

**KARLSTADS KOMMUN****KOMMUNFULLMÄKTIGE**

Protokoll 2018-03-22

§ 6**Framtida organisering och finansiering av kollektivtrafiken i Värmland**

Dnr KS-2018-23 Dpl 90

Kommunfullmäktiges beslut enligt kommunstyrelsens förslag

1. Regionkommunen blir, från den 1 januari 2019, ensam ansvarig för regional kollektivtrafik och regional kollektivtrafikmyndighet.
2. Karlstads kommun begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Värmlands län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från den 1 januari 2019 höjs med 0,48 procentenheter för regionkommunen och sänks med 0,48 procentenheter för kommunerna.
3. Föreslagen skatteväxling sker på 2016 års utfall.
4. En mellankommunal utjämning sker under 5 års tid.
5. En ny överenskommelse om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län med bilagor godkänns.
6. Hittillsvarande avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län med bilagor upphävs.
7. Regionkommunen blir ensam ägare till Värmlandstrafik AB from 1 januari 2019 och därmed förvärvas aktierna i Värmlandstrafik AB.
8. Karlstads kommun anser att det fortsatta arbetet skall tydliggöras att nuvarande taxestruktur och drivmedelsval inom Karlstads och Skåre tätorter skall ingå i trafikförsörjningsprogrammets ordinarie utbud och därför inte är att betrakta som tillköp.
9. Karlstads kommun anser att den föreslagna organisationen för kollektivtrafikmyndigheten skall innefatta ett utskott med delegation att påverka utformningen av tätortstrafiken.
10. Beslutet justeras omedelbart.

Protokollsanteckning

Lena Grip (V) lämnar en protokollsanteckning, se bilaga 1 till § 6.

Sammanfattning av ärendet

Region Värmland har tillsänt ett förslag till organisation samt finansiering av



KARLSTADS KOMMUN

kollektivtrafiken i Värmland till Karlstads kommun. Underlaget består av ett förslag till överenskommelse med tillhörande bilagor samt ett missiv och en PM om skatteväxling. Förslaget är att samtliga Värmlands kommuner samt landstinget i Värmland tar ställning till förslaget senast den 30 mars 2018 så att förändringen kan gälla från den 1 januari 2019 efter genomförd skatteväxling. Karlstads kommun har tidigare framfört synpunkter på förslaget under två remissomgångar med tillhörande interna remissförfaranden i Karlstads kommun.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens protokoll den 22 mars 2018.
 Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse den 23 februari 2018.
 Kommunledningskontorets tjänsteytrande den 23 februari 2018.
 Stadsbyggnadsnämndens protokoll den 14 februari 2018.
 Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse den 31 januari 2018.
 Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteytrande den 31 januari 2018.
 Region Värmlands tjänsteutlåtande den 7 december 2017.
 Region Värmland, Framtida organisering och finansiering av kollektivtrafiken i Värmland - Förslag om ansvar för kollektivtrafiken och genomförande av skatteväxling den 7 december 2017.
 Region Värmlands PM, Principer för tillköp den 7 december 2017.
 Region Värmlands, Överenskommelse om ansvar för regional kollektivtrafik i Värmland enligt lagen om kollektivtrafik (2010:1065) samt skatteväxling, ägarförhållanden i Värmlandstrafik AB och former för samverkan mellan Regionkommunen i Värmland och länets kommuner i utveckling av den regionala kollektivtrafiken, odaterad.
 Region Värmlands, Avtal om övergång av avtal den 7 december 2017.
 Region Värmlands PM, Skatteväxling av kollektivtrafiken på 2016 års utfall.

Yrkanden

Monika Bubholz (MP) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Beslutet skickas till

Region Värmland
 Stadsbyggnadsnämnden
 Samtliga kommuner i Värmland
 Värmlandstrafik AB
 Landstinget i Värmland



Kommunfullmäktige 2018-03-22

Protokollsanteckning ärende 3

Framtida organisering och finansiering av kollektivtrafiken i Värmland

Som ledamot i kommunfullmäktige, med ansvar för att skapa en långsiktigt hållbar utveckling på livets alla områden, ser jag med viss oro på det förslag som vi nu har att ta ställning till, därför att vi faktiskt inte ännu vet vad vi tar ställning till, framför allt vad gäller vår kollektivtrafik i tätorten.

I det förslag till framtida organisering som ligger till underlag för beslutet står att läsa att:

”En särskild överenskommelse för tätortstrafik ska därför utarbetas [...]. Överenskommelsen bör i erforderlig omfattning kunna tillgodose kommunernas inflytande och påverkan i utformning och finansiering av trafiken [...]. Överenskommelsen bör finnas klar inför bildandet av den enhetliga organisationen för kollektivtrafiken.” (s. 3)

Detta är en god intention, men de facto går vi in i den nya organiseringen av kollektivtrafiken utan att veta hur dessa överenskommelser kommer se ut. Vad vi vet är att regionaltrafik och tätortstrafik har helt olika förutsättningar och behov, och att de behöver styras därefter. Så vilken bestämmanderätt över tätortstrafiken i Karlstad kommer vi att få? Till vilken grad måste vi förlita oss på att den nybildade kollektivtrafiknämnden beaktar kommunens uppfattningar, och vad kommer vi kunna bestämma själva? Det hade känts betydligt tryggare om vi haft överenskommelsen på plats innan vi tog beslutet idag.

Vi vet vad vi satsar och lägger in i potten: Sveriges bästa kollektivtrafik! Men vi vet inte vad vi får och vad det kommer betyda för resenärer och karlstadsbors nöjdhet med kollektivtrafiken. Det känns som ett högt spel både med en välorganiserad kollektivtrafik som lett till ett högt och ständigt ökat resande, och med den långsiktigt hållbara utvecklingen i kommunen, som ju bygger på att vi integrerar kollektivtrafiken i stadsplaneringen för att skapa lösningar som får ännu fler att ställa bilen och välja bussen istället.

Lena Grip

Vänsterpartiet Karlstad



KARLSTADS KOMMUN

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse 2018-02-23

Ulf Johansson, 054-5401025

ulf.johansson@karlstad.se

Framtida organisering och finansiering av kollektivtrafiken i Värmland

Dnr KS-2018-23 Dpl 90

Kommunledningskontorets förslag

1. Regionkommunen blir, från den 1 januari 2019, ensamt ansvarig för regional kollektivtrafik och regional kollektivtrafikmyndighet.
2. Karlstads kommun begär tillsammans med landstinget och övriga kommuner i Värmlands län hos regeringen att den länsvisa skattesatsen för landstinget respektive kommunerna enligt 2 och 3 §§ förordningen (2004:881) om kommunalekonomisk utjämning, från den 1 januari 2019 höjs med 0,48 procentenheter för regionkommunen och sänks med 0,48 procentenheter för kommunerna.
3. Föreslagen skatteväxling sker på 2016 års utfall.
4. En mellankommunal utjämning sker under 5 års tid.
5. En ny överenskommelse om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län med bilagor godkänns.
6. Hittillsvarande avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län med bilagor upphävs.
7. Regionkommunen blir ensam ägare till Värmlandstrafik AB from 1 januari 2019 och därmed förvärvas aktierna i Värmlandstrafik AB.
8. Karlstads kommun anser att det fortsatta arbetet skall tydliggöras att nuvarande taxestruktur och drivmedelsval inom Karlstads och Skåre tätorter skall ingå i trafikförsörjningsprogrammets ordinarie utbud och därför inte är att betrakta som tillköp.
9. Karlstads kommun anser att den föreslagna organisationen för kollektivtrafikmyndigheten skall innefatta ett utskott med delegation att påverka utformningen av tätortstrafiken.

Sammanfattning av ärendet

Region Värmland har tillsänt ett förslag till organisation samt finansiering av kollektivtrafiken i Värmland till Karlstads kommun. Underlaget består av ett förslag till överenskommelse med tillhörande bilagor samt ett missiv och en PM om skatteväxling. Förslaget är att samtliga Värmlands kommuner samt landstinget i Värmland tar ställning till förslaget senast den 30 mars 2018 så att förändringen

kan gälla från den 1 januari 2019 efter genomförd skatteväxling. Karlstads kommun har tidigare framfört synpunkter på förslaget under två remissomgångar med tillhörande interna remissförfaranden i Karlstads kommun.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse den 23 februari 2018.

Kommunledningskontorets tjänsteyttrande den 23 februari 2018.

Stadsbyggnadsnämndens protokoll den 14 februari 2018.

Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse den 31 januari 2018.

Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteyttrande den 31 januari 2018.

Region Värmlands tjänsteutlåtande den 7 december 2017

Region Värmland, Framtida organisering och finansiering av kollektivtrafiken i Värmland - Förslag om ansvar för kollektivtrafiken och genomförande av skatteväxling den 7 december 2017.

Region Värmlands PM, Principer för tillköp den 7 december 2017.

Region Värmlands, Överenskommelse om ansvar för regional kollektivtrafik i Värmland enligt lagen om kollektivtrafik (2010:1065) samt skatteväxling, ägarförhållanden i Värmlandstrafik AB och former för samverkan mellan Regionkommunen i Värmland och länets kommuner i utveckling av den regionala kollektivtrafiken, odaterad.

Region Värmlands, Avtal om övergång av avtal den 7 december 2017.

Region Värmlands PM, Skatteväxling av kollektivtrafiken på 2016 års utfall.

Ulf Johansson
tillväxtdirektör

Ulf Nyqvist
kommundirektör

Beslutet skickas till

Region Värmland

Stadsbyggnadsnämnden

Samtliga kommuner i Värmland

Värmlandstrafik AB

Landstinget i Värmland



KARLSTADS KOMMUN

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Tillväxtcentrum

Tjänsteyttrande 2018-02-23

Ulf Johansson

ulf.johansson@karlstad.se

Framtida organisation och finansiering av kollektivtrafiken i Värmland

Dnr KS-2018-23 Dpl 90

Ärende

En arbetsgrupp bestående av representanter för Region Värmland, Landstinget i Värmland, Karlstads kommun, Kristinehamns kommun, Sunne kommun, Årjängs kommun, Arvika kommun och Filipstads kommun tog under hösten 2017 fram ett förslag till hur kollektivtrafiken i Värmland skulle kunna finansieras och organiseras.

Förslaget innebar att Regionkommunen är ensamt ansvarig för kollektivtrafiken samt att densamma finansieras genom att en skatteväxling med mellankommunal utjämning genomförs.

Förslaget har tidigare remitterats till Karlstads kommun som efter en intern remissomgång hos berörda verksamheter godkände förslagets grundprinciper vid kommunstyrelsens sammanträde den 21 november 2017 (KS 2017-425). Kommunstyrelsen samt berörda organisatoriska enheter i Karlstads kommun har även tagit ställning till ett samrådsunderlag den 20 juni 2017 (KS 2015-970).

I tidigare beslut har Karlstads kommun särskilt framhållit att det är av central betydelse att frågan kopplas till utvecklingen av tätortstrafiken i Karlstad samt att ställningstaganden avseende flygtrafik hanteras i samband med frågan.

Landstinget i Värmland beslutade den 29 augusti 2017 att bilda en regionkommun genom en sammanslagning av Region Värmland och landstinget i Värmland. Ställningstaganden avseende kollektivtrafiken är nära sammankopplat till den regionbildningsprocess som pågår parallellt med rubricerat ärende. Karlstads kommuns ställningstagande i frågan är därför avhängigt av att det inom ramen för regionbildningsprocessen finns tydliga ställningstaganden vad gäller regionala ansvaret för Karlstad Airport samt hur styrningen av en framtida tätortstrafik skall utformas.

Stadsbyggnadsnämndens synpunkter

I tidigare remisshantering av frågan har stadsbyggnadsnämnden avstyrkt förslaget från Region Värmland och i stället föreslagit att endast den regionala trafiken skall innefattas i en skatteväxling och att Karlstads kommun därför behåller sin delegation avseende tätortstrafiken i Karlstad och Skåre tätorter. Kommunstyrelsen har ånyo tillsänt föreliggande underlag till stadsbyggnadsnämnden inför den fortsatta beredningen av ärendet. Stadsbyggnadsnämnden har behandlat ärendet vid sitt sammanträde den 14 februari 2018 (SBN-2018-26). Nämnden anser att den egna delegationen skall kvarstå under en övergångsperiod på fyra år, med start 1 januari 2019. Som skäl till det anför nämnden att det är fortsatt angeläget att tätortstrafiken inordnas i den egna kommunala beslutsprocessen. Ett särskilt skäl som anges i handlingarna är att det planeras för ett snabbusstråk i de centrala delarna av Karlstad som en del i den stadsomvandling som pågår. Vidare anser nämnden att den utvecklade samverkan som har etablerats mellan stadsbyggnadsförvaltningen och Värmlandstrafik AB innebär att det finns goda möjligheter för en gemensam utveckling även om de dubbla organisationerna kvarstår. Stadsbyggnadsnämnden påpekar i sitt yttrande att det, i underlaget, saknas information om hur samverkansavtalet mellan enskilda kommuner och regionkommunen skall utformas avseende kollektivtrafiken i den nya organisationen. I sitt beslut anser därför nämnden att regionkommunen blir ensamt ansvarig för den regionala kollektivtrafiken men att Karlstads kommun fortsatt erhåller en delegation i enlighet med vad som beskrivs ovan. Således föreslås att kostnaderna för tätortstrafiken i Karlstad inte innefattas i skatteväxlingen mellan regionkommunen och länets kommuner under en fyraårsperiod. I det fall delegationen upphör anser nämnden att tätortstrafiken organisatoriskt sorterar under ett särskilt utskott under kollektivtrafiknämnden.

Kommunledningskontorets synpunkter

En regionkommun som ansvarar för kollektivtrafiken med fullt ansvar och beslutsmandat skapar förutsättningar för en effektiv och tydlig styrning av trafiken i hela regionen. Skatteväxlingen föreslås genomföras utifrån 2016 års utfall och innefatta linjetrafik med tåg samt buss, kommunala tillköp av trafik och subventionerade resor samt tätortstrafik där sådan finns.

Kommunledningskontorets grundinställning är att en sådan lösning är att föredra och skapar en organisatorisk struktur som ger kollektivtrafiken sammantaget en möjlighet att utvecklas till gagn för regionens utveckling.

Karlstad är en stad med en mycket stor inpendling och är därför beroende av att kompetens från omlandet ges goda möjligheter att arbetspendla på ett hållbart sätt. Det gör att det finns anledning att skapa ett system som möjliggör en tydligare samordning mellan den lokala och den delregionala trafiken.

Kommunledningskontoret bedömer att den föreslagna organisationen skapar förutsättningar för en tydligare integrering och därigenom bättre förutsättningar. I dagsläget är stadsbusstrafiken hänvisad till det område som, den av kollektivtrafikmyndigheten givna, delegationen medger.

Kollektivtrafik kan ses som en samhällssubventionerad verksamhet men samtidigt har vi i Karlstad och Värmland ett system som inte innebär en nolltaxa för resenären. I trafikförsörjningsprogrammet för Värmland anges att självfinansieringsgraden för kollektivtrafiken skall stabiliseras på en 40-procentsnivå för att på sikt uppgå till 50%. För att åstadkomma en resurseffektiv trafik kommer det att vara angeläget att den framtida trafiken utvecklas där de stora pendlingsrörelserna finns, det vill säga i Karlstad och i stadens upptagningsområde för arbets- och studiependling. Tätortstrafiken i Karlstad har under de senaste åren haft en utveckling som har inneburit att stora ekonomiska satsningar har genomförts vilket har medfört att subventionen för hela skattekollektivet i Karlstads kommun har ökat under den senaste femårsperioden. Ett tydligare utvecklat system med samordning med den regionala trafiken bedöms kunna ge en bättre förutsättning att åstadkomma en mer kostnadseffektiv trafik samt innefatta hela Karlstads kommun och inte bara dess centrala delar. Ett samordnat system ger möjligheter att erbjuda en utvecklad tätortstrafik där resandeunderlaget finns utan att vara hänvisade till ett fastslaget geografiskt område i Karlstads och Skåre tätort. Därför anser kommunledningskontoret att det är viktigt att en ny organisation dimensioneras så att den medför ett fortsatt ökande reseantal i hela Karlstads kommun men också att det sker på ett resurseffektivt sätt. För att genomföra den tänkta förändringen är det därav av betydelse att effektiviseringseffekten samt målet att få fler att resa med kollektiva färdmedel är styrande.

I underlaget framgår det att det skall utarbetas en särskild överenskommelse avseende tätortstrafiken. Överenskommelsen föreslås utformas på ett sätt som tillgodoser kommunernas inflytande och påverkan vad gäller utformning och finansiering av trafiken. Överenskommelsen föreslås vara utarbetad innan bildandet av en enhetlig organisation för kollektivtrafiken.

Kommunledningskontoret anser att en sådan organisation bör omfatta en politisk styrning i form av ett utskott för tätortstrafiken.

Ansvar för färdtjänst respektive skoltrafik

Varje kommun ansvarar enligt Lagen om färdtjänst (SFS 1997:736) för färdtjänsten i den egna kommunen, men har möjlighet att överlåta uppgiften till den regionala trafikhuvudmannen. Karlstad har valt att inte överlåta ansvaret för färdtjänsten. Färdtjänstens organisation är av en annan karaktär jämfört med övriga delar av det som hanteras i förslaget. Enligt kommunledningskontorets mening är därför överlåtandet av färdtjänsten en fråga som inte bör ingå i förslaget i nuläget utan bör hanteras i särskild ordning i respektive kommun. Villkoren och organisationen för färdtjänsten i Karlstad jämfört med i övriga länet skiljer sig åt i väsentliga delar. Dessutom är de upphandlade avtalet inom området långa i tidsspann. Huruvida en överlåtelse av ansvaret för färdtjänsten skall ske är ett ensidigt beslut av kommunen och omfattas därför inte av det utsända förslaget.

Eftersom Karlstads kommun inte har valt att överlåta huvudmannaskapet för färdtjänsten till kollektivtrafikmyndigheten och i dagsläget inte har för avsikt att göra det berörs inte Karlstads kommun av den del av den föreslagna överenskommelsen som behandlar frågor om färdtjänst (§3).

Karlstads kommun har inte valt att överlåta uppgiften att upphandla skoltrafik respektive samordning av densamma till kollektivtrafiken. Det innebär att den del i förslaget till överenskommelse som behandlar skolskjuts heller inte innefattar Karlstads kommun (§4).

Principer för tillköp

Beslutsunderlaget innefattar en bilaga där nuvarande kollektivtrafik beskriver principerna för vad som skall betraktas som tillköp av trafik utöver det som anses vara en rimlig nivå i trafikförsörjningsprogrammet. Bilagan är utformad på ett sätt som skall passa samtliga kommuner som innefattas i överenskommelsen. Karlstads kommun omfattas dock på ett annat sätt eftersom hela verksamheten i dagens tätortstrafik omfattas. Den innebär att förutsättningarna för Karlstads kommun särskiljer sig från övriga kommuner i det avseendet.

I och med skatteväxlingen kommer även den taxa som har beslutats av kommunfullmäktige i Karlstad att innefattas. För ett antal år sedan införde Värmlandstrafik en förändring i form av en zonindelning för trafiken där resorna, även med periodkort omfattas av olika regelverk beroende på var resan äger rum. En lösning i den föreslagna organisationen är att det område som i dagsläget trafikeras av Karlstadsbuss betraktas som en egen zon och att nuvarande taxesystem tillämpas i denna, i alla fall inom den upphandlade trafikeringsperioden. Det är inte Karlstads kommuns uppfattning att nuvarande regelverk inom tätortstrafiken är att betrakta som tillköp utan att det inryms i trafikförsörjningsprogrammet. Det innebär bland annat att de rabatter som finns beslutade gällande exempelvis pensionärer och studenter bör finnas kvar inom ramen för trafiken i Karlstads och Skåre tätorter. Vidare är det inte så att en subvention för resor för en målgrupp nödvändigtvis innebär en minskad intäkt eftersom det kan antas att ett lägre biljettpris bidrar till att fler reser med kollektivtrafiken och därigenom bidrar till att uppnå trafikförsörjningsprogrammets målsättningar inom effektivitetsområdet.

Under punkten 3.3 i bilagan Principer för tillköp framgår det att en kommuns tillköp kan innefatta fordon och dessas drivmedel. Karlstadsbuss har i dagsläget en modernare fordonspark än vad som återfinns i det regionala bussystemet vad gäller hållbara drivmedel. Med utgångspunkt i det som anförs ovan utgår Karlstads kommun från att nuvarande fordon som används inom Karlstadsbuss inryms inom trafikförsörjningsprogrammet och därför inte är att betrakta som tillköp under den upphandlade tidsperioden.

I dagsläget ansvarar Karlstads kommun fullt ut för finansieringen av tätortstrafiken vilket innebär att det under det senaste dryga året har fattats beslut om en utveckling av trafiken som tillkommer under kommande år och inte är en del av det som föreslås i skatteväxlingen med utgångspunkt i 2016 års utfall. Dessa satsningar är bland annat relaterade till Karlstads ambition att utveckla ett så kallat BRT-stråk men sin början i en teststräcka i centrala Karlstad. För att den beslutade inriktningen med Karlstadsstråket skall kunna hanteras i en sammanhållen

organisation behöver det avtalas om hur ett sådant tillköp skall finansieras, eftersom kostnaderna tillkommer efter utfallet 2016.

Kommentarer till tidplanen

I tidigare yttranden har Karlstads kommun varit tydliga med att en förändring av organisationen för kollektivtrafiken kräver att, framförallt två andra frågor är utredda. Dels frågan om hur det regionala ansvaret för Karlstad Airport samt hur styrningen av tätortstrafiken skall vara utformad. I det utsända materialet framgår det att den föreslagna förändringen förutsätter att samtliga kommunfullmäktigeförsamlingar i länet har fattat beslut i frågan senast den 30 mars 2018. Det utsända förslaget påverkar direkt den verksamhet som bedrivs inom ramen för stadsbyggnadsnämndens reglemente i Karlstad vilket medför att den aktuella nämnden behöver bereda frågan innan beslut fattas i kommunfullmäktige i Karlstad. Det medför att frågan dels får en forcerad hantering i Karlstad samt att ställningstagande i kommunfullmäktige behöver fattas parallellt med beslut i den pågående regionbildningsprocessen. Karlstads kommun har respekt för att det är en fördel att frågan är utredd innan den nya regionkommunen är bildad men ordningsföljden för erforderliga beslut komplicerar hanteringen i Karlstad med utgångspunkt i vad som har anförts i tidigare yttranden.

Tätortstrafiken i Karlstads kommun utförs av den upphandlade entreprenören Keolis Sverige AB. Nuvarande avtal gäller till och med den 30 juni 2025 och föreslås överföras till regionkommunen i oförändrat skick. Avtalet innehåller viss möjlighet till ökning eller minskning av trafiken i Karlstads tätort men i huvudsak kommer trafiken bedrivas på samma sätt som i dagsläget fram till avtalstidens utgång. Exempelvis kommer huvuddelen av fordonsparken vara biogasbussar. Kommunen saknar närmare kunskap om de bussavtal som Värmlandstrafik AB upphandlat men snarlika förutsättningar torde gälla för dessa avtal. Ovanstående innebär att den befintliga trafikens möjligheter till en samordning är begränsade på kort sikt om inte annat överenskommes. En övergång till en ny huvudman kommer således inte innebära några större förändringar i själva trafiken i närtid. Det är dock av stor vikt att en ny organisation inrättas och hinner finna sina arbetsformer innan dess att arbetet med de nya upphandlingarna inleds. Dessa arbeten bedöms behöva påbörjas 2022.

Sammanfattande synpunkter

Kommunledningskontoret anser att den föreslagna organisationen och dess finansiering gynnar en positiv utveckling av kollektivtrafiken i regionen. Karlstads kommun har ett stort behov av kompetensförsörjning från kringliggande kommuner. En utvecklad kollektivtrafik är av stor vikt för att skapa möjligheter till ett ekologiskt hållbart resandemönster samt för att motverka framtida trängselproblematik i Karlstads centrala delar. Med anledning av den forcerade tidsplanen och att styrningen av regionkommunen inte är fastställd anser kontoret att det är av stor betydelse att det inom den fortsatta regionbildningsprocessen tydliggörs hur tätortstrafiken skall styras. För att tillskapa en adekvat styrning och för att kunna använda tätortstrafiken som en del i samhällsutbyggnaden i Karlstad

anser kommunledningskontoret att den politiska styrningen bör utgöras av ett utskott med en tydlig delegation relaterad till utveckling av tätortstrafiken.

Förhållningssättet avseende taxor i trafiken samt fordonsutformning bör vara att dagens taxor och vagnpark inom Karlstadsbuss innefattas i nuvarande trafikförsörjningsprogram och därför bör kvarvara efter förändringen. Dessa är inte, i nuvarande utformning, att betrakta som tillköp. Däremot behöver det klargöras hur utvecklingen av tätortstrafiken i Karlstad skall hanteras kostnadsmässigt inför kommande utbyggnader i en separat överenskommelse.

Vidare har Karlstads kommun i tidigare yttranden framhållit att det är ett tydligt önskemål att det klargörs hur det regionala ansvaret för Karlstad Airport skall utformas. Även den frågan bör klargöras innan den 1 januari 2019.

Med utgångspunkt i ovanstående anser kommunledningskontoret att föreslagen förändring är genomförbar som princip men att det krävs att de otydligheter som föreligger avseende tillköpsregler, styrning av tätortstrafik samt flygplatsens framtid fastställs innan genomförandet av förslaget.

Ulf Johansson
tillväxtdirektör

Ulf Nyqvist
kommundirektör