beslut m m läggs till handlingarna.

A.LD16/02066

Protokoll från direktionen i Region Dalarna 2016-11-23 och 2016-12-07

LD17/00359

Protokoll från direktionen i Region Dalarna 2017-01-25

Protokollen finns att tillgå vid fullmäktiges sammanträde och publicerat på Region Dalarnas hemsida www.regiondalarna.se

<<http://www.regiondalarna.se>>

B. LD16/00930

Protokoll från Förbundsdirektionen Kommunalförbundet Svensk

Luftambulans

2016-10-17 och 2016-11-24 .

C. LD16/04004

Språktolknämnden i Dalarnas verksamhetsberättelse och årsbokslut 2015

D. LD16/04013

Länsstyrelsens beslut 5 januari 2017 att ny ledamot efter Anki Enevoldsen (C) blir Annika Simm-Eriksson (C) fr o m 1 januari 2017 t o m 14 oktober 2018.

Ny ersättare blir Kenneth Dahlström (C)

E. LD16/04204

Länsstyrelsens beslut 5 januari 2017 att ny ersättare efter Jan Tholerus (C) blir Gun Andersson (C) fr o m 8 december 2016 t o m 14 oktober 2018.

F. LD16/02782

Länsstyrelsens beslut 27 januari 2017 att ny ersättare efter Anneli Rosendahl Orrboes (M) blir Henrik Hästbacka (M)

G. LD17/00062

Länsstyrelsens beslut 27 januari 2017 att ny ersättare efter Maria Alfredsson (MP) blir Anneli Qvicker (MP) och Maria-Anna Kövesi (MP)

Revisionsrapporter:

H. LD16/03808

Granskning av patientflöden och effektivitet inom BUP

I. LD16/04136

Granskning av Landstingets arbete med patienters samlade väntetider

J. LD16/04268

Granskning av landstingets interna kontroll

K. LD16/04269

Granskning av landstingsstyrelsens kvalitetssäkring av redovisningen

L. LD16/04270

Uppföljningsgranskning av styrelsens ansvar för upprättande av landstingsplanen

M. LD17/00358

Granskning av pågående struktur- och förändringsarbete, del 2

N. Landstingsstyrelsens svar på revisorernas granskning av delårsrapport 2016-06-30 2016-12-12, § 136

O. LD16/03673 Landstingsstyrelsens svar på revisorernas granskning av pågående struktur- och förändringsarbete 2017-02-13, § 20

P. Landstingsstyrelsens svar på revisorernas granskning av av patientflöden och effektivitet inom BUP 2017-02-13, § 19

Av landstingsstyrelsen beredda ärenden med förslag till beslut

9 Strategi för ägande av helikoptrar inom Svensk Luftambulans

Diarienummer LD16/03347

Landstingsstyrelsens förslag

1. Landstinget Dalarna godkänner att Svensk Luftambulans ska äga samtliga helikoptrar kommunalförbundet opererar.
2. Förslag till förändringar i förbundsordningen för Svensk Luftambulans innebärande att kommunalförbundet står som ägare för de helikoptrar man opererar, enligt bilaga c), godkänns.
3. Landstinget Dalarna helikopter SE-JXB, överförs till Svensk Luftambulans 2018-01-01.
4. Landstinget ersätts med helikopterns bokförda värde vid överföringstidpunkten

Sammanfattning av ärendet

Varje medlem äger var sin helikopter, som man ställt till Svensk Luftambulans (SLA) förfogande. SLA står själv som ägare till den reservhelikopter som verksamheten disponerar. Visionen för SLA är att skapa en nationellt samordnad ambulanshelikopterverksamhet med en ägare till samtliga helikoptrar.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 12-13**
- b) Protokoll från direktionen för Svensk Luftambulans 2016-05-26 **sid 14-15**
- c) Förslag ny förbundsordning **sid 16-21**
- d) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 22**

10 Principer för finansiering av Svensk luftambulans helikoptrar

Diarienummer LD16/03348

Landstingsstyrelsens förslag

1. Svensk Luftambulans själv sköter upplåning av nödvändigt kapital.

Sammanfattning av ärendet

Nuvarande lösning gällande lån för reservhelikopter löper ut 2017-03-31. En ny finansieringslösning måste vara klar innan den tidigare löper ut. Eftersom inte alla medlemmar i Svensk luftambulans (SLA) är medlemmar i

Kommuninvest kan inte lån upptas där. En annan finansieringslösning måste skapas och handläggningen föreslås förenklas genom att låta SLA själva sköta upplåning.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 23-24**
- b) Protokoll direktionsmöte 2016-09-26 **sid 25-27**
- c) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 28**

11 Godkännande av upphandling och finansiering av två medelstora helikoptrar

Diarienummer LD16/03348

Landstingsstyrelsens förslag

1. Upphandling sker av två medelstora helikoptrar till Svensk Luftambulans
2. Finansiering sker genom upptagande av lån och Landstinget Dalarna går vid behov i borgen för nödvändig upplåning förutsatt att även övriga medlemmar beslutar om detsamma
3. Drift, ränte- och kapitalkostnader belastar framledes ägarbidragen för Landstinget i Uppsala och Västra Götalandsregionen avseende de medelstora helikoptrarna

Sammanfattning av ärendet

En upphandling av två medelstora helikoptrar behöver påbörjas omgående för att möta de behov som föreligger hos medlemmarna i Svensk Luftambulans. Som en följd av upphandlingen behöver ett godkännande av finansieringslösning beslutas.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 29-30**
- b) Protokoll direktionsmöte 2016-05-26 **sid 31-32**
- c) Protokoll direktionsmöte 2016-09-26 **sid 33-35**
- d) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 36**

12 Förslag om avtal för finansiering av kollektivtrafik

Diarienummer LD16/03456

Landstingsstyrelsens förslag

1. Finansieringsavtal för den allmänna respektive den särskilda kollektivtrafiken, enligt bilaga b), godkänns.

Sammanfattning av ärendet

I avsaknad av avtal mellan kommunerna i Dalarna och landstinget gällande kostnadsfördelningen har kostnaderna för kollektivtrafiken sedan 2014 finansierats med 50/50. Region Dalarna har nu tagit fram förslag till två avtal för att få en tydligare struktur på finansieringen inför regionbildning och skatteväxling.

Det första avtalet är ettårigt och omfattar kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken. Även Skolskjutstrafiken ingår. I avtalet ingår också AB Dalatrafiks organisationskostnader och kostnader för infrastrukturen.

Det andra avtalet fördelar kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken mellan kommunerna. Detta avtal omfattar också beställningscentralen och kostnaderna för den delen fördelas i avtalet mellan landstinget och kommunerna.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 37-39**
- b) Bilaga Förslag till beslut från Region Dalarna 2016-11-24 **sid 40-61**
- c) Bilaga Framtidens beställningscentral och kundservice **sid 62-102**
- d) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 103-104**

13 Överlåtelse av aktierna i Inera AB

Diarienummer LD16/03437

Landstingsstyrelsens förslag

1. Landstinget Dalarna överlåter 145 av 150 aktier i Inera AB till SKL Företag AB för en köpeskilling om 1 232 500 kr samt godkänner överlåtelseavtal enligt bilaga b).
2. Aktieägaravtal, enligt bilaga c), godkänns.
3. Landstinget Dalarna ställer sig positivt till i ärendet redovisat förslag till ändrad bolagsordning för Inera AB, enligt bilaga d), avsett att beslutas på kommande ägarråd och bolagsstämma

4. Landstinget Dalarna ställer sig positivt till i ärendet redovisat förslag till ändrat ägardirektiv för Inera AB, enligt bilaga e), avsett att beslutas på kommande ägarråd och bolagsstämma

Sammanfattning av ärendet

Sveriges landsting och regioner har sedan många år samverkat kring gemensamma lösningar, gemensam mjuk infrastruktur och stöd för digitalisering, genom det landstingsgemensamma bolaget Inera AB. Idag ansvarar Inera AB för ett 40-tal landstingsgemensamma tjänster och projekt, bland annat 1177 Vårdguiden, UMO (ungdomsmottagningen på nätet) och Journal via nätet. Bolaget har en omsättning på drygt 600 mkr och har hittills varit inriktad på hälso- och sjukvården. Förslaget till ändrat ägande och ändrad verksamhetsinriktning syftar till en närmare anknytning till SKL:s arbete med verksamhetsutveckling och att bredda verksamheten till att även omfatta kommunerna, med betydligt fler verksamhetsområden.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 105-108**
- b) Överlåtelseavtal, bestående av förteckning över säljarna/nuvarande ägare, årsredovisning för Inera AB 2015 samt Garanterat tjänsteköp per landsting/region **sid 109-136**
- c) Aktieägaravtal **sid 137-144**
- d) Bolagsordning **sid 145-147**
- e) Ägardirektiv **sid 148-151**
- f) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 152-154**

14 Revidering av Internationell policy

Diarienummer LD16/00179

Landstingsstyrelsens förslag

1. Förslag på reviderad Internationell policy, enligt bilaga d), godkänns.
2. Utredningen om Landstinget Dalarnas framtida internationella engagemang ska integreras i samverkan med Region Dalarna.

Sammanfattning av ärendet

Landstingsfullmäktige beslutade 2015-11-23-24 om utträde ur AER (Assembly of European Regions) fr.o.m. 2016-01-01. Regionberedning har fått i uppgift att i stället för Landstingsstyrelsens samverkansutskott till Landstingsstyrelsen bereda internationella frågor, trafikfrågor,

Samverkansnämndens frågor och övriga regionfrågor. Med anledning av dessa förändringar behöver nuvarande Internationell policy revideras.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 155-156**
- b) Nuvarande Internationell policy **sid 157-158**
- c) Protokollsutdrag Landstingsfullmäktige 2015-11-23--24 § 118 **sid 159**
- d) Förslag på reviderad Internationell policy **sid 160-161**
- e) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 162**

15 Svar på motion från Charlotte Wiberg-Gudmundsson (M): Landstingsanställdas försäkringsskydd

Diarienummer LD15/03249

Landstingsstyrelsens förslag

1. Motionen är med vad som anförts besvarad.

Sammanfattning av ärendet

Charlotte Wiberg-Gudmundsson yrkar i en motion att landstinget ser över sina försäkringar i syfte att garantera att all personal får fullt försäkringsskydd under arbetstid även för händelser i prehospital miljö som till exempel ambulanser. Personal som skadas i ambulansen vid en trafikolycka får enligt motionen sämre ersättning än om motsvarande skada hade inträffat på exempelvis akutmottagning.

SKL (Sveriges Kommuner och Landsting), AFA Försäkring och Trafikskadenämnden ger en samlad bedömning att det är mycket sällan som det för medarbetaren blir oförmånligare ersättningsmässigt om en skada uppstår i prehospital miljö där ersättning ska regleras via trafikbolaget och trafikförsäkringen som en följd av att skadan uppstått i samband med trafik. Om den skadade inte är nöjd med trafikbolagets ersättning efter det att ärendet har prövats i Trafikskadenämnden har den skadade möjlighet att få ärendet prövat hos AFA i enlighet med villkoren för TFA-KL.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 163-165**
- b) Motionen **sid 166**
- c) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 167-168**

16 Svar på motion från Jenny Nordahl och Ann-Cathrin Löfwenhamn (SD): Låt Dalarnas invånare få vara delaktiga i storregionfrågan

Diarienummer LD16/01464

Landstingsstyrelsens förslag

1. Motionen avslås.

Sammanfattning av ärendet

Jenny Nordahl (SD) och Ann-Cathrin Löfwenhamn (SD) yrkar i en motion:

- Att landstingsstyrelsen ges i uppdrag att verkställa en folkomröstning rörande bildandet av en storregion mellan Dalarna och andra län i samband med de allmänna valen 2018.
- Att landstingsstyrelsen ges i uppdrag att ta fram hur frågeställningen och svarsalternativen i folkomröstningen skall lyda.

Efter intensiv debatt och överläggningar med oppositionspartierna har regeringen meddelat att någon proposition om bildande av nya storregioner inte kommer. Motionen är därför inte längre aktuell. Landstinget har avgivit sitt remissvar och arbetar vidare för att bilda en länsregion. Landets indelning i län och landsting är en fråga för regering och riksdag att besluta om. Det finns inte några skäl till att landstinget skulle föranstalta om en egen folkomröstning i denna fråga.

I ärendet redovisas följande dokument:

b) Beslutsunderlag **sid 169-171**

b) Motionen **sid 172**

c) PM från Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) 2016-10-21 **sid 173-183**

d) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 184**

17 Svar på motion från Katarina Gustavsson (KD): Folkomröstning i storregionfråga

Diarienummer LD16/03540

Landstingsstyrelsens förslag

1. Motionen avslås.

Sammanfattning av ärendet

I en motion yrkar Katarina Gustafsson (KD) att landstingsstyrelsen ges i uppdrag att verka för att en folkomröstning i frågan om storregion genomförs så snart som möjligt innan regeringen tar ställning i frågan.

Efter intensiv debatt och överläggningar med oppositionspartierna har regeringen meddelat att någon proposition om bildande av nya storregioner inte kommer. Motionen är därför inte längre aktuell. Landstinget har avgivit sitt remissvar och arbetar vidare för att bilda en länsregion. Landets indelning i län och landsting är en fråga för regering och riksdag att besluta om. Det finns inte några skäl till att landstinget skulle föranstalta om en egen folkomröstning i denna fråga.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 185-187**
- b) Motionen **sid 188**
- c) PM från Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) 2016-10-21 se **sid 173-183 i föregående ärende**
- d) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 189**

18 Svar på motion från Ulf Berg (M) m fl. om tydligare riktlinjer för patientansvar vid ambulanstransporter.

Darienummer LD16/03591

Landstingsstyrelsens förslag

1. Motionen är med vad som anförts besvarad

Sammanfattning av ärendet

Ulf Berg (M) m fl. yrkar i en motion att rutinerna ses över så det är ansvarig ambulanssjuksköterska på plats som avgör om transport till sjukhus ska påbörjas i vägambulans eller om personalen i ambulanshelikoptern ska inväntas.

När allvarliga sjukdomsfall och olyckor inträffar larmas ofta både ambulans och ambulanshelikopter till patienten. Ambulanssjuksköterskan har redan nu ett formellt mandat enligt ambulanssjukvårdens riktlinjer att initiera patienttransport. Samtidigt är det av största vikt att en dialog förs mellan ambulanssjuksköterska och anestesiläkaren i ambulanshelikoptern, då det finns situationer där patienten får en bättre vård om snabba prehospitala intensivvårdsinsatser kan sättas in av ambulanshelikopterns anestesiläkare på plats eller om transport direkt ska ske till ett regionsjukhus. Det finns

situationer när sjukhusen i Dalarna inte har adekvata resurser för optimal behandling av patienterna och då kan en transport till närmaste sjukhus medföra allvarlig skada med t.o.m. dödlig utgång för patienten.

Ett nära samarbete har etablerats mellan ambulanssjukvården och ambulanshelikopterverksamheten. Kommunikationen mellan ambulanssjuksköterskan och anestesiläkaren är central för att optimera det prehospitala omhändertagandet och transport till vårdinstans med rätt kompetens för att handlägga patientens aktuella sjukdom eller skada.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 190-193**
- b) Motion **sid 194**
- c) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 195-196**

19 Svar på motion från Christer Carlsson (M): Vårdnära service

Diarienummer LD15/03246

Landstingsstyrelsens förslag

1. Motionen är med vad som anförts besvarad i den del som avser att låta utreda om det är mer effektivt att låta vårdnära service eller ett externt alternativ utföra sysslorna.
2. Motionen är bifallen i den del som avser att fullmäktige beslutar att utreda vilka de långsiktiga ekonomiska effekterna blir av att ha städning på entreprenad

Sammanfattning av ärendet

I en motion föreslår Christer Carlsson (M):

- att låta utreda om det är mer effektivt att låta vårdnära service eller ett externt alternativ utföra sysslorna
- att fullmäktige beslutar att utreda vilka de långsiktiga ekonomiska effekterna blir av att ha städning på entreprenad

I Landstinget Dalarna pågår arbete om förändrat arbetssätt där rätt använd kompetens är ett viktigt inslag. Att utveckla vårdnära service är ett led i det arbetet. Landstingsplanen för 2016-2019 slår fast att ett pilotprojekt ska genomföras för att ytterligare undersöka hur vårdnära service kan utvecklas, för att på sikt kunna implementeras i hela verksamheten. Ett större pilotförsök är planerat att genomföras 2016/2017.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 197-199**
- b) Motionen **sid 200**
- c) Protokollsutdrag, Servicenämnden 2016-09-29 § 27 **sid 201-205**
- d) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 206-209**

20 Svar på motion från Birgitta Sacrédeus (KD): Vid viktiga upphandlingar - låt politiken vara delaktig!

Diarienummer LD16/02194

Landstingsstyrelsens förslag

1. Motionen är med vad som anförts besvarad.

Sammanfattning av ärendet

I en motion från Birgitta Sacrédeus (KD) yrkas att landstingsfullmäktige uppdrar till landstingsstyrelsen att finna en arbetsmodell/-ordning för att öka de förtroendevaldas roll och ansvar inför upphandlingar av särskild vikt.

Det är landstingets politiker som tar beslut om landstingets mål och policys och på vilket sätt organisationen ska styras. Upphandlingsavdelningen arbetar utifrån dessa politiskt tagna beslut och de riktlinjer som dragits upp och tar hänsyn till dessa i varje upphandlingsprocess som utförs. Upphandlingsavdelningen arbetar idag med olika former av dialog i upphandlingar, både externt och internt.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag **sid 210-212**
- b) Motionen **sid 213**
- c) Protokollsutdrag från Landstingsstyrelsen **sid 214-215**

Framställning utan föregående beredning

21 Valärenden

LD16/04111

Fullmäktige beslutar

1. Maja Gilbert Westholm (V) entledigas från sitt uppdrag som ledamot i forskningsberedningen fr o m 27 februari 2017.
2. (V) väljs som ledamot i forskningsberedningen. Mandatperioden är fr o m 27 februari 2017 t o m det datum som föregår den dag då det fullmäktige som valts 2018 har sitt första sammanträde.

Maja Gilbert Westholm (V) avsäger sig i brev 30 november sin plats som ledamot i forskningsberedningen.

LD16/04204

Fullmäktige beslutar

1. Jan Tholerus (C) befrias från sitt uppdrag som ersättare i landstingsfullmäktige per den 8 december 2016.

Jan Tholerus (C) inkom 7 december 2016 med en begäran om att få bli befriad från sitt uppdrag som ersättare i landstingsfullmäktige. Den 8 december 2016 begärde ordförande ny sammanräkning av Länsstyrelsen och den 8 december 2016 utsågs Gun Andersson (C) till ny ersättare.

LD16/04284

Fullmäktige beslutar

1. Per Helin (S) entledigas från sitt uppdrag som ledamot i Tandvårdsnämnden fr o m 27 februari 2017.
2. x x (S) väljs som ledamot i ledamot i Tandvårdsnämnden. Mandatperioden är fr o m 27 februari 2017 t o m 2018-21-31.

Per Helin (S) avsäger sig i brev 6 december 2016 sitt uppdrag som ledamot i Tandvårdsnämnden.

LD17/00062

Fullmäktige beslutar

1. Maria Alfredsson (MP) befrias från sitt uppdrag som ersättare i landstingsfullmäktige fr o m 9 januari 2017.

Maria Alfredsson (MP) inkom 3 januari 2017 med en begäran om att få bli befriad från sitt uppdrag som ersättare i landstingsfullmäktige. Den 9 januari 2017 begärde ordförande ny sammanräkning av Länsstyrelsen och den 27 januari 2017 utsågs Anneli Qvicker (MP) och Maria-Anna Kövesi (MP) till nya ersättare.

LD16/02782

Fullmäktige beslutar

1. Anneli Rosendahl Orrboes (M) befrias från sitt uppdrag som ersättare i landstingsfullmäktige fr o m 10 januari 2017.

^{*}
Anneli Rosendahl Orrboes (M) inkom 10 januari 2017 med en begäran om att få bli befriad från sitt uppdrag som ersättare i landstingsfullmäktige. Den 10 januari 2017 begärde ordförande ny sammanräkning av Länsstyrelsen och den 27 januari 2017 utsågs Henrik Hästbacka (M) till ny ersättare.

LD17/00213

Fullmäktige beslutar

1. x x (S) utses som ledamot i Förvaltningsrätten i Falun med mandatperiod 2017-02-27 t o m 2019-12-31.

Förvaltningsrätten i Falun har 13 januari 2017 på egen begäran entledigat Viktor Zakrisson (S) från uppdraget som nämndeman i förvaltningsrätten.

LD17/00319

Fullmäktige beslutar

1. Jan Segerstedt (MP) befrias från sitt uppdrag som ersättare i landstingsfullmäktige per den xx/xx-17 (Och att datumet då blir samma som

Länsstyrelsens datum dvs retroaktivt – vi har inte fått datumet från Länsstyrelsen Dalarna än)

2. Jan Segerstedt (MP) entledigas från sitt uppdrag som ersättare i Tandvårdsnämnden fr o m 27 februari 2017.
3. x x (MP) väljs som ersättare i Tandvårdsnämnden. Mandatperioden är fr o m 27 februari 2017 t o m 2018-21-31.

Jan Segerstedt (MP) avsäger sig i mail 23 januari sina platser som ersättare i landstingsfullmäktige och som ersättare i Tandvårdsnämnden. Den 24 januari 2017 begärde ordförande ny sammanräkning av Länsstyrelsen och den xx/xx-17 utsågs YY (MP) till ny ersättare.

LD17/00385

Fullmäktige beslutar

1. Irja Fors (S) entledigas från sitt uppdrag som ersättare i Patientnämnden fr o m 27 februari 2017.
2. x x (S) väljs som ersättare i Patientnämnden. Mandatperioden är fr o m 27 februari 2017 t o m 2018-21-31.

Irja Fors (S) avsäger sig i brev 13 december 2016 sin plats som ersättare i Patientnämnden.

LD17/00434

Fullmäktige beslutar

1. Mursal Isa (MP) entledigas från sina uppdrag som ledamot i Region Dalarna och Regionberedningen fr o m 27 februari 2017.
2. Kerstin Lundh (MP) väljs som ledamot i Region Dalarna och Regionberedningen. Mandatperioden är fr o m 27 februari 2017 t o m 2018-21-31

Mursal Isa (MP) avsäger sig i mail 30 januari 2017 sin plats som ledamot i Region Dalarna direkt och nominerar Kerstin Lundh (MP).

Enligt landstingsstyrelsens reglemente ska Regionberedningen bestå av Landstinget Dalarnas ledamöter i Region Dalarna.

LD17/00531

Fullmäktige beslutar

1. Nils Gossas (MP) entledigas från sina uppdrag som ersättare i Region Dalarna och som ledamot i Älvdalens Utbildningscentrum AB fr o m 27 februari 2017.

2. X X (MP) väljs som ersättare i Region Dalarna. Mandatperioden är fr o m 27 februari 2017 t o m 2018-21-31

3. X X (MP) väljs som ledamot i Älvdalens Utbildningscentrum AB. Mandatperioden är fr o m 27 februari 2017 t o m 2018-21-31

Nils Gossas (MP) avsäger sig i brev 28 januari 2017 sina uppdrag som ersättare i Region Dalarnas direktion och ledamot i styrelsen för Älvdalens Utbildningscentrum ÄUC.

LD17/00494

Landstingsfullmäktiges beslut

1. x x (C) utses som ledamot i Förvaltningsrätten i Falun med mandatperiod 2017-04-01 t o m 2019-12-31.

Förvaltningsrätten i Falun har 6 april 2017 på egen begäran entledigat Gun Drugge (C) från uppdraget som nämndeman i förvaltningsrätten fr o m 1 april.

BILAGOR

TILL

FULLMÄKTIGESAMMANTRÄDET

2017-02-27

000001

2016-12-05



Kristdemokraterna

Interpellation
Till landstingsstyrelsens ordförande

HUR ÄR DET MED KOMPETENSEN FÖR UPPHANDLING I DALALANDSTINGET?

Upphandlingsregler har kommit till för att bland annat att minska korrupcion, att få mer för skattebetalarnas pengar och att främja innovation och utveckling.

Det har framkommit nu att Landstinget Dalarna har brutit mot dessa regler inom psykiatrin. En summa som har nämnts är att det rör sig om cirka fyra miljoner.

Mina frågor blir därför:

1. Vilka rutiner finns inom psykiatrin att göra upphandlingar?
2. Vad kan påföljden bli gällande felaktig konkurrens?
3. Enligt uppgift har det inte heller kvalitetsmässigt varit ett bra alternativ. Hur säkerställer Landstinget Dalarna att kvalitet/etik i behandlingar upprätthålls vid dylika köp?

Birgitta Sacrédeus (KD)

000002

2016-12-09



Kristdemokraterna

Interpellation
Till landstingsstyrelsens ordförande

Pengar på viten i stället för till personal och patienter i Säter

Arbetsmiljöverket kräver Landstinget Dalarna på 250 000 kronor i vite för att inte, enligt verket, ha förbättrat arbetsmiljön vid slutenvårdsavdelningen 93 vid Sätters sjukhus.

Redan under 2015 anmälde skyddsombudet missförhållanden och Arbetsmiljöverket har påtalat stora brister i arbetsmiljön på avdelningen.

Under sommarssemestern 2016 blev personal beordrad att arbeta och korta sjukskrivningar har blivit ett resultat av alltför hög arbetsbelastning.

Ytterligare viten kan komma ifråga innan slutet av februari 2017 – om inget görs enligt uppgift.

Frågorna blir därför:

1. Kan psykiatri i Säter få ett "undantagstillstånd" gällande att få hyra in sjuksköterskor från bemanningsföretag - för att undvika kommande onödiga viten till Arbetsmiljöverket?
2. Vilka åtgärder vidtas för att komma till rätta med den dokumenterat synnerligen dåliga arbetsmiljön på avdelning 93 vid Sätters sjukhus?
3. Kommer Landstinget Dalarna köpa platser vid andra slutenvårdsavdelningar i andra landsting vid överbeläggningar?
4. Vilka insatser görs inom Öppenvården för att undvika inläggningar inom psykiatrins slutenvård?


Birgitta Sacrédeus (KD)

LANDSTINGET DALARNA	
INK.	2016 -12- 09
DNR.	LP16/04245
SKR.	1 KOD. 08

000003



Kristdemokraterna

2016-11-22

Interpellation

Ambulansen i Rättvik

Landstingsfullmäktige beslutade 2015-06-16 att stänga ambulansstationen i Rättvik från 2015-09-01.

Kristdemokraterna motsatte sig förslaget och lade även ett tilläggsförslag som gick ut på att inte verkställa beslutet innan en risk- och konsekvensanalys gjorts. Enligt vår uppfattning borde en sådan göras före beslutet och definitivt innan beslutet verkställs, vilket är något som även framgår av Socialstyrelsens författningssamling. Landstingsfullmäktige avsåg dock tilläggsförslaget.

I ett svar på interpellation tidigare fick jag delvis svar på frågor kring ambulansflytten från Rättvik till Leksand, men kan konstatera att Landstingsfullmäktiges beslut om flytt fortfarande, nästan ett och ett halvt år efter beslutet, inte är verkställt.

Mot bakgrund av ovanstående frågar jag:

1. Finns det nu någon ekonomisk beräkning av de ekonomiska effekterna av en stängning av ambulansstationen i Rättvik?
2. Varför har beslutet att stänga ambulansstationen i Rättvik 2015-09-01 inte verkställts i enlighet med Landstingsfullmäktiges beslut?
3. När avses beslutet verkställas?


Torsten Larsson

Kristdemokraterna

000004

LANDSTINGET DALARNA	
INK.	2017-02-07
DNR	LD17/06593
SKR.	1 KOD. 08



Interpellation till landstingsstyrelsens ordförande

Varför fungerar inte vårdplanering via videokonferens?

Enligt tidigare besked från landstingsledningen ska arbetet med vårdplanering via videokonferens för medicinskt färdigbehandlade ha kommit igång på flera platser i länet. Men i svar på en motion till kommunfullmäktige i Avesta har jag nu fått besked om att landstinget inte klarar att vara med på vårdplanering via videokonferens, undantaget inom psykiatriområdet där det fungerar bra.

Att kunna genomföra vårdplanering via videokonferens är ett sätt att öka kvalitén, patientsäkerheten och tillgängligheten för personal, anhöriga och andra företrädare som God man. Det ger flera fördelar som ökad trygghet för patienten, färre resor, mindre tidsåtgång och minskad miljöpåverkan.

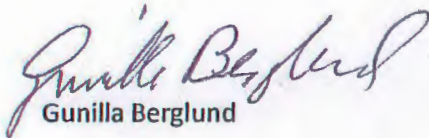
Jag frågar därför landstingsstyrelsens ordförande:

Vad gör att vårdplanering via videokonferens inte fungerar?

Vilka beslut krävs för att få igång arbetet med vårdplanering via videokonferens för medicinskt färdigbehandlade?

När kan det komma igång?

Brovallen 2017-02-07


Gunilla Berglund

Centerpartiet

000005

2017-01-03



LANDSTINGET DALARNA	
INK.	2017 -01- 30
DNR.	LD17/00053
SKR.	1 KOD 08

Kristdemokraterna

STÄRK TRYGGHETEN FÖR DE ÄLDRE VID HEMGÅNG

Den som har varit inlagd på sjukhus kan uppleva hemkomsten som både svår och stressande. Även för de anhöriga väcks oro för hur det ska fungera när hälsa och funktioner inte är densamma som innan. Mottagandet i den egna bostaden är dock många gånger inte förberett på det sätt det behöver vara. Behovet av hemtjänst för att klara vardagslivet kan ha blivit större. Inte sällan finns det behov av att påbörja en intensiv rehabilitering. Resan från sjukhuset går till ett hem som gapar tomt av ensamhet. Kontrasten mot sjukhusets ständigt närvarande personal blir stor - även om anhöriga finns tillgängliga. Nycklar, mat, mediciner, anpassningar i boendet – det är många saker som måste fungera när du precis kommit hem från en sjukhusvistelse.

Kristdemokraterna vill underlätta hemgången från sjukhuset till det egna boendet genom att införa hemtagningsteam. Det innebär att personal finns från att hemgången planeras, vid behov följer med i transporten hem, hjälper till vid ankomsten till bostaden, säkerställer att det finns mat, ordnar med läkemedel för de första dagarna och kanske gör en första anpassning av boendet. Hemtagningsteamet har också en nyckelroll för att den rehabilitering som behövs snabbt kommer igång.

Hemtagningsteamet ansvarar också för överlämning till hemtjänsten eller övergången till egenvård med stöd av primärvården. De ska även kunna ge stöd den första tiden till dess att vård och omsorg i hemmet fungerar bra. Genom att underlätta hemgången från sjukhuset ökas tryggheten samtidigt som det minskar risken för snar återinläggning.

Hemtagningsteamet kan bestå av undersköterskor, arbetsterapeuter eller fysioterapeuter. Liknande arbetsätt finns redan på vissa håll i landet men det behöver finnas överallt och nå alla patienter. Inledningsvis kan det uppstå nya kostnader för landsting och kommuner men erfarenhet från exempelvis Eksjö lasarett visar att återinläggningarna minskar, vilket sammantaget gör att kostnaderna inte ökar. Vi kristdemokrater har lagt en halv miljard kronor årligen i vårt budgetalternativ i riksdagen för en förbättrad trygghet vid hemgång.

Vinsterna av att införa hemtagningsteam kan inte nog betonas. Samhällsekonomiskt är vinsten minskat behov av ytterligare sjukhusvård och mer omfattande omvårdnadsinsatser. För den vårdbehövande och dennes anhöriga är vinsten ökad trygghet, bättre hälsa, minskad stress och ökad värdighet. Det är dags att införa hemtagningsteam i alla kommuner och landsting!

Därför yrkar jag att:

Landstinget Dalarna verkar för att hemtagningsteam kommer tillstånd i Dalarna

Birgitta Sacrédeus (KD)

MOTION

000006

2017-01-30

LANDSTINGET DALARNA	
INK.	2017-02-06
DNR.	LD17/00538
SKR.	1...KDD...08

Angående parkeringsfrågan vid Falu lasarett

Under senare år har det gjorts tämligen omfattande förändringar och förbättringar av parkeringssituationen för personalen vid Falu lasarett, och i viss mån även för patienter och besökande. Det senaste tillskottet gjordes på den mark som tidigare användes för patienthotellet.

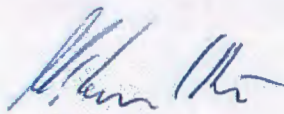
Ändå finns det många synpunkter och krav på ytterligare p-platser nära lasarettbyggnaden. Detta beror dels på att många patienter och deras anhöriga helt enkelt behöver korta avstånd för att kunna klara sig utan hjälp, dels på att personalen tycker att det känns otryggt att behöva gå långt till bilen när det är mörkt och folktomt.

Falu kommun har tidigare klargjort att man önskar att lasarettets expansion ska ske inom det område som avgränsas av Regementsvägen, Vasagatan, Svärdsjögatan och Lugnetleden. Det är alltså inom detta område nya p-platser bör anläggas. En första utbyggnadsetapp skulle då lämpligen kunna vara att den nyligen anlagda parkeringsytan förlängs parallellt med Regementsvägen. En rad, kanske två, skulle kunna ge ett väsentligt tillskott av p-platser. Med lämplig belysning och genom att inte anlägga "insynsskydd" mot Regementsvägen skulle platsen upplevas som trygg. (Ett sådant utförande skulle dessutom ge Regementsvägen en tydligare karaktär som infartsgata mot Falu centrum vilket vore en ytterligare fördel för Falun om än inte specifikt för lasarettet.)

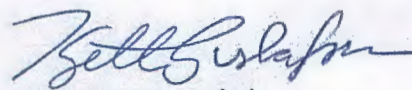
Mot denna bakgrund yrkar vi

att Landstingsfullmäktige ger styrelsen i uppdrag att uppta förhandlingar med markägaren Falu kommun i syfte att kunna anlägga parkering längs med Regementsvägen enligt ovan.

För den moderata landstingsgruppen



Mikael Rosén (m)



Kjell Gustafsson (m)

000007

2017-01-25

LANDSTINGET DALARNA	
INK.	2017-02-06
DNR	W17/60539
SKR	1.1.17 08

Motion

S-ledningen borde inte vara rädd för lite vatten

Landstinget Dalarna är inne i en process för att skapa ekonomisk balans. Det arbetet måste dock ske så att tillgängligheten bibehålls och att åtgärderna som vidtas är långsiktigt hållbara. Vi moderater har noterat att tillgängligheten till vård har försämrats på ett icke acceptabelt sätt. Stängda vårdavdelningar och larm om att patienter skickas hem för tidigt och landstingets egen utredning visar att patienter skickas hem från akuten trots att de borde fått fortsatt vård men på grund av platsbrist har det inte varit möjligt. En sådan fortsatt utveckling måste omedelbart undvikas och åtgärder sättas in.

Det är vår övertygelse att ett gott folkhälsoarbete kan undvika ökad belastning av specialistsjukvården. Ett exempel är det framgångsrika arbetet som bedrivits vid Sätters vårdcentral. Nu stängs bassängen enligt centrala beslut och det får negativa effekter då över hundra pensionärer inte längre kan beredas plats i en angränsande träningslokal. De drabbade vittnar om att träningen gett bättre hälsa och på köpet även hjälpt till att skapa en samvaro som höjt livskvalitén. Denna grupp pensionärer har varje år bidragit med 125 000 kr i intäkter och de är beredda att betala upp till 190 000 kr för att få tillgång till träningslokalen.

Framgången finner vi i att personal under många år brunnit för att hjälpa personer med behov av sjukgymnastik och att träningen sedan fortsatt på frivillig basis. Det är ett gott exempel på ett förebyggande hälsoarbete. Personalen kan också vittna om att många klarat sig utan operativa ingrepp tack vare den lämpliga träningen, vilket är bra för både patient och landstingets ekonomi.

Det är vår uppfattning att lösningen hade blivit en annan om det funnits en ökad delaktighet. Personalen ställer lojalt upp på de centralt fattade besluten. Men de har även pekat på att risken finns att det på sikt inte är en besparing utan det kan medföra ökade kostnader inom andra områden inom landstinget Dalarnas verksamhet.

Vi vill därför att Sätters vårdcentral ska få bli ett pilotprojekt där en ökad delaktighet och ska vara ledstjärnan. Då måste också beslut kunna fattas av personalen på plats. Hyran för bassängen har varit knappt 390 000 kr/år, till detta kommer vissa driftkostnader, total kostnad är cirka 500 000 kronor per år. Skulle vårdcentralen hitta möjligheter att spara in vissa kostnader för exempelvis stafettläkare, fortsätta friskvården för pensionärer och verksamhet i bassängen med egenavgifter så är det fullt möjligt att bassängverksamheten kan fortsätta på det framgångsrika sätt det bedrivits hittills. Personalen har genom sitt tidigare arbete visat att de aktivt inte bara arbetat med sjukvård, utan också förebyggande arbete genom att bedriva ett aktivt hälsoarbete.

Vi är övertygade om att personalen i dialog med boende i Säter med omnejd skulle kunna finna bra former för ett fortsatt arbete med att skapa öka livskvalité. Det är viktigt att sträva efter att "man ska leva tills man dör". Vi är övertygade om att personalen gärna fortsätter det arbetet om de får chansen.

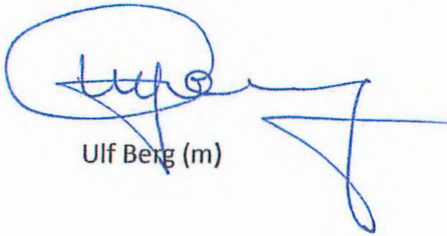
Vi Moderater har tillsammans med Dalarnas sjukvårdsparti, liberalerna och Kristdemokraterna föreslagit att primärvården förstärks med 43 miljoner kronor. I första hand att förbättra för multistjuka och personer med psykisk ohälsa. Även här skulle arbetet som bedrivs vid vårdcentralen på ett utmärkt sätt bidra till den förbättringen. Men ökad delaktighet hos personalen vid Sätters vårdcentral tror vi risken för ett misslyckande är obefintlig. Vi är skyldiga att ge personal och Säterbor den chansen!

Därför föreslår vi:

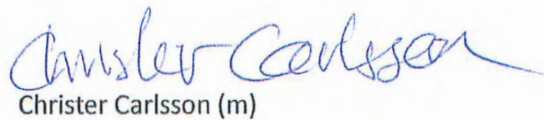
Att

Sätters vårdcentral får bli ett pilotprojekt som innebär att personalen får en ökad delaktighet i sitt arbete med mål att utveckla, inte avveckla, bassängverksamheten och de anslutande verksamheterna.

För moderata fullmäktigegruppen



Ulf Berg (m)



Christer Carlsson (m)

0000009000009

MOTION

2017-01-30

LANDSTINGET DALARNA	
INK.	2017-02-06
DNR.	LD17/00540
SKR.	1 KOD. 08

Livet består som bekant av både av glädje och sorg. Inom sjukvården förekommer det många situationer som gör att man kan behöva hjälp och stöd. När tillvaron förändras på grund av olycka, sjukdom eller plötsligt dödsfall, kan det finnas behov av att samtala om sin oro och sorg. Vid dessa tillfällen kan sjukhuskyrkan vara till stor hjälp.

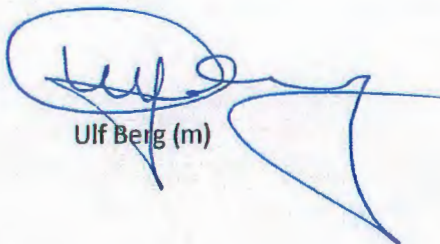
I Falun finns sjukhuskyrkan att tillgå dygnet runt och vi ser gärna en ökad samverkan mellan Svenska kyrkan och landstinget även i övriga delar av länet där landstinget har sin verksamhet. I Mora, Avesta och Ludvika finns inte någon sjukhuskyrka som arbetar som den i Falun. Enligt vår uppfattning bör även övriga delar av länet kunna erbjuda en likande jourverksamhet som den i Falun.

Idag finns en bra och väl genomarbetad rutin i de fall de palliativa teamen är inkopplade och det sker en uppföljning av hur anhöriga mår efter att deras nära har gått bort. Ett vakuum uppstår, chocken kommer krypande och kanske sorgen och rädslan. Men när det inträffar plötsliga dödsfall utanför sjukhusen är landstingets roll oftast att endast konstatera det inträffade dödsfallet. Vi anser därför att det även bör finnas upparbetade rutiner för att ge de anhöriga och personal ett gott stöd vid dessa tillfällen. Det föredömliga arbetet som det palliativa teamet gör genom uppföljningar med de anhöriga en tid efter dödsfallet bör vara vägledande i de fall där dödsfallet inträffar plötsligt.

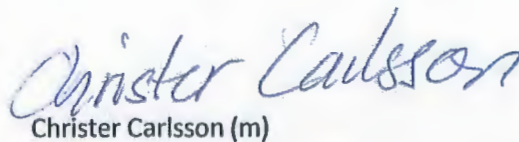
Därför yrkar vi att:

- Landstinget och Svenska kyrkan tillsammans med övriga religiösa samfund upparbetar goda rutiner så att alla anhöriga och berörd personal kan erbjudas ett gott stöd oavsett om dödsfall sker inom eller utanför sjukhuset.

För den moderata landstingsgruppen



Ulf Berg (m)



Christer Carlsson (m)

FÖRTECKNING ÖVER INKOMNA EJ BEHANDLADE MOTIONER

Inkom den	Dnr, motion från	Handläggare
2015-07-03	LD15/02564 Gunilla Berglund (C): Gör Horndal till pilotprojekt för landsbygdsmedicin!	Ulf Börjesson
2015-09-18	LD15/03246 Christer Carlsson (M) ang Vårdnära service	Elisabet Franson
2015-09-18	LD15/03249 Charlotte Wiberg-Gudmundsson (M) angående landstingsanställdas försäkringskydd	Anna Cederlöf
2016-04-11	LD16/01464 Jenny Nordahl (SD): Låt Dalarnas invånare få vara delaktiga i storregionfrågan	Lars-Olof Björkqvist/ Göran Carlsson
2016-04-26	LD16/01689 Svante Parsjö Tegnér (L) angående medborgarförslag om diabetesvård	Tomas Riman
2016-05-31	LD16/02194 Birgitta Sacrédeus (KD): Vid viktiga upphandlingar – Låt politiken vara delaktig!	Peter Hansson
2016-10-24	LD16/03590 Ulf Berg (M) med flera (Sjukvårdsalliansen): Inför visseblåsarsystem i Landstinget Dalarna	Kerstin Cederberg

Forts.

Inkom den	Dnr, motion från	Handläggare
2016-10-24	LD16/03591 Ulf Berg (M) med flera (Sjukvårds- alliansen): Tydligare riktlinjer vad gäller patientansvar vid ambulanstransporter	Tomas Riman
2016-10-31	LD16/03540 Motion från Katarina Gustavsson (KD) om folkomröstning i storregionfråga	Kerstin Cederberg
2016-11-08	LD16/03826 Lena Reyier (C): Hälsundersökningar räddar liv	Ulf Börjesson

000012

2017-01-30 Landstingsstyrelsens arbetsutskott
2017-02-13 Landstingsstyrelsen
2017-02-27 Landstingsfullmäktige

Strategi för ägande av helikoptrar inom Svensk Luftambulans

Ordförandens förslag

1. Landstinget Dalarna godkänner att Svensk Luftambulans ska äga samtliga helikoptrar kommunalförbundet opererar.
2. Förslag till förändringar i förbundsordningen för Svensk Luftambulans innebärande att kommunalförbundet står som ägare för de helikoptrar man opererar, enligt bilaga c), godkänns.
3. Landstinget Dalarna helikopter SE-JXB, överförs till Svensk Luftambulans 2018-01-01.
4. Landstinget ersätts med helikopterns bokförda värde vid överföringstidpunkten

Sammanfattning

Varje medlem äger var sin helikopter, som man ställt till Svensk Luftambulans (SLA) förfogande. SLA står själv som ägare till den reservhelikopter som verksamheten disponerar. Visionen för SLA är att skapa en nationellt samordnad ambulanshelikopterverksamhet med en ägare till samtliga helikoptrar.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag
- b) Protokoll från direktionen för Svensk Luftambulans 2016-05-26
- c) Förslag ny förbundsordning

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Svensk Luftambulans (SLA) bedriver idag helikopterverksamhet åt Landstingen i Dalarna och Värmland samt Västragötalandsregionen. Varje medlem äger var sin helikopter, som man ställt till SLA:s förfogande. SLA står själv som ägare till den reservhelikopter, som verksamheten disponerar.

Visionen för SLA är att skapa en nationellt samordnad ambulanshelikopterverksamhet. Ju fler medlemmar det blir i SLA, desto viktigare är det att man fullt ut kan disponera och styra användandet av helikoptrarna.

000013

I den upphandling av två medeltunga helikoptrar, som nu planeras för Uppsala och Västra Götaland, förordas från båda dessa medlemmar att helikoptrarna ägs av SLA. I samband med leveransen av de nya helikoptrarna, som då kommer att vara i SLA:s ägo, är det rimligt att överföra Värmlands och Dalarnas helikoptrar till SLA.

Med anledning av beslutet hemställer även Svensk Luftambulans om att samtliga medlemmar fastställer bifogat förslag till förbundsordning samt att Landstinget Dalarna godkänner att ägandet av helikoptern SE-JXB, överförs till Svensk Luftambulans 2018-01-01.

Patientperspektiv

Medlemmarna inom SLA vill samverka för snabbare, bättre och mer jämlik vård. Helikoptrarna ska ses som en utveckling och en förlängning av den ambulanssjukvård som finns idag. En helikopter "krymper" länet – avstånden blir kortare vilket är avgörande för att rädda liv.

Ekonomi och finansiering

Beslutet innebär att Landstinget överför det bokförda värdet för helikoptern och tillgångarna i balansräkningen minskas i motsvarande grad.

Likabehandling

En Sverigetäckande ambulanshelikopterorganisation syftar till att öka möjligheten till jämlik vård.

Samverkan med fackliga organisationer

Samverkan enligt MBA äger rum 2017-02-08.

Uppföljning

Beslutet följs upp via Landstinget Dalarnas representanter i direktionen för förbundet och via landstingets verksamhetsansvariga i hälso- och sjukvårdsförvaltningen samt av en särskild ledningsgrupp som utgörs av högre tjänstemän i de ingående landstingen.



000014

Protokoll

**Förbundsdirektionen
Kommunalförbundet Svensk
Luftambulans**

2016-05-26

SLÄ/160001

Plats Videomöte

Tid 26 maj, klockan 13.00 – 15.00

Närvarande Ledamöter: Fredrik Larsson, Ulric Andersson, Ingalill Persson, Crister Carlsson, Annika Tännström, Bertil Kinnunen och Johan Örjes

Ersättare: Anna-Karin Klomp

Tjänstemän: Paul Carbonnier, Lars-Olof Björkqvist, Per Arnell, Per Bondegård och Gunnar Blomquist

§ 101

Mötets öppnande, godkännande av dagordning och val av justerare

Sammanträdet öppnades av ordföranden Fredrik Larsson som hälsade direktionen välkommen.

Dagordningen godkändes och Ulric Andersson utsågs att justera protokollet.

§ 102

Rapporter

Verksamhetsrapport

Förbundschef Paul Carbonnier gjorde en tillbakablick och informerade om vad som skett inom förbundet det senaste året:

- Västra Götalandsregionen har anslutits och tillstånd för en ny helikoptertyp har erhållits
- Tillstånd för teknisk verkstad, Part 145 och flygskola, ATO, har erhållits

FL
A



000015

§ 107

Plan för upphandling av medelstor helikopter

Förbundschef Paul Carbonnier informerade om att kravspecifikation och övrigt underlag inför upphandlingen i princip är färdigt. Det innebär att upphandlingen skulle kunna gå ut under september månad. Om upphandlingen löper planerligt och leveranstiden är 12-18 månader skulle de nya helikoptrarna kunna tas i drift hösten 2018.

Direktionen tackade för informationen.

§ 108

SLA/160033

Strategi för ägande av helikoptrar

Svensk Luftambulans bedriver idag helikopterverksamhet åt tre medlemmar. Varje medlem äger var sin helikopter, som man ställt till SLA:s förfogande. SLA står själv som ägare till den reservhelikopter, som verksamheten disponerar.

Visionen för SLA är att skapa en nationellt samordnad ambulanshelikopterverksamhet. Ju fler medlemmar det blir i SLA, desto viktigare är det att man fullt ut kan disponera och styra användandet av helikoptrarna.

I den upphandling av två medeltunga helikoptrar, som nu planeras för Uppsala och Västra Götaland, förordas från båda dessa medlemmar att helikoptrarna ägs av SLA.

I samband med leveransen av de nya helikoptrarna, som då kommer att vara i SLA:s ägo, är det rimligt att även överföra Värmlands och Dalarnas helikoptrar till SLA.

Direktionen beslutade

att fastställa inriktningen att Svensk Luftambulans ska äga de helikoptrar som man opererar i verksamheten,
att vid upphandling av nya medelstora helikoptrar hemställs hos berörda medlemmar att ägandeskapet läggs på SLA samt
att föreslå Värmland och Dalarna att ägarskapet för deras helikoptrar överförs till SLA 2018-01-01 samt
att hemställa hos medlemmarna om att principen om ägande av helikoptrarna, förs in i förbundsordningen.

§ 109

Seminarium om ambulanshelikopterverksamheten i Almedalen samt ställningstagande till medfinansiering

Landstinget i Värmland har bokat ett seminarium under Almedalsveckan på Gotland, för att presentera SLA:s vision och

000016

GBt

2016-09-01

SLA/160033

Förbundsordning för Kommunalförbundet Svensk Luftambulans

§ 1 Namn

Kommunalförbundets namn är Svensk Luftambulans (SLA).

§ 2 Säte

Kommunalförbundet har sitt säte i Karlstad, Värmlands län.

§ 3 Medlemmar

Medlemmar i förbundet är Landstinget i Värmland, 232100-0156, Landstinget Dalarna, 232100-0180, Västra Götalands Läns Landsting, 232100-0131 och Uppsala Läns Landsting 232100-0024.

§ 4 Ändamål

Ändamålet med kommunalförbundet är att ansvara för och driva ambulanshelikopterverksamheten och annan därtill anknuten verksamhet åt medlemmarna. Ändamålet är också att skapa en stark, kostnadseffektiv och kompetent part för att på bästa sätt tillvarata medlemmarnas intressen och bidra till den regionala och nationella utvecklingen inom förbundets verksamhetsområde.

§ 5 Uppgifter

Organisationen ska bedriva verksamhet med kommunalförbundets egna ambulanshelikoptrar. Verksamheten bedrivs vid fyra baser, en för varje medlem och med en besättningskonstellation, i respektive helikopter, som medlemmen beslutar om och finansierar.

Kommunalförbundet ska, under förutsättning att finansiering och villkor klargjorts i samverkansavtal med en eller flera medlemmar, upphandla helikoptrar för verksamheten.

Kommunalförbundet ska sluta samverkansavtal med medlemmarna som tydliggör ambitionsnivå för verksamheten samt ansvars- och rollfördelning mellan kommunalförbundet och dess medlemmar.

§ 6 Organisation

Svensk Luftambulans är ett kommunalförbund med direktion.

§ 7 Förbundsdirektionen

Direktionen består av åtta ledamöter och åtta ersättare.

Medlemmarnas fullmäktige väljer vardera två ledamöter och två ersättare. Dessa väljs för fyra år i taget, från den 1 januari året efter det att val till landstingsfullmäktige har ägt rum i hela landet.

Direktionen skall ha en ordförande och en vice ordförande som innehar respektive uppdrag två år i taget. Uppdraget som ordförande cirkulerar mellan medlemmarna i turordning: Landstinget i Värmland, Landstinget Dalarna, Västra Götalands Läns Landsting och Uppsala Läns Landsting. Uppdraget som vice ordförande har ledamoten från den medlem som står på tur att ha uppdraget som ordförande kommande period.

Vid förfall för ledamot skall ersättare från samma medlem inträda.

§ 8 Revision och ansvarsfrihet

Förbundet ska ha fyra revisorer. Dessa utses av landstingsfullmäktige i Landstinget i Värmland på förslag från medlemmarna. Revisorerna utser inom sig en ordförande för två år i taget från den medlem som ej innehar ordförandeposten i direktionen.

Revisorernas mandatperiod är densamma som för ledamöterna och ersättarna i direktionen.

Revision sker i enlighet med bestämmelserna om revision i kommunallagen. Revisorernas berättelse skall tillsammans med årsredovisningen överlämnas till medlemmarnas fullmäktige, som var och en beslutar om ansvarsfrihet för direktionen i dess helhet. Överlämnandet skall ske vid sådan tidpunkt att materialet kan behandlas av medlemmarnas fullmäktige samtidigt med respektive medlems egen årsredovisning och revisionsberättelse.

§ 9 Arvode och ekonomiska förmåner

9.1 Arvode

Ledamöter och ersättare i direktionen och revisorerna arvoderas enligt de ersättningsregler som gäller för förtroendevalda i Landstinget Värmland. Härutöver skall inte utgå annat arvode för uppdraget i direktionen eller för uppdraget som revisor.

9.2 Kostnadsersättning

Ledamöter och ersättare i direktionen samt revisorer har rätt till ersättning för förlorad arbetsinkomst, traktamente, reseersättning samt övriga kostnadsersättningar enligt de ersättningsregler som gäller för förtroendevalda i Landstinget Värmland

9.3 Finansiering och utbetalning

Arvoden samt övriga kostnadsersättningar till direktionen och revisorer bekostas av kommunalförbundet.

§ 10 Initiativrätt

Ärenden i direktionen får väckas av;
Ledamot och tjänstgörande ersättare i direktionen.

Medlem genom framställan från medlemmarnas fullmäktige eller styrelse.

Organ under direktionen om direktionen medgett sådan rätt.

Chefen för förbundets tjänstemannaorganisation.

§ 11 Närvarorätt och yttranderätt

Vid direktionens sammanträden har även icke tjänstgörande ersättare närvaro- och yttranderätt.

Direktionen avgör om någon som inte är ledamot eller ersättare i direktionen har rätt att närvara och rätt att yttra sig vid direktionens sammanträden.

§ 12 Sammanträdesformer

Direktionens möten får genomföras som video- och telefonsammanträden.

§ 13 Beslutsärenden

§ 13.1 Majoritetsbeslut

Beslut fattas i förbundsdirektionen med majoritet. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst

§ 13.2 Underställande av beslut

I nedan följande frågor, föreskrivs för att beslut skall äga giltighet, att det godkänns av respektive medlemsfullmäktige.

Ingå borgen, ta upp lån eller andra ansvarsförbindelser, överstigande 50 prisbasbelopp i andra fall än som avses i § 17.

Förvärva och avyttra fastigheter, bilda företag eller annan juridisk person eller förvärva andelar/aktier i företag.

Innan förbundsdirektionen fattar beslut om avtal med större vikt eller större investeringar ska samråd ske med medlemmarna.

Fastställande av årligt bidrag till kostnadstäckning från medlemmarna.

§ 14 Tillkännagivande om justering av protokoll m.m.

Kommunalförbundets kungörelser, protokoll och andra tillkännagivanden ska anslås på kommunalförbundets officiella anslagstavla. Landstingets i Värmland officiella anslagstavla är officiell anslagstavla för kommunalförbundet.

Tid och plats för kommunalförbundets budgetsammanträde ska kungöras på samtliga medlemmars officiella anslagstavlor.

§ 15 Fördelning av intäkter och kostnader

Förbundets over-headkostnader och övriga administrativa kostnader ska delas lika mellan medlemmarna. Medlemmar, som ännu inte ingår i den operativa driftverksamheten, svarar endast för del av kostnader som rör direktionsadministrationen samt gemensamma kostnader för Med-SLA. Storleken på den andelen av kostnaderna fastställs samtidigt som budgeten fastställs för kommande verksamhetsår.

Intäkter och övriga kostnader fördelas utifrån vad varje medlem genererat om inte annat bestäms.

Administrativt stöd ska i första hand avropas från Landstinget Värmland.

§ 16 Kostnadstäckning

Kostnaderna för kommunalförbundets verksamhet skall, i den mån de inte täcks på annat sätt, täckas med bidrag från förbundsmedlemmarna. Bidrag enligt den fastställda budgeten skall erläggas mot faktura med en fjärdedel per kvartal i förskott.

§ 17 Finansiering

Kommunalförbundet har rätt att ta upp lån/checkkredit för att klara likviditetsfluktuationerna i den löpande verksamheten. Beslut om storleken på checkkrediten fattas som en del av det årliga budgetbeslutet för kommande års verksamhet.

§ 18 Investeringar

Investeringar i verksamheten och dess finansiering anges i kommunalförbundets budget.

Vid upphandling av helikoptrar regleras i särskilt avtal mellan medlemmarna och kommunalförbundet vilken eller vilka medlemmar som ansvarar för finansieringen, vilken eller vilka medlemmar som bär kostnaden för investeringen och hur den ska hanteras vid en likvidation och upplösning av kommunalförbundet.

§ 19 Budgetprocessen

Direktionen fastställer kommunalförbundets budget före oktober månads utgång varje år. En preliminär budget ska presenteras för medlemmarna senast före april månads utgång varje år inom den ram medlemmarna enats om.

Budgeten skall innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret samt en plan för ekonomin under den kommande treårsperioden.

När budgeten fastställs bestämmer direktionen storleken på bidragen som medlemmarna skall erlagga till förbundet enligt grunderna i §§ 15 och 16.

Direktionen ska samråda med medlemmarna om förslaget till budget senast 15 september.

Budgetförslaget ska vara tillgängligt för allmänheten från och med kungörandet av det sammanträde med direktionen då budgeten ska fastställas.

Budgetuppföljning ska göras minst tre gånger per år, tertial 1, tertial 2, tillika delårsbokslut samt årsbokslut.

§ 20 Insyn och kontroll

Förbundsmedlemmarna har rätt till insyn i förbundet och rätt att utöva kontroll över dess verksamhet.

Direktionen skall varje tertial avlämna verksamhetsrapport till medlemmarna. Direktionen skall därutöver avlämna de rapporter över verksamheten som förbundsmedlem efterfrågar.

Direktionen svarar också, på eget initiativ, för att informera medlemmarna om principiella händelser eller andra händelser av större vikt för förbundet eller någon av dess medlemmar.

Årsbokslut för kommunalförbundet skall avlämnas till respektive medlem senast den 28 februari året efter det år bokslutet avser.

Då förbundet omfattas av offentlighetsprincipen har medborgare samt tillstånds- och tillsynsmyndigheter full insyn i verksamheten med de begränsningar som gäller enligt offentlighets- och sekretesslagen.

§ 21 Anslutningsavgift

Varje medlem inbetalar en anslutningsavgift om 3 kr per invånare. Antalet invånare beräknas utifrån invånarantalet vid senaste kalenderårsskiftet det år inträde sker i kommunalförbundet. Landstinget i Värmland och Landstinget Dalarna har fullgjort avsättning av anslutningsavgift genom tagna kostnader i samband med kommunalförbundets bildande.

Anslutningsavgiften får endast disponeras efter särskilt beslut i direktionen.

§ 22 Andel i tillgångar och skulder

Förbundsmedlemmarna har vid varje tidpunkt andelar i kommunalförbundets tillgångar och skulder, motsvarande förbundsmedlemmens antal invånare senast föregående årsskifte.

Fördelningsgrunden gäller även för täckande av brist om förbundet saknar medel att betala sina skulder i verksamheten samt vid skifte av förbundets behållna tillgångar eller skulder som föranleds av förbundets upplösning.

Större gemensamma investeringar regleras i särskilt avtal mellan parterna och undantas från denna bestämmelse.

§ 23 Utvidgad medlemskrets

Ny medlem får inträda i förbundet förutsatt att denne accepterar förutsättningarna i §§ 4 och 5 och att samtliga medlemmar är överens om villkoren för inträdet samt även är eniga om nödvändiga förändringar av förbundsordningen. Beslut härom ska fattas av medlemmarnas respektive fullmäktige.

§ 24 Likvidation, upplösning och utträde

Uppsägningstiden är tre år räknat från utgången av det år uppsägningen skedde. Medlem som önskar utträda skall göra det skriftligt i rekommenderat brev.

Regleringen av de ekonomiska mellanhavandena mellan kommunalförbundet och den utträdande medlemmen skall bestämmas i ett särskilt avtal. Medlemmens andel av förbundets tillgångar och skulder enligt § 22 i denna förbundsordning ska utgöra den huvudsakliga grunden till sådant avtal.

Om överenskommelse inte kan nås, ska frågan handläggas i den ordning som anges för tvister i § 25.

Skulle förbundet likvideras skall direktionen vara likvidator och tillgångarna fördelas efter bestämmelserna i § 22. Likvidator har rätt att förvandla egendom till kontanter. Verksamheten får fortsätta tillfälligt om det behövs för en ändamålsenlig avveckling.

När direktionen fullgjort sitt uppdrag som likvidator skall en slutredovisning över förvaltningen avges. Redovisningen skall innehålla en förvaltningsberättelse och redovisning av skiftet av kommunalförbundets tillgångar liksom anvisningar om arkivering av förbundets handlingar.

§ 25 Tvister

Tvist mellan kommunalförbundet och dess medlemmar ska alltid söka lösas genom förhandlingar men, om överenskommelse inte kan nås på annat sätt, slutligt avgöras genom skiljedom enligt Stockholms Handelskammars Skiljedomsinstitut (SCC) Regler för Förenklat Skiljeförfarande.

§ 26 Ändringar i förbundsordningen

Ändring av eller tillägg till förbundsordningen skall antas av direktionen och fastställas av medlemmarnas fullmäktige.

§ 27 Arkiv

Förbundets arkiv sköts av landstinget i Värmland.

§ 28 Ikraftträdande

Denna förbundsordning gäller från och med den tidpunkt då samtliga medlemmars fullmäktigebeslut har vunnit laga kraft.

OBS! PROTOKOLLET EJ JUSTERAT

Landstingsfullmäktiges Beslutsärenden

§4 Strategi för ägande av helikoptrar inom Svensk Luftambulans

Diarienummer LD16/03347

Landstingsstyrelsens beslut

Landstingsstyrelsen föreslår fullmäktige:

1. Landstinget Dalarna godkänner att Svensk Luftambulans ska äga samtliga helikoptrar kommunalförbundet opererar.
2. Förslag till förändringar i förbundsordningen för Svensk Luftambulans innebärande att kommunalförbundet står som ägare för de helikoptrar man opererar, enligt bilaga c), godkänns.
3. Landstinget Dalarna helikopter SE-JXB, överförs till Svensk Luftambulans 2018-01-01.
4. Landstinget ersätts med helikopterns bokförda värde vid överföringstidpunkten.

Sammanfattning av ärendet

Varje medlem äger var sin helikopter, som man ställt till Svensk Luftambulans (SLA) förfogande. SLA står själv som ägare till den reservhelikopter som verksamheten disponerar. Visionen för SLA är att skapa en nationellt samordnad ambulanshelikopterverksamhet med en ägare till samtliga helikoptrar.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag. **Bilaga § 4 A**
- b) Protokoll från direktionen för Svensk Luftambulans 2016-05-26.
Bilaga § 4 B
- c) Förslag ny förbundsordning. **Bilaga § 4 C**

Utdrag exp 2017-02-14 till 1. LF
2.
3.

Vid protokollet:

Eva Bergfeldt

Bestyrkes i tjänsten

[Intygarens namn]

000023

2017-01-30 Landstingsstyrelsens arbetsutskott
2017-02-13 Landstingsstyrelsen
2017-02-27 Landstingsfullmäktige

Principer för finansiering av Svensk luftambulans helikoptrar

Ordförandens förslag

1. Svensk Luftambulans själv sköter upplåning av nödvändigt kapital.

Sammanfattning

Nuvarande lösning gällande lån för reservhelikopter löper ut 2017-03-31. En ny finansieringslösning måste vara klar innan den tidigare löper ut. Eftersom inte alla medlemmar i Svensk luftambulans (SLA) är medlemmar i Kommuninvest kan inte lån upptas där. En annan finansieringslösning måste skapas och handläggningen förslås förenklas genom att låta SLA själva sköta upplåning.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag
- b) Protokoll direktionmöte 2016-09-26

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Svensk luftambulans (SLA) äger idag en helikopter, förbundets reservhelikopter. Ursprungligen var tanken att finansiering skulle ske genom lån via Kommuninvest. Detta var dock inte möjligt då samtliga medlemmar i kommunalförbundet Svens Luftambulans skulle vara medlemmar i Kommuninvest för att lån skulle beviljas. Ett lån har istället upptagits hos Nordea. Lånet löper ut 2017-03-31 och innan dess måste ny finansieringslösning vara klar.

Direktionen har även ambitionen att SLA ska äga de helikoptrar man opererar och ett övertagande av ägande av samtliga helikoptrar planeras.

Två medelstora helikoptrar planeras upphandlas till Landstinget i Uppsala samt Västra Götalandsregionen och planeras ägas av Svensk Luftambulans.

Genom att låta Svensk Luftambulans själv sköta upplåningen så ökas tydligheten och förenklar hanteringen om fler medlemmar vill ansluta sig till förbundet. Medlemmarna behöver ej ta eget investeringsutrymme i anspråk.

000024

Patientperspektiv

Medlemmarna inom SLA vill samverka för snabbare, bättre och mer jämlik vård. Helikoptrarna ska ses som en utveckling och en förlängning av den ambulanssjukvård som finns idag. En helikopter "krymper" länet – avstånden blir kortare vilket är avgörande för att rädda liv.

Ekonomi och finansiering

Genom att låta Svensk Luftambulans själv sköta upplåningen så ökas tydligheten och förenklar hanteringen om fler medlemmar vill ansluta sig till förbundet. Landstinget Dalarna behöver ej ta eget investeringsutrymme i anspråk.

Likabehandling

En Sverigetäckande ambulanshelikopterorganisation syftar till att öka möjligheten till jämlik vård.

Samverkan med fackliga organisationer

Samverkan enligt MBA äger rum 2017-02-08.

Uppföljning

Beslutet följs upp via Landstinget Dalarnas representanter i direktionen för förbundet och via landstingets verksamhetsansvariga i hälso- och sjukvårdsförvaltningen samt av en särskild ledningsgrupp som utgörs av högre tjänstemän i de ingående landstingen.



000025

Protokoll

**Förbundsdirectionen
Kommunalförbundet Svensk
Luftambulans**

2016-09-26

SLA/160001

Plats Videokonferens

Tid 26 september 2016

Närvarande Ledamöter: Fredrik Larsson, Ulric Andersson, Gunnar Barke, Crister Carlsson, Annika Tännström, Jim Aleberg, Bertil Kinnunen och Johan Örjes.

Ersättare: Monica Gundahl och Anna-Karin Klomp.

Tjänstemän: Paul Carbonnier, Lars-Olof Björkvist, Tomas Riman, Per Arnell, Lars Hillerström, Per Bondegård, Tobias Kjellberg och Gunnar Blomquist.

§ 121

Mötets öppnande, godkännande av dagordning och val av justerare

Sammanträdet öppnades av ordföranden Fredrik Larsson som hälsade directionen välkommen.

Dagordningen godkändes och Ulric Andersson utsågs att justera protokollet.

§ 122

Rapporter

Verksamhetsrapport

Förbundschef Paul Carbonnier lämnade en verksamhetsrapport.

Den operativa verksamheten fungerar bra men vissa problem har uppstått inom den tekniska verksamheten till följd av en långtidssjukskrivning.



000026

verksamhet till SLA så snart en helikopter kan ställas till deras förfogande.

Västra Götalandsregionen flyger för närvarande en S 76 C+. Den är i behov att bytas ut inom en snar framtid.

Både Landstinget i Uppsala Län och Västra Götalandsregionen har begärt att SLA ska upphandla helikoptrar åt dem. Direktionen för Svensk Luftambulans har beslutat att de helikoptrar som används i verksamheten ska ägas av kommunalförbundet.

Direktionen beslutade

att hemställa hos samtliga medlemmar om tillstånd för SLA att upphandla två medeltunga helikoptrar till Landstinget i Uppsala Län och Västra Götalandsregionen,

att finansieringen får ske genom upptagande av lån,

att hemställa hos medlemmarna om att vid behov gå i borgen för upptagna lån,

att drift-, ränte- och kapitalkostnader belastar ägarbidragen för Landstinget i Uppsala Län och Västra Götalandsregionen, vilket regleras i ett samverkansavtal samt

att så snart medlemmarnas tillstånd erhållits, påbörja upphandlingen av två medeltunga helikoptrar till Landstinget i Uppsala Län och Västra Götalandsregionen.

§ 126

SLA/160048

Finansiering av förbundets helikoptrar

Svensk Luftambulans äger idag en helikopter, H 145. Helikoptern är finansierad genom upplåning hos Nordea. Lånet löper ut 2017-03-31 och innan dess måste ny finansiering vara klar.

Direktionen beslutade, 2016-05-26, att Svensk Luftambulans ska äga de helikoptrar man opererar. Man beslutade också att begära från Landstinget Dalarna och Landstinget i Värmland att få överta deras helikoptrar 2018-01-01.

SLA har också för avsikt att upphandla två nya modelstora helikoptrar till Västra Götalandsregionen och Landstinget i Uppsala. Även dessa helikoptrar kommer att ägas av kommunalförbundet.

En finansieringsmodell, som på bästa sätt svarar mot den nya strategin för ägande och som innebär att man på ett så enkelt och tydligt sätt som möjligt, kan se förbundets ekonomiska ställning är önskvärd.

Det har vid kartläggningen framkommit två huvudalternativ till finansiering av förbundets helikoptrar. Antingen upptar förbundet lån från medlemmarna mot marknadsmässig ränta eller så lånar förbundet själv upp nödvändigt kapital via förfrågan från affärsbankerna.



000027

Direktionen beslutade

att fastställa principen att förbundet själv upptar lån för finansiering av nuvarande och framtida helikoptrar, som ägs av förbundet,

att hemställa hos medlemmarna om tillstånd att få uppta lån för att finansiera reservhelikopter samt för övertagandet av Landstinget Dalarnas och Landstinget i Värmlands helikoptrar samt

att hemställa hos medlemmarna att, vid behov, gå i borgen för upptagna lån.

§ 127

SLA/160049

Temporär inhyrning av hangar för tekniskt underhåll

Svensk Luftambulans har tillstånd från Transportstyrelsen att utföra service och tekniskt underhåll på helikoptrarna. Det saknas emellertid lokaler som lämpar sig för denna verksamhet, liksom för förvaring av reservhelikoptern när den inte är i tjänst hos någon medlem.

Diskussioner har påbörjats med Karlstad Airport om ett förslag till permanenta lokaler för huvudkontor, tekniskt underhåll samt hangar för reservhelikoptern. Färdigställande av dessa lokaler kommer att kräva nybyggnationer på flygplatsen och är således inte klara för att tas i bruk i närtid.

Förbundet är i behov av lokaler för tekniskt underhåll redan i november, då H 145-helikoptrarna börjar tas in för årligt underhåll. Karlstad Airport är beredda att iordningställa befintliga lokaler som en tillfällig lösning. Behovet bedöms kvarstå åtminstone under 2017-2018. Karlstad Airport har ännu inte kunnat lämna exakta uppgifter om hyreskostnaderna, eftersom man väntar in anbud från entreprenörer.

Direktionen beslutade

att återremittera ärendet till sammanträdet den 17 oktober.

§ 128

SLA/160044

Redovisning av genomförda verksamhetskontroller

Direktionen har, i internkontrollplanen för 2016, begärt att få redovisning av Transportstyrelsens verksamhetskontroller.

Följande verksamhetskontroller är genomförda. De är avslutade antingen p.g.a. att påtalade brister är åtgärdade eller att man inte hade några synpunkter vid kontrollen.

OBS! PROTOKOLLET EJ JUSTERAT

Landstingsfullmäktiges Beslutsärenden

§5 Principer för finansiering av Svensk luftambulans helikoptrar

Diarienummer LD16/03348

Landstingsstyrelsens beslut

Landstingsstyrelsen föreslår fullmäktige:

1. Svensk Luftambulans själv sköter upplåning av nödvändigt kapital.

Sammanfattning av ärendet

Nuvarande lösning gällande lån för reservhelikopter löper ut 2017-03-31.

En ny finansieringslösning måste vara klar innan den tidigare löper ut.

Eftersom inte alla medlemmar i Svensk luftambulans (SLA) är medlemmar i Kommuninvest kan inte lån upptas där. En annan finansieringslösning måste skapas och handläggningen förslås förenklas genom att låta SLA själva sköta upplåning.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag. **Bilaga § 5 A**
- b) Protokoll direktionsmöte 2016-09-26. **Bilaga § 5 B**

Utdrag exp 2017-02-14 till 1. LF
2.
3.

Vid protokollet:

Eva Bergfeldt

Bestyrkes i tjänsten

[Intygarens namn]

000029

2017-01-30 Landstingsstyrelsens arbetsutskott
2017-02-13 Landstingsstyrelsen
2017-02-27 Landstingsfullmäktige

Godkännande av upphandling och finansiering av två medelstora helikoptrar

Ordförandens förslag

1. Upphandling sker av två medelstora helikoptrar till Svensk Luftambulans
2. Finansiering sker genom upptagande av lån och Landstinget Dalarna går vid behov i borgen för nödvändig upplåning förutsatt att även övriga medlemmar beslutar om detsamma
3. Drift, ränte- och kapitalkostnader belastar framledes ägarbidragen för Landstinget i Uppsala och Västra Götalandsregionen avseende de medelstora helikoptrarna

Sammanfattning

En upphandling av två medelstora helikoptrar behöver påbörjas omgående för att möta de behov som föreligger hos medlemmarna i Svensk Luftambulans. Som en följd av upphandlingen behöver ett godkännande av finansieringslösning beslutas.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag
- b) Protokoll direktionsmöte 2016-05-26
- c) Protokoll direktionsmöte 2016-09-26

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Svensk Luftambulans (SLA) har idag fyra medlemmar och bedriver operativ verksamhet hos tre av dem. Landstinget i Uppsala har avtal med extern leverantör men avser överlåta driften av sin verksamhet till SLA så snart en helikopter kan ställas till förfogande. Västra Götaland flyger idag en helikopter som är i behov av att bytas ut inom en snar framtid. Både landstinget i Uppsala samt Västra Götaland har begärt att SLA ska upphandla helikoptrarna åt dem.

Både Västra Götalandsregionen och landstinget i Uppsala har behov av en något större helikopter än den typ som flygs i Dalarna och Värmland. De har en annan besättningskonfiguration samt bedriver avancerade sekundärtransporter av patienter med stort vårdbehov som fordrar mer

000030

medicinteknisk utrustning i helikoptern. Landstinget i Uppsala utför till största del sekundärtransporter och har en lång erfarenhet av detsamma.

Patientperspektiv

Medlemmarna inom SLA vill samverka för snabbare, bättre och mer jämlik vård. Helikoptrarna ska ses som en utveckling och en förlängning av den ambulanssjukvård som finns idag. En helikopter "krymper" länet – avstånden blir kortare vilket är avgörande för att rädda liv.

Ekonomi och finansiering

Kapitalkostnader för Svensk luftambulans i enlighet med detta beslut kommer att belasta det ägarbidrag som landstinget årligen tillför förbundet. Landstinget borgensåtagande kan komma att utökas som konsekvens av detta beslut.

Miljö

Förslagets miljökonsekvenser är svårbedömda. Nya helikoptrar påverkar miljön mindre än gamla men ökat antal kan öka den totala belastningen.

Likabehandling

En Sverigetäckande ambulanshelikopterorganisation syftar till att öka möjligheten till jämlik vård.

Samverkan med fackliga organisationer

Samverkan enligt MBA äger rum 2017-02-08.

Uppföljning

Beslutet följs upp via Landstinget Dalarnas representanter i direktionen för förbundet och via landstingets verksamhetsansvariga i hälso- och sjukvårdsförvaltningen samt av en särskild ledningsgrupp som utgörs av högre tjänstemän i de ingående landstingen.



000031

Protokoll

**Förbundsdirektionen
Kommunalförbundet Svensk
Luftambulans**

2016-05-26

SLÄ/160001

Plats Videomöte

Tid 26 maj, klockan 13.00 – 15.00

Närvarande Ledamöter: Fredrik Larsson, Ulric Andersson, Ingalill Persson, Crister Carlsson, Annika Tännström, Bertil Kinnunen och Johan Örjes

Ersättare: Anna-Karin Klomp

Tjänstemän: Paul Carbonnier, Lars-Olof Björkqvist, Per Arnell, Per Bondegård och Gunnar Blomquist

§ 101

Mötets öppnande, godkännande av dagordning och val av justerare

Sammanträdet öppnades av ordföranden Fredrik Larsson som hälsade direktionen välkommen.

Dagordningen godkändes och Ulric Andersson utsågs att justera protokollet.

§ 102

Rapporter

Verksamhetsrapport

Förbundschef Paul Carbonnier gjorde en tillbakablick och informerade om vad som skett inom förbundet det senaste året:

- Västra Götalandsregionen har anslutits och tillstånd för en ny helikoptertyp har erhållits
- Tillstånd för teknisk verkstad, Part 145 och flygskola, ATO, har erhållits



000032

§ 107

Plan för upphandling av medelstor helikopter

Förbundschef Paul Carbonnier informerade om att kravspecifikation och övrigt underlag inför upphandlingen i princip är färdigt. Det innebär att upphandlingen skulle kunna gå ut under september månad. Om upphandlingen löper planerligt och leveranstiden är 12-18 månader skulle de nya helikoptrarna kunna tas i drift hösten 2018.

Direktionen tackade för informationen.

§ 108

SLA/160033

Strategi för ägande av helikoptrar

Svensk Luftambulans bedriver idag helikopterverksamhet åt tre medlemmar. Varje medlem äger var sin helikopter, som man ställt till SLA:s förfogande. SLA står själv som ägare till den reservhelikopter, som verksamheten disponerar.

Visionen för SLA är att skapa en nationellt samordnad ambulanshelikopterverksamhet. Ju fler medlemmar det blir i SLA, desto viktigare är det att man fullt ut kan disponera och styra användandet av helikoptrarna.

I den upphandling av två medeltunga helikoptrar, som nu planeras för Uppsala och Västra Götaland, förordas från båda dessa medlemmar att helikoptrarna ägs av SLA.

I samband med leveransen av de nya helikoptrarna, som då kommer att vara i SLA:s ägo, är det rimligt att även överföra Värmlands och Dalarnas helikoptrar till SLA.

Direktionen beslutade

att fastställa inriktningen att Svensk Luftambulans ska äga de helikoptrar som man opererar i verksamheten,
att vid upphandling av nya medelstora helikoptrar **hemställs hos** berörda medlemmar att ägandeskapet läggs på SLA **samt**
att föreslå Värmland och Dalarna att ägarskapet för deras helikoptrar överförs till SLA 2018-01-01 **samt**
att hemställa hos medlemmarna om att principen om ägande av helikoptrarna, förs in i förbundsordningen.

§ 109

Seminarium om ambulanshelikopterverksamheten i Almedalen samt ställningstagande till medfinansiering

Landstinget i Värmland har bokat ett seminarium under Almedalsveckan på Gotland, för att presentera SLA:s vision och



000033

Protokoll

**Förbundsdirectionen
Kommunalförbundet Svensk
Luftambulans**

2016-09-26

SLA/160001

Plats Videokonferens

Tid 26 september 2016

Närvarande Ledamöter: Fredrik Larsson, Ulric Andersson, Gunnar Barke, Crister Carlsson, Annika Tännström, Jim Aleberg, Bertil Kinnunen och Johan Örjes.

Ersättare: Monica Gundahl och Anna-Karin Klomp.

Tjänstemän: Paul Carbonnier, Lars-Olof Björkqvist, Tomas Riman, Per Arnell, Lars Hillerström, Per Bondegård, Tobias Kjellberg och Gunnar Blomquist.

§ 121

Mötets öppnande, godkännande av dagordning och val av justerare

Sammanträdet öppnades av ordföranden Fredrik Larsson som hälsade directionen välkommen.

Dagordningen godkändes och Ulric Andersson utsågs att justera protokollet.

§ 122

Rapporter

Verksamhetsrapport

Förbundschef Paul Carbonnier lämnade en verksamhetsrapport.

Den operativa verksamheten fungerar bra men vissa problem har uppstått inom den tekniska verksamheten till följd av en långtidssjukskrivning.



000034

Positivt är att Transportstyrelsen nu har beviljat tillstånd för flygning med NVG (Night Vision Googles) för samtliga tre H 145. Västra Götalands helikopter, S76, har redan det tillståndet.

Direktionen tackade för informationen.

§ 123

SLA/160033

Delårsbokslut januari-augusti 2016

Verksamheten inom Svensk Luftambulans (SLA) har bedrivits i full skala vid baserna i Göteborg och Karlstad. I Mora startades verksamheten upp den 11 april.

Under första tertialet har Landstinget i Uppsala Län blivit medlemmar i Svensk Luftambulans. Den operativa verksamheten där planeras överföras till SLA under 2018.

Direktionen beslutade
att godkänna delårsrapporten för perioden januari-augusti 2016.

§ 124

SLA/160046

Verksamhetsplan och budget för 2017

Svensk Luftambulans kommer under 2017 att bedriva verksamhet vid baserna i Karlstad, Mora och Göteborg. Planeringen för övertagande av verksamheten i Uppsala kommer att fortgå under 2017, men ingen kostnad för den operativa driften där finns upptagen i föreslagen budget.

Direktionen beslutade
att återremittera förslaget till verksamhetsplan och budget för 2017 samt
att boka in ett extra sammanträde med direktionen måndagen den 17 oktober, klockan 15.00, för att då ta ställning till ett bearbetat förslag.

§ 125

SLA/160047

Upphandling av två medelstora helikoptrar

Svensk Luftambulans har idag fyra medlemmar och bedriver operativ verksamhet hos tre av dem. Landstinget i Uppsala Län har avtal med en extern leverantör men avser att överlåta driften av sin

FL
//



000035

verksamhet till SLA så snart en helikopter kan ställas till deras förfogande.

Västra Götalandsregionen flyger för närvarande en S 76 C+. Den är i behov att bytas ut inom en snar framtid.

Både Landstinget i Uppsala Län och Västra Götalandsregionen har begärt att SLA ska upphandla helikoptrar åt dem. Direktionen för Svensk Luftambulans har beslutat att de helikoptrar som används i verksamheten ska ägas av kommunalförbundet.

Direktionen beslutade

att hemställa hos samtliga medlemmar om tillstånd för SLA att upphandla två medeltunga helikoptrar till Landstinget i Uppsala Län och Västra Götalandsregionen,

att finansieringen får ske genom upptagande av lån,

att hemställa hos medlemmarna om att vid behov gå i borgen för upptagna lån,

att drift-, ränte- och kapitalkostnader belastar ägarbidragen för Landstinget i Uppsala Län och Västra Götalandsregionen, vilket regleras i ett samverkansavtal samt

att så snart medlemmarnas tillstånd erhållits, påbörja upphandlingen av två medeltunga helikoptrar till Landstinget i Uppsala Län och Västra Götalandsregionen.

§ 126

SLA/I60048

Finansiering av förbundets helikoptrar

Svensk Luftambulans äger idag en helikopter, H 145. Helikoptern är finansierad genom upplåning hos Nordea. Lånet löper ut 2017-03-31 och innan dess måste ny finansiering vara klar.

Direktionen beslutade, 2016-05-26, att Svensk Luftambulans ska äga de helikoptrar man opererar. Man beslutade också att begära från Landstinget Dalarna och Landstinget i Värmland att få överta deras helikoptrar 2018-01-01.

SLA har också för avsikt att upphandla två nya medelstora helikoptrar till Västra Götalandsregionen och Landstinget i Uppsala. Även dessa helikoptrar kommer att ägas av kommunalförbundet.

En finansieringsmodell, som på bästa sätt svarar mot den nya strategin för ägande och som innebär att man på ett så enkelt och tydligt sätt som möjligt, kan se förbundets ekonomiska ställning är önskvärd.

Det har vid kartläggningen framkommit två huvudalternativ till finansiering av förbundets helikoptrar. Antingen upptar förbundet lån från medlemmarna mot marknadsmässig ränta eller så lånar förbundet själv upp nödvändigt kapital via förfrågan från affärsbankerna.

OBS! PROTOKOLLET EJ JUSTERAT

Landstingsfullmäktiges Beslutsärenden

§6 Godkännande av upphandling och finansiering av två medelstora helikoptrar

Diarienummer LD16/03348

Landstingsstyrelsens beslut

Landstingsstyrelsen föreslår fullmäktige:

1. Upphandling sker av två medelstora helikoptrar till Svensk Luftambulans.
2. Finansiering sker genom upptagande av lån och Landstinget Dalarna går vid behov i borgen för nödvändig upplåning förutsatt att även övriga medlemmar beslutar om detsamma.
3. Drift, ränte- och kapitalkostnader belastar framledes ägarbidragen för Landstinget i Uppsala och Västra Götalandsregionen avseende de medelstora helikoptrarna.

Sammanfattning av ärendet

En upphandling av två medelstora helikoptrar behöver påbörjas omgående för att möta de behov som föreligger hos medlemmarna i Svensk Luftambulans. Som en följd av upphandlingen behöver ett godkännande av finansieringslösning beslutas.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag. **Bilaga § 6 A**
- b) Protokoll direktionmöte 2016-05-26. **Bilaga § 6 B**
- c) Protokoll direktionmöte 2016-09-26. **Bilaga § 6 C**

Utdrag exp 2017-02-14 till 1. LF
2.
3.

Vid protokollet:

Eva Bergfeldt

Bestyrkes i tjänsten

[Intygarens namn]

000037

2017-01-30 Landstingsstyrelsens arbetsutskott
2017-02-13 Landstingsstyrelsen
2017-02-27 Landstingsfullmäktige

Förslag om avtal för finansiering av kollektivtrafik

Ordförandens förslag

1. Finansieringsavtal för den allmänna respektive den särskilda kollektivtrafiken, enligt bilaga b), godkänns.

Sammanfattning

I avsaknad av avtal mellan kommunerna i Dalarna och landstinget gällande kostnadsfördelningen har kostnaderna för kollektivtrafiken sedan 2014 finansierats med 50/50. Region Dalarna har nu tagit fram förslag till två avtal för att få en tydligare struktur på finansieringen inför regionbildning och skatteväxling.

Det första avtalet är ettårigt och omfattar kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken. Även Skolskjuttrafiken ingår. I avtalet ingår också AB Dalatrafiks organisationskostnader och kostnader för infrastrukturen.

Det andra avtalet fördelar kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken mellan kommunerna. Detta avtal omfattar också beställningscentralen och kostnaderna för den delen fördelas i avtalet mellan landstinget och kommunerna.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag
- b) Bilaga Förslag till beslut från Region Dalarna 2016-11-24
- c) Bilaga Framtidens beställningscentral och kundservice

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Kollektivtrafiken har sedan juli 2014 finansierats med en 50/50-fördelning av kostnaderna mellan kommunerna i Dalarna och landstinget. Parterna vill nu få en tydligare struktur på finansieringen inför regionbildning och skatteväxling varför två avtalsförslag tagits fram av Region Dalarna.

Det första avtalet är ettårigt med möjlighet till förlängning t o m 2018. Omfattningen är kostnader för den allmänna kollektivtrafiken som avser stråktrafik med både tåg och buss men också mellankommunal busstrafik, landsbygds-, lokal-, och flextrafik. Även Skolskjuttrafiken, både den öppna med linjebussar och den stängda med skolbuss och taxi, ingår. I avtalet

000038

ingår också AB Dalatrafiks organisationskostnader och kostnader för infrastrukturen.

Det andra avtalet fördelar kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken gällande färdtjänst och särskilda skolresor mellan kommunerna. Avtalet omfattar också BC (Beställningscentralen) Dalarna och i den delen fördelas kostnaderna mellan landstinget och kommunerna.

Ekonomi och finansiering

Kostnaderna fördelas i avtalet för den allmänna kollektivtrafiken med 41 % på landstinget och resterande 59 % på kommunerna. Kostnaderna i avtalet för den särskilda kollektivtrafiken fördelas med 60 % på landstinget och 40 % på kommunerna gällande BC Dalarna. Kostnaderna för färdtjänst och särskilda skolresor fördelas till 100 % mellan kommunerna.

Kostnaderna för kommunerna sinsemellan beräknas för båda avtalen så att ett belopp per invånare bestäms. Därefter fördelas effekterna av det kommunala skatteutjämningsystemet.

Juridik

Båda avtalen ersätter nu gällande överenskommelser om finansiering av dels den allmänna och dels den särskilda kollektivtrafiken. Båda avtalen gäller under förutsättning att de godkänns av samtliga 15 kommuner i Dalarna och landstinget.

Avtalet för den allmänna kollektivtrafiken gäller 2017-01-01 till 2017-12-31 med möjlighet till förlängning t o m 2018 för att därefter följas av skatteväxling senast 2019. Frågor om förlängning ska resas i Region Dalarnas direktion före 2017-06-30. Görs inte detta avslutas avtalet för den allmänna trafiken 2017-12-31. Förlängning av avtal kräver inga nya fullmäktigebeslut hos parterna.

Avtalet för den särskilda kollektivtrafiken gäller från och med 2017-01-01 till 2021-12-31. Detta avtal kan endast vid kalenderårsskifte ersättas av ett nytt eller förändrat avtal.

Avtalens utformning har inte föregåtts av rättsutredning på landstinget.

Samverkan med fackliga organisationer

Detta ärende är inte föremål för facklig samverkan.

Uppföljning

Frågor om förlängning ska resas i Region Dalarnas direktion före 2017-06-30. Görs inte detta avslutas avtalet för den allmänna trafiken 2017-12-31.

000039

Förlängning av avtal kräver inga nya fullmäktigebeslut hos parterna. Det innebär att om landstinget eller någon kommun vill förlänga avtalet att gälla längre än t o m 2017-12-31 ska denna fråga senast hanteras av landstingsstyrelsen vid mötet den 10 april 2017.

Avtalet för den särskilda kollektivtrafiken gäller från och med 2017-01-01 till 2021-12-31. Detta avtal kan endast vid kalenderårsskifte ersättas av ett nytt eller förändrat avtal. Det innebär att om landstinget vill förändra avtalet 2018 ska denna fråga senast hanteras av landstingsfullmäktige vid mötet den 20-25 september 2017.

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

Datum
2016-11-24

Diarienummer
RD 2016/147

LANDSTINGET DALARNA	
INK.	2016-11-25
DNR	2016/03456
SKR	2
KOD	

Avtal för finansiering av kollektivtrafiken

Förslag till beslut i kommunernas och landstingets fullmäktige
Region Dalarnas direktion beslutade 2016-11-23 att godkänna Avtal för finansiering av den allmänna kollektivtrafiken och Avtal om den särskilda kollektivtrafiken, samt att

- Rekommendera kommunerna och landstinget att genom fullmäktigebeslut godkänna avtalen.

Med detta brev görs denna rekommendation till er. För att avtalen ska gälla och vara giltiga finns två förutsättningar:

- Båda avtalen ska godkännas.
- Alla 15 kommunfullmäktige och Landstingets fullmäktige ska besluta att godkänna avtalen.

Bakgrund

Kollektivtrafiken har sedan 1 juli 2014 finansierats via en 50-50-fördelning av kostnaderna för trafiken. Den lösningen har skapat förvirring och missnöje och svårigheter att förutse vad kostnaderna kommer att bli. Diskussionerna i kommunerna och i landstinget tillsammans med ledningen för AB Dalatrafik har varit besvärliga stundtals. Kollektivtrafikberedningen, arbetsutskottet och direktionen har haft flera förslag till avtal att ta ställning till men lösningar har hindrat en definitiv lösning. Principerna i den kostnadsfördelningsmodell som funnits har hindrat effektiviseringsåtgärder i trafiken p.g.a. svårbegripliga övervältningseffekter av kostnaderna. Det har också varit omöjligt att med trovärdighet inleda samarbeten med trafiksystem i andra län.

Under sommaren och hösten 2016 har en insikt spridits att Dalarna för sin egen skull och för den kommande regionbildningen behöver få en tydligare och begripligare struktur på finansieringen. Att sluta en överenskommelse om finansieringen av kollektivtrafiken är också en generalrepetition inför skatteväxlingsförhandlingen under kommande vinter.

Ärendets beredning

Kollektivtrafikrådets möten den 29 juni och 2 september samt ett diskussionsmöte med direktionens ledamöter den 21 september har, liksom kollektivtrafikrådets senaste möte 4 oktober, givit vägledning till hur finansieringsfördelning borde kunna lösas. Arbetsutskottet den 12 oktober diskuterade

förslag till avtal och konsekvenser för kostnaderna samt beslutade att ett informationsmöte skulle arrangeras för parterna och att presidiets ledamöter efter detta skulle fastställa avtalens innehåll. Ett informations- och frågemöte hölls den 18 oktober med representanter från kommunerna. Landstinget avgav skriftliga synpunkter. Avtalsförslag presenterades för direktionen den 26 oktober, men återremitterades till arbetsutskottet. Under hela processen har en mängd kontakter tagits mellan alla parter i syfte att klara ut missförstånd.

Beredningstiden fram till den extra direktionen 23 november har använts för att få synpunkter från trafikhandläggare i kommunerna och landstinget samt politiska kommunbesök. Ett särskilt informationsmöte anordnades den 18 november för de kommuner som drabbades av större kostnadsökningar enligt det tidigare förslaget. Samma dag 18 november hade kollektivtrafikerådet sammanträde för att göra en slutlig utformning av avtalen som kom att utgöra förslag till beslut vilket fattades av Region Dalarnas extra direktionsmöte 2016-11-23.

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

REGION DALARNA

Leif Nilsson
Ordf.

/Tiina Ohlsson

Bilagor

- Avtal om finansiering av den allmänna kollektivtrafiken
- Avtal om finansiering av den särskilda kollektivtrafiken
- Kostnadsuträkningar
- Region Dalarnas direktionsbeslut, protokoll
- PM om skatteutjämningsystemet

**Förslag till
Avtal om finansiering av **Allmän kollektivtrafik**
i Dalarnas län**

000043

Parter

Parterna i detta avtal är kommunerna Avesta, Borlänge, Falun, Gagnefs, Hedemora, Leksands, Ludvika, Malung-Sälen, Mora, Orsa, Rättviks, Smedjebackens, Sätters, Vansbro och Älvdalens kommuner, nedan benämnt kommunerna och Landstinget Dalarna.

Region Dalarnas, (nedan benämnt kollektivtrafikmyndigheten), roll är som kollektivtrafikmyndighet och upprättare, administratör och samordnare av avtalet. AB Dalatrafiks och Tåg i Bergslagens AB roll är som utförare av trafiken och mottagare av finansieringen.

Bakgrund

Kommunerna och landstinget har enligt lag 2010:1065 finansieringsansvar för den allmänna kollektivtrafiken (2 kap. 1§). Mot bakgrund här av har avtalet om finansiering av den allmänna kollektivtrafiken arbetats fram.

Produktområde -Allmän kollektivtrafik

I lagen om kollektivtrafik kallas all trafik inom länet för regional kollektivtrafik. Det begreppet används även i detta avtal. I den praktiska trafikplaneringen såväl som i marknadsföring och redovisning, bokföring kan olika begrepp och benämningar förekomma. Men i fördelningen av kostnaderna är det ovidkommande. I enlighet med detta avtal så är det den totala kostnaden för allmän kollektivtrafik på väg och järnväg som fördelas förutsatt att den utgår från Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och Trafikplanen.

Allmän kollektivtrafik -det här ingår

Detta avtal ska reglera kostnaden för allmän kollektiv trafik så som:

- Stråktrafik inkl. tågtrafik¹,
- mellankommunal trafik,
- landsbygdstrafik,
- lokaltrafik,
- flextrafik,
- öppen och stängd skolskjuttrafik² inkl. skolbuss och taxiresa beställd genom BC Dalarna,

Avtalet reglerar även kostnader för:

- AB Dalatrafiks organisation,
- Infrastruktur.

Principerna för fördelning av kostnaden

Kostnaderna fördelas enligt följande: 41% på Landstinget Dalarna och 59% på kommunkollektivet. Kostnaderna beräknas därefter så att ett belopp per

¹ Tågtrafik bedrivna av Tåg i Bergslagen AB

² Stängd skolskjuttrafik ingår i allmänhet inte i begreppet allmän kollektivtrafik. I avtalet finns det med för att underlätta kommande integrering in i den öppna skolskjuttrafiken och allmän kollektivtrafik

000044

invånare bestäms för kommunerna. Därefter fördelas effekterna av det kommunala skatteutjämningsystemet.

Beräkningen görs på invånarantalet per 2015-11-01.

Avtalet gäller under år 2017 med möjlighet till förlängning t.o.m. 2018 och följs av en skatteväxling senast år 2019.

Övergångsregel för fördelning av kostnaden

För kommunerna ska gälla en övergångsregel om 33% i kombination med effekter från skatteutjämningsystemet. Kommuner som får en ökad kostnad enligt detta avtal får alltså en reduktion om 67% på sin resp. kostnadsökning. Detta fördelas på och betalas av kommuner som får en lägre kostnad.

Övergångsregeln gäller endast för 2017.

Den ekonomiska fördelningen framgår av bilaga.

Tillköp av trafik

Kommun och landsting får efter medgivande av direktionen (kollektivtrafikmyndigheten) göra s.k. tillköp av trafik men ska då själv betala kostnaden för den tillkommande trafiken och ev. andra kostnader som följer av tillköpet. Parterna är dock överens om att tillköp endast bör förekomma i mycket begränsad omfattning och under en begränsad tid. Tillköp ska vara förenliga med mål för kollektivtrafikens utveckling enligt Trafikförsörjningsprogrammet och får inte påverka kollektivtrafiksystemet negativt.

Hastigt uppdykande händelser, t.ex. flyktingmottagande, väderfenomen, ekonomisk kris etc, som påkallar behov av ytterligare trafik ska hanteras av det gemensamma systemet för trafik och ekonomi och inte automatiskt leda till tillköp. Bedömningar i dessa och liknande situationer görs av Region Dalarnas Kollektivtrafikeråd.

Kollektivtrafikmyndighetens ansvar

1. Inom kollektivtrafikmyndigheten beslutar direktionen i Region Dalarna varje år om budget för kollektivtrafiken och godkänner avtal med landstinget och kommunerna om finansieringen av länets kollektivtrafik. Rådet för kollektivtrafikfrågor inom Region Dalarna bereder nyssnämnda ärenden för kollektivtrafiken för nästkommande verksamhetsår enligt detta avtal.
2. Som underlag för kollektivtrafikmyndighetens beslut om varje kommuns och landstingets preliminära bidrag skall kollektivtrafikmyndigheten med hjälp av Bolaget redovisa kostnader, intäkter och bidrag för trafik uppdelat i enlighet med principerna för detta avtal.
3. Om det under verksamhetsåret tillkommer nya omständigheter, som medför att det beräknade utfallet kommer att avvika i väsentlig mån från kollektivtrafikmyndighetens beslut om Trafikplan skall kollektivtrafikmyndigheten omgående kalla till extra sammanträde.
4. Kollektivtrafikmyndigheten skall på kommunerna och landstingets härmed lämnade uppdrag beräkna bidrag efter de regler som finns i detta avtal och

000045

fakturera kommunerna och landstinget i enlighet med de beslut som kollektivtrafikmyndigheten fattar.

5. Kollektivtrafikmyndigheten skall informera kommunerna och landstinget om alla förhållanden av betydelse för beslut om kommunerna och landstingets bidrag. Denna information skall redovisas i Trafikplanen.
6. Parterna är överens om att Kollektivtrafikmyndigheten har rätt att överlåta den ekonomiska administrationen till AB Dalatrafik samt besluta att finansierernas ersättning betalas direkt till AB Dalatrafik.
7. Kollektivtrafikmyndigheten skall tillse så att tillfredsställande samråd i trafikfrågor sker mellan myndigheten, AB Dalatrafik, Tåg i Bergslagen AB och kommunerna och landstinget.

Förhandling och tvist

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

Avtalets giltighet

Detta Avtal om finansiering av den allmänna kollektivtrafiken i Dalarnas län ersätter nu gällande överenskommelser om finansiering av den allmänna kollektivtrafiken.

Detta avtal har upprättats 2016-11-23 gäller från och med 2017-01-01 till 2017-12-31.

Avtalet gäller under förutsättning att detta avtal samt Avtal om finansiering av den särskilda kollektivtrafiken beslutas och godkänns av samtliga 15 kommuner och Landstinget Dalarna.

Förlängning av avtal

Avtalet kan förlängas till 2018-12-31.

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

Avtalets godkännande

Detta avtal träder i kraft 2017-01-01 efter det 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 landstingsfullmäktige i Landstinget Dalarna, Detta avtal har upprättats i 19 likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Parternas beslut

Avtalet har godkänts av samtliga kommuner, Landstinget Dalarna samt även Region Dalarna, AB Dalatrafik och Tåg i Bergslagen enligt redovisning nedan.

2016-11-23

000046

Förslag till
Avtal om finansiering av Särskild kollektivtrafik
i Dalarnas län

Parter

Parterna i detta avtal är kommunerna Avesta, Borlänge, Falun, Gagnefs, Hedemora, Leksands, Ludvika, Malung-Sälen, Mora, Orsa, Rättviks, Smedjebackens, Sätters, Vansbro och Älvdalens kommuner, nedan benämnt kommunerna och vad gäller finansiering och kostnadsfördelning för beställningscentralen -BC Dalarna- även Landstinget Dalarna.

Region Dalarnas, (nedan benämnt kollektivtrafikmyndigheten), roll är som kollektivtrafikmyndighet och upprättare, administratör och samordnare av avtalet. AB Dalatrafiks, (nedan benämnt Bolaget), roll är som utförare av trafiken och mottagare av finansieringen.

Bakgrund

Detta avtal fördelar kostnaden mellan kommunerna för den särskilda kollektivtrafiken för vilken kommunerna har ansvar. Avtalet fördelar också kostnaden mellan kommunkollektivet och Landstinget Dalarna för beställningscentralen -BC Dalarna.

Produktområdet kommunal särskild kollektivtrafik

Begreppet Särskild kollektivtrafik används i detta avtal. I den praktiska trafikplaneringen såväl som i marknadsföring och redovisning, bokföring kan olika begrepp och benämningar förekomma. Men i fördelningen av kostnaderna är det ovidkommande. I enlighet med detta avtal så är det kostnaden för kommunernas särskilda kollektivtrafik som fördelas förutsatt att den utgår från Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och Trafikplanen.

Särskild kollektivtrafik -detta ingår

Detta avtal ska fördela kostnaden för den kollektivtrafik som i allmänhet kräver någon form av tillstånd och eller särskilda arrangemang. Denna trafik benämns Servicetrafik och omfattar följande kommunala resorformer.

- Färdtjänstresor
- Särskilda skolresor

För omsorgsresor, resor till och från korttidsboende och kommunresor ansvarar varje kommun själv för vad gäller handläggning, hantering och finansiering.

Fördelning av kostnaden för beställningscentralen ingår i detta avtal:

- BC Dalarna

Principerna för fördelning av kostnaden

Kostnaderna för färdtjänst och särskilda skolresor betalas till 100% av kommunkollektivet. Kostnaderna beräknas så att ett belopp per invånare bestäms för kommunerna. Beräkningen görs på invånarantalet per 2015-11-01.

Kostnaden för BC Dalarna fördelas enligt följande: 60% på Landstinget Dalarna och 40% på kommunkollektivet. Inom kommunkollektivet fördelas kostnaden som ett belopp per invånare.

Kollektivtrafikmyndighetens ansvar

1. Inom kollektivtrafikmyndigheten beslutar direktionen i Region Dalarna varje år om budget för kollektivtrafiken och godkänner avtal med landstinget och kommunerna om finansieringen av länets kollektivtrafik. Rådet för kollektivtrafikfrågor inom Region Dalarna bereder nyssnämnda ärenden för kollektivtrafiken för nästkommande verksamhetsår enligt detta avtal.
2. Som underlag för kollektivtrafikmyndighetens beslut om varje kommuns och landstingets preliminära bidrag skall kollektivtrafikmyndigheten med hjälp av Bolaget redovisa kostnader, intäkter och bidrag för trafik uppdelat i enlighet med principerna för detta avtal.
3. Om det under verksamhetsåret tillkommer nya omständigheter, som medför att det beräknade utfallet kommer att avvika i väsentlig mån från kollektivtrafikmyndighetens beslut om Trafikplan skall kollektivtrafikmyndigheten omgående kalla till extra sammanträde.
4. Kollektivtrafikmyndigheten skall på kommunerna och landstingets härmed lämnade uppdrag beräkna bidrag efter de regler som finns i detta avtal och fakturera kommunerna och landstinget i enlighet med de beslut som kollektivtrafikmyndigheten fattar.
5. Kollektivtrafikmyndigheten skall informera kommunerna och landstinget om alla förhållanden av betydelse för beslut om kommunerna och landstingets bidrag. Denna information skall redovisas i Trafikplanen.
6. Parterna är överens om att Kollektivtrafikmyndigheten har rätt att överlåta den ekonomiska administrationen till AB Dalatrafik samt besluta att finansieringens ersättning betalas direkt till AB Dalatrafik.
7. Kollektivtrafikmyndigheten skall tillse så att tillfredsställande samråd i trafikfrågor sker mellan myndigheten, AB Dalatrafik, Tåg i Bergslagen AB och kommunerna och landstinget.

Förhandling och tvist

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

Avtalets giltighet

Detta Avtal om bidrag till den särskilda kollektivtrafiken i Dalarnas län ersätter nu gällande överenskommelser om finansiering av den särskilda kollektivtrafiken.

Detta avtal har upprättats 2016-11-23 och gäller från och med 2017-01-01 till 2021-12-31.

Avtalet gäller under förutsättning att detta avtal samt Avtal om finansiering av den allmänna kollektivtrafiken beslutas och godkänns av samtliga 15 kommuner och Landstinget Dalarna.

Avtal kan endast vid kalenderårsskifte ersättas av ett nytt eller förändrat avtal.

Avtalets godkännande

Detta avtal träder i kraft 2017-01-01 efter det 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 landstingsfullmäktige i Landstinget Dalarna. Detta avtal har upprättats i 18 likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Parternas beslut

Avtalet har godkänts av samtliga kommuner, Landstinget Dalarna samt även Region Dalarna och AB Dalatrafik enligt redovisning nedan.

Avesta kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Borlänge kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Falu kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Gagnefs kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Hedemora kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Leksands kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Ludvika kommun, antaget av Kommunfullmäktige, den _____

.....

Prognos 2016 Betalning av trafik (DT och Smedjebacken) samt utjämningsystemets effekt.

Kommun	Folkmängd 1/11 2015	Prognos 2016		
		Betalning för trafik till DT och Smedjebackens skolskjutsar	Effekter av utjämnings system	Ekonomisk effekt totalt
Avesta	22 639	33 993	9 566	43 559
Borlänge	51 015	81 628	21 505	103 133
Falun	57 060	96 332	-7 216	89 116
Gagnef	10 060	15 132	4 331	19 463
Hedemora	15 199	25 559	4 294	29 854
Leksand	15 299	22 730	6 449	29 179
Ludvika	26 322	41 303	6 437	47 740
Malung-Sälen	9 972	16 662	3 256	19 919
Mora	20 057	26 869	4 423	31 293
Orsa	6 746	8 721	2 689	11 410
Rättvik	10 777	20 107	-2 904	17 203
Smedjebacken	10 763	17 914	5 301	23 216
Säter	11 009	17 746	4 222	21 969
Vansbro	6 704	13 161	-1 766	11 395
Älvdalen	7 048	10 127	2 294	12 421
Summa kommuner	280 670	447 984	62 884	510 868
Landstinget	280 670	325 704	110 303	436 007
Totalt Dalarna	280 670	773 688	173 187	946 876

000050

Betala för trafik 2017 med olika grader av genomslag. Jämförelse med betala 2016.

Kommun	Budget 2017 betala för trafik			
	Befolkning sbaserad slår igenom med 100 %	Befolknin gsbaserad slår igenom med 33 %	Betala jämfört med prognos 2016. - = betala mindre än 2016 100%	Betala jämfört med prognos 2016. - = betala mindre än 2016 33%
Avesta	36 346	34 769	2 353	777
Borlänge	68 148	77 180	-13 480	-4 448
Falun	107 626	100 059	11 294	3 727
Gagnef	13 643	14 641	-1 488	-491
Hedemora	24 367	25 166	-1 192	-393
Leksand	21 153	22 210	-1 577	-520
Ludvika	40 826	41 145	-477	-157
Malung-Sälen	14 341	15 896	-2 322	-766
Mora	32 536	28 739	5 666	1 870
Orsa	9 218	8 885	497	164
Rättvik	23 255	21 146	3 149	1 039
Smedjebacken	13 554	16 475	-4 361	-1 439
Säter	15 779	17 097	-1 967	-649
Vansbro	14 178	13 497	1 017	336
Älvdalen	9 898	10 051	-228	-75
Summa kommuner	444 868	446 956	-3 117	-1 028
Landstinget	328 820	326 732	3 116	1 028
Totalt Dalarna	773 688	773 688	-0	-0

000051

Simulerad budget 2017 med prognos 2016 som underlag.

Kommun	Budget 2017								
	Folkmängd 1/11 2015	Allmän trafik inkl skolskjutsar fördelas per invånare	Särskild trafik: färdtjänst, särskoleresor , fördelas per invånare	Särskild trafik: omsorg, kommun, korttids, sjukresor fördelat enligt nyttjande	"extra beställningar"	Summa kostnader all trafik	Effekt utjämningsstycket	Utgiftsutjämnning fördelat efter invånare	Sammanlagd ekonomisk effekt. Betala och utjämnning efter invånare
Avesta	22 639	27 512	4 914	3 776	4 638	40 839	9 566	5 072	45 912
Borlänge	51 015	61 995	11 073	5 156		78 224	21 505	11 430	89 654
Falun	57 060	69 341	12 385	5 900		87 626	-7 216	12 784	100 410
Gagnef	10 060	12 225	2 184	1 312		15 721	4 331	2 254	17 975
Hedemora	15 199	18 470	3 299	3 487		25 256	4 294	3 405	28 662
Leksand	15 299	18 592	3 321	2 262		24 174	6 449	3 428	27 602
Ludvika	26 322	31 987	5 713	3 665		41 365	6 437	5 897	47 263
Malung-Sälen	9 972	12 118	2 164	1 080		15 363	3 256	2 234	17 597
Mora	20 057	24 374	4 353	3 738		32 465	4 423	4 494	36 959
Orsa	6 746	8 198	1 464	733		10 395	2 689	1 511	11 907
Rättvik	10 777	13 097	2 339	2 501		17 937	-2 904	2 415	20 351
Smedjebacken	10 763	13 079	2 336	1 028		16 444	5 301	2 411	18 855
Säter	11 009	13 378	2 390	1 767		17 535	4 222	2 467	20 002
Vansbro	6 704	8 147	1 455	1 308		10 910	-1 766	1 502	12 412
Älvdalen	7 048	8 565	1 530	519		10 614	2 294	1 579	12 193
Summa kommuner	280 670	341 078	60 920	38 232	4 638	444 868	62 884	62 884	507 752
Landstinget	280 670	237 020		91 800		328 820	110 303	110 303	439 123
Totalt Dalarna	280 670	578 098	60 920	130 032	4 638	773 688	173 187	173 187	946 875

000052

Betalning, effekt av utjämning och sammantagen effekt per invånare

Kommun	Prognos 2016			Simulering 2017 full effekt		
	Betala	Effekt utjämning	Samman- tagen ekonomisk effekt	Betala	Effekt utjämning	Samman- tagen ekonomisk effekt
Avesta	1 502	423	1 924	1 605	423	2 028
Borlänge	1 600	422	2 022	1 336	422	1 757
Falun	1 688	-126	1 562	1 886	-126	1 760
Gagnef	1 504	431	1 935	1 356	431	1 787
Hedemora	1 682	283	1 964	1 603	283	1 886
Leksand	1 486	422	1 907	1 383	422	1 804
Ludvika	1 569	245	1 814	1 551	245	1 796
Malung-Sälen	1 671	327	1 997	1 438	327	1 765
Mora	1 340	221	1 560	1 622	221	1 843
Orsa	1 293	399	1 691	1 366	399	1 765
Rättvik	1 866	-269	1 596	2 158	-269	1 888
Smedjebacken	1 664	493	2 157	1 259	493	1 752
Säter	1 612	384	1 996	1 433	384	1 817
Vansbro	1 963	-263	1 700	2 115	-263	1 851
Älvdalen	1 437	326	1 762	1 404	326	1 730
Summa kommuner	1 596	224	1 820	1 585	224	1 809

000053

000054

§ 273

Dnr 2016/147

Förslag om avtal för finansiering av kollektivtrafiken

Direktionens beslut

1. Förslagen till finansieringsavtal för den allmänna resp. den särskilda kollektivtrafiken godkänns
2. Kommunerna och landstinget rekommenderas att genom fullmäktigebeslut godkänna avtalen
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning av ärendet

Muntlig presentation av Håkan Jansson och Bengt Welin.

Kollektivtrafiken har sedan 1 juli 2014 finansierats via en 50-50-fördelning av kostnaderna för trafiken. Den lösningen har skapat förvirring och missnöje och svårigheter att förutse vad kostnaderna kommer att bli. Diskussionerna i kommunerna och i landstinget tillsammans med ledningen för AB Dalatrafik har varit besvärliga stundtals. Kollektivtrafikberedningen, arbetsutskottet och direktionen har haft flera förslag till avtal att ta ställning till men låsningar har hindrat en definitiv lösning. Under sommaren och hösten har en insikt spridits att Dalarna för sin egen skull och för den kommande regionbildningen behöver få en tydligare och begripligare struktur på finansieringen. Att sluta en överenskommelse om finansieringen av kollektivtrafiken är en generalrepetition inför skatteväxlingsförhandlingen under kommande vinter.

Kollektivtrafikerådets möten den 29 juni och 2 september samt ett diskussionsmöte med direktionens ledamöter den 21 september har, liksom kollektivtrafikerådets senaste möte 4 oktober, givit vägledning till hur finansieringens fördelning borde kunna lösas. Arbetsutskottet den 12 oktober diskuterade förslag till avtal och konsekvenser för kostnaderna samt beslutade att ett informationsmöte skulle arrangeras för parterna och att presidiets ledamöter efter detta skulle fastställa avtalens innehåll. Ett informations- och frågemöte hölls den 18 oktober med representanter från kommunerna. Landstinget avgav skriftliga synpunkter. Avtalsförslag presenterades för direktionen den 26 oktober, men återremitterades till arbetsutskottet. Beredningstiden främ till den

Justerandés sign



Utdragsbestyrkande



Direktionen

Sammanträdesdatum
2016-11-23

000055

extra direktionen 23 november har använts för att få synpunkter från trafikhandläggare i kommunerna och landstinget samt politiska kommunbesök. Ett särskilt informationsmöte anordnades den 18 november för de kommuner som drabbades av större kostnadsökningar enligt det tidigare förslaget. Samma dag 18 november hade kollektivtrafikerådet sammanträde för att göra en slutlig utformning av avtalen som nu alltså utgör förslag till beslut.

Ärendets behandling

Tillägg i avtalstexten läggs in: I Avtal om allmän trafik så läggs ordet "endast" in i meningen: "Övergångsreglerna gäller endast för 2017"

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse 2016-11-18 i ärendet
- Avtal om finansiering av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken
- PM

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

000056

FÖRKLARINGAR OCH ANALYSER AV FÖRSLAG TILL FINANSIERINGSSYSTEM FÖR DALARNAS KOLLEKTIVTRAFIK

Bakgrund

På uppdrag av Region Dalarna har Bengt Welin utrett bland annat finansiering av kollektivtrafiken i Dalarna. Utredningen föreslår en förändring av finansieringssystemet så att kommunerna finansierar trafiken efter invånarantal. Utredningen konstaterar att det hittills rådande finansieringssystemet har kommit till vägs ände. Det går inte att i detta härleda kostnader till varje kommun. En ytterligare effekt av systemet är att när rationaliseringar och kostnadsminskningar görs i en kommun drabbas övriga kommuner av ökade kostnader.

Kollektivtrafiken i Dalarna har gått från ett system där formella beställningar från kommunerna har styrt utbud och därmed kostnader till helhetssyn där trafiksystemet planeras från ett samlat behov både vad gäller geografiskt utbud och samnyttjande av utbudet för olika resandekategorier. I ett trafiksystem med helhetssyn är det omöjligt att fördela kostnader geografiskt.

Ett ytterligare syfte med ett befolkningsbaserat finansieringssystem är förbereda för en skatteväxling. Vid en skatteväxling överförs ansvaret för kollektivtrafiken till regional nivå. För finansiering av trafiken innebär detta att huvuddelen av kostnadsmassan täcks av regionalt skatteuttag. I avvaktan på en skatteväxling föreslår utredningen att finansiering per invånare administreras genom avtal om ersättning för trafiken.

En komplicerande faktor är att kollektivtrafiken påverkar skatteutjämningsystemet. I detta system har en standardkostnad per invånare räknats ut för hela riket. För varje län görs en analys av förutsättningarna för kollektivtrafik såsom befolkning boende i tätorter och pendlingsmönster. Beroende på hur analysen utfaller får varje län en teoretisk kostnad per invånare. Denna jämförs med standardkostnaden för riket. Differensen påverkar kommunernas bidrag i utjämningsystemet.

För Dalarna gör systemet att kommunerna sammantaget förlorar 62 mkr och landstinget förlorar 110 mkr på grund av faktorn kollektivtrafik i utjämningsystemet.

Den framräknade effekten för kollektivtrafiken gäller för hela länet. Denna totala effekt kan hanteras antingen så att kommunerna drabbas med samma belopp per invånare eller görs en differentiering av beloppet för varje kommun. Totalt är det 12 län/regioner som har samma belopp per invånare och 8 län/regioner som har valt att differentiera beloppen.

I Dalarna är påverkan på utjämningsystemet för faktorn kollektivtrafik. De totalt 62 mkr som förloras i systemet har fördelats på kommunerna efter hur kostnaderna för trafik var år 2009.

000057

Analys i denna framställning

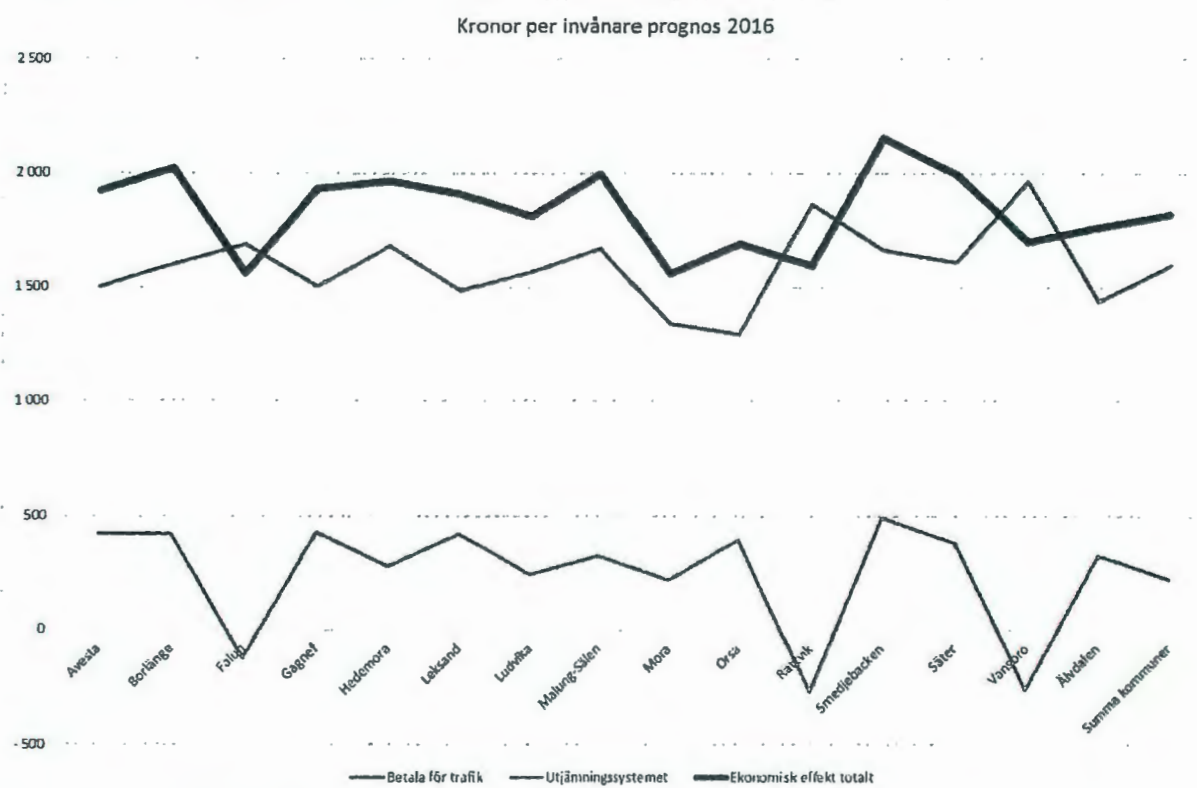
I den fortsatta framställningen beskrivs effekter av nuvarande finansieringssystem och hur de förändras i det nu föreliggande förslaget till avtal. Exempelen bygger på simuleringar med Dalatrafiks prognos från maj 2016 som grund.

Fördelning av kostnader för kollektivtrafiken rör också landstinget. I föreliggande analys behandlas emellertid endast kommunerna. Oberoende av hur fördelningen mellan kommunkollektivet och landstinget görs, är analyserna nedan relevanta vad avser de relativa förhållandena mellan kommunerna.

Effekter av kostnader och utjämningsystem 2016

I nedanstående diagram framgår följande uppgifter per invånare:

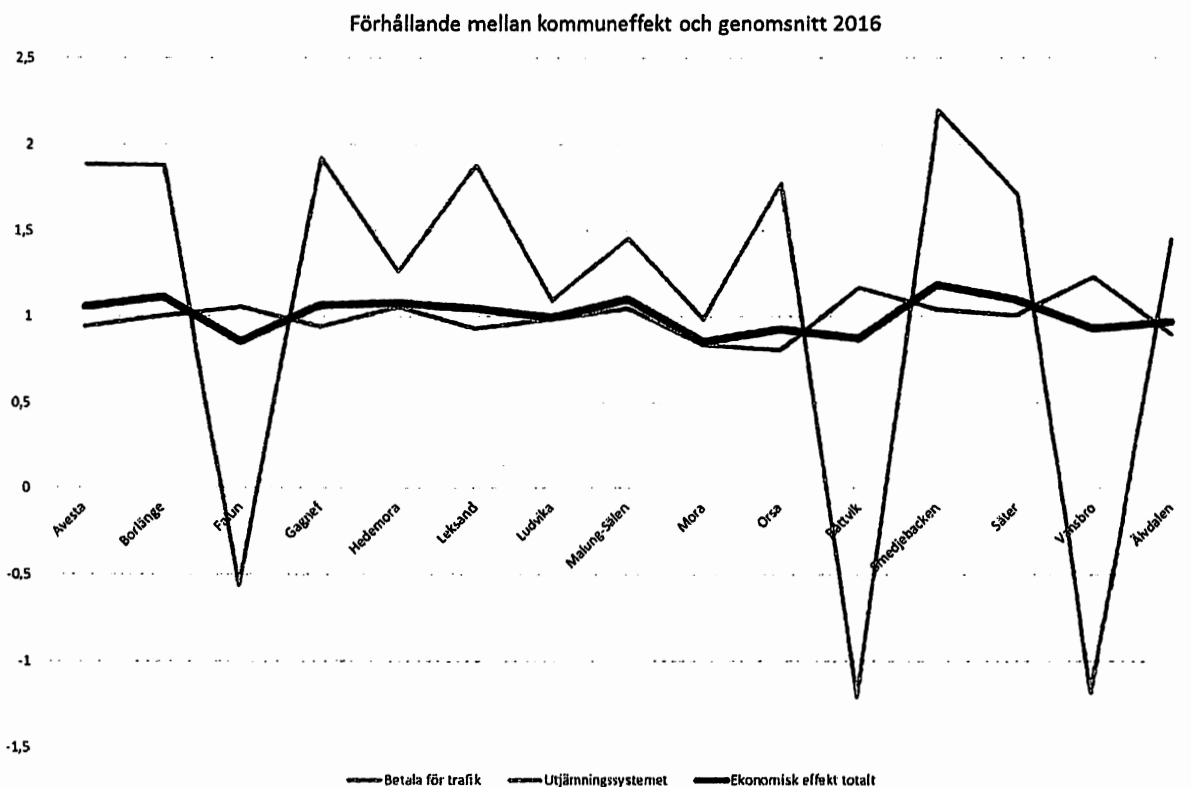
- Utjämningsystemets effekt
- Betalning för trafik
- Total ekonomisk effekt av betalning och utjämningsystem



Tanken med faktorn trafik i utjämningsystemet är att kompensera de län som har höga kostnader för kollektivtrafik räknat per invånare. I Dalarna går utjämnningen ett ytterligare steg när man också utjämnar effekten mellan kommunerna i länet. Som underlag för denna utjämnning används kostnaderna för kollektivtrafiken 2009. Syftet med det i länet differentierade utjämnningen har varit att kompensera kommuner med höga kostnader. Syftet har därmed varit att närma sig ett system som belastar kommunerna lika räknat per invånare.

Det är tre kommuner som får bidrag för kollektivtrafiken – Falun, Rättvik och Vansbro. Dessa har också, särskilt Rättvik och Vansbro, högre kostnader än övriga kommuner. Som framgår av tabellen är dessa kommuner överkompenserade så att den sammanlagda ekonomiska effekten blir lägre än genomsnittet för kommunerna. Särskilt stor är effekten för Falun som sammantaget har den näst lägsta ekonomiska effekten i länet. Bara Mora har en lägre ekonomisk effekt på grund av deras låga kostnad för trafiken.

Detta förhållande illustreras också i nedanstående diagram där förhållandet mellan varje kommuns effekt och den genomsnittliga framgår. När den röda linjen för "ekonomisk effekt totalt" är under den blå linjen för "betala trafik" finns en överkompensation i utjämningsystemet vilket ses i den bruna linjen "utjämningsystemet".



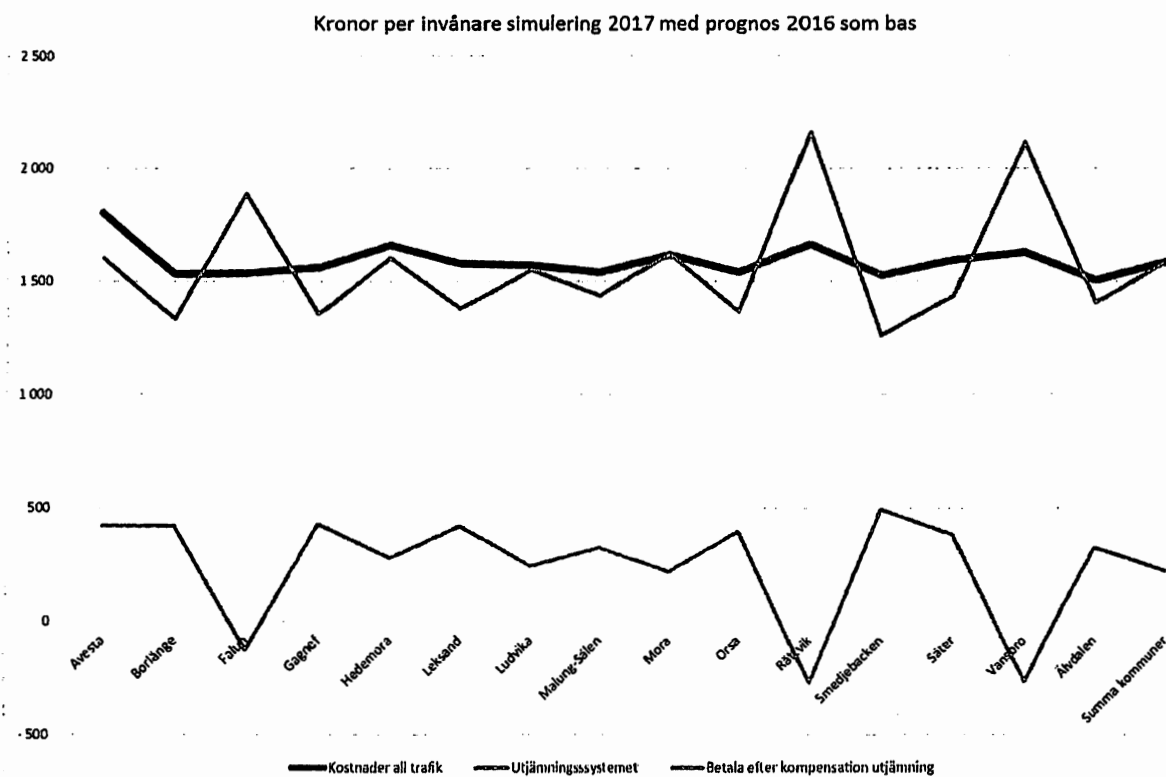
Effekter av förslag till avtal för 2017

För 2017 föreslås ett finansieringssystem som så hög grad som möjligt fördelar kostnader och ekonomiska effekter efter invånare i kommunerna.

- Allmän kollektivtrafik och skolskjutsar fördelas mellan landstinget och kommunkollektivet i proportionerna 41/59. Inom kommunkollektivet fördelas kostnaderna efter invånarantal.
- Särskoleresor och färdtjänst fördelas mellan kommunerna efter invånarantal
- Omsorgsresor, korttidsresor och kommunresor fördelas på kommunerna efter beställning/nyttjande

- Sjukresor betalas av landstinget

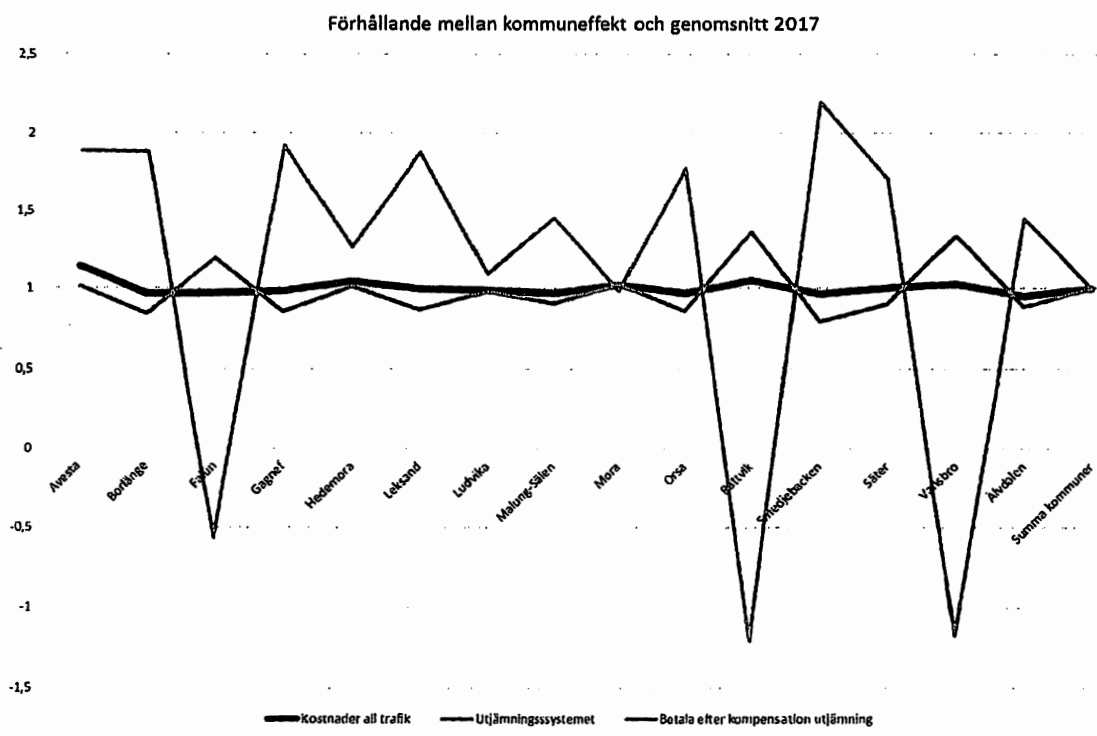
I nedanstående diagram illustreras de ekonomiska effekter i det föreslagna finansieringssystemet. Diagrammet illustrerar när de ekonomiska effekterna får fullt genomslag. Här är alltså inte räknat med några övergångsbestämmelser.



För att få en rättvis fördelning mellan kommunerna måste hänsyn tas till utjämningsystemets effekter. I diagrammet utgör den röda linjen kostnaden per invånare för trafiken som är beräknad enligt ovan där den största delen fördelas efter invånare. Genom denna kostnadsfördelning har det som varje kommun betalar för trafiken närmast sig ett enhetligt pris per invånare. Den röda linjen illustrerar kostnaden per invånare för respektive kommun. Skillnaderna mellan kommuner är de delar som fördelas efter beställning/nyttjande samt för Avestas del 0-taxan som Avesta skall betala själva. Den gula linjen visar utjämningsystemets effekter. När linjen går under 0-strecket innebär det att kommunen får bidrag till skillnad från de flesta kommuner som får avdrag i bidraget. Den blå linjen visar vad respektive kommun skall betala när hänsyn tas till kostnaderna för trafik och utjämningsystemets effekter.

Eftersom utjämningsystemet ligger fast måste det neutraliseras i ett system som bygger på kostnadsfördelning efter invånarantal. I förslaget till kostnadsfördelning 2017 kompenseras effekter av utjämningsystemet genom korrigering av vad varje kommun skall betala för trafiken till Dalatrafik AB.

Effekterna kan också beskrivas genom att varje kommuns effekt jämförs med den genomsnittliga effekten. Detta framgår av nedanstående diagram.



Av diagrammet framgår att de kommuner som har fått intäkt i utjämningsystemet får en högre avgift genom att den tar hänsyn till hela den ekonomiska effekten.

Effekter vid systemskifte

Det föreslagna finansieringssystemet har väckt frågor och i vissa fall kritik med hänvisning till att vissa kommuner får betydande öknings av betalning för trafiken. Detta beror till största delen av att hela den ekonomiska effekten av kollektivtrafiken räknas med. Eftersom skatteutjämningsystemets effekter vad avser kollektivtrafik har varit en del i hela systemet med skatteintäkter och utjämning har medvetenheten om effekterna inte varit kända eller inte diskuterade. Emellertid är det nödvändigt att behandla alla kostnader/bidrag för kollektivtrafiken eftersom Dalarna står inför nödvändigheten att byta system i samband med organisatoriska förändringar och skatteväxling.

Oaktat att det föreslagna systemet är mer rättvist och tar hänsyn till alla komponenter är det naturligt kommuner som får ökade kostnader reagerar mot detta. För att lindra effekterna innehåller förslaget att det nya systemet inte skall få fullt genomslag 2017. Förslaget innebär att hälften av förändringarna i betalning skall genomföras 2017.

~~Underliggande tabell framgår förändringar i betalning vid full effekt, vid 50 % effekt och vid 25% effekt. Här bör påpekas att betalning 2017 bygger på simulering med prognos 2016 som grund. Svarta siffror innebär ökade utbetalningar. Röda minussiffror innebär minskade utbetalningar.~~

Kommun	Förändring av betalning simulering 2017 jämfört med 2016 Tkr		
	Full effekt	50 % effekt	25 % effekt
Avesta	2 353	1 177	588
Borlänge	-13 480	-6 740	-3 370
Falun	11 294	5 647	2 823
Gagnef	-1 488	-744	-372
Hedemora	-1 192	-596	-298
Leksand	-1 577	-789	-394
Ludvika	-477	-238	-119
Malung-Sälen	-2 322	-1 161	-580
Mora	5 666	2 833	1 417
Orsa	497	248	124
Rättvik	3 149	1 574	787
Smedjebacken	-4 361	-2 180	-1 090
Säter	-1 967	-984	-492
Vansbro	1 017	508	254
Älvdalen	-228	-114	-57
Summa kommuner	-3 117	-1 558	-779

Avslutande reflektion

Det ekonomiska systemet för kollektivtrafiken är komplicerat. Under årens lopp har också systemet blivit allt mer komplicerat. Goda ambitioner att få ett rättvist system har gjort att det till slut blivit svåröverskådligt och även gett oönskade effekter. En sådan är att när en kommun minskar kostnaderna drabbas övriga kommuner av ökade kostnader.

Det har varit olyckligt att fördelningen av utjämningsystemet inom länet legat fast trots ändrade förutsättningar. Följden av detta är att några kommuner blivit överkompenserade. Till komplexiteten i detta system skall läggas att effekterna av det inte varit redovisat som del av kollektivtrafikens kostnader utan som del i skatteunderlag och bidrag. Det är framför allt effekterna av utjämningsystemet som gör skillnad i betalning för enskilda kommuner.

Finansiering av kollektivtrafiken måste ses i ljuset av dess betydelse som infrastruktur och för utvecklingen av Dalarna. Genom det samlade trafiksystemet skall hela kollektivtrafiken ses som en angelägenhet för hela Dalarna och ska därför till största delen finansieras solidariskt. I det nu föreliggande förslaget görs det genom avtal. I framtiden kommer en skatteväxling och avtal innebära ett solidariskt bärande av kostnaderna för kollektivtrafiken.

Genom ett rättvist och begripligt finansieringssystem kan fokus läggas på de viktiga utvecklingsfrågorna för kollektivtrafiken. Det är viktigt att kommuner och landsting samlas i en gemensam vision för Dalarnas kollektivtrafik!

Utredning

000062

av

**FRAMTIDENS
BESTÄLLNINGSCENTRAL
& KUNDSERVICE**

inför vägval

2017-07-01

Ingela Eklund

Janne Andersson

1. Bakgrund	3
2. Syfte	3
3. Tillvägagångssätt	3
4. Framtida alternativ	4
a) Upphandla	4
b) Egen regi dygnet runt	4
c) Egen regi dagar/kväll – nätter samordnas med andra verksamheter	4
5. Utgångspunkter	5
a) Historia	5
b) Uppdragsavtal och regelverk	5
c) Utveckling av ett gemensamt trafiksystem	6
d) Upphandling	6
e) Konkurrenssituation	7
f) Nuvarande avtalsform	8
6. Beställningscentraler i Sverige – erfarenheter	10
a) Studiebesök	10
7. Enheter – verksamhetsdelar	12
a) Beställningsmottagning – bokning	12
b) Trafikledning	12
c) Kundservice	13
d) Trafikplanering – Fasta resor	13
e) Administration	14
8. Systemstöd IT/Tele	15
a) Systemstöd till funktionerna	15
b) IT - övrigt	17
c) Telefoni	17
9. Intresseområden och förutsättningar	18
a) Gemensamt trafiksystem	18
b) Kvalité	18
c) Information – Rapportering – Statistik	20
d) Styrning, utveckling och flexibilitet	21
10. Funktioner och ekonomi	22
a) Bemanning och organisation	22
b) Personal	25
c) Lokalisering och öppettider	26
d) Ekonomi	27
11. Intressenter och perspektiv	31
a) Region Dalarna – kommuner och landsting	31
b) Legitimerad resenär – Tillgänglighetsrådet	31
c) Allmän resenär	32
d) Dalatrafik	32
e) SamBus – SIU (samråd inför upphandling)	33
f) Samres – SIU (samråd inför upphandling)	33
12. Slutsatser	35
a) Utvärdering av alternativen	35
b) Sammanfattning	37
c) Förslag till beslut	40
13. Styrgrupp och arbetsgrupp	41
14. Källförteckning	41

1. BAKGRUND

Den goda resan i Dalarna, Landstingets och kommunernas gemensamma utredning från 2003, beskrev förutsättningarna för det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet. Den allmänna trafiken och de samhällsbetalda resorna skulle samordnas för ett effektivt resursutnyttjande och innebära nya samt bättre resmöjligheter.

Region Dalarnas Trafikförsörjningsprogram och dess målbilder pekade tydligt ut vägen och Dalatrafik fick uppdraget att upphandla ett effektivt gemensamt trafiksystem för allmän och särskild kollektivtrafik med tillhörande samordningstjänster för persontransporter.

Efter en besvärlig process med flera trafikupphandlingar tecknade Dalatrafik avtal med en leverantör för all trafik och samtliga fordonstyper i varje trafikområde. Det innebar nya möjligheter för Dalatrafik att optimera alla trafikresurser utan hänsyn till flera avtalsparter, till skillnad mot vad som tidigare varit möjligt. Samtidigt hade det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet skapats fram, med start den 17/8 2014.

Dalatrafik arbetar nu vidare med att förbättra resmöjligheterna samt effektivisera och samordna trafiken. Beställningscentral och Kundservice är centrala funktioner i det fortsatta arbetet och resultatet av det som sker där påverkar och är avgörande för hur väl det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet fungerar, effektiviseras och utvecklas.

Det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet, med dess behov av att uppnå en synkroniserad och samordnad trafik till ett system istället för många olika delar, för resenärsnyttan, kvalitén och ekonomin måste få och förtjänar rätt stödfunktioner och dessa kan i stor utsträckning levereras genom en mycket väl fungerande Beställningscentral och Kundservice.

2. SYFTE

Uppdragets syfte är att belysa vilka handlingsalternativ som finns inför att nuvarande entreprenörsavtal om drift av BC Dalarna löper ut den 30 juni 2017.

I de olika handlingsalternativen integrera Dalatrafiks Kundservice och ta till vara på synergieffekter mellan verksamhetsdelarna.

Belysa hur vi bäst tar till vara på effekterna som möjliggörs genom att tydliggöra beställningscentralen som en central funktion i det nya gemensamma trafiksystemet, med hänsyn till resenärernas behov och ägarnas förväntningar.

3. TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Utredningen har använt sig av följande underlag:

- Faktainsamlande från pågående verksamheter
- Genomgång av - och faktainsamlande från andra utredningar inom samma område
- Samråd med och information från tänkbara leverantörer
- Studiebesök och erfarenhetsutbyte med andra Beställningscentraler
- Erfarenheter från nyckelpersoner inom den egna verksamheten
- Inspel från andra intressenter, ägare, tillgänglighetsråd etc.

Utifrån dessa underlag har en beskrivning av nödvändiga funktioner tagits fram och en sammanvägning kring ett antal intresseområden belysts.

000065

4. FRAMTIDA ALTERNATIV

A) UPPHANDLA

Alla funktioner upphandlas tillsammans som tidigare, samt även Dalatrafiks Kundservice som nu upphandlas integrerat med övriga funktioner.

Stora krav på ett mycket nära samarbete med Dalatrafik kring funktionerna Trafikplanering - Fasta resor och Administration.

Ett längre avtal på 5 + 2 år är att föredra för att få stabilitet och en bättre kostnadsbild jämfört med vad ett kortare avtal innebär.

B) EGEN REGI DYGNET RUNT

Alla funktioner drivs i egen regi för att uppnå optimal samordning inom ramen för ett gemensamt trafiksystem.

För en långsiktig planering och utveckling av de olika samordnade funktionerna.

En lokalt förankrad verksamhet med närhet till samtliga uppdragsgivare.

C) EGEN REGI DAGAR/KVÄLL – NÄTTER SAMORDNAS MED ANDRA VERKSAMHETER

Samordning med andra verksamheter med liknade behov under nätterna för en kostnadseffektiv hantering, t.ex. andra länstrafikhuvudmän, eller direkt genom utförande transportör. Beroende av de möjligheter som här finns eller ej, kan upphandling bli aktuell av just denna del.

Alla funktioner drivs i egen regi dagtid och kvällar för att uppnå optimal samordning inom ramen för ett gemensamt trafiksystem.

För en långsiktig planering och utveckling av de olika samordnade funktionerna.

En lokalt förankrad verksamhet med närhet till samtliga uppdragsgivare.

5. UTGÅNGSPUNKTER

A) HISTORIA

Landstinget Dalarna drev under perioden 1994 – 2007 en beställningscentral för sjukresor (LD Sjukresor) för bokning och planering av sjukresor med taxi/specialfordon i Ludvika. Beställningscentralen hanterade 120 000 resor/år och hade 11 anställda varav 4 enbart arbetade med administration för sjukreseersättning. Verksamheten fungerade bra och utvecklades med tiden till en effektiv verksamhet.

Före den 1/7 2007 beställde färdtjänstresenär sin resa direkt hos taxi efter att kommunen beviljat resenärens färdtjänstillstånd. Någon större samordning av färdtjänstresor fanns inte och ej heller några tydliga krav därom. Även skolskjutsar med mindre fordon hanterades också innan den 1/7 2007 av taxi efter beställning från kommunen.

Landstinget och kommunernas gemensamma utredning "Den goda resan i Dalarna" från 2003 angav inriktningen för den framtida kollektivtrafiken. De resformer som kommunerna och landstinget subventionerade skulle samordnas i ett trafiksystem med syftet att bli öppet och tillgängligt för alla. Denna utredning påvisade också behovet av att en modern och välutrustad trafiksamordningscentral upprättades med kapacitet att på sikt planera och samordna alla samhällsbetalda transporter i Dalarna. Skol-, särskole-, sjuk-, färdtjänst-, riksfärdtjänst-, omsorgs- och kompletteringstrafik resor skulle på sikt integreras i ett nytt flexibelt system för närtrafik med vidare samordning med övrig lokal och regional kollektivtrafik.

B) UPPDRAGSAVTAL OCH REGELVERK

Samordningen av den särskilda kollektivtrafiken är ett resultat av beslut i samtliga av länets kommun/landstingsfullmäktigeförsamlingar. Samordningen utgår ifrån det gemensamma målet att länets kommuner tillsammans med landstinget ska samverka för att få till stånd en effektiv samordning och en trafik där resenärens upplevelse av kvalitet och god service.

Parterna (kommun och landsting) har ingått ett uppdragsavtal med AB Dalatrafik som reglerar det vidare arbetet med samordning av särskild kollektivtrafik. I Dalatrafiks uppdrag ingår att planera och upphandla beställnings- och samordningsfunktion, samt att upphandla transporttjänster och administrera dessa avtal med transportörerna. Region Dalarna är länets kollektivtrafikmyndighet och äger Dalatrafik.

Ett gemensamt regelverk för färdtjänst, som omfattade alla kommuner, beslutades 2006 och underlättade på alla vis beställningen och planeringen av färdtjänstresorna i den kommande beställningscentralen.

De regelverk som finns, bl.a. för färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar, utgör givna förutsättningar för hur verksamheten i en beställningscentral ska bedrivas. Regelverken sätter ramen för hur resorna kan planeras/samordnas och därmed effektiviseras i en beställningscentral för att uppnå största möjliga kostnadseffektivitet.

C) UTVECKLING AV ETT GEMENSAMT TRAFIKSYSTEM

Efter upphandling av ny trafik, inför genomförandet av det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet med start den 17/8 2014, arbetar Dalatrafik nu vidare med att förbättra resmöjligheterna samt effektivisera och samordna trafiken. Den allmänna trafiken och de samhällsbetalda resorna förenas nu i ett gemensamt kollektivtrafiksystem som innehåller linjetrafik och servicetrafik (anropsstyrd trafik). Linjetrafiken organiseras med hänsyn till att det nu sker anslutningsresor med anropsstyrd trafik och den anropsstyrda trafiken organiseras utifrån att vissa resor skall ske till och från linjetrafik. Samplanering av linjetrafik och anropsstyrd trafik har medfört behov av en helhetssyn, en anpassad och ny organisation samt bl.a. trafikövervakning i realtid och förebyggande åtgärder i en gemensam Driftledningscentral.

I det gemensamma trafiksystemet ges möjlighet till ett ökat allmänt resande genom större samordning mellan Servicetrafik och Linjetrafik. Det har inneburit att beställningscentralen fått fler funktioner med start från den 1/7 2014. Bl.a. har en ny funktion som benämns Driftledningscentral (DLC) inrättats. DLC utövar realtidsövervakning av hela trafiksystemet och åtgärdar förseningar samt andra akuta trafikstörningar.

Beställningscentralens funktioner har en central roll för att kunna tillhandahålla och tillsammans med Dalatrafiks trafikplanering vidareutveckla servicetrafiken samt kombinationen av linjetrafik och servicetrafik i det gemensamma trafiksystemet. För att uppnå alla de förväntade ekonomiska effekterna, ge fler nya resmöjligheter och med en större tillgänglighet för fler resenärer samt säkerställa att fler kan resa i den allmänna linjetrafiken med trygga byten där så krävs, behöver trafiksystemet en övervakande, styrande och mycket aktiv operativ beställningscentral.

Under ett år samordnas och utförs ca 700 000 resor genom beställningscentralen. Resorna omfattar sjukresor, färdtjänst, omsorgsresor, skol- och särskoleskjuts, tjänsteresor, flextrafik samt kommunresor och resor till/från korttidsboende. Resorna utförs med fasta fordon för 8 passagerare eller för 21 passagerare samt avropsfordon, för 4-8 passagerare, upphandlade av Dalatrafik.

D) UPPHANDLING

Vid upphandling omfattas verksamheten av LOU (2007:1091), Lagen om Offentlig Upphandling, vilket bl.a. i detta fall innebär att vi ej kan bestämma lokaliseringen av beställningscentralen eller ens delar av verksamheten. Lagen bygger på EU direktiven och genom att följa LOU följer man även EU:s regelverk.

Vid upphandling av beställningscentraler under 2000-talet har konkurrensen varit svag och Samres har i flera fall varit ensam om att uppfylla upphandlingskraven. Taxinäringen har hittills haft svårt att svara upp mot kraven av samordningstjänster och de funktioner som behövs i en beställningscentral. BC Jämtland är ett av få undantag där taxinäringen driver beställningscentral med trafikledning även för samhällsbetalda resor.

Det närmaste man kan komma en liknande samverkan i vår region är TTS beställningscentral som ägs av Taxi Dalarna. Taxi Dalarna ingår idag i konceptet Sverigetaxi. Centralen sköter idag privata taxibeställningar för ett antal av länets taxiföretag. På sikt skulle denna samverkan kunna utvecklas mot att man också arbetar för att kunna erbjuda en beställningscentral för samhällsbetalda resor.

Beställningscentralen drivs sedan 2007 på entreprenad av företaget Samres AB som efter upphandlingen 2006, där de som ensam anbudsgivare, fick avtal med Dalatrafik i 4 ½ år.

En studie 2010 belyste handlingsalternativen för att därefter göra en ny upphandling eller förlänga gällande avtal. Studien rekommenderade att det avtal om Trafik av beställningscentralen som löpte ut 31 december 2011 skulle förlängas med 2 år p.g.a. att det inte fanns några realistiska alternativ under den korta tid som då återstod av det pågående avtalet.

En ny studie 2012 belyste följande fyra alternativ för Trafik av beställningscentral:

- Upphandla funktionerna trafikbeställningar och kundservice var för sig enligt Västtrafikmodell. Trafikstart 2015-01-01
- Upphandla funktionen trafikbeställningar och driva resterande delar i egen regi. Trafikstart 2015-01-01
- Förlängning av nuvarande avtal med Samres AB fram till 31 december 2014, för att förbereda alternativ 1,2 och 5.
- Upp start och Trafik av BC-verksamheten i egen regi. Trafikstart 2015-01-01

Rapporten rekommenderade att Dalatrafik gavs i uppdrag att förlänga det dåvarande avtalet med Samres AB till och med den 31 december 2014. Det skulle medge tid för att antingen planera innehållet i nästa upphandling av en beställningscentral, en upphandling av funktionen för trafikbeställningar eller en drift i egen regi. Det främsta argumentet för rekommendation att driva BC-Dalarna i egen regi var att få en mer kostnadseffektiv verksamhet med minst en likvärdig kvalitet som tidigare. Mot bakgrund av det som då belystes i den studien ansåg man att det var svårt att finna dessa argument. Vidare kom rapporten fram till att en ny upphandling med största sannolikhet inte skulle resultera i att någon ny aktör kommer in på marknaden. Att upphandla funktionerna trafikbeställningar och kundservice var för sig skulle öppna, till skillnad från en samlad upphandling av hela verksamheten, möjligheten för fler aktörer på marknaden att lämna anbud på delar eller hela verksamheten. Detta upphandlingsförfarande ansågs dock ta för lång tid och förkastades. Tidsaspekten var överlag viktig oavsett om det gällde beslut om ny upphandling, förlängning av befintligt avtal eller drift i egen regi. Enligt rapporten som färdigställdes i juni 2012 skulle en uppbyggnad i egen regi behöva påbörjas omgående för att ha en möjlighet att vara i drift till den 31 december 2013 då avtalet löpte ut, vilket ansågs skulle kunna bli svårt. Personal med rätt kompetens liksom utbildade operatörer skulle saknas. Samtidigt skulle ett gemensamt kollektivtrafiksystem (linjetrafik och särskild kollektivtrafik) upphandlas under samma tidsperiod. Vidare kom rapporten fram till att det då var svårt att rent ekonomiskt motivera en verksamhet i egen regi. Den främsta vinsten med egen regi ansågs då vara möjligheten att öka verksamhetens lokala förankring. Slutsatser var att det ej var önskvärt med en förändring och att även avtalet som löpte ut den 31 december 2013 istället skulle förlängas till och med utgången av 2014. Därefter var ej längre någon ytterligare förlängning möjlig.

Under 2014 genomfördes en ny upphandling av beställningscentralen där även funktionen Trafikledningscentral (DLC, realtidsövervakning för trafiksystemet) ingick. Resultatet även denna gång blev det samma, endast en anbudsgivare och avtal med Samres AB. Avtalet löper ut den 30/6 2017 med möjlighet för Dalatrafik att ensidigt förlänga med 12 + 12 månader.

E) KONKURRENSSITUATION

Vid tidigare upphandlingar har Dalatrafik fått endast ett anbud främst beroende på att aktörerna inom denna bransch är mycket få. Samres som är klart dominerande på marknaden har endast i ett fåtal andra upphandlingar av utmanats av taxibolag som av naturliga skäl normalt sett inte är rustade för komplexiteten i dylika uppdrag.

Samres driver också idag ett flertal beställningscentraler runt om i landet och har totalt ca 325 anställda. Företagets uppdragsgivare är trafikhuvudmän/län eller enskilda kommuner. Resorna beställs och samordnas via beställningscentraler som är lokaliserade till Skövde, Eskilstuna (t.o.m. 2016-01-31), Helsingborg och Ludvika samt Tartu (Estland), Chisinau (Moldavien), Oslo (Norge) och Dakar (Senegal). Påpekas bör att uppdragen/avtalen innehåller olika funktioner, i vissa fall ansvarar Samres endast för ett callcenter medan flertalet uppdragsgivare, som exempelvis Dalatrafik och Västtrafik, har upphandlat trafikledning och ett flertal andra stödfunktioner.

På senare år har flera trafikhuvudmän startat upp verksamhet i egen regi vilket i sig inneburit att Samres och andra potentiella anbudsgivare ej fått möjlighet att offerera och leverera sina tjänster som tidigare. Flera skäl till detta anges men närhet till området och en säkerställd långsiktig utveckling i egen regi är några argument som förs fram (se även studiebesök).

En närmast obefintlig konkurrenssituation gynnar sällan någon marknad och innebär oftast en negativ inverkan på pris, kvalitet och utveckling, jämfört med en väl fungerande marknad där flera anbudsgivare tydligare anstränger sig för att leva upp till kundens förväntningar. Innan ett eventuellt beslut om ny upphandling så är det viktigt att ha full insikt om att konkurrenssituationen fortsatt kommer att vara svag och att Dalatrafik troligvis inte kan förvänta sig fler än max två anbud, vilket i sig leder till ett sämre resultat än vad som annars hade varit möjligt.

När en aktör dominerar marknaden tenderar ofta uppdragsgivaren att hamna i en form av beroendeställning. Risken är då överhängande att affärsmässigheten prioriteras ned, medvetet eller omedvetet, till förmån för suboptimering av den egna verksamheten och uppdragsgivaren tvingas acceptera avsevärt mer än vad som annars skulle varit fallet.

F) NUVARANDE AVTALSFORM

Dalatrafiks nuvarande avtal för Beställningscentralen omfattar följande funktioner:

- Beställning/bokning av resa (s.k. callcenter)
- Reseplanering
- Trafikledning/övervakning av fordon
- Driftledningscentral
- Transportörsadministration
- Avvikelse och störningsrapportering
- Kundtjänst
- Samverkan med och stöd till uppdragsgivare
- Ekonomisk administration
- Statistikunderlag
- Utredningsstöd till uppdragsgivare
- Utveckling av trafikplaneringssystemet
- Medverkan vid upphandling av transporter
- IT/Telefoniservice

Till BC Dalarna inkommer ca 400 000 samtal per år, vilket resulterar i drygt 700 000 resor per år. Den årliga kostnaden för beställningscentralen är för närvarande ca 16 mkr. Det är beställningsverksamheten, trafikledningen och driftledningscentralen som står för de stora kostnaderna. De fasta resorna utgör ca 52 procent av alla resor.

De restyper som hanteras är sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, omsorgsresor, skol- sarskoleskjuts, korttidsresor, kommunresor, tjänsteresor, flexresor och gruppresor.

Avtalet omfattar även vitesklausulser avseende bl.a. telefoni och felaktigt bokade resor.

Styrkor med nuvarande avtal:

- Den rörliga ersättningen förutsätter att leverantören själv anpassar verksamheten efter volymen.
- Under tider med få uppdrag, kvällar/nätter samt helger, kan de nyttja samma personal till flera olika uppdrag genom att lägga ihop verksamheter från flera uppdragsgivare.
- Uppdragsadministration och ekonomifunktioner samlas från flera olika uppdragsgivare för en kostnadseffektivare verksamhet.
- Låga lönekostnader för verksamhet, främst bokning, förlagd utomlands.
- Om en enhet slås ut hos leverantören så finns det full teknisk redundans på andra enheter, vilket gör att verksamheten fortgår med endast mindre direkta störningar som följd.
- Branschkännedom hos leverantören och vår möjlighet att ta del av andras lösningar.

Svagheter med avtalet:

000070

- Svårigheter med att tolka vissa delar av avtalet.
- Svårt att få leverantören att leva upp till alla de krav som nya trafiksystemet ställer.
- Svårt att få ett optimalt nyttjande av fordonsresurserna.
- Vid volymökningar få del av den effektivitetsförbättring som sker.
- Svårt att tillräckligt snabbt få igenom den utveckling som krävs om den inte är direkt kopplad till den ersättning som råder.
- Konflikt mellan leverantörens förmåga att nå en mycket hög kvalitet och våra behov av en slimmad transportkapacitet.
- För otydligt gränssnitt mellan Beställningscentralens verksamhet och Dalatrafiks Kundservice och Trafikplanering.
- Bokningsfunktion utomlands har svårigheter att förstå logistiska behov och den geografi som råder.
- För svagt incitament för att överföra resenärer från Servicetrafik till allmän linjetrafik, skapar ointresse eftersom bokning av sådan resa tar längre tid och ersättning ej uppväger kostnaden för det samma.

6. BESTÄLLNINGSCENTRALER I SVERIGE – ERFARENHETER

A) STUDIEBESÖK

I början av september 2015 genomfördes studiebesök i beställningscentraler på fem orter i Sverige. Vid besöken träffades ansvariga för verksamheten som berättade om hur man jobbar, vad som krävs och vilka utmaningar som funnits. Samtliga orter och tillhörande områden drivs i egen regi, eller skulle startas upp, hos länstrafikhuvudmannen. Önskvärt hade varit att även besöka någon extern part men eftersom det så gott som uteslutande är Samres, vilka vi redan har mycket god kännedom om, blev det med lilla undantaget i Helsingborg, där Taxi Kurir sköter själva beställningsmottagningen, endast orter med egen regi som besöktes. Inför studiebesöken hade ett frågebatteri tagits fram som också gick igenom på samtliga platser.

BC Eskilstuna med uppdrag för Sörmland kommer att starta upp verksamheten i egen regi i början av 2016. Anledningar till valet av egen regi står att finna i språk, närhet till verksamheten och lokalkännedom. För närvarande är Samres leverantör. En projektorganisation inrättades i maj 2014 och arbetet har bedrivits mycket målmedvetet och processtyr. Funktioner som kommer att etableras är Tillståndsgivning, Beställningsmottagning, Trafikledning, Administration, Kundupplysning, Kvalitetsuppföljning entreprenörer, Optimering och drift av datasystemet samt Fasta resor. I Eskilstuna kommer man att hantera ca 400 000 resor/år och ha öppet dygnet runt. Bemanning kommer att vara ca 24 heltider totalt och kostnader beräknas bli uppåt 17 mkr/år med 5 mkr i särskild uppstartsbudget. I förberedelser inför uppstarten har mycket tid lagts på att förankra med beslutsfattare och informera alla berörda av verksamheten. Mycket tid har också ägnats åt att skapa bra gemensamma lokaler med rätt utrustning för hela verksamheten.

Den 1:a mars 2014 startade Östgötatrafikens beställningscentral i Mjölby. Full drift fr.o.m. augusti 2014. I Östergötland ville man ha en lokalt förankrad beställningscentral och det kravet gick inte i att ställa i en upphandling. Man är övertygad om att det går att utföra BC bättre och mer effektivt i egen regi, med bättre engagemang och man anser att de privata gör allt för att få ut så mycket vinst som möjligt. Projektstart så sent som september 2013 och man jobbade nästan dygnet runt till mars 2014. I januari 2014 började utbildningen. I Mjölby finns Beställningsmottagning, Trafikledning, Fasta resor och Trafikupplysning. I Mjölby använder man Sam3001 och är mycket nöjda med vad det systemet möjliggör. I Mjölby hanterar man ca 1 200 000 resor/år och har öppet dygnet runt. Bemanning är 62 personer varav 55 heltid och kostnader är ca 27,6 mkr/år. 7 mkr i särskild uppstartsbudget var avsatt, men man kostnaden blev bara 4 mkr. Den viktigaste faktorn inför starten, utöver tiden, är att säkerställa att personalen har anammat idén med att tänka själv. Viktigt att förstå att man är en del av Östgötatrafiken, värdegrundsarbete m.m. och att man är en del av något större samt att viljan att utvecklas finns. Man anser också att det är viktigt vad man säger vid mottagningen av samtal för att kunden ska acceptera alternativet som är billigast. Efter starten i egen regi har resenärerna fått det bättre. En bra med lokal på rätt strategisk placering är också av betydelse menar man i Östergötland.

I Helsingborg har man beställningscentral för Skånetrafiken. Beställningsmottagningen ansåg man dock inte hörde till kärnverksamheten och kunde därför upphandlas och sköts nu av Taxi Kurir. Trafikledning och kundtjänst beslutade man att ha i egen regi eftersom man anser att det är en del av kärnverksamheten som innebär att planera trafik. Kundtjänst vill man ha i egen regi för att de ansvariga bäst ska kunna utreda vad som hänt och snabbt återkoppla till kunderna. Egen regi tillkom eftersom man inte var nöjd med Samres. I egen regi har man funktioner för Trafikledning, Fasta resor, Kundsynpunkter, sjukresehandläggning samt färdtjänsthandläggare. I Helsingborg använder man PASS som systemstöd och man tycker att är viktigt att beställningsorganisationen äger systemet eftersom integrationen mellan olika system utvecklas allt mer. Dygnet runt-öppet gäller och man hanterar idag ca 850 000 resor/år. Trafikledning och Fasta resor har en bemanning med 20 heltidare + timanställda till en kostnad av ca 10 mkr/år. Beställningsmottagningen kostar för närvarande ca 12 mkr/år och skulle enligt egen utsago i egen regi kosta dubbelt så mycket.

I Jönköping har beställningscentralen drivits i egen regi sedan mars 2003 efter att då upphandlade Informationscentralen i Småland AB gick i konkurs. I Jönköping har man funktioner för allmän trafik och serviceresor som dock är separerade, vidare har man även Beställningsmottagning, Trafikledning, Fasta resor samt för kundsynpunkter. I Jönköping hanterar man ca 635 000 resor/år. Bemanning är ca 40 helårsarbetskrafter totalt samt att man under nätterna har avtal med SOS gällande sjukresor. Budget för enbart Beställningsmottagning är ca 15,8 mkr/år. Erfarenheten från uppstarten säger att det tar 2-3 månader att lära upp ny personal och att det är en utmaning att lära sig rutiner och regelverk. Lokaler, telefoni m.m. behöver riggas i tid. Ett halvår i förberedelse är minimum för platschef och teamledare. Bemanna upp i början är viktigt. Bäst med egen regi menar man är följande: enkelt förändringsarbete, korta besluts- och informationsvägar, lätt att testa nytt, kvalitets- och kostnadstänk vid bokningstillfället, mål inkl. kostnadseffektivt och kundfokus, man är en del av Region Jönköpings län, helhet och kunskap finns "inhouse", trygga medarbetare, närhet till trygga kunder, trafikföretag och handläggning. På minussidan nämner man endast personalfrågor inkl. löner.

Beställningscentralen i Örebro har funnits i egen regi i många år och de fördelar man ser med detta är att man har allt själva, man är i regionen, man kan inte bli lurade, inga profitintressen styr. Vidare upphandlar man all trafik själv. Man anser att det är viktigt att hela organisationen sitter samlad och att man kan ta problem/frågor direkt med den som kan hjälpa till/åtgärda. De funktioner man har är Bokning, Fasta resor, Trafikledning, Kundservice, Trafikplanering och Administration. Örebro hanterar ca 775 000 resor/år. Bemanning är motsvarande ca 55 helårsarbetskrafter för hela verksamheten och någon uttalad budget finns idag ej, p.g.a. av vissa organisationsförändringar.

Den samlade bilden efter studiebesöken är att samtliga är mycket nöjda med att driva verksamheten i egen regi. De utmaningar som finns med att driva verksamheten i egen regi skall dock på inget vis underskattas och vid nästan samtliga studiebesök har det tydligt framgått att vägen dit inneburit väldigt mycket arbete och resultatet har varit högst beroende av hur väl man förberett sig inför uppstarten.

7. ENHETER – VERKSAMHETSDELAR

A) BESTÄLLNINGSMOTTAGNING – BOKNING

Funktionen skall ha hög kompetens avseende regelverk, legitimering, trafiksystem och de geografiska förutsättningarna samt med hänsyn till de ekonomiska sambanden erbjuda resenären det bästa möjliga resalternativet.

Beställningsmottagningen skall vara öppen dygnet runt under årets alla dagar och hålla en hög svarsfrekvens för att minimera väntetider i telefon för resenärer och övriga beställare.

Resenären eller dennes ombud ska kunna boka resa via telefon till beställningsmottagningen eller via Internet och i förekommande fall med app.

Funktionen skall arbeta med bokning, ändring och avbokning. Mottagning av beställningar skall ske på ett sådant sätt att varje person som avser att beställa en resa:

- Svara på sådant sätt att det klart och tydligt framgår att det är BC Dalarna som svarat.
- Förstår den information som ges.
- Anser sig få ett professionellt mottagande och ett gott bemötande.
- Får en resebokning som motsvarar behovet baserat på regelverk, aktuellt kund-/grupptillstånd och personens önskemål.
- Detta innebär bland annat att operatören skall kunna förstå och göra sig förstådd gentemot resenärer med olika dialekter som förekommer i Sverige samt resenärer med nedsatt hörsel eller uppfattningsförmåga.

Enheten har en beställningsfunktion för och mottagning av resor i den allmänna anropsstyrda trafiken, sjukresor med tåg samt riksfärdtjänst med bil, tåg och flyg.

Resa bokas så långt det är möjligt med allmänna kommunikationsmedel, helt eller delvis. Med allmänna kommunikationsmedel avses fast linjetrafik med buss eller tåg i Dalarnas gemensamma kollektivtrafiksystem. Övriga godkända resor bokas och samordnas så långt det är möjligt i avtalade mindre fordon.

B) TRAFIKLEDNING

Funktionen skall ha hög kompetens avseende regelverk och legitimering, en mycket hög kompetens avseende trafiksystem och de geografiska förutsättningarna samt med hänsyn till de ekonomiska sambanden optimera trafiken, nyttja och samordna fordonskapaciteten på bästa sätt.

Trafikledningen behövs dygnet runt under årets alla dagar, leder och övervakar operativt all trafik samt arbetar förebyggande för att minimera de problem som kan uppstå för resenären i samband med resans utförande.

Trafikledningen realtidsinformerar samt omplanerar vid störningar och förändringar för resenärer i Service- och Linjetrafiken. Servicetrafiken kontrolleras så att planeringen av resor och fordonsval är rimligt utifrån resenärens bokning. Om så inte är fallet vidtas åtgärd för att säkerställa en effektiv planering. Avvikelse med larm ska hanteras direkt när de uppträder så att resenärerna får sina resor på utlovat sätt. Linjetrafiken övervakas så att linjeturer utförs enligt de fastställda tidtabellerna. När avvikelse sker, t.ex. vid försenade turer eller dubbleringsbehov, vidtas korrigerande åtgärder och därefter sker de omplaneringar som erfordras för att minimera transportresurser och kostnader samt för att säkerställa att kunderna får den resa som utlovats dem.

Trafikledningen säkerställer att byte mellan Service- och Linjetrafik sker på ett säkert och tryggt sätt för resenären helt enligt ambitionerna med ett gemensamt trafiksystem.

Trafikledningen kommunicerar direkt med förare avseende störningar, avvikelser och omplaneringar av trafikuppdragen. Trafikledningen har även en dialog med trafikföretagen när större förändringar sker och/eller när extra resurser behöver avropas.

C) KUNDSERVICE

Kundservice ska ha en hög kompetens gällande resevillkor, taxeregler, regelverk och legitimering samt en mycket hög kompetens avseende Dalatrafiks trafikutbud och trafiksystem.

Funktionen ska kunna ge korrekt upplysning om de olika resealternativ som Dalatrafik erbjuder och vilka regler som tillämpas.

Kundservice ska ha ett professionellt bemötande, både i den muntliga och skriftliga kommunikationen med kund. För detta krävs medvetenhet om hur det egna beteendet påverkar kundens upplevelse av mötet samt styrning, lyhördhet och ett lösningsorienterat förhållningssätt i kommunikationen.

Kundservice ska ta tillvara kundens initiativ till kontakt med Dalatrafik och ska förstå vikten av att skapa en god relation med kunden.

Funktionen skall, via flera olika kanaler, ta emot frågor och synpunkter på verksamheten och registrera och kategorisera dessa i ett kundärendesystem. För att möta kundernas krav på snabb hjälp och återkoppling skall den största andelen av ärendena hanteras och besvaras direkt av funktionen. För detta krävs bred kunskap om verksamheten samt säkerställa att berörda parter, både interna och externa, får ta del av kundärenden för åtgärd, uppföljning och utveckling. Återkoppling till kund sker alltid via Kundservice.

Kundservice ska ha ett gott samarbete med interna och externa parter för att snabbt och på bästa sätt kunna hjälpa kunden vid uppkomna trafikstörningar.

Funktionen ska ha kunskaper om företagets resegaranti och handlägga och besluta i ärenden som genererar ersättning till kund.

Kundservice ska vara tillgänglig dygnet runt och svarsfrekvensen ska vara hög för att minimera väntetider för kund.

D) TRAFIKPLANERING – FASTA RESOR

Trafikplanering – Fasta resor skall ha mycket hög kompetens avseende regelverk, legitimering, trafiksystemet och de geografiska förutsättningarna samt med hänsyn till de ekonomiska sambanden optimera trafiken. Funktionen ska nyttja och samordna fordonskapaciteten på bästa sätt samt säkerställa att tillräckliga och rätt fordonsresurser för Servicetrafiken finns att tillgå så att hela trafiksystemets behov tillgodoses.

Bokningar av regelbundet återkommande resor tas emot. I dialog med beställaren ska samplaneringsmöjligheterna förbättras genom att föreslå en möjlig anpassning av önskade på- och avstigningstider så att nödvändiga fordonsresurser kan minimeras. Funktionen ska eftersträva så hög regelbundenhet för återkommande resor som möjligt så att en hög kontinuitet uppnås för resenären genom att hämtning och lämning sker på regelbundna tider.

Trafikplanering – Fasta resor ska jobba för att säkerställa att schemaläggningen överensstämmer med fordonsbehovet så att rätt antal fordon är tillgängliga vid rätt tidpunkter under dygnets alla

timmar med hänsyn till resandeunderlaget vid de olika trafikperioderna under året, t.ex. skol- och lov dagar samt under låg- och högsäsong.

Trafikplanering – Fasta resor skall planera och samordna resor på ett kostnadseffektivt sätt med utgångspunkt från i första hand de fasta fordonsresurserna som står till förfogande och i andra hand avropsfordon. En god balans mellan de fasta resorna och de längre spontana resorna krävs så att ett optimalt nyttjande av de fasta fordonen i första hand säkerställs.

För att uppnå största möjliga effektivitet krävs en kontinuerlig och mycket god dialog med trafikföretagen samt ett nära och utvecklande samarbete med Dalatrafiks trafikavdelning.

E) ADMINISTRATION

Administration skall ha mycket hög kompetens avseende regelverk, legitimering och trafiksystemets behov samt med hänsyn till de ekonomiska sambanden effektivisera verksamheten genom analys, uppföljning, utveckling och som stöd till övriga funktioner och Dalatrafik.

Funktionen måste ha en transportörsportal, ett webbaserat verktyg för informationsutbyte mellan beställningscentral och transportörer.

Funktionen arbetar med kvalitetsuppföljning, t.ex. uppföljning av transportörernas utförande av reseuppgifter, avvikelserapportering, incident- och olycksfallsrapportering, viteshantering samt systemuppdateringar så som t.ex. fordonsregisterhantering, hantering av avtalspriser, pristabeller, indexförändringar m.m.

Administration ansvarar även för att följa upp schematider för samtliga fordon inkl. avropsfordonen.

Framtagande av fakturaunderlag inkl. fördelning av kostnader och upprättande av underlag för olika huvudmän och kostnadsställe. Funktionen upprätthåller konton för särskiljning av uppgifter.

Framtagande av avräknings- och vitesunderlag för transportörer.

Administration tillhandahåller statistik över utförda uppdrag i beställningscentralen och i Servicetrafiken, t.ex. resandestatistik, fordonsutnyttjande, kostnad och volym per restyp, samt svars- och väntetider i telefon.

Beställningscentralen har kontinuerliga verksamhets- och utvecklingsmöten med berörda parter. Vid behov medverkar beställningscentralen vid möten med kommuner, landsting och intresseorganisationer.

8. SYSTEMSTÖD IT/TELE

A) SYSTEMSTÖD TILL FUNKTIONERNA

Ett mycket bra systemstöd för Beställningscentral och Kundservice är en absolut förutsättning för att överhuvudtaget kunna bedriva verksamheten.

Beställningscentralen använder för närvarande Sam3001 som är ett planerings- och samordningsverktyg som klarar att samordna stora volymer resor. Systemet har kontinuerligt byggts till och förfinats. I dag innehåller systemet flera moduler som ger användaren stora möjligheter till lokal anpassning. Gränssnittet mot användarna är webb-baserat. Systemet tar emot beställningar av resor samt planerar och samordnar dessa, därefter skickas uppdraget till transportör. Samtidigt genereras underlag för betalning och bokföring liksom utförlig statistik. Dessutom är Sam3001 ett trafikledningssystem som upprätthåller kommunikation mellan systemet och fordonen. Ett avancerat behörighetssystem säkerställer att varje användare får tillgång till just de funktioner som han/hon behöver. Nedan en översikt av de funktioner som Sam3001 innehåller.



Dalatrafik har idag ett eget avtal med Malmator AB som är systemägare till Sam3001. Dalatrafik tillhandhåller i sin tur systemet till den avtalade leverantören av Beställningscentralen. Kontinuerlig systemutveckling sker där Dalatrafik, Samres och Malmator gemensamt ser över nya och/eller förändrade behov. Dalatrafik bekostar dock ensamt all systemutveckling och äger genom avtalet med Malmator rättigheterna även framöver. Samres har dock själva utvecklat vissa stödfunktioner efter att data hämtas ur Sam3001, t.ex. en portal för transportörer och bl.a. för de statistikpaket som levereras till Dalatrafik. Vid egen regi kan alltså Dalatrafik behöva utveckla vissa stödfunktioner själva.

Oavsett vägval för framtiden och hur Beställningscentralen skall utvecklas har Dalatrafik för avsikt att snarast möjligt starta en upphandling av det framtida systemstödet. Utöver Sam3001 finns på marknaden flera liknande system som t.ex. Planit, Trapeze och Alpha. Syftet med upphandlingen är att säkerställa att vi har det bästa möjliga systemstödet med hänsyn till alla behov och att vi får det till lägsta möjliga kostnad. Upphandlingen av systemstödet ingår för övrigt inte i denna utredning.

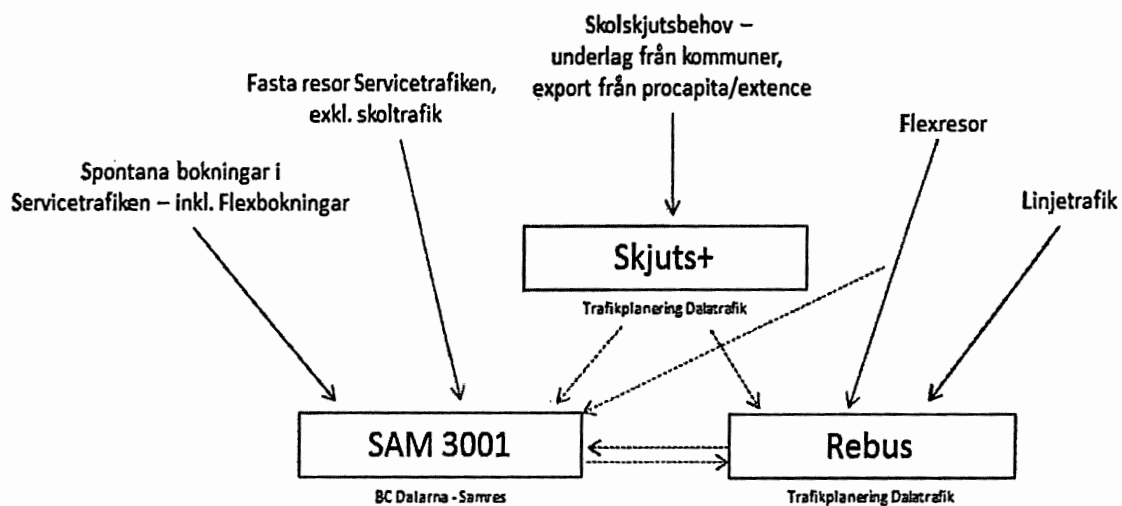
Boomerang är det ärendehanteringssystem som Dalatrafiks Kundservice jobbar med. I systemet registreras kundsynpunkter och andra relevanta ärenden för uppföljning, bevakning och för att besvara ärenden. Boomerang har en flervägskommunikation och ärenden kan skickas vidare till andra instanser som remisser med förväntad återkoppling eller också enbart för kännedom. Boomerang ägs av CSC som Dalatrafik har avtal med. Andra ärenden loggas till viss del av övriga funktioner i Dalatrafik samt i stor volym även i den nya funktionen DLC i Beställningscentralen som

hanterar alla trafikstörningar. I dessa övriga funktioner används idag inte Boomerang, mer än vid återkoppling till Kundservice, eftersom uppfattningen varit att Boomerang inte riktigt kan tillgodose alla behov. Av den anledningen har Dalatrafik tidigare beslutat om att utreda frågan om ett ärendehanteringssystem för Dalatrafik inkl. upphandlad verksamhet och under tiden har varje funktion själva funnit egna lösningar för att hantera sina ärenden. Arbetet med att utreda detta har skjutits upp tills vidare men behöver nu aktualiseras igen eftersom Beställningscentral och Kundservice ska samordnas oavsett om upphandling eller ej kommer att ske.

Driftledningscentralen (DLC) i Beställningscentralen använder idag Rakel för kommunikation med i första hand de stora bussarna i linjetrafiken samt Vemos för övervakning av all trafik i realtid. Vemos kan inte tillgodose alla de behov som en modern trafikövervakning behöver. Därför ses för närvarande andra möjligheter över och bl.a. har Hogia som idag levererar TIMS (störningsinformation till resenärer) till Dalatrafik ett trafikledningssystem som mycket bättre kan stödja i arbetet med realtidsövervakning för DLC, men även ge fördelar i arbetet för både Kundservice och Trafikplanering i Dalatrafik. Även SamBus har ett eget system med liknande funktioner, dock utan den direktkoppling till TIMS som Hogias lösning möjliggör. Ett bättre systemstöd behövs oavsett om upphandling eller ej kommer att ske.

Att integrera system tydligare med varandra är aktiviteter som pågår eller kommer att startas upp i Dalatrafik. Trafikplanering i Dalatrafik använder idag både Rebus och Skjuts+ för linje- och skolskjutsplanering, i båda fallen är Forsler & Stjerna systemägare, som för övrigt också har ett integrerat ärendehanteringssystem Respons som Dalatrafik inte har avtal om, eftersom Boomerang finns istället. Dessa system behöver framöver tydligare och mer direkta kopplingar till de systemstöd som Beställningscentral och Kundservice ska använda sig av, oavsett om dessa funktioner upphandlas eller ej. Funktionen Fasta resor saknar idag ett effektivt systemstöd för planeringen av alla resor baserat på resenärdata. Skjuts+ som Dalatrafiks Trafikplanering använder sig av ger ett systemstöd för elevdata och skolskjutsplanering som i stora drag överensstämmer med Fasta resors behov, därför behövs sannolikt en gemensam utveckling ske även kring detta för att vara resurseffektiv. Det bör också ske, oavsett om Beställningscentral skall upphandlas eller ej, men underlättas i egen regi-alternativen av att allt då sker inom samma organisation och på samma plats.

Bilden nedan är endast ett exempel på den komplexa tillvaro som idag finns där Sam3001, Skjuts+ och Rebus alla är beroende av varandra men där direkta överföringsmöjligheter av data saknas. För närvarande hanteras samma data av flera parter, Dalatrafik och Samres, som måste förstå varandra, bl.a. för att den manuella inläggningen som i flera fall krävs skall bli rätt.



Röda pilar visar på områden som behöver utvecklas eller integreras med varandra

Källa: Dalatrafik

B) IT - ÖVRIGT

Övrigt IT, i första hand utrustningen som krävs vid dataarbetsplatser och den datakommunikation som behövs, ingår normalt vid upphandling av Beställningscentral och är en förutsättning för att kunna utföra arbetet i de funktioner som upphandlas. Därför har Dalatrafik inga krav på antal eller liknande.

I egen regi beräknas det tillkommande behovet av dataarbetsplatser vara 33 datorer varav 11 med dubbla skärmar (se även under Organisation och Ekonomi).

Vid beslut om egen regi och samlokalisering av all verksamhet i Dalatrafik krävs även följande som blir en effekt av att annan lokal behövs (se även under Lokal och Ekonomi):

Behov	Antal
Internet anslutning	1
Brandväggar	2
LAN switchar	3
WLAN AP	6
Kablage LAN arbetsplats	90
Server UPS	2
Server Rack	4
Server kylning	2
Server rum	2
Telia Mobil LAN access	1
Dataarbetsplatser hw	33
Dataarbetsplatser sw	33
Serverar	6
Datalagring	2
<u>Anslutning Blg RC</u>	
Internet	1
Brandvägg	1
<u>Anslutning Blg BD</u>	
Internet	1
Brandvägg	1
Passer/larm system	10
Konferensrum - IT	4

TABELL 1: BEHOV IT (KÄLLA, DALATRAFIK)

C) TELEFONI

Vid upphandling behöver Dalatrafik ställa liknande krav som i nuvarande avtal, t.ex. följande: Leverantören skall införskaffa nödvändiga abonnemang och stå för samtliga kostnader, Dalatrafiks inarbetade telefonnummer för Servicetrafik 0774-44 00 00 och för transportörer 0774-44 00 20 skall användas samt att direkttelefonnummer till funktionerna skall finnas.

Vid beslut om egen regi och samlokalisering av all verksamhet i Dalatrafik krävs även följande som blir en effekt av att annan lokal behövs (se även under Lokal och Ekonomi):

Behov	Antal
Telefon Alcatel	50
Headset - trådlösa	38
Telefoni växel	1
Nummerserie 65XXX	100
TrioAgentlicenser	40
Rakel anslutning	1
Mobiltelefoner	5

TABELL 2: BEHOV TELEFONI (KÄLLA, DALATRAFIK)

9. INTRESSEOMRÅDEN OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

A) GEMENSAMT TRAFIKSYSTEM

Det gemensamma kollektivtrafiksystemet är i mycket stor utsträckning beroende av de funktioner som finns i nuvarande Beställningscentral och Kundservice. Funktioner som omfattar bokning för resenärer, legitimerade och allmänna, trafikledning med både operativ övervakning och styrning samt planeringsfunktioner för alla de fasta resorna i Servicetrafiken samt administrativa stödfunktioner och Kundservice för att omhänderta all kundsynpunkter. Hur väl alla dessa funktioner fungerar tillsammans, hur samarbetet med Dalatrafik och trafikföretagen utvecklas, påverkar och är avgörande för hela det gemensamma trafiksystemet. Kvalitén med en direkt påverkan på resenärsnyttan och upplevelsen för de som reser med oss börjar många gånger med en kontakt med någon av dessa funktioner. Hur trafiken i praktiken fungerar för resenärerna påverkas i realtid här av de övervakande och direktstyrande insatserna i Trafikledningen. Hur väl de resenärer som kräver extra omsorg tas om hand avgörs bl.a. av planeringen i Fasta resor. Hur tydligt vi informerar våra resenärer om eventuella trafikstörningar avgörs av hur bra samarbetet fungerar mellan Trafikledning och Kundservice. Hur kostnadseffektiva vi blir är en effekt av hur Trafikplanering i Dalatrafik, Fasta Resor, Bokning, Trafikledning och Kundservice fungerar tillsammans i förhållande till trafikföretagen.

Möjligheten att erbjuda fler resor för även allmänheten till en lägre kostnad genom att samutnyttja alla resurser är ett av de viktigaste målen med det nya trafiksystemet, fullt ut kan det först förverkligas när alla dessa funktioner förstår det övergripande målet och utan att någon suboptimering av vissa delar sker på annans bekostnad.

Det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet, med dess behov av att uppnå en synkroniserad och samordnad trafik till ett system istället för många olika delar, för resenärsnyttan, kvalitén och ekonomin måste få och förtjänar rätt stödfunktioner och dessa kan i stor utsträckning levereras genom en mycket väl fungerande Beställningscentral och Kundservice.

B) KVALITÉ

Kvalitetskraven på verksamheten är generellt höga och vissa avseenden mycket höga med tanke på känsligheten kring vissa resenärsgupper samt den sekretess som råder kring personuppgifter och hantering med folkbokföringsregister och landstingets remissregister. Skriftliga rutiner och tydliga processer som säkerställer att uppdragen utförs med full hänsyn till gällande lagar, regler och avtal är ett måste för att verksamheten skall leva upp till kvalitetskraven.

Om upphandling sker genomför Dalatrafik revisioner löpande efter driftstart och med den frekvens som krävs för att uppnå de avtalade kvalitetskraven. Revisionerna kan genomföras med observationer, intervjuer, granskning av dokumentation, avvikelshantering, rutiner, planer etc. Internrevisioner är också nödvändiga för att säkerställa och kontrollera att verksamheten följer fastställda kvalitetskrav, men även för att kunna sätta nya mål för en allt bättre kvalité. Internrevisioner bör ske minst var sjätte månad då samtliga avvikelser dokumenteras för vidare åtgärd. Vid beslut om egen regi blir dessa särskilt viktiga och dokumentationen bör i förekommande fall stämmas av med beställare som kritiskt får möjligheten att granska det interna kvalitetsarbetet.

All personal i samtliga funktioner måste generellt ha god kunskap om det som krävs i verksamheten eller före driftstart utbildas så att en fullt acceptabel nivå uppnås i förhållande till kraven. Att i tal och skrift i det svenska språket kunna göra sig mycket väl förstådda är en förutsättning i en verksamhet som har en mycket lokal förankring och där människor, med hänsyn till deras aktuella situation och egna förutsättningar med olika handikapp och/eller sjukdomar, alltid behöver mötas med empati, ödmjukhet och respekt. Personal måste vidare vara mycket väl insatta och förtrogna med de regelverk som gäller för olika typer av resor och olika beställare och ha god kännedom om lokala institutioner som sjukhus, särskilda boenden och större offentliga samlingspunkter i länet,

vilket bland annat innebär ingångar, avdelningar, upphämtnings- och avlämningsplatser, receptioner, mm.

Svarstider för beställningsmottagningen, alla inkommande samtal/anrop skall så långt som möjligt besvaras utan dröjsmål. En mycket hög svarsfrekvens för uppsatta mål är viktigt eftersom detta oftast är den första kontakten med resenären och om resenären från början upplever att tillgängligheten är dålig tenderer det ofta att påverka den totala upplevelsen av att resa med Dalatrafik. Nuvarande miniminivåer för svarstider framgår av nedanstående tabell:

Besvarade samtal inom	Inkommande anrop till Beställningsmottagning minst	Inkommande anrop Trafikledningscentral	Inkommande anrop till Transportörs- och förarsamtal minst
45 sekunder	70%	97%	85%
5 minuter	97%	-	97%

TABELL 3: FÖRVÄNTNINGAR PÅ BESVARADE SAMTAL (KÄLLA, DALATRAFIK)

Resenären skall ha en resebokning som motsvarar behovet baserat på regelverk, aktuellt kund-/grupptillstånd. Resa skall så långt det är möjligt bokas med allmänna kommunikationsmedel, helt eller delvis. Resenär ska omgående kontaktas i de fall det inte är möjligt att utföra en resa på det viset som tidigare överenskommits vid bokningen. Alla samtal spelas in för uppföljning av verksamheten i beställningsmottagningen.

Kunskapen om gällande regelverk för Service- och Linjetrafiken i länet måste vara hög, inkl. taxor. Mycket goda geografikunskaper i Dalarnas län krävs, vilket bland annat innebär att kunna tätorter, kommuner, större vägnät, bytespunkter, bytesmarginaler mellan linje- och servicetrafik, hållplatser m.m. för att planera trafiklösningar med hög kvalitet som inte enbart är kostnadseffektiva utan också fungerar i praktiken både för förare och resenärer. Vidare behövs samma kunskap i den akuta situationen när resenärer behöver hjälp med den bästa möjliga lösningen utifrån ett hastigt uppkommet problem.

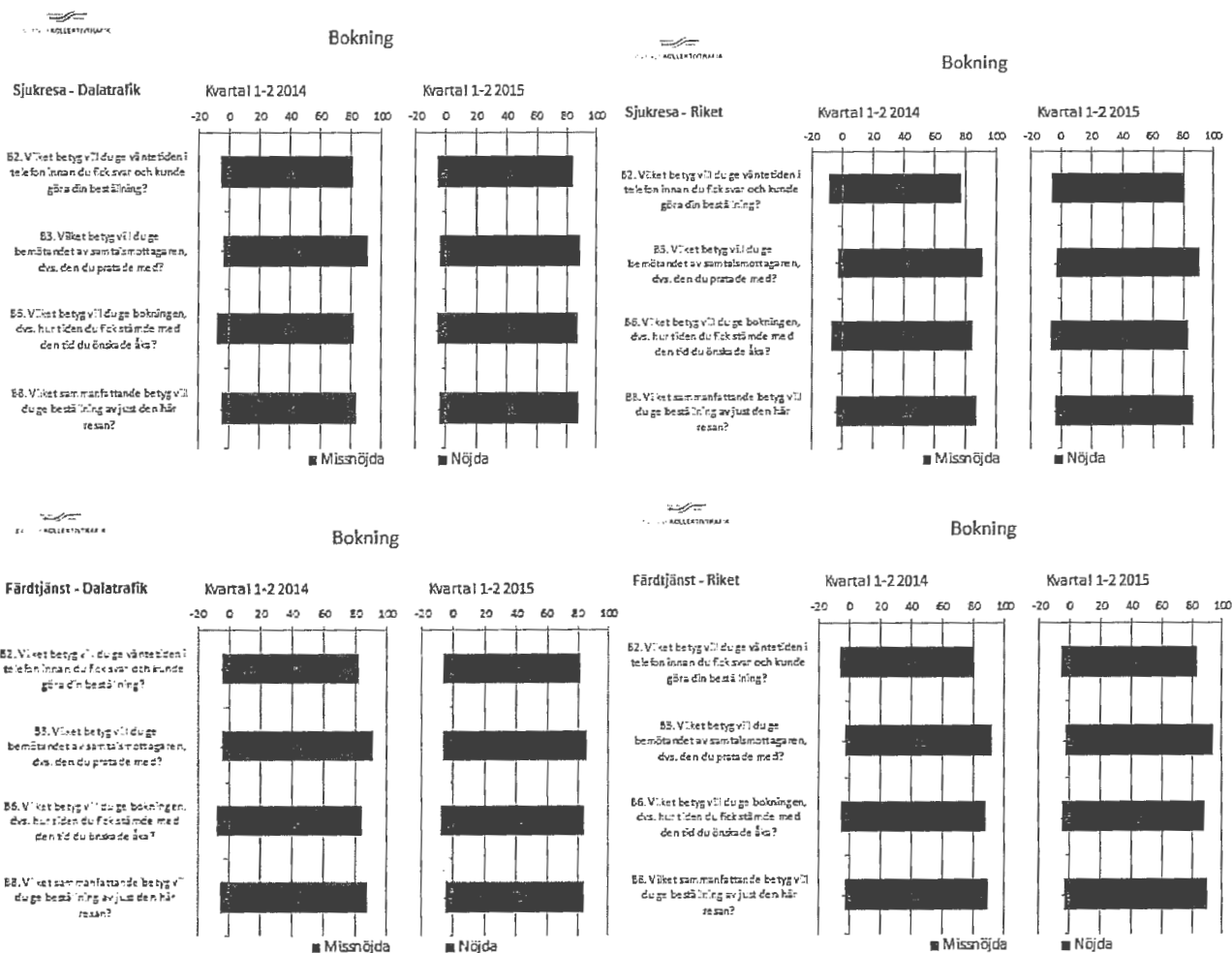
Trafikövervakning med proaktiva åtgärder för att minimera störningar för resenärerna är en mycket angelägen arbetsuppgift eftersom ett modernt trafiksystem inte bara behöver bistå resenärerna när skadan är skedd utan i mycket större grad än tidigare sätta in åtgärderna innan resenärerna drabbas. Samarbetet med trafikföretagen måste därför vara i fokus så att avvikelser i verksamheten minimeras och så att larm och trafikstörningar omgående åtgärdas så inte resenärer drabbas mer negativt än absolut nödvändigt. Informationen till resenärerna om störningar måste komma i rätt tid för att minimera skadan, vilket också tydliggör behovet av att verksamhetens olika funktioner fungerar mycket bra tillsammans.

När resenärer har synpunkter och/eller klagomål om hela verksamheten måste tillgängligheten för att ta emot dessa vara hög med en ambition att alltid svara tydligt och korrekt. I de fall kundsynpunkterna behöver föras vidare till andra delar i verksamheten behöver det på samma vis vara lika tydligt så att mottagare i alla led förstår vad som avses. När direkt återkoppling ej kan ges till kund, vid synpunkter och/eller reklamationer, måste ändå svartiden minimeras och därför är det viktigt att process och svarstider är tydliga och följs av alla verksamhetsdelar. En resenär som på något vis för fram ett klagomål kan inte ignoreras och ju längre tid svaret tar desto större blir oftast skadan.

Kunskapen om – och kvalitén i arbetet med – stödsystemen måste vara hög. All grunddata måste vara kvalitetssäkrad och korrekt samt kontinuerligt och direkt uppdateras när så krävs. Det administrativa arbetet med stödfunktioner för verksamheten med ett t.ex. ta fram underlag för fakturering och avräkning måste hålla en mycket hög kvalitet och statistik måste alltid vara tillförlitlig.

Kundbarometern ANBARO är en mätning av den anropsstyrda trafiken med målet att kvalitetssäkra resandet. Undersökningen tillhandahålls av Svensk kollektivtrafik och används av fjorton av landets trafikhuvudmän. Undersökningen bygger på "dagen-efter" intervjuer med fyra färdtjänst- och fyra sjukresenärer per dag, året om. Avsikten är att mäta den upplevda kvaliteten på genomförd resa men också av bemötande i beställningscentralen. Generellt sett ligger resultatet av undersökningen

för Dalatrafiks del väl i nivå med riket i övrigt. Frågor om bokning är en del av mätningen och för 2015 kvartal 1-2 är kundnöjdheten något högre för sjukresor i Dalarna jämfört med övriga Sverige, medan kundnöjdheten för färdtjänst visar omvända siffror där övriga Sverige ligger något högre än Dalarna, vilket diagrammen nedan visar.



TABELL 4-7: BOKNING SJUKRESA DALATRAFIK, BOKNING SJUKRESA RIKET, BOKNING FÄRDTJÄNST DALATRAFIK, BOKNING FÄRDTJÄNST RIKET (KÄLLA, ANBARO)

Kvaliteten i nuvarande verksamhet visar på hög svarsfrekvens och generellt mycket korta väntetider vid bokningar för resenärerna. Störningar i den planerade trafiken är minimala, de problem som uppstår är oftast relaterade till de spontana resorna och svårigheten att i alla lägen lösa trafiksituationerna utan någon störning för resenärerna. Totalt sett med hänsyn till alla resor som genomförs är dock förseningar på en väldigt låg, och efter förhållandena, acceptabel nivå. Förbättringar är dock möjliga rent administrativt och med förebyggande åtgärder för hela verksamheten. Även analys av hur väl arbetet avlöp t.ex. det senaste trafikdygnet kan utvecklas så att kvaliteten ständigt förbättras eller alternativt stannar på en mycket hög nivå.

Möjligheten för uppdragsgivaren att ta ut viten av leverantör när kvaliteten inte lever upp till avtalade mål är ett tydligt sätt att i pengar visa vad brister i kvaliteten kostar. För närvarande omfattas i första hand svarstider av detta eftersom det blir verkninglöst om det inte också på ett förhållandevis enkelt sätt är mätbart. Generellt leder höga kvalitetskrav och vitesklausuler till ett högre pris, även om de är i många fall är nödvändiga, eftersom riskerna för leverantörerna också blir mer påtagliga.

C) INFORMATION – RAPPORTERING – STATISTIK

Alla verksamheter behöver tydliga informationskanaler och funktioner som på ett eller annat vis ska jobba tillsammans. Dessa är inte på något vis betjänta av att det finns osynliga murar i

verksamheten och/eller att gränssnitten mellan verksamhetsdelarna är så otydliga att det blir ett hinder i det pågående arbetet. Om inte målbilden är tydlig och inte den samma för alla verksamhetsdelar tenderar också informationen att bli otydlig. För många olika stödsystem kan också negativt inverka på det tydliga informationsbehovet mellan verksamhetsdelarna och skapa en otrygghet i vad som egentligen gäller och vilken information som är den rätta. En av de viktigaste uppgifterna för en organisation är därför att skapa stor tydlighet i informationsvägarna och vem som ansvarar för vad. Det kan dock försvåras i en situation där delar av verksamheten är upphandlad och de övergripande målen aldrig riktigt kan vara de samma. Uppdragsgivaren måste då säkerställa och avtala om rutiner som fungerar både på kort- och lång sikt.

Återkoppling och rapportering från de som är utförare till den som fattar beslut i någon grad är ett absolut måste för säkerställa att de fattade besluten också fått förväntad effekt, eller för att korrigerande åtgärder/beslut behövs. Detta är lika viktigt oavsett om extern part driver verksamheten eller om det sker i egen regi. Rapportering behövs från alla funktioner och behöver utformas så att den blir ett beslutsunderlag som underlättar måluppfyllnad.

Ett omfattande statistikpaket krävs för att följa upp att mål för fastställda kvalitets- och nyckeltal nås. Statistiken behöver bl.a. redovisa samtliga resor månadsvis per restyp och huvudman (kommuner och landstinget) med volym och kostnader, telefonstatistik med svarstider, antal resande på flex- och anropstyrda linjeturer, kundsynpunkter fördelade på områdeskategorier som t.ex. linjer och kommuner samt utförande och beteenden i trafiken m.m. Statistik behövs även som beslutsunderlag till kommande utvecklingsbehov och är av stort intresse och behov för hela Dalatrafik, men är också betydelsefullt för beställare i kommuner och landstinget.

D) STYRNING, UTVECKLING OCH FLEXIBILITET

Det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet kräver en mycket tydlig styrning av verksamheten med en huvudman som har möjligheten att kontrollera alla dess funktioner och säkerställa att funktionerna också levererar det som trafiksystemet behöver. Eftersom trafiksystemet så tydligt hänger samman i alla dess delar; trafik med många bytespunkter/nav, trafikavtal med samma leverantör för alla fordon etc., finns det inte utrymme för suboptimering i någon enskild del och därför måste Dalatrafik samordna alla behov och i alla lägen leda hela verksamheten. För att leda hela verksamheten och åstadkomma en mycket tydlig styrning krävs en homogen och stark organisation i egen regi eller genom en mycket stor tydlighet i avtalen med upphandlad leverantör, som då i den centrala position som Beställningscentral och Kundservice är, alltid företräder Dalatrafik på samma vis som om Dalatrafik själv hade tagit det fulla ansvaret.

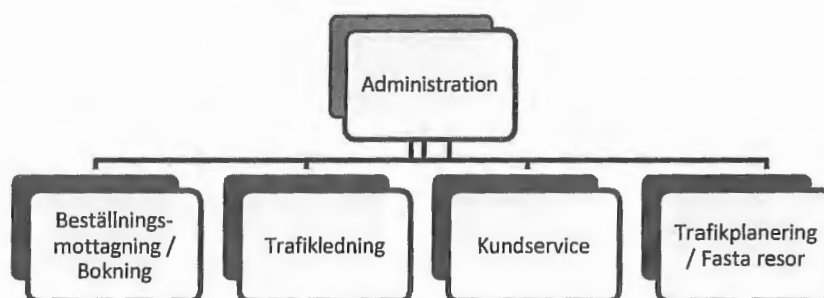
Över en längre tidsperiod kommer behoven att förändras och en utveckling att ske som långt ifrån är förutsägbar. Det gäller för trafiksystemet i sig som kommer att påverkas av våra resenärers nya behov och förändrade beteenden. Samhället i stort och den roll som kollektivtrafiken kommer att spela i framtiden kan också innebära stora förändringar som kommer att påverka Dalatrafiks beställare i kommuner och landsting i en riktning som idag inte går att överblicka. Förändringar i lagar och regler som idag är styrande för verksamheten kan innebära att mycket i verksamheten måste omprövas och förändras. Behov av snabba förändringar kan också komma där förväntningar på ett också snabbt och effektivt resultat även kan förväntas. Utmaningarna framöver för Dalatrafik kommer sannolikt inte att vara de samma som tidigare. Viktigare än någonsin tidigare blir därför att organisationen är tillräckligt flexibel för att på alla vis möta de nya behoven och inte själv bli ett hinder för utvecklingen. Verksamheten måste hela tiden anpassa sig efter nya och/eller förändrade behov och i en följsam takt som samtidigt säkerställer en hög kvalitet och en hög kostnadseffektivitet. Ledarskapet i organisationen måste därför vara det rätta och ha alla insikter om att behoven av att ständigt förändring är en naturlig del i vår utveckling. För att snabbt och effektivt kunna anpassa verksamheten efter nya förutsättningar får det inte finnas låsningar i externa avtal som omöjliggör detta. I egen regi kan snabba beslut tas utan påverkan på andra. Vid upphandlade funktioner måste utrymme finnas för att ha en tillräcklig flexibilitet som åtminstone möjliggör att vissa områden kan förändras under avtalstiden. Det finns dock en avsevärd svårighet att i externa avtal åstadkomma detta, även i mindre omfattning, utan att det blir kostsamt.

10. FUNKTIONER OCH EKONOMI

A) BEMANNING OCH ORGANISATION

Organisation beskrivs i två scenarion; en möjlig organisation för en upphandlad enhet utifrån fastställda krav och kriterier samt en organisation i egen regi utifrån ett bemanningsbehov. Organisationen i egen regi gör ingen skillnad på om verksamheten bedrivs i egen regi dagar och kvällar eller om det sker dygnet runt. Skillnaden uppstår endast i numerär i själva bemanningen.

Principskiss organisation efter upphandling:



Källa: Dalatrafik

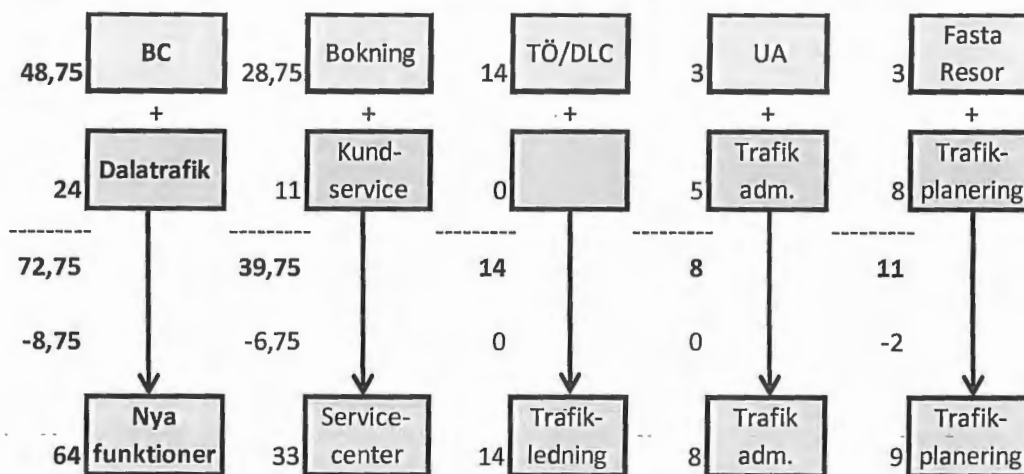
Funktionerna kräver en stor grad av samverkan för att säkerställa en hög kvalitet och för att uppnå ett effektivt resursutnyttjande.

Det nya gemensamma trafiksystemet kräver också ett nära samarbete med Dalatrafik och i vissa fall t.o.m. ett mycket nära samarbete, främst kring Administration och Trafikplanering – Fasta resor.

Bemanningsbehov uppstår utifrån krav på utförande av samtliga funktioner och med hänsyn till fastställda kvalitets- och effektivitetskriterier under upphandling och i avtal.

En samlad ledningsfunktion förutsätts för alla funktionerna och behövs bl.a. för att säkerställa en gemensam utveckling och för avtalsefterlevnad.

Bemanning i egen regi, förändring enheter och årsarbetskrafter vid samordning:



Källa: Dalatrafik

I denna bemanningsplan flyttas även en administrativ befattning från Kundservice och en från Trafikplanering till Trafikadministration för att på effektivaste sätt samutnyttja resurserna, därav ingen synbar rationalisering ovan för Trafikadministration.

Med egen regi dygnet runt, d.v.s. även nätter, tillkommer ett behov av ytterligare totalt 5,5 årsarbetskrafter för Servicecenter och Trafikledning.

Nuvarande funktioner, blå och grå ovan, samordnas till nya funktioner i Dalatrafik och ovan redovisas även antal kända eller beräknade antal årsarbetskrafter inkl. vikariehållning på drygt 21 %. En vikariehållning på ca 21 % är rimlig med hänsyn till det behov som finns för att täcka semester, sjukfrånvaro och vård av barn, men även annan tillfällig frånvaro som utbildning etc.

Samordningen är resurseffektiv och visar på en besparing på totalt 8,75 årsarbetskrafter och ett tillkommande behov, jämfört med befintliga resurser, på totalt 40 årsarbetskrafter inkl. vikariehållning på drygt 21 % (vikariehållning endast för Servicecenter och Trafikledning) utifrån nuvarande volymer av inkommande samtal. En förändring av inkommande samtalsvolymer kan naturligtvis påverka bemanningsbehovet.

Beställningsmottagning – Bokning och Kundservice samordnas som två underenheter i Servicecenter och delar på bemanningen kl. 09.00-14.00 måndag-fredag samt även under lördag och söndag.

Bemanning för Servicecenter har sin peak ca. kl. 09.00 på förmiddagen då 15 personer samtidigt behövs för att svara på alla bokningar. I snitt tar varje beställningsmottagare emot ca. 11 samtal per timme, totalt ca. 1 400 samtal/dag kl. 06.00-21.00 måndag-fredag. 33 årsarbetskrafter inkl. vikariehållning på drygt 21 % behövs separat för denna funktion medräknat det behov som finns för Kundservice samt det bemanningsbehov som finns lördag kl. 08.00-17.00 och söndag kl. 08.00-21.00.

Trafikledningen har sin peak något tidigare på morgonen, ca kl.08.00. Behovet av 14 årsarbetskrafter inkl. vikariehållning på 21 % behövs för att övervaka, optimera och trafikleda samt säkerställa att hela trafiksystemet nyttjas och fungerar på bästa sätt. Samma öppettider som Servicecenter i egen regi är nödvändig, d.v.s. kl. 06.00-21.00 måndag-fredag, kl. 08.00-17.00 lördag och kl. 08.00-21.00 söndag, i alternativet utan nätter.

Nuvarande Uppdragsadministration samordnas med Trafikadministration inkl. Skoladministration. För att täcka bemanningsbehovet i peak för Servicecenter bistår även Trafikadministration med totalt 9 timmar fördelat på 5 personer. Totalt behövs 8 årsarbetskrafter (ingen separat vikariehållning).

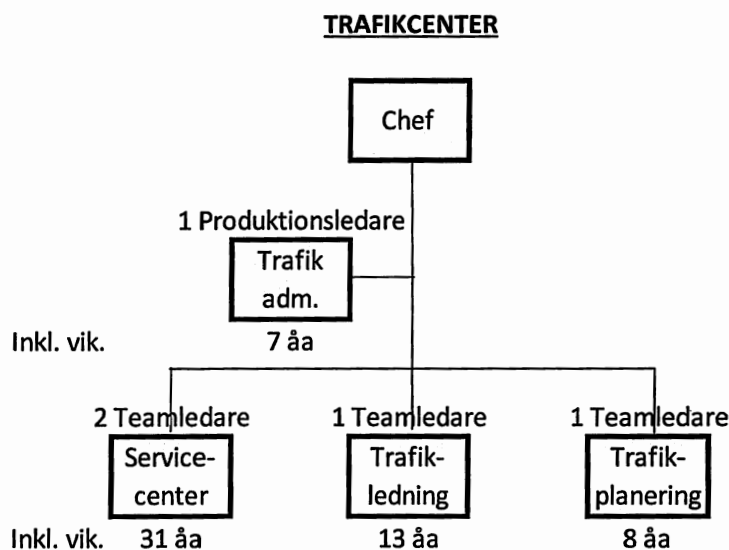
Fasta Resor blir en del av Trafikplanering för att tillvara ta alla planeringsbara synergieffekter i trafiken. Enheten bemannas med 9 personer (ingen separat vikariehållning) och ansvarar för all trafikplanering för alla behov, Linje- och Servicetrafik, i det gemensamma kollektivtrafiksystemet.

Vid beslut om egen regi behövs en projektorganisation som motsvarar bilden ovan för att implementera nuvarande funktioner från BC och samordna med funktionerna i Dalatrafik. Projektet behöver startas upp snarast möjligt efter beslut och pågå fram till driftstart. Projektet behöver en styrgrupp bestående av ledningsfunktioner i Dalatrafik samt 1 huvudprojektledare med hög kompetens och 5 mycket driftiga delprojektledare, 1 var för de olika funktionerna med undantag av Servicecenter där behovet är 2. Områden som berör hela Dalatrafik som ekonomi, personal, lokal samt IT/teknik kan och bör hanteras direkt från styrgruppen och ska inte belasta huvudprojektledare eller delprojektledare.

Organisation i egen regi:

Med ovanstående bemanning i egen regi ges förutsättningar för en förändrad organisation i Dalatrafik.

En ny avdelning, Trafikcenter, bildas i Dalatrafik efter samordning av funktioner från nuvarande Beställningscentralen samt Kundenservice och Trafik i Dalatrafik.



För att säkerställa en gemensam utveckling med optimala synergieffekter och få full utväxling i egen regi är det av stor vikt att funktionerna underställs en och samma chef som i sin tur är direkt underställd VD samt att en fullständig samlokalisering av hela Trafikcenter verkställs.

Logistikcontroller i Dalatrafik med samordningsansvar för Trafikadministration ersätts i denna organisation av en Produktionsledare med ansvar för Trafikadministration samt ett samordnings- och utvecklingsansvar för övriga funktioner. Funktionerna kräver en stor grad av samverkan med ett nära samarbete för att säkerställa en hög kvalitet och för att uppnå ett effektivt resursutnyttjande.

4 befattningar som Teamledare inrättas, 2 för Servicecenter med underenheterna Beställningsmottagning – Bokning och Kundenservice och 1 var för Trafikledning och Trafikplanering. Tillsammans med chef för avdelningen ersätter de i Dalatrafik även nuvarande Samordningsansvarig för Trafikplanering, Trafikchef och Kundenservicechef.

Dalatrafiks organisation behöver också en HR-resurs för hela företaget vilket ej framgår av organisationsbilden ovan eftersom den förutsätts bli direkt underställd VD. För att samlat omhänderta alla personalbehov i Dalatrafik; rekrytering, personalutveckling, utbildning, ledigheter, lön etc. behövs en gemensam resurs för hela företaget när antalet anställda kraftigt ökar från ca 45 medarbetare till ca 85 baserat på heltid, dock är antalet medarbetare beroende av anställningsform. Befattningen som lönerapportör i nuvarande organisation bedöms kunna utvecklas till att bli denna HR-resurs.

En förstärkning av IT-funktioner behövs också för att stödja alla nya medarbetare. Denna funktion kan vara en del av bemanningen i det nya Servicecenter för att direkt hjälpa medarbetare i den operativa verksamheten. Det innebär inget ytterligare extra bemanningsbehov, dock behöver denna specialistkompetens säkerställas.

B) PERSONAL

För att uppfylla ovanstående generella behov behövs följande profil för de olika medarbetarna oavsett om funktionerna upphandlas eller verkställs genom egen regi.

Uppdraget ställer höga krav på rätt medarbetare och för att nå förväntade resultat är det ett måste att se medarbetarna som centrala i verksamheten. Alla medarbetare måste till fullo förstå uppdraget och ha förmågan att sätta sig in i verksamhetens alla olika delar samt ha ambitioner att vara en del av den ständigt pågående utvecklingen. Att förstå kundernas olika behov samt att ha god förståelse för de ekonomiska sambanden är också viktigt för samtliga medarbetare.

Beställningsmottagare och Kundmottagare: bra på att förstå och tala svenska, positiv, tydlig och rak i bemötandet, god förmåga att leda samtal, hög kompetens gällande regelverk, legitimering och trafiksystem, mycket bra lokalkännedom, stor teamkänsla och hög effektivitet i utförandet av samtliga arbetsuppgifter.

Trafikledare: bra på att förstå och tala svenska, mycket god förmåga att styra, leda och övervaka all trafik, optimera trafik- och fordonsresurser på ett kostnadseffektivt sätt, hög kompetens gällande regelverk och legitimering, mycket hög kompetens gällande trafiksystemet, mycket bra lokalkännedom, bra på att kommunicera, stor teamkänsla och hög effektivitet i utförandet av samtliga arbetsuppgifter.

Trafikplanerare: Logistiskt tankesätt, analytisk, mycket hög kompetens gällande trafiksystemet, mycket bra lokalkännedom, optimera trafik- och fordonsresurser på ett kostnadseffektivt sätt, positiv grundinställning och jobba för att finna de bästa lösningarna och inte begränsas av problem, bra på att kommunicera, stor teamkänsla men också eget ansvarstagande.

Trafikadministratörer: Ansvarsfull, noggrann, analytisk, processinriktad, mycket god IT-vana, fokus på att hålla en mycket hög kvalitet, hög kompetens gällande regelverk, legitimering och trafiksystem, mycket god förståelse för de ekonomiska sambanden, bra på att kommunicera och stor teamkänsla.

Vid egen regi ställs höga krav på Teamledare, Produktionsledare och Chef för Trafikcenter. Samtliga måste, utöver de kompetenser som även övriga medarbetare förväntas ha, även ha en egen förmåga att ständigt driva, utveckla och på ett positivt sätt föra verksamheten framåt utifrån uppsatta mål. En upphandlad leverantör förväntas ha personal i ledande befattningar som på liknande vis säkerställer samma utveckling.

Vid beslut om egen regi eller efter upphandling och avtal med ny leverantör blir rekryteringen omfattande och kräver ett stort arbete i både förberedelser och genomförande. Vid egen regi behöver rekryteringen utgå ifrån de personalbehov som redovisas här ovan och behöver vägledning av hur arbetstidsförläggningen blir, vilket är särskilt prioriterat för Servicecenter och Trafikledning med verksamhet som pågår dygnet runt. Hur arbetstidsscheman bäst och effektivast täcker dygnets timmar, vilken mix av heltid, deltid och timvikarier samt hur vikariepoolen ser ut är avgörande för effektiviteten i hela uppdraget. Vi beslut om egen regi ska det inte uteslutas att inhyrning av personal på kort sikt och för temporära behov i vissa fall kan vara både bättre och mer kostnadseffektivt än egen personal. Samtidigt får inte det senare på något vis gå ut över kvalitén i arbetet och vad man långsiktigt kan jobba upp med egen personal. För att klara av själva rekryteringen under en förhållandevis kort period kan Dalatrafik vid egen regi också behöva externt stöd.

Ordentlig utbildning av all personal är nyckeln till både hög kvalitet och effektivt utförande av arbetsuppgifterna. Att förstå innebörden av trafiksystemet och ha förmågan att fokusera på rätt åtgärder som för verksamheten framåt utifrån våra beställares intressen, med hänsyn till resenärernas behov, måste vara en del av den grundläggande utbildningen. Utbildning vid beslut om egen regi eller för ny leverantör behöver naturligtvis också gå igenom de enskilda arbetsmomenten och det IT-stöd som finns inom varje funktion. Planläggning och genomförande av utbildning

behöver ske i god tid före driftstart. Nya medarbetare behöver ca 4 veckors grundläggande utbildning, både teori och praktik, för att på bästa vis kunna leva upp till de förväntningar som finns från dag 1.

Utveckling och lärande är viktigt i alla företag och med en organisationsstruktur där alla funktioner är samlade finns goda möjligheter att vidareutveckla personal och få de som vill växa att ta ett större ansvar och gå ifrån att t.ex. vara beställningsmottagare till att bli trafikledare, från trafikledare till trafikplanerare, eller t.o.m. blir ledare eller chef för hela funktioner. För att säkerställa rätt kompetens i alla funktioner långsiktigt är internrekryteringen mycket viktig av flera anledningar för företaget och organisationen i sig, men även för att många lockas av ett arbete med karriärs- och/eller utvecklingsmöjligheter. Om företaget skall kunna rekrytera och behålla personal med hög kompetens, eller åtminstone anställa de som har viljan att skaffa sig en högre kompetens, är det viktigt att dessa utvecklingsmöjligheter finns och är tydliga. Detta förutsätter dock samlokaliserade verksamheter om någon större effekt skall uppnås, vilket vi inte kan kräva vid upphandling.

C) LOKALISERING OCH ÖPPETTIDER

Vid upphandling har Dalatrafik inga som helst möjligheter att ställa några krav på själva lokaliseringen av verksamheten eller ens att hela verksamheten är samlokaliserad. Att kräva eller anvisa några lokaler får därför ingen direkt effekt. I en upphandling förutsätts dock att antagen leverantör har ändamålsenliga lokaler för uppdraget.

I egen regi är det av största vikt att all verksamhet i Trafikcenter samlokaliseras fullt ut för att uppnå full synergieffekt mellan de olika funktionerna, över tid ha den flexibilitet som krävs, minimera de egna resursinsatserna och är en absolut förutsättning för att realisera de kostnadseffektiviseringar som är möjliga i det gemensamma kollektivtrafiksystemet.

Nuvarande möjlighet för resenärer att vid Borlänge Resecentrum ha en direktkontakt med Kundenservice reception gällande förfrågningar, synpunkter och för att köpa kort eller biljetter behöver ses över i förhållande till andra möjliga kostnadseffektiva alternativ avseende trafikinformation och försäljning. En ny lösning behövs så att inte detta blir ett hinder för den nödvändiga samlokaliseringen av all verksamhet.

Vid egen regi är en gemensam lokal i Borlänge att föredra eftersom pendlingsmöjligheterna till/från Borlänge är bättre än något annat alternativ i Dalarna. Det är viktigt för att möjliggöra den absolut bästa rekryteringsbasen.

Lokalen som sådan måste inrymma minst 60 kontorsarbetsplatser för enbart Trafikcenter och ge möjlighet till ett öppet kontorslandskap för bästa möjliga funktion för både Servicecenter och Trafikledning. Nyinvestering av 33 mindre höj- och sänkbara skrivbord och lika många kontorsstolar behövs för att täcka de nya och samtida behoven, en arbetsplats kommer i vissa fall att delas av flera medarbetare p.g.a. skiftgång. Önskvärt är också att övriga Dalatrafik samlokaliseras så att inga nya svåra gränssnitt mellan avdelningarna i Dalatrafik uppstår, vilket innebär att drygt 80 kontorsarbetsplatser totalt behövs (drygt 90 med fortsatt samordning med Färdtjänsten Region Dalarna). Vid en samlokalisering av all verksamhet i Dalatrafik (och eventuellt Färdtjänsten Region Dalarna) kommer den nya lokalen också att behöva ny teknik, främst avseende IT, bl.a. LAN och servrar, samt telefoni.

Beställningsmottagning – bokning, Kundenservice och Trafikledning skall vara öppna dygnet runt. Bemanningen går dock ner kraftigt under kvällar, nätter och helger. Övriga funktioner bemannas i första hand dagtid måndag-fredag.

D) EKONOMI

Den totala kostnaden för kollektivtrafiken i Dalarna uppgick 2013 till 601 mkr. Av dessa gick 11,6 mkr till drift av beställningscentral medan resterande 589,4 mkr fördelades på Linjetrafik med 423 mkr och Servicetrafik med 166,4 mkr. I tabellen nedan redovisas siffror och kostnadsutveckling för 2013-2015.

Kostnader, mkr	År		
	2013 - utfall	2014 - utfall	2015 - prognos
Linjetrafik	423,0	480,8	553,6
Servicetrafik	166,4	186,1	192,5
BC	11,6	14,1	15,9
Totalt	601,0	681,0	762,0

TABELL 8: KOSTNADER FÖR TRANSPORTER RESPEKTIVE BC UNDER ÅREN 2013-2015 (KÄLLA, DALATRAFIK)

Tabellen visar att kostnaden för beställningscentralen under åren 2013-2015 stigit med 4,3 mkr. En förklaring är den nya driftledningscentralen för all trafik fr.o.m. 2014-07-01, en annan förklaring är det nya avtalet med Samres som trädde ikraft 2015-01-01 med Samres som enda anbudsgivare i ännu en upphandling utan konkurrens, där ingen effekt av lokalisering av beställningsmottagning som flyttats utomlands fått något positivt genomslag på priset till Dalatrafik.

Linje- och Servicetrafik har en negativ kostnadsutveckling beroende på flera faktorer. Ett nytt trafiksystem som ännu ej är intrimmat samt en ej fungerande marknad vid upphandling där Dalatrafik senast endast fick tre anbud är två av förklaringarna. En annan viktig förklaring är att förväntade synergieffekter mellan Linje- och Servicetrafik ej infriats och arbetet med att samordna all trafik med Beställningscentralen i en central position har i detta avseende kärvat betänkligt.

Tabeller nedan visar en kalkylerad kostnadsjämförelse, inkl. effektivisering av trafik kostnader och besparing med ny teknik, mellan de tre framtida alternativen för Beställningscentral och Kundservice.

Löpande driftskostnader, mkr	Upphandla	Upphandla	Upphandla	Egen regi, all	Egen regi, all	Egen regi, all	Egen regi, ej	Egen regi, ej	Egen regi, ej
	externt	externt	externt	verksamhet	verksamhet	verksamhet	nätter	nätter	nätter
	År 1	År 2	År 3	År 1	År 2	År 3	År 1	År 2	År 3
Samtliga funktioner inkl. Kundservice telefoni	16,8	17,3	17,8	22,1	22,7	23,4	22,1	22,7	23,4
Bemanning nätter separat vid egen regi				2,8	2,8	2,9	1,4	1,4	1,5
Lokal och övriga driftskostnader (el, tele etc.)				2,0	2,1	2,1	2,0	2,1	2,1
Dyrare vid upphandling nästa gång, större krav, 15 %	2,5	2,6	2,7						
Totalt - kostnadsutveckling, 3 % per år fr.o.m. år 2	19,3	19,9	20,5	26,8	27,6	28,4	25,4	26,2	27,0

Effektivisering av trafik kostnader och besparing med ny teknik	Upphandla	Upphandla	Upphandla	Egen regi, all	Egen regi, all	Egen regi, all	Egen regi, ej	Egen regi, ej	Egen regi, ej
	externt	externt	externt	verksamhet	verksamhet	verksamhet	nätter	nätter	nätter
	År 1	År 2	År 3	År 1	År 2	År 3	År 1	År 2	År 3
Effektivisering av servicetrafik kostnader	-3,8	-3,8	-3,8	-1,9	-3,8	-3,8	-1,9	-3,8	-3,8
Effektivt nyttjande av samtliga trafikresurser				-5,6	-11,1	-11,1	-5,6	-11,1	-11,1
Förväntad besparing med ny teknik, app och webb					-0,9	-1,4		-0,9	-1,4
Sjukresa godkänd innan bokning					-0,9	-1,4		-0,9	-1,4
Totalt - kostnadsutveckling, 3 % per år fr.o.m. år 2	-3,8	-3,8	-3,8	-7,5	-16,7	-17,7	-7,5	-16,7	-17,7

Kostnadsnivåer, mkr - verksamhetskostnader med avdrag för effektiviseringar/ besparingar	Upphandla	Upphandla	Upphandla	Egen regi, all	Egen regi, all	Egen regi, all	Egen regi, ej	Egen regi, ej	Egen regi, ej
	externt	externt	externt	verksamhet	verksamhet	verksamhet	nätter	nätter	nätter
	År 1	År 2	År 3	År 1	År 2	År 3	År 1	År 2	År 3
Totala jämförelsekostnader	15,5	16,1	16,7	19,4	10,9	10,7	18,0	9,5	9,3

TABELL 9-11: LÖPANDE DRIFTSKOSTNADER, EFFEKTIVISERING AV TRAFIKKOSTNADER OCH BESPARING MED NY TEKNIK, KOSTNADSNIVÅER (KÄLLA, DALATRAFIK)

Kostnader för Kundservice i egen regi är ingen ny kostnad, 2015 är kostnaden i Dalatrafik totalt ca 5,1 mkr/år. Telefoni och kundärenden kostar ca 2,4 mkr/år, administrativa uppdrag ca 2,0 mkr/år

och receptionen ca 0,7 mkr/år. Receptionen föreslås upphöra i alla alternativen och de administrativa uppdragen tillförs andra funktioner i Dalatrafik även om upphandling av telefoni- och kundärendedelen sker. Receptionen ger en besparing även om nya kostnader för biljettförsäljning genom ombud tillkommer. Tillkommande kostnader vid egen regi är alltså 5,1 mkr lägre än vad som redovisas i tabellen ovan, kostnaderna presenteras dock för jämförelsens skull mellan de olika alternativen i tabellen.

Alternativet med upphandling visar, baserat på nuvarande avtal med Samres + beräknad kostnad för Kundenservice, en hög effektivitet i funktionskostnaderna. Effektiviseringen av trafik kostnaderna ger ett sämre resultat än i egen regi, bl.a. beroende på tydliga brister i förståelse för den komplexa logistiken i uppdraget eftersom man ej har någon direkt påverkan på planeringen av linjetrafiken. Vidare har man har svårt att få de egna spridda funktionerna att fungera optimalt tillsammans inom ramen för ett gemensamt kollektivtrafiksystem. Samarbetet och utvecklingen med Dalatrafik underlättas inte heller av de avtalsbegränsningar som alltid kommer att finnas vid upphandling, t.ex. bristen på samlokalisering. Att realisera effekter av ny teknik i ett upphandlat avtal är också svårt, jämfört med egen regi där effekten direkt på ett mycket tydligare vis kan påverka resursinsatsen och ge lägre kostnader. I en ny upphandling, med nästan obefintlig konkurrens, kan vi förvänta oss ett högre pris utifrån de nya krav på effektiviseringar av trafiken vi skulle behöva ställa, vilket med stor sannolikhet kräver en större resursinsats till ett högre pris som följd. Att ändå vissa trafikeffektiviseringar kan genomföras med en upphandlad leverantör ska naturligtvis inte underskattas och därför redovisas en besparing av servicetrafikkostnaderna, som styrs direkt av en upphandlad leverantör för beställningscentralen till skillnad mot linjetrafiken som hanteras av uppdragsgivaren, med ca 2 % jämfört med 2015.

Egen regi redovisas i två alternativ. Det första är all verksamhet dygnet runt där personalkostnaderna är avsevärt högre än vad man t.ex. kan uppnå genom en upphandling med verksamhet förlagd utomlands. Nätterna är det minst resurseffektiva med få inkommande samtal och kräver en högre bemanning än behovet eftersom ensamarbete inte är tillåtet på natten. I det andra alternativet är nätterna bemanning genom samverkan med transportör eller annan länstrafikhuvudman vilket är, under förhållandena, en kostnadseffektiv lösning som här beräknas kosta hälften så mycket som egen bemanning. Egen regi ger en närhet till resenärerna, alltid den bästa möjliga förståelsen för kort- och långsiktiga beslut som det egna trafiksystemet behöver och en flexibilitet som är betydligt större än vad som är möjlig att teckna i ett avtal. Därför är det fullt realistiskt att åstadkomma effektiviseringar av trafiken på både ett tydligare och enklare vis, med avsevärt lägre kostnader som följd än vad som är möjligt genom andra alternativ.

Trafiksystemet kan i egen regi optimeras genom en fullständig kontroll av alla fordonsresurser, från personbil till stor buss, så att dessa används så effektivt som möjligt oavsett trafikslag. Enbart den som har full kontroll över trafiksystemet har också möjligheten att se hur hela fordonsparken bäst används så att inte fler fordon, till höga kapitalkostnader, behövs för att trafiksystemet ska fungera. Med all verksamhet i egen regi kan planeringen av trafikinsatserna utgå ifrån vad som är optimalt geografiskt och i en för ändamålet anpassad organisation säkerställa att all trafikplanering för linje- och servicetrafik i ett givet område sker genom en trafikplanerare som har fullständig kontroll på hur de olika trafikslagen bäst samverkar utifrån resenärernas behov och för att ständigt minimera resursinsatsen till så låga kostnader som möjligt. Med upphandlade funktioner kan inte ovanstående effektbehov uppnås eftersom det då, precis som idag, blir överlappande verksamheter med flera som planerar trafik i samma område. För att snabbt och effektivt tillgodose alla nya och/eller förändrade behov i trafiksystemet på ett för kostnaderna optimalt vis behöver planeringsfunktionerna för all trafik en direkt närhet till - och en ständig återkoppling från - de funktioner som övervakar och styr trafiken i realtid. För att realisera besparingarna av trafik kostnaderna i de redovisade egen regi-alternativen krävs därför en stark organisation, vilket aldrig blir fallet med en upphandlad verksamhet eftersom behoven då skall omhändertas av flera parter.

Många resenärer som idag har en förhållandesvis kostsam egen resa i Servicetrafiken måste med en fokuserad och tydlig beställningsmottagning istället övertygas om att en resa med den allmänna linjetrafiken är tillräckligt bra. För närvarande så görs dessa förflyttningar i princip inte alls trots att möjligheterna finns. Eftersom förflyttningarna kan uppfattas som kontroversiella, jämfört med vad

000090
våra resenärer är vana vid, underlättas denna förändring på alla vis av en lokal organisation i egen regi med närhet till beställare i Landstinget och kommunerna, för att ha deras stöd, så att effekterna av denna mycket tydliga och stora besparingspotential kan realiseras.

För att påverka trafik kostnaderna i rätt riktning ser vi i förlängningen också en utveckling tillsammans med Färdtjänsten Dalarna och tillståndsgivningen. Där finns erfarenheter och idéer dels hur de kan påverka resandet för en bättre samordning i servicetrafiken för de som har färdtjänstillstånd och dels hur de kan informera om möjligheterna att resa när man inte beviljas ett tillstånd. En samlokalisering är därför fortsatt önskvärd och är framför allt möjlig vid beslut om egen regi.

Trafikkostnaderna är nästan 29 gånger högre än vad kostnaderna för Beställningscentral + Kundservice är och därför är det viktigt att förstå att rätt administrativa resurser, och att ej vara resurssnål, är en absolut förutsättning för att kunna påverka de mycket större trafik kostnaderna i rätt riktning. Att belysa att blygsamma 1 % i besparing av den totala trafik kostnaden ger hela 7,5 mkr vittnar om möjligheterna att i egen regi effektivisera trafiksystemet. Effektiviseringar av trafik kostnader utöver ovan redovisade i egen regi med 14,9 mkr från år 2, ska därför på inget vis uteslutas och besparingen per år kan sannolikt stiga även efter år 3, till skillnad mot vid upphandling där det rent avtalsmässigt är svårt att realisera mer långtgående effektiviseringar som fullt ut får en ekonomisk positiv effekt för uppdragsgivaren och inte helt, eller till viss, del stannar hos leverantören, om någon effektivisering överhuvudtaget sker.

Ny teknik kommer också succesivt att få effekt och medföra en både mer rationell och kostnadseffektivare hantering jämfört med vad som idag är möjligt att uppnå och innebär 10 % färre samtal år 2 och 15 % färre år 3. År 1 finns dock ingen effekt av detta redovisad eftersom resursinsatserna troligtvis behöver vara något högre det första året innan all verksamhet trimmats in och år 1 blir därför även totalt sett kostsammare i egen regi än vad upphandlade funktioner blir. Från år 2, med hänsyn till den totala kostnadsutvecklingen, som ändå generellt är beräknad till 3 %, har det dock vänt och blir allt mer lönsamt med egen regi till skillnad mot upphandlad verksamhet som normalt blir dyrare från år till år med hänsyn till just den generella kostnadsutvecklingen. Lokalkostnader och övriga driftskostnader är mer statiska och måste dimensioneras efter behoven, här ovan redovisas endast kostnaderna för tillkommande lokalbehov för jämförelsekalkylen, d.v.s. ej Dalatrafiks hela lokalbehov. Redovisade kostnader baseras på nu kända och/eller förväntade utfall och ingen hänsyn har här tagits till andra pågående effektiviseringar och rationaliseringar av verksamheten.

En oerfaren leverantör, för de funktioner som efterfrågas, kommer att ha svårt att matcha kostnaderna som en erfaren leverantör kan åstadkomma avseende funktionerna i sig. Funktionskostnaderna för en oerfaren leverantör kan knappast ens mäta sig med vad egen regi-alternativen ger eftersom dessa bygger på synergieffekter med annan verksamhet. En oerfaren leverantör skulle, för att vara ett realistiskt alternativ ekonomiskt, behöva åstadkomma effektiviseringar på annat vis i trafiksystemet som är större än vad egen regi-alternativen redovisar. Utan att själv kunna påverka alla förutsättningar i trafiksystemet och styra hela verksamheten torde det vara mycket svårt, för att inte säga omöjligt.

Vid beslut om egen regi tillkommer även uppstart- och/eller engångskostnader enligt följande:

Uppstart- och/eller engångskostnader, mkr	2016	2017
Projektledning, extra resurser	1,5	1,0
Uppstart och utbildning av ny personal		3,5
Övriga projektkostnader, studiebesök, flytt etc.	0,2	0,6
Telefoni och Rakel (flytt av all verksamhet)		0,4
Bidrag för uppstart av ny verksamhet		
Totalt	1,7	5,5

TABELL 12: UPPSTART- OCH/ELLER ENGÅNGSKOSTNADER (KÄLLA, DALATRAFIK)

Totala uppstart- och/eller engångskostnader för att starta upp verksamheten i egen regi beräknas till ca 7,2 mkr, exkl. bidrag.

2016 är det främst personalkostnader, där extra resurser behövs för att delta i projektet för att implementera verksamheten eller för att fylla luckor efter andra medarbetare i Dalatrafik, som behövs i projektet. Inför starten runt halvårsskiftet 2017 behövs omfattande utbildningsinsatser för all personal. Bidrag för ny verksamhet kan vara möjligt att söka och behöver utredas vidare, kan alltså sänka uppstartskostnaderna under förutsättning att bidraget beviljas. De tillkommande ca 7,2 mkr i uppstart- och/eller engångskostnader skall ses som en långsiktig investering som har alla möjligheter att betala sig själv flera gånger om.

Vid beslut om egen regi tillkommer vid samlokalisering av all verksamhet även investeringskostnader enligt följande:

Investeringskostnader, mkr	Totalt	Per år
Möbler, 33 skrivbord och stolar samt skärmväggar - avskrivning 10 år	0,4	0,04
33 datorer vara 11 med dubbla skärmar, skärmfästen och programvara - avskrivning 3 år	0,9	0,30
IT, LAN, servrar och annan IT-utrustning (vid flytt av all verksamhet) - avskrivning 3 år	4,0	1,33
Telefoni, TrioAgentlicenser (vid flytt av all verksamhet) - avskrivning 3 år	0,6	0,20
Totalt	5,9	1,87

TABELL 13: INVESTERINGSKOSTNADER (KÅLLA, DALATRAFIK)

Totala investeringskostnader för att starta upp verksamheten i egen regi beräknas till ca 5,9 mkr, under förutsättning att hela Dalatrafiks verksamhet inkl. de nya funktionerna samlokaliseras i för den totala verksamheten ändamålsenliga lokaler. Den totala kostnaden förutsätter samtidigt att t.ex. nuvarande datorer, skärmar och möbler för idag befintlig personal kan fortsätta att användas. Lokalkostnader i sig och drift därför är redovisade under driftkostnader i ett tidigare stycke där endast tillkommande lokalbehov räknats in. Vid flytt av all verksamhet tillkommer investeringskostnader på ca 4,6 mkr för IT och Trioagent samt kostnader på ca 0,4 mkr för övrig telefoni och Raket (se uppstart- och/eller engångskostnader) och dessa kan alltså reducera de totala tillkommande kostnaderna på ca 13,1 mkr (7,2 mkr för uppstart- och/eller engångskostnader samt 5,9 mkr för investeringskostnader) så att kostnaden totalt sjunker ner till 8,1 mkr för att tydliggöra vad ny verksamhet enskilt kostar, vilket kan vara särskilt viktigt att påpeka eftersom Dalatrafiks nuvarande lokalsituation är mycket ansträngd och troligtvis ändå behöver en ny lösning inom en relativt snar framtid. Utrustning ovan är nödvändning vid flytt av all verksamhet och ger då den ytterligare kostnaden medan nuvarande lokaler som ej behövs längre, Hk och Kundservice, förutsätts upphöra och balanseras ut med ny lokalkostnad och därför redovisas endast en tillkommande lokalkostnad under driftkostnader.

Upphandling behöver ske inom vissa områden, t.ex. för IT/telefoni, men kanske även för möbler för att erhålla bästa möjliga pris. Rekrytering av ny personal kan också behöva upphandlas om Dalatrafik bedömer att egna resurser för ändamålet saknas. De tillkommande ca 5,9 mkr i investeringskostnader är en långsiktig investering som vid flytt av all verksamhet är nödvändig.

11. INTRESSETER OCH PERSPEKTIV

A) REGION DALARNA – KOMMUNER OCH LANDSTING

Region Dalarna är ett kommunalförbund där Dalarnas 15 kommuner och Landstinget Dalarna är medlemmar och är ett så kallat kommunalt samverkansorgan. Region Dalarnas huvuduppgift är att ansvara för, samordna och realisera det regionala utvecklingsarbetet i Dalarna där kollektivtrafiken är en viktig del.

Region Dalarna är också regional kollektivtrafikmyndighet i Dalarna och har därmed ett myndighetsansvar i enlighet med lagen om kollektivtrafik (2010:1065) för länets kollektivtrafik. Det innebär bland annat ansvar för att formulera ett trafikförsörjningsprogram som belyser Dalarnas behov av kollektivtrafik och forma mål och visioner utifrån länets politiska viljeinriktning samt fatta beslut om allmän trafikplikt. Till programmet hör även en trafikförsörjnings-plan där våra bolag AB Dalatrafik och Tåg i Bergslagen AB mer detaljerat redovisar trafikarbetet som bedrivs i länet, dess kostnader samt resandeutveckling. Region Dalarna utformar också de direktiv som AB Dalatrafik och Tåg i Bergslagen har att förhålla sig till för genomförandet av arbetet med kollektivtrafiken i länet.

Trafikförsörjningsprogrammet pekar tydligt ut att kollektivtrafiken i Dalarna skall vara samhällsekonomisk effektiv. Därför har Region Dalarna gett AB Dalatrafik i uppdrag att upphandla ett gemensamt trafiksystem för allmän och särskild kollektivtrafik med tillhörande samordningstjänster för persontransporter. Kollektivtrafiken i Dalarna ska sträva efter ett sammanhållet trafiksystem där alla serviceresor det vill säga färdtjänst, skolskjuts-, sjuk- och resor inom kompletteringstrafiken samordnas med den allmänna kollektivtrafiken. En viktig beståndsdel för att detta ska fungera är god trafikledning och-styrning. Samordningen innebär också att vi kan upprätthålla en bättre landsbygdstrafik med högre nyttjande och bättre kostnadseffektivitet än tidigare.

Generellt är Landstinget intresserad av att Beställningscentralen innebär samordning av transporterna i syfte att hålla nere kostnader och utföra effektiva transporter. Vidare är det viktigt för patienterna att de får svar när de ringer och att deras resebehov blir löst. Reglementet är också tydligt gällande att det är billigaste möjliga färdmedel (allmän kollektivtrafik) som gäller, med hänsyn till personens fysiska, medicinska och psykiska tillstånd.

B) LEGITIMERAD RESENÄR – TILLGÄNGLIGHETSRÅDET

Två frågor har ställts till Tillgänglighetsrådet som representerats av resegruppen för SRF Dalarna och HSO Dalarna samt Föreningen Rekryteringsgruppen Dalarna och svaren har utgått från tankar kring de problem och de åtgärder man anser behövs för en väl fungerande beställningscentral.

1. Vad anser du/ni är den största bristen med den nuvarande beställningscentralen?

Till viss del språk/dialektförståelse. I vissa funktionsnedsättningar finns problem både med det egna talet samt även problem att förstå telefonisterna, svårt att höra vad de säger. Vi har även upptäckt att telefonisterna har problem med 24-timmars uret då de bokar 20:00 istället för 08:00. Vissa telefonister bekräftar inte tiderna och adresserna.

Ett beställningssystem som är alldeles för oflexibelt (vi kan inte bestämma över vår egen profil från gång till annan). Vi är ju trots allt människor, inte paket. Till exempel kanske vi vet bättre hur man samordnar resor ibland. Oavsett om man är ensamåkare eller inte kan man vid vissa tillfällen samåka med andra som man känner.

BC:s telefonister, främst i Moldavien har inga befogenheter att lösa problem. Inga geografiska kunskaper, varken på bokningssystem eller hos telefonisterna. BC behöver bättre koll på

hämtnings- och lämningsstider, särskilt vid samordning på t ex lasarettet. Chaufförer rapporterar att de ofta ska hämta flera passagerare på olika avdelningar vid samma tid.

Det saknas storleksklassificering (typ de olika varianter på rullstolar, elrullstolar och elmopeder som finns), vilket gör att chaufförerna inte vet vilken typ av rullstol de ska hämta. Vid samordning av flera rullstolsburna personer uppstår det problem vid avlämning då det kan vara den först inkörda rullstolen som ska ut först.

2. Vad anser du/ni är det viktigaste i en framtida beställningscentral?

Att själv kunna välja (och avgöra) när och hur vi vill resa (FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning).

Lokalkännedom, ibland kanske det är enklare att köra en annan rutt än den som datasystemet föreslår (m.a.o. ett bättre lämpat system). Det gäller i lika stor utsträckning för chaufförer som inte ens klarar av att hantera GPS:en.

Lättare för brukaren att avgöra vad sin profil ska innehålla för just den beställda resan. (Som nämnts ovan som problem är att det ibland är lättare för beställaren att avgöra hur man ska samordna resan). Vi borde även kunna avgöra vilken rutt som är lämpligast och mest effektiv att resa med en samordnad resa.

Samordning. Om vi nu ska ha samordnade resor bör de samordnas på ett sätt som inte är ologiskt. Allt för många resor blir med skilda fordon trots att slutdestinationen är till samma kommun, eller till kommuner som ligger i linje med väg fordonet ska köra.

För att sjukresor ska fungera bättre behöver sjukvårdspersonal som beställer via BC utbildning om hur de ska beställa resorna utifrån brukarens hälsotillstånd, restid och resans rutt.

Möjlighet att beställa resa via hemsida eller app i telefon med inloggning via bank-id behöver utvecklas och ljudkvaliteten på samtalen måste bli bättre.

C) ALLMÄN RESENÄR

Någon utredning om vad resenärerna i den allmänna linjetrafiken direkt anser om Beställningscentral och/eller Kundservice finns ej. Uppfattningen om vad dessa resenärer tycker utgår mer från generella, kända och inkomna kundsynpunkter. Viktigt för denna stora kundgrupp är att resealternativen är tillräckligt många och tydliga, att resan sker i rätt tid, att informationen vid trafikstörningar är tydlig och att hjälp finns att få när något inte fungerar som utlovat samt att återkoppling i alla lägen sker snabbt. Vid bokning av en flexresa eller anropsstyrd linjetur vill resenär enkelt kunna beställa sin resa och få en tydlig och direkt återkoppling om hur och när den blir av. Mycket av det som dessa resenärer är beroende av sker i Beställningscentral eller i Kundservice, utan att de för den skull har vetskap om det. När det t.ex. akut behövs dubbleringar av vissa avgångar i linjetrafiken, för att fler än beräknat reser, är det Driftledning (DLC) i Beställningscentralen som skall agera efter dialog med förare. Är kvalitén hög i utförandet är priskänsligheten något lägre än annars, vilket alltså är en given framgångsfaktor.

D) DALATRAFIK

Dalatrafikens behov av en funktionell, kvalitativ och effektiv Beställningscentral med Kundservice utgår i alla sammanhang från vad det gemensamma kollektivtrafiksystemet bäst behöver och har sin grund i beställningen från Region Dalarna, med hänvisning till bl.a. utredningen om Den goda resan och i gällande Trafikförsörjningsprogram med nio vägledande målbilder. Direktivet inför trafikupphandlingen som påbörjades i januari 2013 visade också tydligt vägen fram: "Upphandla ett effektivt gemensamt trafiksystem för allmän- och särskild kollektivtrafik med tillhörande

samordningstjänster för persontransporter av god kvalitet inom Dalarnas län samt i förekommande fall även över länsgräns.”

Dalatrafik anser att Beställningscentral och Kundenservice är centrala funktioner i verksamheten och hur väl det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet fungerar, effektiviseras och utvecklas är till stor del ett resultat av det som sker just i Beställningscentralen och i Kundenservice.

E) SAMBUS – SIU (SAMRÅD INFÖR UPPHANDLING)

Som en viktig del i att förbereda beslutet kring alternativen för framtiden har ett SIU (samråd inför upphandling) genomförts med SamBus som är avtalspart för all trafik i trafikområdena 1,2,4,5,6 och förnärvarande även i del av trafikområde 3. SamBus med Taxi Dalarna har också egen taxiverksamhet med där till hörande bokningsfunktioner, och ser därför med en Beställningscentral vissa synergieffekter med även den funktionen utöver att man redan är utförare av merparten av all Servicetrafik i Dalarna.

Dalatrafik informerade om att det är ett långsiktigt mål i trafiksystemet att antalet resor med bil ska minska och att kunderna i större utsträckning ska kunna resa med linjetrafiken.

SamBus informerade om att de vill arbeta mer i linje med kundens behov. De kan utföra flextrafik fram till t.ex. stråktrafik. SamBus är vana vid att planera transporter. Det som blir nytt, om de ska driva beställningscentralen, är att ta emot beställningar och hantera olika tekniska system. SamBus påtalade att de ej skulle behöva boka en bil så lång tid före en resa utan närmare restiden då de kan utnyttja systemet bättre. SamBus menar att det krävs handpåläggning för att skapa det resmönster som en person vill ha. Den kännedom de har över fordonen ska nyttjas. Det finns möjligheter att göra verksamheten bättre.

De system som SamBus för närvarande använder är bra för slingläggning men ej för förarplanering, enligt SamBus själva.

SamBus ansåg att effektiviteten är mycket viktig. SamBus drivkraft består i kunskapen att planera för fordon och personal och därmed öka förtjänsten i kronor. SamBus menar att de har bred erfarenhet och kan visa vartefter att de blir effektivare samt att det blir nöjdare och fler kunder. SamBus är ett lokalt företag, med transparens och som arbetar för att öka effektiviteten.

F) SAMRES – SIU (SAMRÅD INFÖR UPPHANDLING)

Som en viktig del i att förbereda beslutet kring alternativen för framtiden har ett SIU (samråd inför upphandling) även genomförts med den nuvarande leverantören Samres. Dalatrafik informerade om bakgrunden till det nya trafiksystemet och de avtal som tecknats med trafikföretagen.

Samres gavs möjlighet att redovisa sin syn på utvecklingen i branschen och vilka möjligheter till utveckling som finns. Samres menar att det handlar om att använda resurserna så effektivt att de räcker till fler.

Den framtida marknadsutvecklingen innebär att de utan bil blir fler. Bilpooler, delningsekonomi etc. ökar utrymmet och behovet av alternativa trafiklösningar. Det blir fler äldre som behöver tryggare resor. Funktionshindrade, även kognitivt funktionshindrade, bör och vill komma ut i samhället.

Gränserna kan flyttas vilket enligt Samres betyder att "den särskilda fasta trafiken" kan utökas på bekostnad av den "fasta allmänna, anonyma trafiken" och samtidigt som "den särskilda fasta" trafiken även kan utökas på bekostnad av den "särskilda anropsstyrda" trafiken, d.v.s. fler färdtjänstresenärer bokas på bussen.

000095

Samres vill skapa mervärden för resenärerna och t.ex. möjliggöra tryggare resor genom information och säkerställa att de som tidigare åkt "informationslöst" framöver får bokade platser på bussen. Systemutvecklingen var ett annat område som lyftes fram, t.ex. bokning med app. Samres redovisade även nya trafiklösningar i branschen och gav exempel från andra områden.

Samres anser att det vid en upphandling ska vara möjligt till förändringar över tid.

12.SLUTSATSER

A) UTVÄRDERING AV ALTERNATIVEN

För att bedöma de tre alternativen har en utvärderingmodell tagits fram utifrån de åtta delområden som finns under 9. Intresseområden och förutsättningar samt under 10. Funktioner och ekonomi. Egen regi redovisas i endast som ett alternativ, dock med en tilläggskommentar för alternativet Egen regi – nätter samordnas med andra verksamheter.

Nr	Utvärderingsområde	Upphandla	
		Fördelar	Nackdelar
1	Gemensamt trafiksystem	<ul style="list-style-type: none"> Erfarenheter från att driva beställningscentral med samhällsbetalda transporter 	<ul style="list-style-type: none"> Enbart delar av verksamheten Styr och planerar inte för alla fordon Tydliga drivkrafter för att uppnå kostnadseffektiv trafik saknas Svårt med gemensam utveckling
2	Kvalité	<ul style="list-style-type: none"> Bra svarstider vid resenärsbokningar och förarsamtal 	<ul style="list-style-type: none"> Följer inte regelverk fullt ut För lågt fordonsutnyttjande Dålig förståelse för hela trafiksystemet Svårigheter att kvalitetssäkra rätt inmatning av trafik- och fordonsdata i bokningssystemet Dåliga på att ta fram analyser av utförd trafik för vidare utveckling Otydlig återkoppling av kundsynpunkter
3	Information – Rapportering – Statistik	<ul style="list-style-type: none"> Eget utvecklat systemstöd för rapportering och statistik 	<ul style="list-style-type: none"> Långa och ibland otydliga informationsvägar Svårt att få relevant och korrekt information om allt som en uppdragsgivare behöver veta
4	Styrning, utveckling och flexibilitet	<ul style="list-style-type: none"> God branschkunskap 	<ul style="list-style-type: none"> Svårt att i avtal skapa en tillräcklig flexibilitet för att åstadkomma snabba och/eller större förändringar Konflikt i styrning i förhållande till uppdragsgivare Svårt med långsiktig utveckling
5	Bemanning och organisation	<ul style="list-style-type: none"> Flexibel bemanning 	<ul style="list-style-type: none"> Splittrad organisation Otydliga ansvarsområden
6	Personal	<ul style="list-style-type: none"> Medarbetare med lång erfarenhet 	<ul style="list-style-type: none"> Svårt med förståelse för hela trafiksystemets behov Risk att personal finns långt ifrån kärnverksamheten
7	Lokalisering och öppettider	<ul style="list-style-type: none"> Kan hålla öppet även vid störningar och tillfälligt flytta verksamheten 	<ul style="list-style-type: none"> Risk för splittrad lokalisering långt ifrån uppdragsgivaren
8	Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> Funktioner i sig är kostnads-effektiva genom samordning med flera andra uppdrag, t.ex. genom att förlägga verksamhet i låglöneländer 	<ul style="list-style-type: none"> Svårt att i avtal skapa incitament och drivkrafter för att effektivisera trafik kostnader

Nr	Utvärderings- område	Egen regi - dygnet runt	
		Fördelar	Nackdelar
1	Gemensamt trafiksystem	<ul style="list-style-type: none"> • Alla funktioner i samma organisation • Samlat resursutnyttjande • Kostnadseffektiv trafikplanering • Närhet till uppdragsgivare • Direktkontakt med resenärer • Gemensam utveckling och direkt påverkan 	<ul style="list-style-type: none"> • Behöver tid för att bygga upp funktioner för att driva en beställningscentral med samhällsbetalda transporter
2	Kvalité	<ul style="list-style-type: none"> • Helhetssyn, enkelt att följa kvalitetsutvecklingen • Eget ansvar för all trafik- och fordonsdata • God vana från att analysera trafik och kvalité 	<ul style="list-style-type: none"> • Svårt med hög svarsfrekvens på alla inkommande samtal under peak-tid • Under uppstartstiden för nya funktioner kan kvalitén vara lägre
3	Information – Rapportering – Statistik	<ul style="list-style-type: none"> • Raka kontaktvägar • Rätt information kan alltid tas fram 	<ul style="list-style-type: none"> • Utvecklat statistikpaket
4	Styrning, utveckling och flexibilitet	<ul style="list-style-type: none"> • Tydlig styrning av all verksamhet • Enkelt och snabbt att ta nya beslut samt säkerställa att de efterlevs • Långsiktig utveckling säkerställs 	
5	Bemanning och organisation	<ul style="list-style-type: none"> • En stark lokal organisation med alla funktioner samlade och synergier tillvaratas 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisationen behöver byggas från grunden med rätt kompetens
6	Personal	<ul style="list-style-type: none"> • Stor insikt om hela trafiksystemets behov • Närhet till all verksamhet • Möjlighet till kompetensutveckling i företaget 	<ul style="list-style-type: none"> • Nya oerfarna medarbetare måste anställas
7	Lokalisering och öppettider	<ul style="list-style-type: none"> • Alla funktioner samlokaliseras tillsammans med övriga funktioner i Dalatrafik med bas nära all verksamhet och alla beställare 	<ul style="list-style-type: none"> • Flytt av verksamhet kan ta kraft från det ordinarie arbetet
8	Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Direkt påverkan på trafik kostnaderna och drivkraften för att åstadkomma detta • Synergieffekter med övrig verksamhet • Effekter av teknikutveckling 	<ul style="list-style-type: none"> • Höga personalkostnader • Peak i bokningen dimensionerar • Uppstart- och engångskostnader • Investeringskostnader • Högre lokalkostnader

Källa: Dalatrafik

I alternativet Egen regi – nätter samordnas med andra verksamheter – sjunker personalkostnader vilket innebär att nackdelar under område 8 Ekonomi förminskas något. Allt annat är lika med ovanstående för Egen regi – dygnet runt.

B) SAMMANFATTNING

Uppdragets syfte har varit att belysa vilka handlingsalternativ som finns inför att nuvarande entreprenörsavtal om drift av BC Dalarna löper ut den 30 juni 2017. Tre olika handlingsalternativ, Upphandla, Egen regi – dygnet runt och Egen regi – nätter samordnas med andra verksamheter, har utvärderats och innefattat Dalatrafiks Kundservice för att ta till vara på synergieffekter mellan verksamhetsdelarna.

Beställningscentral och Kundservice är centrala funktioner i verksamheten och resultatet av det som sker där påverkar i stor utsträckning hur väl det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet fungerar, effektiviseras och utvecklas, alltid med hänsyn till resenärernas behov och ägarnas förväntningar.

De politiskt beslutade Regelverken för färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar sätter ramen för hur resorna kan planeras/samordnas och därmed effektiviseras i en beställningscentral för att uppnå största möjliga kostnadseffektivitet. Detta innebär att så länge det finns begränsningar för resandet kommer det att förekomma klagomål oavsett om det är en entreprenör som bedriver verksamheten eller om den bedrivs i egen regi.

Vid tidigare upphandlingar har Dalatrafik fått endast ett anbud främst beroende på att aktörerna inom denna bransch är mycket få. En närmast obefintlig konkurrenssituation gynnar sällan någon marknad och innebär oftast en negativ inverkan på pris, kvalitet och utveckling, jämfört med en väl fungerande marknad där flera anbudsgivare tydligare anstränger sig för att leva upp till kundens förväntningar. Innan ett eventuellt beslut om ny upphandling så är det viktigt att ha full insikt om att konkurrenssituationen fortsatt kommer att vara svag och att Dalatrafik troligvis inte kan förvänta sig fler än max två anbud, vilket i sig leder till ett sämre resultat än vad som annars hade varit möjligt. När en aktör dominerar marknaden tenderar ofta uppdragsgivaren att hamna i en form av beroendeställning. Risker är då överhängande att affärsmässigheten prioriteras ned, medvetet eller omedvetet, till förmån för suboptimering av den egna verksamheten och uppdragsgivaren tvingas acceptera avsevärt mer än vad som annars skulle varit fallet.

Vid upphandling omfattas verksamheten av LOU (Lagen om Offentlig Upphandling), vilket bl.a. i detta fall innebär att Dalatrafik ej kan bestämma lokaliseringen av beställningscentralen eller ens delar av verksamheten. Lagen bygger på EU direktiven och genom att följa LOU följer man även EU:s regelverk. Idag är stora delar av verksamheten förlagd utomlands, sannolikt för att minska lönekostnaderna. Dalatrafik har inte haft någon möjlighet att påverka detta trots att bokningsfunktionen har svårigheter att förstå logistiska behov och den geografi som råder för vårt uppdrag. Nuvarande beställningscentral har inte heller haft förmågan att leva upp till alla de krav som det nya trafiksystemet ställer, t.ex. att få ett optimalt nyttjande av fordonsresurserna.

Gränssnitten mellan upphandlad verksamhet för Beställningscentralen, Dalatrafiks Kundservice och Trafikplanering skapar idag en ineffektivitet. Det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet, för resenärsnyttan, kvalitén och ekonomin, är beroende väl fungerande och samordnade funktioner, vilket för närvarande inte fungerar tillfredsställande.

En mycket tydlig styrning av verksamheten krävs med en huvudman som har möjligheten att kontrollera alla dess funktioner och säkerställa att funktionerna också levererar det som trafiksystemet behöver. Eftersom trafiksystemet så tydligt hänger samman i alla dess delar; trafik med många bytespunkter/nav, trafikavtal med samma leverantör för alla fordon etc., finns det inte utrymme för suboptimering i någon enskild del och därför måste Dalatrafik samordna alla behov och i alla lägen leda hela verksamheten. För att leda hela verksamheten och åstadkomma en mycket tydlig styrning krävs en homogen och stark organisation i egen regi eller genom en mycket stor tydlighet i avtalen med upphandlad leverantör, som då i den centrala position som Beställningscentral och Kundservice är, alltid företräder Dalatrafik på samma vis som om Dalatrafik själv hade tagit det fulla ansvaret.

För att snabbt och effektivt kunna anpassa verksamheten efter nya förutsättningar får det inte finnas låsningar i externa avtal som omöjliggör detta. I egen regi kan snabba beslut tas utan påverkan på andra. Vid upphandlade funktioner måste utrymme finnas för att ha en tillräcklig flexibilitet som åtminstone möjliggör att vissa områden kan förändras under avtalstiden. Det finns dock en avsevärd svårighet att i externa avtal åstadkomma detta, även i mindre omfattning, utan att det blir kostsamt.

En av de viktigaste uppgifterna för en organisation är att skapa stor tydlighet i informationsvägarna och vem som ansvarar för vad. Det försvåras i en situation där delar av verksamheten är upphandlad och de övergripande målen aldrig riktigt kan vara de samma. Uppdragsgivaren måste då säkerställa och avtala om rutiner som fungerar både på kort- och lång sikt.

Under utredningen har studiebesök genomförts i Eskilstuna, Mjölby, Helsingborg, Jönköping och Örebro. Vid alla besöken har det varit tydligt att samtliga är mycket nöjda med att bedriva verksamheten i egen regi. De utmaningar som finns med att bedriva verksamheten i egen regi skall dock på inget vis underskattas och det har framgått att vägen dit inneburit väldigt mycket arbete och resultatet har varit högst beroende av hur väl man förberett sig inför uppstarten.

Vid beslut om egen regi föreslås att en ny avdelning, Trafikcenter, bildas i Dalatrafik efter samordning av funktioner från nuvarande Beställningscentralen samt Kundservice och Trafik i Dalatrafik. Samordningen är resurseffektiv och visar på en besparing på totalt 8,75 årsarbetskrafter och ett tillkommande behov, jämfört med befintliga resurser, på totalt 40 årsarbetskrafter inkl. vikariehållning på drygt 21 %, med en tillkommande personal- och lokalkostnad, inkl. drift, på 25,4 mkr för år 1 (för Egen regi- nätter samordnas med andra verksamheter), jämfört med en beräknad kostnad vid upphandling på 19,3 mkr.

I egen regi är det av största vikt att all verksamhet i Trafikcenter med en stark organisation samlokaliseras fullt ut för att uppnå full synergieffekt mellan de olika funktionerna, över tid ha den flexibilitet som krävs, minimera de egna resursinsatserna och är en absolut förutsättning för att realisera de kostnadseffektiviseringar som är möjliga i det gemensamma kollektivtrafiksystemet.

Vid egen regi är en gemensam lokal i Borlänge att föredra eftersom pendlingsmöjligheterna till/från Borlänge är bättre än något annat alternativ i Dalarna. Det är viktigt för att möjliggöra den absolut bästa rekryteringsbasen.

Uppdraget ställer höga krav på rätt medarbetare och för att nå förväntade resultat är det ett måste att se medarbetarna som centrala i verksamheten. Alla medarbetare måste till fullo förstå uppdraget och ha förmågan att sätta sig in i verksamhetens alla olika delar samt ha ambitioner att vara en del av den ständigt pågående utvecklingen. Att förstå kundernas olika behov samt att ha god förståelse för de ekonomiska sambanden är också viktigt för samtliga medarbetare.

Nuvarande möjlighet för resenärer att vid Borlänge Resecentrum ha en direktkontakt med Kundservice reception gällande förfrågningar, synpunkter och för att köpa kort eller biljetter behöver ses över i förhållande till andra möjliga kostnadseffektiva alternativ avseende trafikinformation och försäljning. En ny lösning behövs så att inte detta blir ett hinder för den nödvändiga samlokaliseringen av all verksamhet vid beslut om egen regi.

Egen regi redovisas i två alternativ. Nätterna är det minst resurseffektiva med få inkommande samtal och kräver en högre bemanning än behovet eftersom ensamarbete inte är tillåtet på natten. I det andra alternativet är nätterna bemannande genom samverkan med transportör eller annan länstrafikhuvudman vilket är, under förhållandena, en kostnadseffektiv lösning som här beräknas kosta hälften så mycket som egen bemanning. Egen regi ger en närhet till resenärerna, alltid den bästa möjliga förståelsen för kort- och långsiktiga beslut som det egna trafiksystemet behöver och en flexibilitet som är betydligt större än vad som är möjlig att teckna i ett avtal. Därför är det fullt realistiskt att åstadkomma effektiviseringar av trafiken på både ett tydligare och enklare vis, med avsevärt lägre kostnader som följd än vad som är möjligt genom andra alternativ.

Trafiksystemet kan i egen regi optimeras genom en fullständig kontroll av alla fordonsresurser, från personbil till stor buss, så att dessa används så effektivt som möjligt oavsett trafikslag. Enbart den som har full kontroll över trafiksystemet har också möjligheten att se hur hela fordonsparken bäst

används så att inte fler fordon, till höga kapitalkostnader, behövs för att trafiksystemet ska fungera. Med all verksamhet i egen regi kan planeringen av trafikinsatserna utgå ifrån vad som är optimalt geografiskt och i en för ändamålet anpassad organisation säkerställa att all trafikplanering för linje- och servicetrafik i ett givet område sker genom en trafikplanerare som har fullständig kontroll på hur de olika trafikslagen bäst samverkar utifrån resenärernas behov och för att ständigt minimera resursinsatsen till så låga kostnader som möjligt. Med upphandlade funktioner kan inte ovanstående effektbehov uppnås eftersom det då, precis som idag, blir överlappande verksamheter med flera som planerar trafik i samma område.

Trafikkostnaderna är nästan 29 gånger högre än vad kostnaderna för Beställningscentral + Kundenservice är och därför är det viktigt att förstå att rätt administrativa resurser, och att ej vara resurssnål, är en absolut förutsättning för att kunna påverka de mycket större trafikkostnaderna i rätt riktning. Att belysa att blygsamma 1 % i besparing av den totala trafikkostnaden ger hela 7,5 mkr vittnar om möjligheterna att i egen regi effektivisera trafiksystemet. Effektiviseringar av trafikkostnader utöver de redovisade i egen regi med 14,9 mkr och besparingar med ny teknik på 2,8 mkr från år 3, ska därför på inget vis uteslutas till skillnad mot vid upphandling där det rent avtalsmässigt är svårt att realisera mer långtgående effektiviseringar som fullt ut får en ekonomisk positiv effekt för uppdragsgivaren och inte helt, eller till viss, del stannar hos leverantören, om någon effektivisering överhuvudtaget sker.

Vid egen regi tillkommer uppstart- och/eller engångskostnader för att starta upp verksamheten med ca 7,2 mkr, exkl. bidrag. 2016 är det främst personalkostnader, där extra resurser behövs för att delta i projektet för att implementera verksamheten eller för att fylla luckor efter andra medarbetare i Dalatrafik, som behövs i projektet. Inför starten runt halvårsskiftet 2017 behövs omfattande utbildningsinsatser för all personal. Bidrag för ny verksamhet kan vara möjligt att söka och behöver utredas vidare, kan alltså sänka uppstartskostnaderna under förutsättning att bidraget beviljas.

Totala investeringskostnader för att starta upp verksamheten i egen regi beräknas till ca 5,9 mkr, under förutsättning att hela Dalatrafiks verksamhet inkl. de nya funktionerna samlokaliseras i för den totala verksamheten ändamålsenliga lokaler. Dalatrafiks nuvarande localsituation är mycket ansträngd och troligtvis behövs ändå en ny lösning inom en relativt snar framtid.

Alternativet med upphandling visar, baserat på nuvarande avtal + beräknad kostnad för Kundenservice, en hög effektivitet i funktionskostnaderna. Effektiviseringen av trafikkostnaderna är beräknad till 3,8 mkr/år och ger ett klart sämre resultat än i egen regi, bl.a. beroende på tydliga brister i förståelse för den komplexa logistiken i uppdraget eftersom man ej har någon direkt påverkan på planeringen av linjetrafiken. Vidare har man svårt att få de egna spridda funktionerna att fungera optimalt tillsammans. Samarbetet och utvecklingen med Dalatrafik underlättas inte heller av de avtalsbegränsningar som alltid kommer att finnas vid upphandling, t.ex. bristen på samlokalisering. I en ny upphandling, med nästan obefintlig konkurrens, kan vi förvänta oss ett högre pris utifrån de nya krav på effektiviseringar av trafiken vi skulle behöva ställa, vilket med stor sannolikhet kräver en större resursinsats till ett högre pris som följd.

En oerfaren leverantör, för de funktioner som efterfrågas, kommer att ha svårt att matcha kostnaderna som en erfaren leverantör kan åstadkomma avseende funktionerna i sig. Funktionskostnaderna för en oerfaren leverantör kan knappast ens mäta sig med vad egen regi-alternativen ger eftersom dessa bygger på synergieffekter med annan verksamhet. En oerfaren leverantör skulle, för att vara ett realistiskt alternativ ekonomiskt, behöva åstadkomma effektiviseringar på annat vis i trafiksystemet som är större än vad egen regi-alternativen redovisar. Utan att själv kunna påverka alla förutsättningar i trafiksystemet och styra hela verksamheten torde det vara mycket svårt, för att inte säga omöjligt.

C) FÖRSLAG TILL BESLUT

De tre alternativen visar att det egentligen är två som ställs mot varandra, upphandla eller egen regi. De alternativ för egen regi som finns är att bedriva verksamheten dygnet runt eller samordna nätterna med annan verksamhet. Skillnaden mellan dessa alternativ för egen regi är mycket liten och endast ekonomin skiljer dem åt.

Utredningen visar på betydelsen av samordning som avgörande för resultatet och där skillnaderna mellan att upphandla och bedriva verksamheten i egen regi är tydliga. En organisation för beställningscentral och kundservice som fungerar i alla led och tillsammans med övriga funktioner i Dalatrafik är mycket viktigt, oavsett om valet är upphandling eller egen regi. Samordningsmöjligheterna är avsevärt bättre med egen regi än vid upphandling, där annars ett nytt avtal måste säkerställa alla dessa behov vilket med stor sannolikhet inte är fullt möjligt.

Det nya gemensamma kollektivtrafiksystemet, som har sin grund i Den goda resan i Dalarna, är beroende av en mycket väl fungerande beställningscentral för att samtliga effekter skall uppnås. Behovet av att framöver utveckla, planera och dirigera all verksamhet är mycket stort och måste leda till rationaliseringar i trafiken med sänkta kostnader som följd, samtidigt som resmöjligheter förbättras eller åtminstone inte blir sämre. En mycket hög kvalitet måste också fortsatt vara ett prioriterat område. Fördelen med att planera och utveckla all trafik i egen regi jämfört med att upphandla vissa delar är mycket tydlig.

Samlokalisering av all verksamhet integrerat med Dalatrafiks övriga verksamheter, närheten till resenärerna och våra uppdragsgivare, inkl. Färdtjänsten Dalarna, samt att det skapar nya arbetstillfällen på vår hemmamarknad i Dalarna är andra faktorer som talar för egen regi.

Det finns idag klagomål som är relaterade till de politiskt beslutade regelverken som styr resorna i Servicetrafiken, viktigt att påpeka är att dessa kommer att kvarstå även om verksamheten bedrivs i egen regi.

Det som talar för att upphandla är ekonomin i funktionerna i sig, där vi som utredningen visar med all tydlighet får mer kostsamma funktioner i egen regi, 6,1 - 7,5 mkr mer per år jämfört med att upphandla. Vid egen regi kommer vi också att få något längre svarstider vid vissa korta tidpunkter än vad som är möjligt vid upphandling, alternativt skulle en större bemanning krävas till en klart högre kostnad. Besparingspotentialen för trafik kostnaderna är dock avsevärt större vid egen regi och tillsammans med en teknikutveckling beräknas det ge 17,7 mkr/år i lägre kostnader från år 3, jämfört med alternativet i upphandling som ger 3,8 mkr/år i lägre trafik kostnader. Även med hänsyn till uppstart- engångs- och investeringskostnader är alternativet egen regi att föredra.

Utvärdering av alternativen under stycke 12 A visar också tydligt på många fler fördelar än nackdelar med egen regi och det motsatta med att upphandla. Det finns dock stora utmaningar med att starta upp en verksamhet i egen regi, mycket måste utvecklas och hela Dalatrafiks organisation kommer att påverkas. Under studiebesöken framkom det att förberedelserna varit mycket viktiga och avgörande för hur väl man lyckats. Trots de utmaningar man upplevt före och vid uppstart av beställningscentraler i andra län är erfarenheterna ändå positiva och alla anser att beslut om egen regi varit det enda rätta. Oavsett hur bra de insatser är som görs före uppstart, vilka i projektform behöver startas upp senast ca 1 ½ år förväg, måste man dock räkna med vissa driftstörningar vid uppstart med tanke på verksamhetens omfattning.

En stark organisation är en förutsättning för att lyckas med egen regi samt att förankringen med – och information till – berörda är nödvändig.

Utredningen visar med all tydlighet att egen regi är att föredra. Utredningens förslag till beslut är att fr.o.m. 2017-07-01 starta upp och bedriva all verksamhet för Beställningscentral och Kundservice i egen regi – dygnet runt, samtidigt som möjligheten till att samordna nätterna med andra verksamheter undersöks vidare.

13. STYRGRUPP OCH ARBETSGRUPP

Utredningen beställdes av Dalatrafiks styrelse och Dalatrafiks VD fick uppdraget att genomföra utredningen under 2015.

Styrgrupp: Claes Annerstedt t.o.m. 2015-08-31, Conny Strand fr.o.m. 2015-09-01, Bengt Benjaminsson, Therese Isacsson, Ingela Eklund, Janne Andersson - samtliga Dalatrafik, Therese Sundell - Landstinget, Amelie Sahlin - Region Dalarna.

Arbetsgrupp: Ingela Eklund, Janne Andersson, Bengt Benjaminsson (SIU), Therese Isacsson (Kundservice), Therese Sundell (Studiebesök).

14. KÄLLFÖRTECKNING

Dokument:

- Den goda Resan i Dalarna - Landstinget Dalarna, Dalarnas kommunförbund, Dalarnas kommuner - september 2003
- Handlingsalternativ för avtal om drift av BC Dalarna samt transportörsavtal kopplade till länets särskilda kollektivtrafik - Region Dalarna, slutrapport 2010-06-21
- Handlingsalternativ för drift av BC Dalarna - Transportforskningsgruppen i Borlänge, PM 2012-06-04
- ANBARO standardrapporter, kvartal 1-2 2015 - 2015-09-01

Text och underlag till utredning:

- Kundservice - Therese Isacsson, Dalatrafik
- Region Dalarna - kommuner och landsting - Amelie Sahlin, Region Dalarna och Therese Sundell, Landstinget Dalarna
- Legitimerad resenär - Tillgänglighetsrådet genom Susanne Borg, Fredrik Lindström, Bengt Bäcke och Helena Fridlund resegruppen för SRF Dalarna och HSO Dalarna samt Lars Andersson Föreningen Rekryteringsgruppen Dalarna
- IT och Telefoni (investeringsbehov) - Jens Engman och Mats Wiklundh, båda Dalatrafik
- Övrigt - Ingela Eklund och Janne Andersson, båda Dalatrafik

Internetreferenser:

- Malmator.se
- Samres.se

Muntliga källor:

- Fredrik Åberg-Jonsson, Hanna Bergström, Eva Lindblom, Emil Wiberg, Ulrika Åkerblom-Sandberg - samtliga Länstrafiken Sörmland
- Johan Åkerlind, Johan Pettersson - båda Östgötatrafiken
- Lars Hellström, Kalle Ekebjär, Per Tranström, Susanne Carlsson - samtliga Skånetrafiken
- Anna-Karin Malm, Åsa Ljungberg - båda Jönköpings Länstrafik
- Tex Kihlström - Länstrafiken Örebro
- Alan Björk, Mattias Dahlström, Staffan Eklund, Mari Jonson, Tomas Ramsell - samtliga SamBus
- Björn Falk, Dan Nilsson, Tony Sjödin, Casper Jul Nielsen, Cristina Rusu - samtliga Samres
- Bengt Hamelius - Dalatrafik (lokalfrågor)

OBS! PROTOKOLLET EJ JUSTERAT

Landstingsfullmäktiges Beslutsärenden

§7 Förslag om avtal för finansiering av kollektivtrafik

Diarienummer LD16/03456

Landstingsstyrelsens beslut

Landstingsstyrelsen föreslår fullmäktige:

1. Finansieringsavtal för den allmänna respektive den särskilda kollektivtrafiken, enligt bilaga b), godkänns.

Sammanfattning av ärendet

I avsaknad av avtal mellan kommunerna i Dalarna och landstinget gällande kostnadsfördelningen har kostnaderna för kollektivtrafiken sedan 2014 finansierats med 50/50. Region Dalarna har nu tagit fram förslag till två avtal för att få en tydligare struktur på finansieringen inför regionbildning och skatteväxling.

Det första avtalet är ettårigt och omfattar kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken. Även Skolskjuttrafiken ingår. I avtalet ingår också AB Dalatrafiks organisationskostnader och kostnader för infrastrukturen. Det andra avtalet fördelar kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken mellan kommunerna. Detta avtal omfattar också beställningscentralen och kostnaderna för den delen fördelas i avtalet mellan landstinget och kommunerna.

I ärendet redovisas följande dokument:

- a) Beslutsunderlag. **Bilaga § 7 A**
- b) Bilaga Förslag till beslut från Region Dalarna 2016-11-24. **Bilaga § 7 B**
- c) Bilaga Framtidens beställningscentral och kundservice. **Bilaga § 7 C**

Utdrag exp 2017-02-14 till 1. LF
2.
3.

Vid protokollet:

Eva Bergfeldt

Bestyrkes i tjänsten

[Intygarens namn]

Protokollsanteckning

Landstingsfullmäktiges beslut om återremiss i § 64, 2014 ersätts av ovanstående beslut att godkänna avtalen.