

Uppsala kommunfullmäktiges tryck 2011 Ser A nr 91–95

KALLELSE

Uppsala kommunfullmäktige kallas härmed att sammanträda i Uppsala Konsert & Kongress, Sal B, Växsala torg 1, måndagen den 13 juni 2011, kl 10.00-22.00 för behandling av ärenden enligt nedan. Kommunfullmäktige fortsätter sammanträda tisdagen den 14 juni kl 10.00.

91. Val av justerare och bestämmande av tid för justering av protokollet
92. Eventuella anmälningsärenden

Beslutsärenden

93. Valärenden
94. Inriktning, verksamhet, ekonomi 2012-2015, samt fastställande av skattesats för 2012, *handling separat*
95. Bildande av regional kollektivtrafikmyndighet 161

Handlingarna till sammanträdet finns tillgängliga i Stadshuset, kommunledningskontoret och kommuninformationen, stadsbiblioteket samt på [uppsala.se](http:// uppsala.se)

Kommunfullmäktiges sammanträde direktsänds i TV Uppsala och på [uppsala.se](http:// uppsala.se)

Uppsala den 30 maj 2011

Lars Bäcklund/Astrid Anker

Nr 95. Bildande av regional kollektivtrafikmyndighet

(KSN-2011-0294)

Kommunfullmäktige

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län enligt i ärendet redovisad *bilaga 1*,

att under förutsättning av att Riksdagen beslutar om en enhetlig garantinivå i kommunernas och landstingens utjämningsystem, godkänna en skatteväxling mellan Uppsala kommun och Landstinget i Uppsala län från och med 2012 motsvarande 49 öre,

att med anledning av skatteväxlingen godkänna en mellankommunal kostnadsutjämning mellan länets kommuner för året 2012 i enlighet vad som anförs i ärendet,

att överlåta kommunens aktier i Upplands Lokaltrafik AB till Landstinget till nominellt värde per den 31 december 2011,

att i samband med överlåtelsen av aktierna säga upp gällande konsortialavtal för Upplands Lokaltrafik AB per den 1 januari 2012, samt

att godkänna avtal mellan ägarna av Upplands Lokaltrafik AB om fördelning om eventuellt skadestånd i samband med upphandling enligt i ärendet redovisad *bilaga 2*.

Uppsala den 18 maj 2011

På kommunstyrelsens vägnar

Gunnar Hedberg/Astrid Anker

I avgörandet deltagande: Gunnar Hedberg (M), Cecilia Forss (M), Liv Hahne (M), Magnus Åkerman (M), Sofia Spolander (M), Cecilia Hamenius (FP), Peter Nordgren (FP), Stefan Hanna (C), Erik Pelling (S), Ulrik Wärnsberg (S), Hilde Klasson (S), Irene Zetterberg (S),

Maria Gardfjell (MP), Johan Lundqvist (MP) och Ilona Sztatmari Waldau (V).

Dessutom närvarande: Mats Gyllander (M), Christopher Lagerqvist (M), Fredrik Ahlstedt (M), Karin Ericsson (C), Milischia Rezai (S), Frida Johnsson (MP) och Emma Wallrup (V).

Sammanfattning

Ägarsamrådet för Upplands Lokaltrafik AB (UL) uppdrog den 15 april 2010 till en styrgrupp att bereda frågan om huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Uppsala län med beaktande av förslagen i propositionen om Ny kollektivtrafiklag som underlag. Regionförbundets styrelse har den 28 april 2011 godkänt styrgruppens förslag och översänt det till länets kommuner och landstinget för beslut.

Förslaget innebär att en ny regional kollektivtrafikmyndighet bildas i form av en nämnd under landstingsfullmäktige. Myndigheten ersätter dagens länstrafikhuvudman och kommunernas, i förekommande fall, övergripande ansvar för stadstrafik.

Finansieringen av den nya myndigheten sker genom en skatteväxling där kommunernas kostnader för kollektivtrafik förs över till landstinget. Skatteväxling sker på den totala kostnadsmassan som kommuner och landsting har budgeterat för under innevarande år, 2011. Vid en skatteväxling 2012 blir skillnaderna jämfört med dagens situation märkbara för några kommuner. Under förutsättning att Riksdagen beslutar enligt utjämningskommitténs förslag föreslås att en mellankommunal utjämning genomförs för år 2012 för att mildra effekterna av skatteutjämningen för några av kommunerna.

I och med att en ny myndighet bildas förlorar UL sin roll som länstrafikhuvudman. Förslaget är att landstinget förvärvar kommunernas aktier till nominellt värde per den 31 december 2011, samt att existerande konsortialavtal som finns mellan bolagets ägare och som reglerar förutsättningarna för ägandet av länstrafikhuvudmannen sägs upp.

UL genomförde under våren 2010 en upphandling av regionbusstrafik. Efter att tilldelningsbeslut meddelats överklagade en anbudsgivare tilldelningsbeslutet. Under vintern

2010/2011 har två anbudsgivare lämnat skadeståndsanspråk till UL. Inför ett förändrat ägande av UL är det viktigt att lägga fast hanteringen av eventuellt skadestånd mellan de tidigare ägarna av UL. Regionförbundet styrelse har den 28 april också godkänt styrgruppens förslag om ett avtal mellan ägarna av UL om fördelning av eventuellt skadestånd mellan nuvarande ägare av UL.

Ärendet

Den nya lagstiftningen i korthet

Riksdagen har antagit en ny lag om kollektivtrafik (2010:1065) i syfte att modernisera lagstiftningen och anpassa den till EU:s regelverk på området. Den nya lagen och vissa följdändringar i annan lagstiftning träder i kraft den 1 januari 2012.

Lagen innebär att kollektivtrafikföretag får fritt och inom alla geografiska marknadssegment etablera kommersiell lokal och regional trafik förutsatt att de uppfyller vissa generella krav. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg. De nuvarande reglerna för etablering av kollektivtrafik som innebär att en trafik huvudman kan hindra kommersiell trafik genom att göra gällande att den egna linjetrafiken skulle skadas på grund av annan linjetrafik, den s.k. skadlighetsprövningen, tas bort.

Trafikhuvudmännens trafikeringsmonopol avskaffas och ensamrätter förbjuds eftersom sådana skulle motverka syftena med ett öppnare marknadstillträde på kollektivtrafikområdet. De kollektivtrafikföretag som vill bedriva kommersiell trafik ska anmäla trafiken till en regional kollektivtrafikmyndighet. Anmälan ska inte jämföras med ett tillstånd och det ställs inga krav på att anmälan ska prövas innan trafiken får starta. För att underlätta för resenärerna att enkelt planera sina resor ska företagen ha skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Regional kollektivtrafik definieras i den nya lagen som sådan trafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat

vardagsresande. Regional trafik är således både det som tidigare har kallats regional och lokal trafik. Grundregeln är att landstinget och kommunerna inom ett län gemensamt ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken. Landsting och kommunerna får komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret. Det är dock inte möjligt för en enskild kommun att själv få ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen eftersom det skulle riskera att minska samordningen inom länet.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och ge ett adekvat uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och mål för kollektivtrafikförsörjningen. De beslut som fattas om den allmänna trafikplikten ska baseras på de mål för den regionala trafikförsörjningen som har lagts fast i trafikförsörjningsprogrammet.

I den nya lagstiftningen finns det flera krav på vad planerna ska innehålla och ytterligare eller mer preciserade krav kan komma att ställas i föreskrifter. Beslut om allmän trafikplikt kan komma att överklagas till domstol enligt den nya lagstiftningen. Trafikförsörjningsprogrammen får därmed en viktig rättslig status eftersom det är i trafikförsörjningsprogrammen som det allmänna ekonomiska intresset ska läggas fast och offentliggöras.

Trafikförsörjningsprogrammet för den regionala kollektivtrafiken är inte bara ett underlag för beslut om allmän trafikplikt utan också en viktig del i den regionala utvecklingsplaneringen. Programmet bör ange de långsiktiga och strategiska målen för kollektivtrafiken och hur kollektivtrafiken bidrar till den regionala utvecklingen. Programmet bör även tjäna som underlag för fysisk och annan samhällsplanering i regionen.

Trafikförsörjningsprogrammet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik - regional trafik, tätortstrafik, stadstrafik, landsbygds- trafik och även kommersiell trafik. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos

personer med funktionsnedsättning. Myndigheten ska också definiera vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Trafikförsörjningsprogrammen ska upprättas efter samråd med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. Programmen ska uppdateras vid behov.

Utredningsarbete och överläggningar mellan kommuner och landstinget

Ägarsamrådet för UL uppdrog i april 2010 till en styrgrupp att bereda frågan om huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Uppsala län med beaktande av förslagen i propositionen om Ny kollektivtrafiklag som underlag. Den nya lagen om kollektivtrafik (2010:1065) antogs av Riksdagen under sommaren 2010 och träder i kraft den 1 januari 2012. Styrgruppen förnyades efter valet 2010 och utsåg i december Erik Weiman (M), sammankallande, Cecilia Forss (M), Jacob Spangenberg (C), Börje Wennberg (S) och Agneta Hägglund (S).

Ett arbetsprogram, tidsplan och organisation för utredningsarbetet i Uppsala län godkändes den 30 september 2010 av ägarsamrådet. Som en del i utredningsarbetet anordnade styrgruppen den 4 november 2010 ett seminarium för politiker och tjänstemän i länet om den nya lagens förutsättningar och möjligheter. En löpande politisk förankring har skett i ägarsamråden. Information har också lämnats till kommunstyrelserna och landstingsrådsberedningen. Till utredningsarbetet har knutits en tjänstemannagrupp med representanter för kommunerna, landstinget, Regionförbundet och UL. Regionförbundet har ansvarat för utredningsarbetet. Ekonomicheferna i kommunerna och landstinget har med stöd av SKL gjort beräkningarna om skatteväxlingen och de ekonomiska effekterna. Medlemsdirektörerna har utgjort referensgrupp.

Vid ägarsamrådet den 28 april 2011 överlämnade styrgruppen sitt förslag till organisering av kollektivtrafiken i Uppsala län. Regionförbundets styrelse beslutade samma dag

att godkänna styrgruppens förslag och översända det till länets kommuner och landstinget.

Förslag

Förslaget är att samtliga kommuner och landsting i avtal lägger fast planeringsinriktning, med tydlig ansvarsfördelning mellan kommuner och landsting rörande förutsättningarna för att utveckla kollektivtrafiken, *bilaga 1*. Den grundläggande planeringsinriktningen är ett fördubblat kollektivt resande fram till 2020, där minst 90 procent av bränslet ska vara fossilfritt. Uppsalas översiktsplan 2010 tydliggör kommunens kollektivtrafikambition som en del i samhällsbyggandet och finns inlemmat i avtalet.

Förslaget till avtal finns motiverat och organiseringen av en ny kollektivtrafikmyndighet redovisat i *bilaga 3*, utsändes separat. Styrgruppens förslag innebär att Landstinget i Uppsala län bildar regional kollektivtrafikmyndighet. Förslaget motiveras med att en huvudman med beskattningsrätt får ansvar för myndigheten och har därmed fullt ansvar och beslutsmandat över ägarfrågor, trafikfrågor och finansiering. Därmed ges förutsättningar för en enkel och tydlig styrning efter politiska mål. Myndigheten föreslås utgöras av en nämnd underställd landstingsfullmäktige och bestå av 13 ordinarie och 7 suppleanter och nomineras av partierna.

För att säkerställa en fungerande samverkan mellan myndighet och kommuner föreslås en samverkansprocess som ska beröra trafikförsörjningsprogram, beslut om allmän trafikplikt, mål och budget, stadstrafik, lokalt viktiga frågor, operativa trafikfrågor och eventuella tillköp. Framförallt bör samverkansprocessen angöra till de lokala planeringsprocesserna för fysisk planering och samhällsutveckling samt de regionala planeringsprocesserna för regionala utvecklingsstrategier och infrastrukturplanering.

Kollektivtrafikmyndighetens ansvar är att leda samverkansprocessen, medan kommunerna förväntas delta på såväl strategisk som operativ nivå.

Inrättandet av en kollektivtrafikmyndighet i landstinget innebär ett övertagande av kom-

munernas kostnader för kollektivtrafik. En skatteväxling förslås därför ske och baseras på den faktiskt överförda kostnaden, den uppräknade medelskattekraften i länet samt de ekonomiska effekter som förändringen medför i den länsvisa skattesatsen. Utgångspunkten för beräkningarna om skatteväxlingen är kostnaden för de ingående kollektivtrafik-verksamheterna enligt budget för 2011 med vissa tillägg. I beräkningsunderlaget är inräknat stads- (Uppsalabuss) och tätortstrafiken (Enköping och Bålsta), trafiken med region- och landsbygdsbussarna samt den regionala tågtrafiken. Beräkningarna utgår också från att Utjämningskommitténs förslag att kommunernas och landstingens garantinivåer i utjämnings-systemet ska antas av riksdagen i höst. Vidare ingår en andel av kostnader för upparbetade och beslutade investeringar.

Växlingen har som mål att kostnaderna för kollektivtrafiken som kommuner avlastas ska motsvaras av minskade intäkter i form av skatter och inkomstutjämnung efter det att skatteväxlingen genomförts. Totalt syftar växlingen till att överföra 335,9 miljoner kronor, vilket motsvarar en skatteväxling på 49 öre. Då växlingen måste avrundas till hela ören kommer vissa mindre differenser att uppstå. Kommunsektorn "växlar bort" skatteintäkter och inkomstutjämnung motsvarande 336,2 miljoner kronor.

Vid en skatteväxling 2012 blir skillnaderna jämfört med dagens situation mer märkbar för några kommuner. Utjämningskommittén har föreslagit att kommunerna i ett län ska ges möjlighet att komma överens om att de får lämna bidrag till varandra om det behövs för att neutralisera konsekvenserna av en skatteväxling inom länet, så kallad mellankommunal kostnadsutjämnung under en övergångstid på högst fem år.

Under förutsättning att Riksdagen beslutar enligt kommitténs förslag föreslås att en mellankommunal utjämnung genomförs för år 2012 för att mildra effekterna av skatteutjämnungen för några av kommunerna. Från 2013 bedöms att situationen kommer att förändras i och med en uppdatering av standardkostnaderna från 2002 års nivå till 2009 års nivå. Skillnaderna

mellan nu föreslagen skatteväxling och en uppdaterad standardkostnad blir då mindre.

Föredragning

Uppsala kommun har idag genom Gatu- och trafiknämnden (GTN) ett övergripande ansvar för stadstrafiken. GTN beställer landsbygdstrafik av UL, stadstrafik av Uppsalabuss AB (UB) och ansvarar självt för färdtjänst. GTN har även ansvar för att finansiera Uppsala kommuns del av eventuella underskott i UL. Stadstrafiken i Uppsala utförs av Gamla Uppsala Buss AB (GUB). Såväl UB som GUB är helägda kommunala bolag och ingår i Uppsala Stadshuskoncern. UL ägs till 30 procent av Uppsala kommun och förvaltningen av ägandet i delägda bolag hanteras av kommunstyrelsen.

Förändringen med inrättandet av en ny kollektivtrafikmyndighet innebär att GTN:s ansvar för stadstrafiken försvinner liksom för landsbygdstrafiken inom kommunen. I och med detta förlorar kommunen rådighet över kollektivtrafikens utformning inom Uppsala kommun. Färdtjänst och skolresor förblir emellertid en kommunal uppgift.

Vd i Uppsala Stadshus AB har beslutat att utreda förutsättningarna för att sälja GUB och UB som en konsekvens av att kommunen förlorar rådigheten över trafikens utformning. Kommunfullmäktige har i samband med en bolagsutredning i februari 2008 redan beslutat om en försäljning av GUB. Försäljningsprocessen avbröts emellertid redan hösten 2008.

Ovanstående synsätt kan även appliceras på ägandet av UL. Rådigheten över kollektivtrafikens utveckling kommer i och med myndighetens hemvist att helt ligga hos landstinget. Det är därför naturligt att även ägandet av UL i sin helhet finns samlat hos landstinget. För att genomföra en sådan överföring krävs att riskerna för skadestånd hanteras bland dagens aktieägare, och ett eventuellt ersättningskrav fördelas mellan ägarna. Det finns idag osäkerheter huruvida UL har genom försäkringar minimerat risken för att drabbas av en ekonomisk skada i det fall bolaget blir ersättningskyldigt.

I samband med att landstinget förvärvar aktierna i UL faller även behovet av ett konsor-

tialavtal mellan ägarna som ger förutsättningar för bolagets verksamhet. Det är därför naturligt att samtliga ägare säger upp avtalet vid en aktieöverlåtelse.

Ett överförande av ansvaret enligt förslag till beslut innebär att Uppsala kommun inte längre ska bära kostnaden för kollektivtrafik. Ansvaret för kollektivtrafikens utveckling ligger därmed helt och fullt hos landstinget. Där emot kommer kommunen att i hög grad beröras vad gäller utformningen av infrastrukturen i gaturummet. Det är därför av stor vikt att en väl fungerande samverkan finns mellan kollektivtrafikmyndigheten och Uppsala kommun i både rent operativa frågor som långsiktigt strategiska. Förslaget beskriver av samverkansprocesser bedömer kommunledningskontoret som goda men förutsätter en hög delaktighet bland berörda nämnder och det nya kontoret för samhällsutveckling.

Förslaget planeringsinriktning tar hänsyn till Uppsala kommuns ambitioner med fördubblingsmålet avseende kollektivtrafikresande och ÖP2010:s syn på hur stad och kollektivtrafik bör utvecklas. Därmed finns goda förutsättningar för att kollektivtrafiken kommer att utvecklas positivt, även om kommunen saknar rådighet över utförandet.

Vid en överföring av ansvaret för kollektivtrafiken till landstinget ändras inte bara skattesatsen utan även komponenterna i den så kallade mellankommunala kostnadsutjämnningen. Länet kommuner får nu samma faktor för kollektivtrafik i utjämnningssystemet.

För Uppsala kommun, som haft en relativt stort bidrag baserat på en mer omfattande kollektivtrafik än snittkommunen i landet, ger detta ett intäktsbortfall. Minskningen av skatteintäkter och förändringen av kostnadsutjämnningen slår olika för länet kommuner. Uppsala kommun tappar netto ca sju miljoner kronor genom skatteväxlingen och justeringen av kostnadsutjämnningen. Noteras bör då att vid ett fortsatt ansvar för kollektivtrafiken skulle tappet vara större från och med 2013 genom uppdaterade kostnadsutjämningsfaktorerna.

För att utjämna mellan länet kommuner 2012 föreslås en mellankommunal kostnadsutjämnning som endast ska gälla kommunerna

i Uppsala län. Genom en sådan utjämnning får Uppsala kommun ett bidrag på ca 2 miljoner kronor från länet övriga kommuner för detta år.

Ekonomiska konsekvenser

Genom skatteväxlingen och förändringen i kostnadsutjämnningen får Uppsala kommun minskade intäkter som med ca 7 miljoner kronor överstiger kommunens budgeterade kostnad för kollektivtrafiken 2011. Samtidigt ska landstinget i Uppsala län ha ansvaret för det fördubblingsmål som gäller för kollektivtrafiken till 2020. Uppsala kommun har till del i sin IVE 2012-2015 ökat kommunbidraget för att kunna möta detta mål. De kostnader som lagts in i kommande IVE-period för detta ändamål kan nu återföras till finansförvaltningen för att möta de minskade intäkterna. Detta sker lämpligen när IVE 2012-2015 ska anpassas till ny organisation för samhällsbyggnad.

Bilaga 1

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län

1. Parter

Mellan Landstinget i Uppsala län (nedan kallat "landstinget"), kommunerna Enköpings, Heby, Håbo, Knivsta, Uppsala, Tierp, Älvkarleby och Östhammar samt Regionförbundet Uppsala län (nedan kallat "regionförbundet") har följande avtal träffats. Kommunerna kallas nedan gemensamt "Kommunerna" och var för sig "Kommun".

2. Bakgrund och syfte

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik som träder i kraft den 1 januari 2012 ersätter lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Lagen om kollektivtrafik innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Kommuner och landsting kan gemensamt komma överens om att lämna över ansvaret för kollektivtrafiken till landstinget som då också blir regional kollektivtrafikmyndighet.

Syftet med detta avtal är att reglera ansvarsfördelningen mellan parterna avseende den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län i

enlighet med lagen om kollektivtrafik.

Samtidigt med detta avtal tecknas separata avtal mellan parterna om överlåtelse av Kommunernas aktier i Upplands Lokaltrafik AB till Landstinget.

3. Regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län

Genom godkännande av detta avtal överförs ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län till Landstinget ensamt. Landstinget är därmed från och med den 1 januari 2012 regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län.

Landstingsfullmäktige utser en särskild nämnd som blir operativt ansvarig och därmed utgör regional kollektivtrafikmyndighet. Nämndens ledamöter ska ha en bred geografisk förankring i Uppsala län.

Landstinget har möjlighet att lämna över fullgörandet av åtaganden i detta avtal till ett av Landstinget helägt aktiebolag i den utsträckning som anges i lagen om kollektivtrafik.

4. Gemensam planeringsinriktning för kollektivtrafikens utveckling

Ökat regionalt resande

Resandet med kollektivtrafiken i Uppsala län ska öka. Målet är en höjd marknadsandel och ett fördubblat resande till år 2020 jämfört med 2006.

Kollektivtrafiken ska ge möjlighet att bo, arbeta och leva i olika delar av länet. Den ska också ge möjlighet att enkelt röra sig över administrativa gränser och knyta samman länet med angränsande län till en gemensam arbetsmarknads- och bostadsregion.

För att få fler att använda kollektivtrafiken ska trafiken planeras utifrån en långsiktighet, som förenklar vardagen för resenärerna. Trafikutbudet ska vara stabilt och tillgodose olika krav när det gäller restider, tillgänglighet, turtäthet och enkelhet.

Ett hållbart resande och en god miljö

Kollektivtrafiken ska utformas så att den bidrar till ett hållbart resande och en god miljö. Må-

let är att minst 90 % av kollektivtrafiken utförs med fossilfritt bränsle år 2020.

Ett trafiksystem med många delar

Regional buss- och tågtrafik, landsbygdstrafik och stadstrafik ska fungera som ett integrerat trafiksystem där buss- och tågtrafiken samverkar.

De starka kollektivtrafikstråken med stort resande bildar stommen i länets trafiksystem. Här finns de största möjligheterna att öka resandet med kollektivtrafik. I dessa stråk ska kollektivtrafiken ha hög turtäthet och vara prioriterad för att öka konkurrenskraften mot bilen.

Tågtrafik

Pendeltågstrafiken är en viktig del av kollektivtrafiken, som behöver utvecklas. En likartad utveckling på Ostkustbanan, Mäljarbanan och Dalabanan är önskvärd, med likartade trafiklösningar och samordnade biljettsystem över länsgräns samt med möjlighet till nya tågstopp.

Inriktningen är att utbyggnaden sker i den takt som den ökade kapaciteten på järnvägen medger.

När Uppsala Resecentrum står färdigt år 2012 är det möjligt att genomföra den planerade SL-pendeltågstrafiken på sträckan Stockholm–Uppsala och införa pendeltågstrafik på sträckan Uppsala–Heby–Sala.

När Citybanan står färdig år 2017 är det möjligt att skapa ett nytt trafikupplägg på sträckan Bålsta–Enköping–Västerås och skapa ett trafiksystem, som binder samman den storregionala kollektivtrafiken.

Det finns också behov av en ny järnväg mellan Enköping och Uppsala – Arosbanan – för att ytterligare kunna utveckla tågtrafiken i länet och regionen.

Busstrafik

Intentionen för busstrafiken i de starka stråken är att ha en hög turtäthet och korta restider.

Genom en bärkraftig trafik i de starka stråken kan också effektiva lösningar utvecklas i områden med färre resande. Trafiken i dessa områden ska kopplas samman med stomlinjerna vid t ex pendlarparkeringar och knutpunkter.

Nya riktlinjer och standarder för trafikens

uppbyggnad ska utformas. Genom definierade lägstanivåer för kollektivtrafiken kan länet behålla en levande landsbygd.

Stadstrafik

Stadstrafiken i Uppsala, Enköping och Bålsta ska vara en integrerad del i länets trafiksystem.

I Uppsala är inriktningen att utbyggnaden av stadstrafiken sker enligt intentionerna i ÖP 2010 där ett stombussystem med hög framkomlighet, hög turtäthet och med mottot ”tänk spårvagn kör buss” är grunden för kollektivtrafiken. Ett nytt trafiksystem kan komma att behövas för att klara kapaciteten och därmed målet om en fördubbling.

Strategiskt viktiga knutpunkter mellan stads- och regiontrafiken ska utvecklas och enkla gemensamma lösningar för betalning ska eftersträvas. Framkomligheten för såväl regiontrafiken som för stadstrafiken i de viktiga stråken ska prioriteras.

5. Finansiering – skatteväxling

Landstinget bär det ekonomiska ansvaret för den av landstinget beslutade regionala kollektivtrafiken.

För att kompensera Landstinget för övertagandet av kostnadsansvaret för den regionala kollektivtrafiken görs en skatteväxling med 49 öre mellan Kommunerna och Landstinget. Parterna är överens om att detta belopp ska ligga till grund för beslut om skattesats för 2012. Beslutar inte Riksdagen om en enhetlig garantinivå i kommunernas och landstingens utjämningsystem, ska ytterligare en skatteväxling göras som kompenserar landstinget för de ökade kostnader som den övertagna kollektivtrafiken medför. Preliminärt beräknas den skatteväxlingen till 2 öre.

En mellankommunal utjämnings ska genomföras för 2012 under förutsättning att Riksdagen beslutar i enlighet med Utjämningskommitténs förslag att ge lagstöd för detta.

Skatteväxlingen berör inte det som särfaktureras kommunerna enligt punkt 6 nedan.

6. Särfakturering

Skolskjutsar

Skolskjutsar är ett kommunalt ansvar enligt vad som följer av skollagen. Om inget annat överenskomms anordnar Kommunen själv sådan trafik.

Landstinget och Kommunerna är överens om att verka för att underlätta samordning av skolskjuts med allmän kollektivtrafik i syfte att skapa kostnadseffektiva lösningar och fler resmöjligheter för länets invånare.

För att upprätthålla och vidareutveckla samordningen, samt nyttja den upphandlingskompetens som Landstinget besitter kan Kommun välja att enligt särskild överenskommelse med Landstinget gällande skolskjuts/ skolresor

- Uppdra till Landstinget att upphandla skolskjuts eller kompletterande linjetrafik och samordna denna varvid Kommunen har beslutanderätten över trafikens omfattning och utformning samt faktureras för tjänstens kostnader och/eller
- Låta skolelever åka med den allmänna linjetrafiken på skolkort som köps av Kommunen enligt ett av Landstinget fastställt pris, varvid Landstinget har beslutanderätten över trafikens omfattning och utformning.

För särfakturering av skolresor inom anropsstyrd trafik gäller särskild finansieringsmodell mellan anslutna Kommuner och Landstinget.

För särfakturering av skolskjutslinjer ska nettokostnad tillämpas.

Tillköp

Landstinget ska kunna ge Kommun möjlighet att efter särskild överenskommelse köpa till trafik mm utöver det som Landstinget själv står för.

Parterna är dock överens om kommunala 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.

7. Anläggningar, infrastrukturinvesteringar

Parterna har ett gemensamt ansvar för att in-

vesteringar i befintliga och nya anläggningar lokaliseras, dimensioneras och utformas så att en ändamålsenlig kollektivtrafik kan bedrivas kostnadseffektivt och med beaktande av resenärernas behov. För nödvändiga åtgärder i samband med markanskaffning och lokalisering, t.ex. planprocess, bygglov, anslutningsvägar och VA, svarar respektive kommun. Lokaliseringen, som är en grundförutsättning för att utveckla kollektivtrafiken, ska ske i samråd mellan berörd Kommun och Landstinget.

Parterna är ense om att gemensamt påverka väg- och banhållare etc. att uppfylla den kollektiva trafikens krav.

Anläggningar i mark

De investeringar, som krävs i befintliga och nya anläggningar, liksom underhåll och skötsel, för den kollektiva trafiken, t.ex. vägar, busskörfält/-gator, signalanläggningar, trafikprioriteringsutrustning, pendelparkeringar, körytor (inkl. eventuella konstruktioner) och markanläggningar för resenärer, ska ombesörjas och bekostas av den Kommun, vari anläggningen är belägen, om detta inte ankommer på annan väg-/banhållare eller om inte annat överenskomms med Landstinget.

Resecentrum/terminaler och hållplatsutrustning

Landstinget ska vid terminaler och hållplatser svara för investeringskostnader utöver det som Kommunen enligt ovan svarar för, samt drift- och underhållskostnader för byggnader och väntetrymmen, där inte annan part har ansvaret, liksom för utrustning för driften av trafiken, såsom hållplatsskydd, stolpar och skyltar såvida inte annat överenskomms med berörd Kommun.

Operatörsberoende depåer

Där privata eller statliga alternativ för depå inte är aktuella, kan Landstinget besluta att etablera en operatörsberoende depå. För en sådan depå har Landstinget ett helhetsansvar innebärande ansvar för markanläggningar och byggnader.

I de fall nyanläggning krävs ska beslut om lokalisering ske i samråd med Kommun.

Till villkor som överenskommes med Landstinget överläter eller tillhandahåller Kommun fastighet för avsett ändamål.

8. Former för samverkan

Samverkansformer ska etableras för att säkerställa dialog- och samrådsmöjligheter mellan Landstinget, kommunerna och Regionförbundet.

Samverkansprocessen ska omfatta:

- Strategiska ärenden som
 - Trafikförsörjningsprogrammet
 - Beslut om trafikplikt
 - Mål och budget (1- och 3 -års perspektiv)
- Stadstrafik
- Lokala frågor
- Operativa trafikfrågor
- Ev. tillköp

Samverkansprocessen bör angöra till

- De lokala planeringsprocesserna för fysisk planering och samhällsutveckling
- De regionala planeringsprocesserna för regionala utvecklingsstrategier och infrastrukturplaneringen.

Samverkansmodell

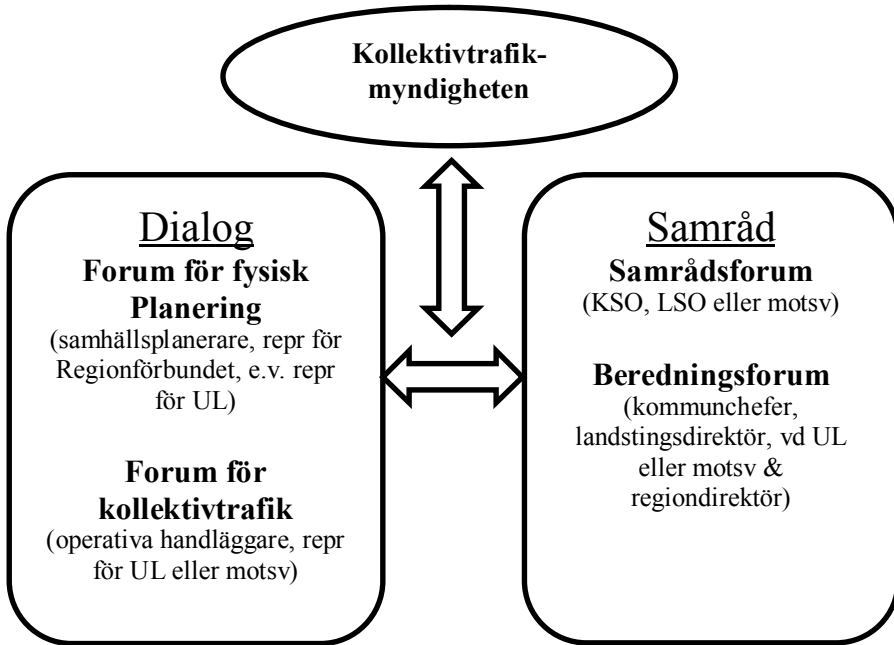
Landstingets roll: Landstingsfullmäktige utser en särskild nämnd som blir operativt ansvarig och därmed utgör kollektivtrafikmyndigheten. Nämnden har till uppgift att leda samverkansprocessen.

Kommunernas roll: Deltar i samverkansprocessen såväl på strategisk nivå som på operativ nivå. En väl fungerande samverkansprocess förutsätter att kommunerna bygger egna strukturer i såväl den politiska organisationen som i förvaltningsorganisationen för kollektivtrafikfrågor och dess koppling till övrig samhälls- och fysisk planering.

Regionförbundets roll: Deltar i samverkansprocessen utifrån sitt ansvar för regional infrastrukturplanering och regional utveckling.

Aktiebolaget UL eller motsvarande: Deltar i samverkansprocessen genom sin expertkom-

petens och genom sitt uppdrag som utförare av den regionala kollektivtrafiken enligt befintliga avtal.



9. Avtalets giltighet

Detta avtal träder i kraft den 1 januari 2012 och gäller tillsvidare. Avtalets giltighet är villkorat av att avtalet underställs och godkänns av Parternas beslutande församlingar landstings-, kommun- och förbundsfullmäktige.

10. Uppföljning och utvärdering

Detta avtal ska följas upp och utvärderas avseende på samverkansformer och tillköpsprinciper senast fem år efter det har börjat gälla, d.v.s. senast december 2016.

11. Tvist

Tvist med anledning av detta avtal ska i första hand avgöras genom förhandling mellan Parterna.

Avtalet har upprättats i 10 likalydande exemplar där varje part har ett exemplar.

Ort den2011

Undertecknande från företrädare för Landstinget, Kommunerna och Regionförbundet

Bilaga 2

Avtal mellan ägarna av Upplands Lokaltrafik AB om fördelning av eventuellt skadestånd i samband med upphandling

§ 1 Parter

Mellan Landstinget i Uppsala län, kommunerna Enköping, Heby, Håbo, Knivsta, Uppsala, Tierp, Älvkarleby och Östhammar har följande avtal träffats.

§ 2 Bakgrund

Upplands Lokaltrafik AB (UL) genomförde under våren 2010 en upphandling av regionbusstrafik. Efter att tilldelningsbeslut meddelats överklagade en anbudsgivare tilldelningsbeslutet. Det framkom också att sekretessbelagd information lämnats till en av anbudsgivarna, varvid UL beslutade att avbryta upphandlingen.

Under vintern 2010/2011 har två anbudsgivare lämnat skadeståndsanspråk till UL. En av anbudsgivarna har också lämnat en stämningsansökan till Tingsrätten. Något besked om när Tingsrätten kommer att behandla stämningsansökan finns inte. När det gäller den andra anbudsgivaren pågår en dialog mellan parternas juridiska ombud.

§ 3 *Fördelning av eventuellt skadestånd*

Parterna är överens om att eventuella kostnader, som rör skadeståndskraven med anledning av UL:s avbrutna regionbussupphandling, ska fördelas mellan Parterna efter respektive Parts ägarandel i UL 2010.

§ 4 *Avtalets giltighet*

Detta avtal träder i kraft den 1 januari 2012 och gäller tillsvidare. Avtalets giltighet är villkorat av att avtalet underställs och godkänns av Parternas beslutande församlingar landstings- och kommunfullmäktige.

Avtalet har upprättats i 9 likalydande exemplar, där varje part har ett exemplar.

Ort den 2011

Undertecknande från företrädare för Landstinget och Kommunerna