

Handläggare
Kihlberg Jenny
Nilsson Christoffer

Datum
2011-05-10

Diarienummer
KSN-2011-0294

Kommunstyrelsen

Bildande av regional kollektivtrafikmyndighet samt beslut om skatteväxling och mellankommunal kostnadsutjämning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

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

att under förutsättning av att Riksdagen beslutar om en enhetlig garantinivå i kommunernas och landstingens utjämningssystem, 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,

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

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 märkbar 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 följändringar 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, landsbygdstrafik 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 uppdragit 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**. 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 kommunernas 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 kollektivtrafikverksamheterna 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 utjämningsystemet ska antas av riksdagen i höst. Vidare ingår en andel av kostnader för utarbetade och beslutade investeringar.

Växlingen har som mål att kostnaderna för kollektivtrafiken som kommuner avlastas ska motsvaras av minskade intäkter i form av skatter och inkomstutjämning 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 inkomstutjämning 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 kostnadsutjämning under en övergångstid på högst fem år.

Under förutsättning att Riksdagen beslutar enligt kommitténs förslag föreslås att en mellankommunal utjämning genomförs för år 2012 för att mildra effekterna av skatteutjämnningen 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 ersättningsskyldigt.

I samband med att landstinget förvärvar aktierna i UL faller även behovet av ett konsortialavtal 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. Däremot 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. Förslagets beskrivning av samverkansprocesser bedömer kommunledningskontoret som goda men förutsätter en hög delaktighet bland berörda nämnder och det nya kontoret för samhällsutveckling.

Förslagets 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 kostnadsutjämningsen. Länets kommuner får nu samma faktor för kollektivtrafik i utjämningsystemet.

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 länets 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 länets kommuner 2012 föreslås en mellankommunal kostnadsutjämning som endast ska gälla kommunerna i Uppsala län. Genom en sådan utjämning får Uppsala kommun ett bidrag på ca 2 miljoner kronor från länets 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.

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt
Stadsdirektör

Bilaga 1

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län

1. Parter

Mellan Landstinget i Uppsala län (nedan kallat "landstinget"), kommunerna Enköping, 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. Målet 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, Mälardalenbanan 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 utjämning 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 investeringar 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 överlåter 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.

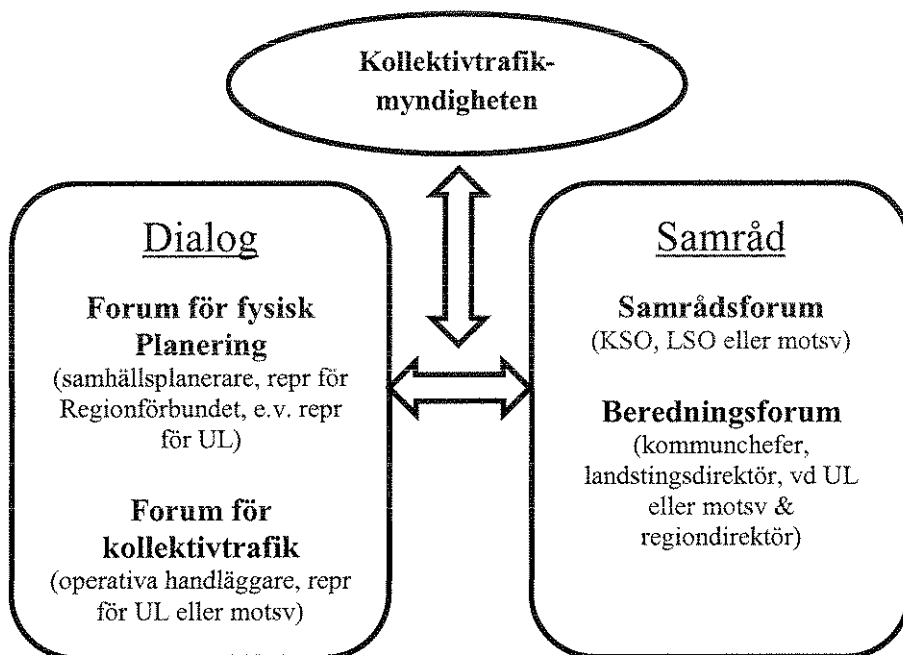
Samverkansmodell

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 expertkompetens 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

Bilaga 3

Underlagsrapport – utredning om regional kollektivtrafikmyndighet

Innehåll

| | |
|--|----|
| 1 Förord..... | 2 |
| 2 Sammanfattning | 2 |
| 3 Kollektivtrafiken - ett medel för hållbar samhällsutveckling | 3 |
| 4 Regional kollektivtrafikmyndighet - förslag till organisation och styrmodell | 4 |
| 4.1 Roller och ansvar..... | 4 |
| 4.2 Beslutsforum | 5 |
| 4.3 Gemensam planeringsinriktning | 6 |
| 5 Skatteväxling och ekonomiska effekter | 7 |
| 6 Kommunala tillköp..... | 9 |
| 7 Samarbetsformer mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna och Regionförbundet..... | 9 |
| 8 Aktiebolaget UL och övriga bolag..... | 12 |
| 8.1 Roll och ansvar..... | 12 |
| 8.2 Ägandet av aktiebolaget..... | 14 |
| 8.3 Övriga bolag..... | 15 |
| 9 Stadstrafiken i Uppsala, Enköping och Bålsta..... | 16 |
| 10 Avtal mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna och Regionförbundet | 17 |
| Bilaga A Ny kollektivtrafiklag..... | 18 |
| Bilaga B Organisations - och styrmodell..... | 23 |

1 Förord

Ägarsamrådet för UL har den 15 april 2010 uppdragit 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.

Ett arbetsprogram, tidplan och organisation för utredningsarbetet i Uppsala län godkändes den 30 september 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 förnyelse av styrgruppen med anledning av valresultatet gjordes på Ägarsamrådet/ medlemssamrådet den 9 december 2010. Samrådet utsåg Erik Weiman (M), sammankallande, Cecilia Forss (M), Jacob Spangenberg (C), Börje Wennberg (S) och Agneta Hägglund (S) till styrgrupp.

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. Margareta Rönnblom, Regionförbundet har varit projektledare för utredningsarbetet. Ekonomicheferna i kommunerna och landstinget har med stöd av SKL gjort beräkningarna om skatteväxlingen och de ekonomiska effekterna. Medlemsdirektörerna har utgjort referensgrupp.

2 Sammanfattning

Ägarsamrådet för UL har uppdragit åt en särskild styrgrupp att bereda frågan om huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Uppsala län. Styrgruppen har bestått av Erik Weiman (M), sammankallande, Cecilia Forss (M), Jacob Spangenberg (C), Börje Wennberg (S) och Agneta Hägglund (S).

Styrgruppen föreslår att Landstinget blir ensamt ansvarig för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län och att ansvaret ska omfatta all kollektivtrafik i länet, d.v.s. regional trafik, tätortstrafik och landsbygdstrafik. En särskild kollektivtrafiknämnd föreslås utses av landstingsfullmäktige. Nämnden ska bereda förslag till trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt samt verksamhetsplan och budget.

En ändring av ansvaret för den regionala kollektivtrafiken till Landstinget innebär att Landstinget övertar kommunernas del av det finansiella ansvaret för kollektivtrafiken och att en skatteväxling ska göras. Utgångspunkten för beräkningarna om skatteväxling är budget 2011 för de ingående kollektivtrafikverksamheterna samt en andel av kostnaderna för upparbetade och beslutade investeringar. En skatteväxling motsvarande 49 öre per skattekrona genomförs 2012 under förutsättning att Riksdagen beslutar om en enhetlig garantinivå i

kommunernas och landstingens utjämningsystem. För att mildra de omfördelningseffekter som uppstår vid skatteväxlingen ska en mellankommunal utjämnning genomföras för 2012 under förutsättning att Riksdagen beslutar i enlighet med Utjämningskommitténs förslag att ge lagstöd för detta

Ett avtal om ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län upprättas mellan kommunerna, Landstinget och Regionförbundet. Avtalet ska reglera ansvaret för den regionala trafiken, skatteväxling, former för samverkan, särfakturering samt ansvar för anläggningar och infrastrukturinvesteringar. Avtalet ska också innehålla en planeringsinriktning, som uttrycker kommunernas och Landstingets gemensamma syn på hur den regionala trafiken ska utvecklas under de närmaste åren för att nå målet om ett fördubblat resande till 2020.

Enligt den nya lagen om kollektivtrafik ska den regionala kollektivtrafikmyndighetens verksamhet bedrivas i förvaltningsform. Om myndigheten väljer att permanent eller under en övergångsperiod behålla aktiebolaget UL bör bolaget vara i upphandlingsrättslig mening anknutet företag till myndigheten. Det innebär att Landstinget ska förvärva samtliga aktier i UL och att kommunerna överlåtar sina aktier till Landstinget. Samtidigt ska gällande konsortialavtal sägas upp genom beslut i samtliga fullmäktigeförsamlingar.

3 Kollektivtrafiken - ett medel för hållbar samhällsutveckling

Kollektivtrafiken är inte ett mål i sig utan ett medel att nå andra övergripande samhällsmål. Det är därför viktigt att strategiska beslut om kollektivtrafik samverkar med andra beslut om regional utveckling, infrastruktur och kommunal samhällsplanering. I regeringens proposition framhålls betydelsen av att de strategiska besluten om kollektivtrafiken fattas i ett sammanhang där andra politiska samhällsfrågor beslutas. Därmed finns möjlighet till en samordning mellan kollektivtrafik och annan samhällsplanering. En sådan samordning åstadkommes bäst om myndighetsuppgifterna för kollektivtrafiken bedrivs i förvaltningsform.

I det Regionala utvecklingsprogrammet för Uppsala län har kollektivtrafiken lyfts fram som ett viktigt medel för hållbar utveckling och tillväxt. Satsningen på de starka kollektivtrafikstråken bidrar till ökad regionförstoring och ger för invånare och företag tillgång till större arbetsmarknader och ett större utbud av varor och tjänster. En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken är också en viktig del för utveckling av samhället i hållbar riktning. UL:s ägare och bolagsstyrelse har ställt sig bakom målet om en fördubbling av kollektivtrafiken fram till år 2020, vilket innebär en stor utmaning och kommer att kräva ökade satsningar och betydande ekonomiska resurser.

Det är viktigt att se trafiksystemet som en helhet. Lokal och regional trafik är delar i ett system. Regionala resor kan börja och sluta med en resa i lokaltrafiken. Många lokal resor kan göras i den regionala trafiken. Samordning och integration är nyckelord om man vill skapa en attraktiv och effektiv organisation. Det är därför nödvändigt att kollektivtrafiken organiseras så att man främjar en helhetssyn och motverkar suboptimering.

4 Regional kollektivtrafikmyndighet - förslag till organisation och styrmodell

4.1 Roller och ansvar

Styrgruppens förslag:

- Landstinget blir ensamt ansvarig regional kollektivtrafikmyndighet i Uppsala län
- Ansvaret omfattar all kollektivtrafik i Uppsala län, d.v.s. regional trafik, tätortstrafik och landsbygdstrafik.

Skälen för förslaget:

Enligt den nya kollektivtrafiklagen kan den regionala kollektivtrafikmyndigheten läggas hos

- regionförbund
- annat kommunalförbund
- gemensam nämnd i landstingets organisation eller
- landsting

Styrgruppen har utrett alternativen Regionförbundet och Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet. Det finns enligt styrgruppens uppfattning ingen anledning att utreda alternativen med annat kommunalförbund eller gemensam nämnd. Sådana lösningar skulle inte ge något mervärde i förhållande till övriga alternativ. Båda modellerna har förutsättningar och möjligheter, vilka redovisas i sin helhet i bilaga B. I bilagan finns också en jämförelse mellan de båda alternativens fördelar och nackdelar.

Med denna analys som grund föreslår styrgruppen att Landstinget blir ensamt ansvarig för kollektivtrafiken och att den Regionala kollektivtrafikmyndigheten läggs hos landstinget. Samspelet mellan trafikplanering och annan strategisk samhällsplanering är viktigt men den sammanvägda bedömningen är att det allra viktigaste är att den nya huvudmannen har ekonomiska resurser att utveckla trafiken.

De skäl som enligt styrgruppen väger över till landstingsalternativets fördel kan sammanfattas enligt följande. Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet innebär att en ägare med egen beskattningsrätt har fullt ansvar och beslutsmandat över ägarfrågor, trafikfrågor och finansiering. Förutsättningar ges för en enkel och tydlig styrning efter politiska mål samtidigt som det blir klart för resenärerna vem som har det politiska ansvaret. Det ger möjligheter att fokusera på en fortsatt satsning på regional tågtrafiken och på de starka busstråken, att skapa ett effektivt och väl integrerat trafiksystem för regionbussar, stadsbussar, tåg etc. Det underlättar också samverkan med andra län när det gäller den länsgränsöverskridande trafiken. Det ger samtidigt också möjlighet att utnyttja den kompetens inom ekonomi, administration, upphandling mm som finns i en större organisation.

4.2 Beslutsforum

Styrgruppens förslag:

- En särskild kollektivtrafiknämnd utses av landstingsfullmäktige. Nämnden ska bereda förslag till trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt samt verksamhetsplan och budget.
- Nämndens ledamöter ska ha en bred geografisk förankring i länet
- Antalet ledamöter i nämnden ska uppgå till 13 ordinarie och 7 suppleanter
- Ledamöterna nomineras av de politiska partierna

Skälen för förslaget

Med Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet blir landstingsfullmäktige högsta beslutande organ. Fullmäktige fastställer övergripande mål för kollektivtrafiken i trafikförsörjningsplanen, budget och beslut om allmän trafikplikt. Landstingsstyrelsens roll är att vara verkställande organ med ansvar att ta fram förslag till fullmäktige.

Under landstingsfullmäktige bör en särskild kollektivtrafiknämnd bildas. Kollektivtrafiknämnden föreslås få ansvar för förslag till trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt, verksamhetsplan och budget, strategier mm. Nämnden bör ansvara för förankring hos kommunerna, regionförbundet, trafikverket och andra samhällsaktörer enligt lagstiftningens krav.

Med Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet kommer de politiska och strategiska besluten att tas i Landstinget och inte samordnat med beslut om annan regional och kommunal samhällsplanering. Det är därför angeläget att en samordning mellan den kommunala och den regionala planeringen kan ske på annat sätt. Genom att etablera tydliga samarbetsformer och genom att utse ledamöter till nämnden, som har en bred geografisk förankring i länet, kan sambandet mellan de olika planeringsformerna stärkas och ett kommunalt inflytande garanteras över trafiken. Samtidigt är det viktigt att understryka att nämnden är Landstingets beslutsorgan och att ledamöterna i nämnden inte är företrädare för sin egen kommun utan har ett regionalt helhetsansvar.

Nämnden bör vidare ha en storlek som ger en god representativitet från alla delar av länet och från samtliga partier och samtidigt ger möjlighet till ett effektivt arbete. Styrgruppen föreslår att antalet ledamöter ska uppgå till 13 ordinarie och 7 suppleanter och att nomineringen sker via de politiska partierna.

4.3 Gemensam planeringsinriktning

Styrgruppens förslag:

- Kommunerna och Landstinget antar följande planeringsinriktning som uttrycker en gemensam syn på hur den regionala trafiken ska utvecklas under närmaste åren för att nå målet om ett fördubblat resande till 2020:

- *Planeringsinriktning*

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. Målet 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

Pendeltågtrafiken är en viktig del av kollektivtrafiken, som behöver utvecklas. En likartad utveckling på Ostkustbanan, Mälardalenbanan 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-pendeltågtrafiken på sträckan Stockholm - Uppsala och införa pendeltågtrafik 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

Intentionerna för busstrafiken i de starka stråken är att ha en hög turtäthet under 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 av trafiken.

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.

Skälen för förslaget

Genom att anta en planeringsinriktning som uttrycker kommunernas och Landstingets gemensamma syn på hur den regionala trafiken ska utvecklas under närmaste åren skapas en grund för ett förtroendefullt samarbete mellan parterna och en utgångspunkt för den nya myndighetens arbete med kollektivtrafiken.

5 Skatteväxling och ekonomiska effekter

Styrgruppens förslag:

- En skatteväxling motsvarande 49 öre per skattekrona genomförs 2012 mellan länets kommuner och Landstinget under förutsättning att Riksdagen beslutar om en enhetlig garantinivå i kommunernas och landstingens utjämningsystem.

- Skatteväxlingen sker på kostnadsmassan enligt budget 2011 för de ingående kollektivtrafikverksamheterna samt en andel av kostnaderna för upparbetade och beslutade investeringar.
- För att mildra effekterna av en skatteväxling ska en mellankommunal utjämning genomföras för 2012 under förutsättning att Riksdagen beslutar i enlighet med Utjämningskommitténs förslag att ge lagstöd för detta
- Beslutar inte Riksdagen om en enhetlig garantinivå i kommunernas och landstingens utjämningsssystem, ska ytterligare en skatteväxling göras som kompenserar landstinget för de ökade kostnader som den övertagna kollektivtrafiken medför. Preliminärt beräknas den skatteväxlingen till 2 öre.

Skälen för förslaget

En ändring av ansvaret för den regionala kollektivtrafiken till Landstinget innebär att Landstinget övertar kommunernas del av det finansiella ansvaret för kollektivtrafiken och att en skatteväxling ska göras.

En särskild arbetsgrupp bestående av ekonomicheferna i länets kommuner samt landstingets budgetchef och trafikhandläggare har utredd frågan om skatteväxling och de ekonomiska effekterna. De ekonomiska beräkningarna har genomförts av Sveriges Kommuner och Landsting, SKL.

Vid en förändring av ansvaret för kollektivtrafiken, som innebär att Landstinget övertar kommunernas del av det finansiella ansvaret, ska skatteväxlingen baseras på

- den faktiskt överförda kostnaden
- den uppräknade medelskattkraften i länet samt
- de ekonomiska effekterna som förändringen i den länsvisa skattesatsen för med sig, eftersom inkomstutjämningsbidragen reduceras för kommunerna när den länsvisa skattesatsen sjunker.

Utgångspunkten för beräkningarna om skatteväxlingen är budget 2011 för de ingående kollektivtrafikverksamheterna. 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 utjämningsssystemet ska antas av riksdagen i höst. Vidare ingår en andel av kostnader för upparbetade och beslutade investeringar.

Växlingen har som mål att kommunernas totala kostnader för kollektivtrafiken ska motsvaras av minskade intäkter i form av skatter och inkomstutjämning. 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 inkomstutjämning motsvarande 336,2 miljoner kronor.

Vid en skatteväxling 2012 blir skillnaderna jämfört med dagens situation 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 kostnadsutjämnningen dem emellan s.k. mellankommunal utjämning under en övergångstid på högst fem år. Under förutsättning att Riksdagen beslutar enligt kommitténs förslag föreslås att en

mellankommunal utjämning genomförs för år 2012 för att mildra effekterna av skatteutjämningen 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 en skatteväxling och en uppdaterad standardkostnad blir då små. Utredningen om skatteväxling redovisas i sin helhet i bilaga 4.

6 Kommunala tillköp

Styrgruppens förslag:

- Kommunala tillköp bör förekomma endast i mycket begränsad omfattning och under en begränsad tid
- Ev tillköp ska vara förenliga med mål för kollektivtrafikens utveckling enligt Trafikförsörjningsprogrammet och inte påverka kollektivtrafiksystemet negativt.
- Landstinget/kollektivtrafikmyndigheten avgör om ett tillköp ska tillåtas
- Kommunallagens bestämmelser om kompetens och likställighetsprincipen måste beaktas vid beslut om eventuellt tillköp

Skälen för förslaget

Med Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet har frågan kommit upp om det ska vara möjligt för kommunerna att göra tillköp till det trafikutbud som erbjuds enligt trafikförsörjningsprogrammet. Ska en renodling av ägandet av kollektivtrafiken till Landstinget bli lyckosam krävas att Landstinget också är beredd att ta det ekonomiska ansvaret för de satsningar på kollektivtrafiken som måste göras för att det ska vara möjligt att nå målet om en fördubbling av resandet. Det utbud som Landstinget beslutar om måste vara så bra att kommunala tillköp i princip inte behövs. I annat fall finns risk för att finansieringsansvaret i praktiken återigen blir delat mellan kommunerna och Landstinget. Det är också viktigt att understryka betydelsen av att kommunerna i sin planering av nya bostäder och arbetsplatser beaktar kollektivtrafikens krav.

Grundprincipen bör därför vara att kommunala tillköp endast ska kunna förekomma i mycket begränsad omfattning och under en begränsad tid. Eventuella tillköp bör vara förenliga med målen för kollektivtrafikens utveckling enligt trafikförsörjningsprogrammet och inte påverka kollektivtrafiksystemet negativt. Beslut om ett tillköp ska tillåtas bör avgöras av myndigheten. Det är också viktigt att uppmärksamma kommunallagens bestämmelser om kompetens och likställighetsprincipen, d.v.s. att alla medborgare i länet ska behandlas lika om det inte finns sakliga skäl för något annat.

7 Samarbetsformer mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna och Regionförbundet

Styrgruppens förslag:

Samverkansprocessen bör 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

Roller

Landstinget: Huvudman för verksamheten. Landstingsfullmäktige utser en särskild nämnd som blir operativt ansvarig och därmed utgör kollektivtrafikmyndigheten. Nämnden har till uppgift att leda samverkansprocessen.

Länets kommuner: 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.

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

Aktiebolaget UL eller motsvarande: Om bolaget finns kvar deltar bolaget i samverkansprocessen genom sin expertkompetens och genom sitt uppdrag som utförare av den regionala kollektivtrafiken.

Definitioner

- Samråd: En överläggning där deltagande parter lämnar synpunkter på ett i förväg presenterat underlag. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och ge möjlighet till insyn och påverkan.
- Löpande dialog: Ett pågående samtal mellan parterna med avsikt att skapa ömsesidig förståelse för parternas planering av verksamheten.

Forum

Tjänstemannanivå

Uppgifter: löpande dialog om operativa frågor

Forum för
samhällsplanering

Samman kallande: landstingets kollektivtrafikförvaltning
Deltagare: ansvariga för fysisk planering i länets kommuner, ansvarig för infrastrukturplanering och RUS i Regionförbundet, ansvariga för strategisk planering i kollektivtrafikförvaltningen, repr för UL eller motsvarande

Uppgifter: löpande dialog om kommunernas fysiska planering, regional planering och kopplingen till kollektivtrafiken. Syftet är att anpassa processerna kollektivtrafikplanering, infrastrukturplanering och regional utveckling samt fysisk planering till varandra.

Beredningsforum

Samman kallande: landstingets kollektivtrafikförvaltning
Deltagare: samtliga kommuners kommundirektörer, landstingsdirektören, regionförbundets direktör, chefen för kollektivtrafikförvaltningen samt vd för UL eller motsvarande
Uppgifter: beredande samrådsorgan. Bereder ärenden inför KSO, LSO-samråd och samordnar forum för kollektivtrafik och samhällsplanering

Politisk nivå

Samrådsforum

Samman kallande: landstingets kollektivtrafiknämnd
Deltagare: samtliga kommuners kommunstyrelseordförande och landstingsstyrelsens ordförande eller motsvarande, kollektivtrafiknämndens ordförande
Uppgifter: samrådsorgan inom kollektivtrafik. Samråder om förslag till Trafikförsörjningsprogram, förslag till trafikplikt samt mål och budget

Landstingets kollektivtrafikförvaltning svarar också för att samråd med andra aktörer skapas enligt lagstiftningens krav.

Skälen för förslagen

I den nya kollektivtrafiklagen regleras kravet på samråd mellan kollektivtrafikmyndigheten och andra aktörer i paragraf 9.

”Samråd

9§ Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regionalkollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.”

På uppdrag av Regionförbundet har PwC anlitas för att lämna förslag till samverkansformer mellan den nya kollektivtrafikmyndigheten och andra aktörer i första hand kommunerna. Det

övergripande målet med uppdraget har varit att beskriva en process som skapar förutsättningar för en väl fungerande samverkan där kommunerna ges en genuin möjlighet att delta i planeringen av kollektivtrafiken. Uppdraget har också varit att beskriva hur kollektivtrafikplaneringen kan bli den del av övrig fysisk samhällsplanering. Det gäller såväl planering av transportinfrastrukturen som bebyggelseplanering.

PwC har genomfört ett stort antal intervjuer med förtroendevalda och tjänstemän i kommunerna, Landstinget och Regionförbundet för att få en bild av hur samverkan inom kollektivtrafiken sker i dagsläget och hur en väl fungerande process både på politisk nivå och på tjänstemannanivå bör byggas upp.

De iakttagelser som PwC har gjort från intervjuerna är att det finns ett förändringsbehov både när det gäller att förtydliga rollerna för de olika aktörerna, att stärka kopplingen mellan kollektivtrafikplaneringen, kommunernas fysiska planering och den regionala planeringen som Regionförbundet har ansvar för. Idag upplevs UL som en stark aktör som driver utvecklingen inom kollektivtrafiken. Dagens ägarsamråd fungerar i stor utsträckning som ett informationsforum där UL styr agendan inte ägarna. I ägarsamrådet deltar kommunernas och landstingets politiska ledning. På operativ nivå finns samverkansformer mellan kommunernas handläggare för kollektivtrafik och UL. Däremot saknas ofta kopplingen till kommunernas verkställande ledningar. Det är viktigt att kommunernas förvaltningsorganisationer får en tydligare roll och att det skapas formella forum för samverkan.

Utifrån iakttagelserna från intervjuerna och en intressentanalys föreslår PwC en samverkansprocess och samverkansföra på såväl tjänstemannanivå som på politisk nivå, som styrgruppen i princip ställer sig bakom. PwC:s rapport "Samverkansmodeller i kollektivtrafiken" redovisas i sin helhet i bilaga 5.

I PwC:s rapport diskuteras frågan om en särskild samverkansmodell behövs mellan kollektivtrafikmyndigheten och Uppsala kommun. Det är naturligtvis så att utvecklingen av kollektivtrafiken i staden ställer krav på ett mycket nära samarbete mellan myndigheten och kommunen. Styrgruppen bedömer dock att ett sådant samarbete kan etableras inom ramen för den samverkansmodell som föreslås och kräver inget särskilt avtal.

8 Aktiebolaget UL och övriga bolag

8.1 Roll och ansvar

Styrgruppens förslag:

- Den regionala kollektivtrafikmyndigheten verksamhet ska bedrivas i förvaltningsform inom Landstinget
- Det finns fördelar med att hela verksamheten bedrivs i förvaltningsform. Frågan om aktiebolaget ska finnas kvar eller inte bör dock slutligt avgöras av Landstinget.
- Om aktiebolaget UL ska finnas kvar ska beslut tas om ny bolagsordning med anledning av bolagets förändrade roll.

Skälen för förslagen

En överföring av ansvaret för kollektivtrafiken till Landstinget aktualiserar även frågan om aktiebolaget UL ska finnas kvar och vilken roll det i så fall ska ha.

Enligt den nya lagstiftningen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras i förvaltningsform för att få en bättre och mer tydlig politisk styrning. Förvaltningsformen ger också en större öppenhet och insyn i verksamheten än bolagsformen. Det finns därför flera fördelar med förvaltningsformen. I Region Skåne bedrivs hela Skånetrafiken i förvaltningsform och övergången från bolag till förvaltning genomfördes utan hinder.

En förändring från bolag till förvaltning kommer att medföra kostnader, administrativt arbete samt ett antal juridiska aspekter. Bland annat måste alla avtal som UL har med entreprenörer ses över för att se om det går att överlåta dessa till en ny part.

Det kan därför finnas skäl till att ha kvar bolaget åtminstone under en övergångsperiod. Tiden fram till 1 januari 2012 är dessutom mycket kort och en övergång till förvaltningsform behöver inte nödvändigtvis ske till detta datum.

Ett alternativ kan vara att låta den nya myndigheten i ett första skede endast ansvara för de obligatoriska uppgifterna, d.v.s. besluta om trafikförsörjningsprogram och andra strategiska dokument samt allmän trafikplikt, och att UL AB bibehålls för de operativa och affärsmässiga delarna av verksamheten, vilket är fullt möjligt enligt den nya lagen.

Vid en överflyttning av verksamheten från UL till den regionala kollektivtrafikmyndigheten gäller s.k. verksamhetsövergång enligt 6b§ LAS, vilket innebär att de anställda övertas av den nya myndigheten. UL har idag ca 70 anställda. Verksamheten är organiserad i avdelningarna Försäljning, Planering, Administration, Drift och infrastruktur, Information och Marknad. Förutom VD och VD-sekreterare finns också Kvalitetsansvarig och Trafikstörningsinformatörer.

Den personal, som i alternativet ovan skulle föras över till myndigheten, är ungefär nuvarande planeringsavdelning medan all övrig personal stannar inom bolaget så länge bolaget bibehålls.

Frågan om aktiebolaget ska finnas kvar eller inte bör slutligt avgöras av myndighetens moderorganisation. Alla organisationsförändringar av detta slag leder naturligt till att en viss oro och osäkerhet växer fram bland de anställda inom organisationen. Det är därför angeläget att ett beslut tas i bolags/förvaltningsfrågan så snart som möjligt för att undvika för alltför stor osäkerhet i med risk för att anställda söker sig till andra arbetsplatser.

Om den nya myndigheten beslutar att bibehålla aktiebolaget måste beslut tas om ny bolagsordning och nya ägardirektiv med anledning av den förändrade roll som aktiebolaget kommer att få. Om aktiebolaget inte ska finnas kvar ska ett likvidationsförfarande inledas.

8.2 Ägandet av aktiebolaget

Styrgruppens förslag:

- Landstinget i Uppsala län förvärvar samtliga aktier i Upplands Lokaltrafik AB per den 31 december 2011.
- Kommunerna i Uppsala län överlåter sina aktier till Landstinget till nominellt värde.
- Gällande konsortialavtal sägs upp genom beslut i samtliga fullmäktigeförsamlingar i samband med överlåtelsen av aktier

Skälen för förslaget

Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten väljer att åtminstone tills vidare behålla aktiebolaget bör aktiebolaget i upphandlingsrättslig mening vara anknutet företag till kollektivtrafikmyndigheten med hänsyn till lagstiftningen om offentlig upphandling och EU-fördragets allmänna principer. Med Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet innebär detta att kommunernas aktier ska överlåtas till landstinget.

I konsortialavtalet för UL, som är aktieägaravtalet mellan bolagets ägare, finns inte reglerat hur aktierna ska värderas vid en överlåtelse. När Heby kommun bytte län och gick in som delägare i UL förvärvades aktierna till nominellt belopp. Motsvarande princip bör gälla vid en överlåtelse av aktierna till kollektivtrafikmyndigheten.

Med Landstinget som ensamt ansvarig för kollektivtrafiken behövs inget konsortialavtal. Därför bör konsortialavtalet sägas upp samtidigt med att landstinget förvärvar aktierna.

Nu gällande konsortialavtal trädde i kraft den 1 januari 2007 och gäller i fyra år därefter. Avtalet förlängs automatiskt med fyra år åt gången om ingen part säger upp det senast ett år före avtalstidens utgång. Uppsägningen ska vara skriftlig och skall tillställas samtliga parter och bolaget. Det betyder att avtalet skulle ha sagts upp till den 1 januari 2011. Med ett beslut hos samtliga ägare om Landstinget som ansvarig för kollektivtrafiken måste avtalet anses som obsolet, d.v.s. upphör att gälla. Det är därför inte något problem med en senare uppsägning.

Däremot finns det behov av ett nytt avtal mellan Landstinget och kommunerna, som reglerar ansvarsfördelning, skatteväxling, samverkansformer mm. Se vidare avsnitt 10.

Upplands Lokaltrafik AB har också företrätt kommunerna och Landstinget i Uppsala län när det gäller deras åtagande i samband med byggandet av Citybanan. Det förhållandet att ägandet av bolaget övertas i sin helhet av landstinget rubbar inte innehållet i detta avtal. Inte heller ska avskaffandet av rollen som trafikhuvudman ändra på grunderna för den ansvarsfördelning som ligger i överenskommelsen om Citybanan.

8.3 Övriga bolag

Styrgruppens förslag:

- UL är idag delägare i bl. a AB Transitio, Samtrafiken I Sverige, MÅLAB och Biogas Uppland
- MÅLABs uppdrag har en stark koppling till strategiska trafikpolitiska frågor om den storregionala trafiken och ägarskapet bör därför överföras till landstinget. Ett ägarbyte till landstingen förbereds när det gäller AB Transitio
- Frågan om förändringar av ägarskapet i bolagen bör dock slutligt avgöras av Landstinget.

Skälen för förslaget

UL AB är idag ensamägare av bolaget Canbus i Uppland AB och delägare i AB Transitio, MÅLAB, Biogas Uppland, Samtrafiken i Sverige samt BIMS KB.

Canbus i Uppland AB är ett vilande bolag.

AB Transitio ägs av trafikhuvudmännen i Sverige och har som uppgift att försörja trafikhuvudmännen med tågfordon. Bolaget anskaffar, finansierar och förvaltar spårfordon. Fordonen anskaffas på delägarföretagens uppdrag och hyrs ut till dessa eller anlitade operatörer. De företag, som beställer fordon genom Transitio, ska ställa fullgod säkerhet för Transitios åtaganden.

För närvarande förbereds ett ägarbyte av Transitio. Ägandet kommer att flyttas från trafikhuvudmännen till landstingen. Landstingen kommer att gå in med samma ägarandel.

MÅLABs uppdrag är att fungera som samarbetsforum för länstrafikbolagen i Sörmlands, Uppsala, Västmanlands och Örebro län samt Stockholms län landsting i frågor som rör den regionala tågtrafiken i Stockholm - Mälardalen. Bolaget styrelse är politiskt utsedd och består av företrädare för de fem ägarna.

Biogas Uppland är bildat för att garantera tillgång på biogas till UL:s trafik genom köp/handel samt egen produktion av biogas. Scandinavian Biogas Fuels AB är huvudägare och tillsätter ordförandeposten.

Samtrafiken i Sverige har till uppgift att svara för en samordnad information om trafiken och dess tidtabeller, information om terminaler via kartor mot resenärer mm. Samtliga trafikhuvudmän och ett stort antal operatörer är delägare.

Den planerade ägarförändringen inom Transitio innebär således att ULs ägarandel kommer att övertas av landstinget i Uppsala län. Med tanke på MÅLABs uppdrag att fungera som samarbetsforum för länen i Stockholm- Mälardalen kring strategiska utvecklingsfrågor för den storregionala trafiken är det lämpligt att även ägandet i MÅLAB överförs till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Frågan bör dock slutligt avgöras av Landstinget. Det gäller även om delägarandelen i Biogas Uppland och BIMS KB ska övertas av landstinget eller inte.

9 Stadstrafiken i Uppsala, Enköping och Bålsta

Styrgruppens förslag:

- Tätortstrafiken i Uppsala, Enköping och Bålsta ska ingå som en integrerad del i myndighetens ansvarsområde
- Särskilda förhandlingar bör föras mellan Landstinget och Uppsala kommun om ägandet av Gamla Uppsala Buss AB och den planerade bussdepån vid Kungsängens gård
- Särskilda överläggningar bör också föras mellan Landstinget och Enköpings kommun om ett eventuellt övertagande av avtalet om stadstrafiken från myndighetens sida.

Skälen för förslaget

Tätortstrafik finns i dag i Uppsala, Enköping och Bålsta.

Uppsala kommun ansvarar för stadstrafiken genom Gatu- och trafiknämnden. Trafiken utförs av Gamla Uppsala Buss AB (GUB), som är ett kommunalt bolag, på uppdrag av AB Uppsalabuss (UB). Avtalet med GUB om stadstrafiken löper fram till 2014. Prebus är ett dotterbolag till GUB som svarar för färdtjänstresorna i kommunen. För att öka integrationen mellan stads- och regiontrafiken finns numera en gemensam ledning i UL och UB.

I Enköping upphandlar Enköpings kommun tätortstrafiken. Nuvarande avtal med entreprenören omfattar sju linjer och avtalet gäller fram till halvårsskiftet 2016.

Tätortstrafiken i Bålsta är redan idag en del av UL s verksamhet.

Enligt den nya lagstiftningen om kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar omfatta all trafik i länet, vilket inkluderar tätortstrafiken. En viktig förutsättning för att öka kollektivtrafikens marknadsandelar mot ett fördubblat resande att ett integrerat kollektivtrafiksystem kan skapas med samverkan mellan stads- och regiontrafiken när det gäller trafiklösningar, gemensamma system för trafikinformation, taxor och biljetter, infrastruktur t ex hållplatser, knutpunkter, depåer mm. Det är därför mycket angeläget att det arbete som har påbörjats med att öka integrationen mellan stads- och regiontrafiken drivs vidare.

Med landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet aktualiseras frågan om UBs roll och ägandet av GUB. Frågor som bör bli föremål för särskilda förhandlingar mellan landstinget och Uppsala kommun.

En annan fråga som också måste lösas genom särskilda förhandlingar mellan landstinget och Uppsala kommun är den planerade bussdepån vid Kungsängens gård.

Vidare bör överläggningar ske mellan landstinget och Enköpings kommun om ett eventuellt övertagande av avtalet om stadstrafiken från myndighetens sida.

10 Avtal mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna och Regionförbundet

Styrgruppens förslag:

- Ett avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken upprättas mellan kommunerna, Landstinget och Regionförbundet.
- Avtalet ska reglera ansvaret för den regionala kollektivtrafiken, skatteväxling, former för samverkan, gemensam planeringsinriktning, särfakturering, ansvar för anläggningar och infrastrukturinvestering mm

Skälen för förslaget

Ett avtal bör träffas mellan Landstinget, kommunerna och Regionförbundet, som reglerar ansvarsfördelning, skatteväxling, särfakturering, ansvar för anläggningar och infrastrukturinvesteringar, former för samverkan mm och som ersätter nuvarande konsortialavtal mellan ägarna. Ett förslag till avtal redovisas i bilaga 2.

Bilaga A Ny kollektivtrafiklag

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.

1. Lättare att etablera kommersiell trafik

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. Grundtanken är att kollektivtrafik inte ska ransoneras. Istället ska dynamiken på kollektivtrafikmarknaden öka, vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ett ökat resande.

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.

2. Ansvar för regional kollektivtrafik

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. Genom att de tidigare länsgränsrestriktionerna tas bort blir det lättare att utan administrativa hinder etablera trafik över länsgräns. Interregional trafik ska fortfarande vara kommersiell.

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.

3. Regionala kollektivtrafikmyndighetens uppgifter och befogenheter

Den nya lagen innebär att begreppet trafik huvudman avskaffas och ersätts av regional kollektivtrafikmyndighet. För att få en bättre och mer tydlig politisk styrning ska myndigheten organiseras i förvaltningsform.

Behörig kollektivtrafikmyndighet enligt EU:s förordning

Den nya kollektivtrafikmyndigheten kommer att vara behörig myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning. I denna definieras kollektivtrafik som "*persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering*". Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan med stöd av EG-rätten och den svenska lagstiftningen om kollektivtrafik ingripa på marknaden för att säkerställa att den regionala kollektivtrafik, som bedöms vara av allmänt ekonomiskt intresse, kommer till stånd och tillhandahålls. Förutsättningarna för att myndigheten ska kunna ingripa på marknaden är att det ekonomiska intresset har definierats, dokumenterats och fastställts genom beslut. Kollektivtrafikmyndigheten ska i trafikförsörjningsprogram lägga fast det allmänna ekonomiska intresset och det ska offentliggöras.

Allmän trafikplikt

I EG-förordningen om kollektivtrafik definieras vad som avses med allmän trafikplikt. I förordningen fastställs hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan ingripa för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse på kollektivtrafikområdet, som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

För att säkerställa detta kan kollektivtrafikmyndigheten ålägga eller ingå avtal med kollektivtrafikföretag genom att införa allmän trafikplikt. För att kunna ingå avtal om allmän trafikplikt måste myndigheten genom beslut ha fastställt vilken trafik som omfattas av allmän trafikplikt och vad trafikplikten innebär. För sådan trafik som inte omfattas av allmän trafikplikt får myndigheten inte ingå avtal med kollektivtrafikföretag om allmän trafikplikt. Ett nytt beslut om allmän trafikplikt måste sålunda tas innan myndigheten kan ingå avtal om allmän trafikplikt. Kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt ska delges genom kungörelsedelgivning enligt delgivningslagens bestämmelser. Besluten om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Besluten om allmän trafikplikt får inte överlämnas till aktiebolag eller kommun. Ett avtal får inte ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt fattats av kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikförsörjningsprogram

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 viktigt dokument som underlag för beslut om allmän trafikplikt. Trafikförsörjningsprogrammen är 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.

Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik - regional trafik, tätortstrafik, landsbygdstrafik 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. Programmen 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.

Sveriges Kommuner och Landsting har tillsammans med Svensk Kollektivtrafik utarbetat en vägledning för det kommande arbetet.

Befogenhet att ingå avtal mm får överlämnas

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får överlämna befogenheter att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag eller till en kommun inom länet för sådan trafik som bedrivs inom denna kommuns område.

Genom att det ska gå att överlämna befogenheten att ingå avtal har kommuner och landsting möjlighet att via de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organisera den mer operativa och ekonomiska delen av myndighetens verksamhet på det sätt som passar förhållandet i respektive län. Till skillnad från dagens situation är dock bolaget respektive kommunen endast att betrakta som den regionala kollektivtrafikmyndighetens förlängda arm, eftersom myndigheten ska fatta de övergripande besluten om trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. De senare uppgifterna ska obligatoriskt fullgöras av myndigheten och får inte överlämnas.

Ett beslut om att överlämna befogenheter ska beslutas av den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslutande församling och vara enigt.

Processen för regionala kollektivtrafikmyndigheters agerande

I regeringens proposition om 2009/10:200 om En ny kollektivtrafiklag beskrivs den process som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har att följa när de vidtar åtgärder i syfte att förbättra kollektivtrafikförsörjningen. Processen syftar till att åstadkomma förutsägbarhet, insyn och transparens när det gäller myndighetens åtgärder på kollektivtrafikområdet och kan beskrivas enligt nedan.

| Steg 1 Trafikförsörjnings- program | Steg 2 Annonsering i EUT och beslut om allmän trafikplikt | Steg 3 Avtalsprocessen | Steg 4 Offentliggörande av rapport |
|---|--|--|---|
| Regelbunden översyn | Ska föregå avtal | Avtal kan endast avse trafik som grundar sig på allmän trafikplikt | En samlad rapport per år om trafikplikten och avtalsparter mm |

Skolskjutstrafik

Skolskjuts är en kommunal uppgift. En kommun är skyldig enligt skollagen (1985:1100) att anordna kostnadsfri skolskjutstrafik till grundskoleelever om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionshinder hos elever eller annan särskild omständighet. För gymnasieelever ansvarar kommunen för elevernas reskostnader mellan bostaden och skolan när färdvägen är minst sex kilometer.

I Uppsala, Knivsta, Tierps, Östhammars och Älvkarleby kommuner har skolskjutstrafiken samordnats med den ordinarie linjetrafiken. Denna trafik kommer därmed att vara en del i den regionala trafikmyndighetens ansvarsområde. Det ankommer dock fortfarande på kommunerna att ansvara för skolelevernans reskostnader. I Heby, Håbo och Enköpings kommuner är skolskjutstrafiken organiserad som beställningstrafik och därmed en rent kommunal uppgift.

Färdtjänst, riksfärdtjänst

Kommunens ansvar och skyldigheter för färdtjänst regleras i lagen om färdtjänst (1997:736) och för riksfärdtjänst i lagen om riksfärdtjänst (1997:735). Idag kan kommuner överlåta sitt ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst till trafik huvudmannen i länet. Enligt den nya lagen kan ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst överlåtas till den nya kollektivtrafikmyndigheten, men myndigheten kan inte i sin tur överlåta ansvaret till ett aktiebolag. Beslut om tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst måste således efter den 1 januari 2012 fattas i förvaltningsform.

Kommuner som vill överlåta sitt ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst till den nya kollektivtrafikmyndigheten måste besluta om detta under 2011.

Sjukresor

Landstingen är sedan 1992, då lagen (1991:419) om reskostnadsersättning vid sjukresor infördes, ekonomiskt ansvariga för sjukresor. Ansvaret innebär att fastställa sjukreseersättningen. Landstingen beslutar om vilka färd sätt som får användas med har inget formellt ansvar för att rent faktiskt anordna sjukresor. Landstingen har emellertid ett egenintresse av att sjukreseverksamheten bedrivs på ett effektivt sätt, t ex genom att samordna resorna.

Kollektivtrafikens infrastruktur

I propositionen framhåller regeringen vikten av att offentligt ägd infrastruktur som hållplatser och bytespunkter alltid tillhandahålls på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Detta omfattar även utrustning där information kan visas. Detta innebär att kollektivtrafikmyndigheten i sin planering av infrastruktur ska beakta även den kommersiella trafikens krav och önskemål.

Ansvarsfördelningen för infrastrukturen idag är att kommunen respektive väghållaren ansvarar för hållplatser och terminaler och UL för stolpe och hållplatstopp vid länets hållplatser. Diskussioner har förts om ett vidgat ansvar för UL om hållplatsanläggningarna eftersom dessa är så nära förknippade med kollektivtrafiken och dess utveckling men inga förändringar har beslutats.

Bilaga B Organisations - och styrmodell

Enligt den nya kollektivtrafiklagen kan den regionala kollektivtrafikmyndigheten läggas hos

- regionförbund
- annat kommunalförbund
- gemensam nämnd i landstingets organisation eller
- landsting

I utredningen har de alternativa modeller som ska utredas koncentrerats till regionförbundet och landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet. Det finns enligt utredningens uppfattning ingen anledning att utreda annat kommunalförbund eller gemensam nämnd. Sådana lösningar skall inte ge något mervärde i förhållande till övriga alternativ. Båda modellerna har förutsättningar och möjligheter, vilka beskrivs nedan.

1. Landstinget som ensam ansvarig

Roller och ansvar

Landstinget är i detta alternativ ensam ansvarig för kollektivtrafiken i länet. Alternativet förutsätter att Landstinget och kommunerna är överens om att låta landstinget ensamt bära ansvaret och vara regional kollektivtrafikmyndighet

Om Landstinget ensamt ska bära ansvaret måste detta ansvar omfatta all kollektivtrafik i länet d.v.s. regional trafik, tätortstrafik och landsbygdstrafik. Det är inte möjligt att dela kostnadsansvaret om Landstinget är kollektivtrafikmyndighet. Lagen medger inte att vissa kommuner ensamt är ansvariga för viss trafik, t ex tätortstrafik. Det får bara finnas en kollektivtrafikmyndighet i länet.

Med landstinget som ensamt ansvarig ges förutsättningar för en enkel och tydlig styrning efter politiska mål och en enkel och effektiv organisation med korta beslutsvägar. Roller och ansvar blir tydligt definierat. Den positiva utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne anses av många bero på renodlingen av huvudmannaskapet till en ägare. Med Landstinget som ensam ägare finns möjligheter att fokusera på en fortsatt satsning på regionaltågstrafiken och på de starka busstråken, att skapa ett effektivt och väl integrerat trafiksystem för regionbussar, stadsbussar, tåg etc. Det underlättar också samverkan med andra län när det gäller den länsgränsöverskridande trafiken.

Beslutsforum

I detta alternativ är landstingsfullmäktige högsta beslutande organ. Fullmäktige fastställer övergripande mål för kollektivtrafiken i trafikförsörjningsplanen, budget och beslut om allmän trafikplikt.

Landstingsstyrelsens roll är att vara verkställande organ med ansvar att ta fram förslag till fullmäktige.

Under landstingsfullmäktige föreslås att en särskild kollektivtrafiknämnd bildas. Kollektivtrafiknämnden föreslås få ansvar för förslag till trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt, verksamhetsplan och budget, strategier mm. Nämnden bör ansvara för förankring hos kommunerna, regionförbundet, trafikverket och andra samhällsaktörer.

Med Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet kommer de politiska och strategiska besluten att föras i Landstinget och inte samordnat med beslut om annan regional och kommunal samhällsplanering. Det är därför angeläget att en samordning mellan den kommunala och den regionala planeringen kan ske på annat sätt. Genom att etablera tydliga samarbetsformer och genom att utse ledamöter till nämnden, som har en bred geografisk förankring i länet kan sambandet mellan de olika planeringsformerna stärkas och ett kommunalt inflytande garanteras över trafiken.

Finansiering

Landstinget som ensam ägare och ensam finansiär av kollektivtrafiken förutsätter att en skatteväxling genomförs mellan kommunerna och landstinget. Landstinget och kommunerna måste komma överens om vilken kostnads massa som ska ingå i skatteväxlingen.

Ska en skatteväxling genomföras för år 2012 måste samtliga kommunala fullmäktigebeslut ha fattats före halvårsskiftet 2011. Det innebär att tiden fram till beslut är kort. Det är därför lämpligt att åtminstone under en övergångstid låta den nya myndighetens ansvarsområde endast omfatta den trafik som idag ingår i trafikhuvudmannens ansvarsområde. En samordning av färdtjänst och sjukresor kan vara önskvärd på sikt men färdtjänst och riksfärdtjänst bör idag lämnas utanför skatteväxlingen. Inte heller föreslås nu någon förändring i ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur. Även där kan det i ett senare skede finnas anledning att se över ansvarsfördelningen mellan kommunerna och den nya myndigheten.

2. Kommunerna och landstinget gemensamt ansvariga

Roller och ansvar

I alternativet med Regionförbundet som regional kollektivtrafikmyndighet har kommunerna och landstinget ett gemensamt ansvar för kollektivtrafiken och man följer därmed lagens huvudalternativ och det alternativ som gäller om kommuner och landsting inte kommer överens om annat.

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar ska även i detta alternativ omfatta all kollektivtrafik i länet, d.v.s. regional trafik, tätortstrafik och landsbygdstrafik.

Alternativet ger ett stort kommunalt inflytande över kollektivtrafiken och därmed möjlighet till en bra samverkan mellan trafikplanering och annan kommunal samhällsplanering. Genom Regionförbundets ansvar för det regionala utvecklingsarbetet och infrastrukturplaneringen ger detta alternativ också en naturlig koppling mellan trafikplanering och den regionala planeringen.

Samtidigt innebär alternativet att nio ägare ska komma överens om övergripande mål och prioriteringar samt de satsningar på trafiken som måste göras för att nå målet om ett

fördubblats resande. Eventuella brister i ägarsamverkan kan hämma en utvecklingsinriktat arbete och en effektiv målstyrning. Det kan också vara svårare att se trafiksystemet som helhet och försvåra samordningen mellan t ex tätortstrafik och regional/landsbygdstrafik samt samverkan med andra län om den länsgränsöverskridande trafiken.

Eftersom Regionförbundet är ett indirekt valt organ kan det med detta alternativ vara oklart för t ex resenärer vilka mandat/roller de olika aktörerna har.

Beslutsform

I detta alternativ är förbundsfullmäktige högsta beslutande organ. Fullmäktige fastställer övergripande mål för kollektivtrafiken i trafikförsörjningsplanen, budget och beslut om allmän trafikplikt.

Förbundsstyrelsens roll är att vara verkställande organ med ansvar att ta fram förslag till fullmäktige. I förbundsstyrelsen finns enligt förbundsordningen samtliga kommunstyrelseordföranden samt landstingsstyrelsens ordförande.

Under förbundsstyrelsen kan att en särskild nämnd eller beredning inrättas för trafik- och övrig samhällsplanering. Trafik- och samhällsplaneringsnämnden/beredningen föreslås få ansvar för att bereda förslag till trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt, verksamhetsplan och budget, strategier mm samtidigt som nämnden har ansvar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen och andra samhällsplaneringsfrågor.

Finansiering

Alternativet med Regionförbundet som kollektivtrafikmyndighet innebär att underskottet för kollektivtrafiken fördelas som nu mellan kommunerna och landstinget, d.v.s. att landstinget svarar för den regionala trafiken och kommunerna för den lokala. Finansieringen sker via Regionförbundet genom medlemsavgiften till förbundet.

Om inte ägarna är överens om hur underskottet ska fördelas anger den nya lagen att landstinget ska täcka hälften och kommunerna i länet tillsammans resten. Kommunernas andel fördelas efter det trafikarbete som har lagt ner i kommunen under verksamhetsåret.

Även i alternativet med Regionförbundet som kollektivtrafikmyndighet kan det vara lämpligt att åtminstone under en övergångstid låta den nya myndighetens ansvarsområde endast omfatta den trafik som idag ingår i trafikhuvudmannens ansvarområde. I ett senare skede kan det finnas anledning att ta upp frågan igen om samordning av färdtjänst och sjukresor samt ansvarsfördelningen när det gäller kollektivtrafikens infrastruktur.

Ny förbundsordning

I alternativet med Regionförbundet som kollektivtrafikmyndighet måste förbundsordningen anpassas till de nya förutsättningarna. Den nya förordningen måste reglera frågor om beslut, hur underskottstäckningen ska fördelas mellan medlemmarna, fördelningen av antalet ledamöter och ersättare, organisation mm. Det kan också vara lämpligt att tillföra särskilda regler om t ex krav på kvalificerad majoritet för beslut i vissa frågor.

Om kommuner och landsting inte kommer överens om hur antalet ledamöter och ersättare i förbundets beslutande församling ska fördelas mellan landstinget och kommunerna i länet ska, enligt den nya kollektivtrafiklagen landstinget utse hälften och kommunerna tillsammans hälften. Antalet ledamöter och ersättare som varje kommun ska utse bestäms i förhållande till folkmängden i kommunerna.

3. Sammanfattande tabell för och nackdelar med respektive modell

| Landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet | Regionförbundet som regional kollektivtrafikmyndighet |
|--|---|
| <i>Fördelar</i> | <i>Fördelar</i> |
| <ul style="list-style-type: none"> • En ägare med egen beskattningsrätt har fullt ansvar och beslutsmandat över ägarfrågor, trafikfrågor och finansieringen | <ul style="list-style-type: none"> • Kommunerna och landstinget har fortsatt ett gemensamt ansvar över ägarfrågor, trafikfrågor och finansieringen |
| <ul style="list-style-type: none"> • Tydligt för resenärerna vem som har det politiska ansvaret | <ul style="list-style-type: none"> • Följer lagens huvudalternativ och det alternativ om landsting och kommuner inte kommer överens om annat • |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ger förutsättningar för enkel och tydlig styrning efter politiska mål | <ul style="list-style-type: none"> • Stort kommunalt inflytande och därmed möjlighet till en bra samverkan mellan trafikplanering och kommunal samhällsplanering |
| <ul style="list-style-type: none"> • Enklare att se trafiksystemet som en helhet och få ett integrerat system mellan regional trafik, tätortstrafik och landsbygdstrafik • | <ul style="list-style-type: none"> • Regionalt utvecklingsarbete, infrastrukturplanering och kollektivtrafikplanering i samma organisation |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ingen kostnadsfördelningsmodell behövs, möjlighet att koncentrera på att utveckla trafiken. Kommunerna har inga kostnader utöver ev. tillköp. | <ul style="list-style-type: none"> • Ingen skatteväxling behöver göras. <p>Enklare initiala beslut</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Underlättar samverkan med andra län om den länsgränsöverskridande trafiken | |

| <i>Nackdelar</i> | <i>Nackdelar</i> |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Minskat kommunalt inflytande | <ul style="list-style-type: none"> • Indirekt valt organ utan egen beskattningsrätt • Oklart för resenärerna vilka mandat/roller de olika aktörerna har |
| <ul style="list-style-type: none"> • Beslut om kollektivtrafiken tas inte samordnat med andra beslut om kommunal samhällsplanering, regional utvecklings- och infrastrukturplanering | <ul style="list-style-type: none"> • Svårare med nödvändiga prioriteringar med 9 ägare • Svårare att se trafiksystemet som en helhet, risk för ojämn standard |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kräver skatteväxling och svåra initiala beslut | <ul style="list-style-type: none"> • Risk för oenighet i kostnadsfördelningsfrågorna. Kan hämma ett utvecklingsinriktat arbete och en tydlig styrning |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Fler ägare kan försvåra samverkan med andra län om den länsgränsöverskridande trafiken |