Sammanträdesdatum	Fredagen den 22 april 2016
Sammanträdestid	kl. 13:00-14:35
Sammanträdesplats	Tallen, Region Västerbotten
Beslutande	Enligt närvarolistan på sidan 2
Övriga närvarande	Heidi Thörnberg, chef kollektivtrafikmyndigheten Harriet Söder, VD Länstrafiken i Västerbotten AB, § 30 Karolina Filipsson, trafikstrateg VLL, § 30 Annika Garpefjäll, Norrtåg AB, § 30 Katrine Andersson, nämndsekreterare, Region Västerbotten
Justerade paragrafer	§§ 29-30, 32-56
Underskrifter	**Sekreterare**.....Katrine Andersson..... Katrine Andersson

Ordförande.....Peter O.....
Peter Olofsson (S)

Justerare.....
Maria Kristoffersson (C)

BEVIS OM ANSLAG

Justering har tillkännagivits genom anslag på Region Västerbottens anslagstavla.

Myndighet	Förbundsstyrelsens kollektivtrafikutskott	
Sammanträdesdatum	2016-04-22	
Anslaget	**har satts upp** 2016-04-27	**tas ner** 2016-05-19
Protokollets förvaringsplats	Region Västerbottens kansli, Umeå	
Underskrift	.....Katrine Andersson..... Katrine Andersson	

Närvarolista

Namn	Parti	Närvaro	Reservation Omröstning § Ja	Reservation Omröstning § Nej	Anteckningar/ Tjänstgörande Ersättare
Ledamöter (7)					
Peter Olofsson, ordf	S	1			
Maria Kristoffersson, vice ordf	C	1			Justerare.
Hans Lindberg	S	1			
Lilly Bäcklund	S	1			
Lorents Burman	S	1			
Christer Rönnlund	M	1			
Peder Westerberg	L	1			
Ersättare (7)					
Caisa Abrahamsson	S	-			
Johan Söderling	S	-			
Monica Widman-Lundmark	S	-			
Robert Boström	C	-			
Hans-Inge Smetana	KD	-			
Nicklas Sandström	M	-			
Anders Hård	MP	-			

Ärendelista

Sida

§ 29. Protokollets justering 4
§ 30. Informationsärenden 5
§ 31. Yttrande över remiss av förslag till förordning om elbusspremie – **se särskilt upprättat protokoll för direktjusterad §** .....
§ 32. Kostnaderna för kommunernas skolkort för grundskolans elevresor i den allmänna kollektivtrafiken 8
§ 33. Gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor Västerbotten 10
§ 34. Avropsstyrd trafik i Västerbotten 12
§ 35. Yttrande Nationell genomförandeplan enligt förordning 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättning personer med funktionsnedsättning 13
§ 36. Redovisning av uppdrag att se över förutsättningar för ungdomskort 14
§ 37. Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 417, förlängning av avtal 15
§ 38. Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 418, förlängning av avtal 17
§ 39. Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 425, förlängning av avtal 19
§ 40. Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 426, linjen upphör 21
§ 41. Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 427, linjen upphör 22
§ 42. Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 428, förlängning av avtal 23
§ 43. Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 433, förlängning av avtal 25
§ 44. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 202, förlängning av avtal 27
§ 45. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 203, förlängning av avtal 29
§ 46. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 210, förlängning av avtal 31
§ 47. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 212, förlängning av avtal 33
§ 48. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 213, förlängning av avtal 35
§ 49. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 215, förlängning av avtal 37
§ 50. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 216, förlängning av avtal 39
§ 51. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 217, förlängning av avtal 41
§ 52. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 201, förlängning av avtal 43
§ 53. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 234, linjen upphör 45
§ 54. Trafikplikt Skellefteå kommun linje 235, linjen upphör 46
§ 55. Utveckling av trafik längs väg 363 Ammarnäs 47
§ 56. Delegeringsbeslut och meddelanden 48

§ 29.
Protokollets justering

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet utser Maria Kristoffersson (C) att tillsammans med ordförande justera protokollet.

---

§ 30.
Informationsärenden
Dnr: 16RKTM0001

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

Kollektivtrafikutskottet uppdrar till presidiet att ta fram förslag på datum för ett dialogmöte med informationsinsats om gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor i Västerbotten.

Ärendebeskrivning

Kollektivtrafikutskottet informeras om:

Länstrafiken i Västerbotten AB
Högsta förvaltningsdomstolen medger inte prövningstillstånd för det domslut i mål om upphandlingsskadeavgift som Kammarrätten utdömt, där Konkurrensverket väckt klagan. Länstrafiken har reserverat medel för detta tidigare år i det fall överprövning inte skulle beviljas, det är därmed inget som kommer att påverka Länstrafikens resultat i år.

En ny uppföljningsrapport har skickats ut till finansiärerna enligt den utvecklade modell som tidigare redovisats för Kollektivtrafikutskottet. En kort redogörelse lämnas om uppföljning av verksamhetsmål och den ekonomiska uppföljningen. För närvarande kan man konstatera ett överskott mot budget på 7 642 tkr. Ekonomisk rapport per finansiär presenteras, där samtliga finansiärer med undantag för Åsele kommun ligger på plus. Detta är en effekt av den nyordning/korrigering av omfördelning av medel från Trafikverket som är direkt kopplade till landstingsfinansierad trafik. Dessa medel återförs numera till landstinget, som även är den aktör som finansierar trafiken. Vidare kommer Länstrafiken att fortsätta arbetet med att ta fram uppgifter om miljöpåverkan, kvalitetsmätningar rörande trafikleverans mm.

En ny lag har trätt i kraft, som stärker resenärens rätt till information vid försening. Lagstiftningen skiljer på resor över och under femton mil. Länstrafiken kommer att anta gemensamma regler för ersättning vid försening, det vill säga även för de resor som är över femton mil. Vidare slopas begreppet force majeure i den nya lagstiftningen. Dock kommer Länstrafiken även fortsättningsvis att tillämpa de gamla reglerna om force majeure för resor över femton mil. Avslutningsvis informeras om att en ny webbshop är på väg, kontanthanteringen försvinner i juni, i augusti införs nya betalmöjligheter i form av reskassa och privatkort. I augusti kommer även rabatt på periodkort för barn och ungdomar att införas, och åldern för seniorkort sänks.

Information om utredning om en gemensam bussgodsorganisation i Norrland lämnas. Resultatet av utredningen kommer att redovisas i september. Målet är att komma fram till ett förslag till en effektivare organisation som verkar i tre län samt Region Jämtland/Härjedalen. VD för Länstrafiken i Västerbotten AB samordnar arbetet.

Rapport Gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor Västerbotten
Utredningen är ett resultat av ett uppdrag som utgått från landstingsdirektören om att se över möjligheterna för en gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor. En arbetsgrupp bestående av representanter för Västerbottens läns landsting, kollektivtrafikmyndigheten samt kommunerna Skellefteå, Storuman och Umeå har tagit fram rapporten. Av utredningen framgår att antalet resor som kan samordnas stiger om samtliga resor samlas i en gemensam beställningscentral, förutsatt att det finns gemensamma avtal som omfattar samtliga transporter. Det finns dock ett antal frågeställningar som behöver belysas i en fortsatt utredning om man väljer att gå vidare med en gemensam beställningscentral för samhällsfinansierade resor.

Kollektivtrafikutskottet konstaterar att det finns ett behov av en större informationsinsats om gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor i Västerbotten, lämpligen i samband med ett dialogmöte. Kollektivtrafikutskottet uppdrar till presidiet att ta fram förslag på datum för ett sådant dialogmöte.

Rapport Avropsstyrd trafik
Kollektivtrafikutskottet informeras om framtagen rapport om avropsstyrd trafik. Det fortsatta arbetet kommer närmast att handla om förankringsarbete, översyn av taxestruktur, beställningssystem, informationskanaler och marknadsföring. Det blir i sådana fall ett ärende som återkommer för beslut.

Frågor kring Hällnäs/Lycksele/Umeå
Frågor ställs om busstrafik lördagar mellan Hällnäs och Lycksele under lördagar då tågtrafiken är inställd. Förhållningssättet när det gäller information vid förändring av trafik behöver ses över, så att information till berörda kommuner, medborgare och andra intressenter säkerställs. Det finns ett behov av att se över kommunikationskanalerna vid uppkomna förändringar.

Norrtåg AB
Resandeutveckling på olika sträckor redovisas. Många av de ärenden som registreras från resenärer har att göra med trafikinformation. Samordning av information, förbättrad trafikinformation, väghänvisningar är åtgärder som kan förbättra detta. Mätningar om punktlighet för tågtrafiken ligger på 86 % vad gäller Norrtåg ABs trafik, vilket är mycket bra om man ser till att punktlighet mäts i avvikelse på +5 minuter, i nationella jämförelser ligger Norrtåg AB bra till.

Utfall 2015 redovisas i korta drag. Resultatet som redovisas ligger 25 miljoner under budgeterad kostnad, bland annat som en följd av att elpriserna gått ned samt lägre hyreshöjningar än beräknat. Resultatet för Norrtågs första kvartal 2016 ligger 4 449 tkr

under budget, till stor del som en följd av lägre elkostnader än budgeterat. Det är dock även en lång eftersläpning på fakturor från operatörerna. Kort information lämnas om budget 2016, innan budget för år 2017 presenteras. Statlig medfinansiering kommenteras. Kollektivtrafikutskottet informeras även om andra aktuella händelser; ett operatörsbyte är aktuellt, vilket gör att man ser över budgeten. En andra av totalt tre uppföljningar av Norrtågsförsöket genomförs för närvarande – bland annat tittar man i denna uppföljning på resandeströmmar. En ny rapport kommer i augusti. Parallellt har även ett strategiarbete påbörjats tillsammans med de övriga länen för att se över framtida tågtrafik.

Ekonomisk uppföljning per 2016-03-31
Kollektivtrafikutskottet tar del av ekonomisk uppföljning per 2016-03-31. Information lämnas även om arbetet med trafikbokslut för år 2015.

Samordning av transporter
Långtgående diskussioner har förts med Migrationsverket för att underlätta i första hand biljetthantering, men Migrationsverket har meddelat att man i dagsläget inte ser det som aktuellt att utveckla diskussionerna om avtal. Svensk Kollektivtrafik arbetar dock vidare med frågan. Det är oklart vart detta kommer att leda. I dagsläget fungerar det, även om det skulle kunna utvecklas och förbättras. Rutiner för sjukresor till migranter, nyanlända och genomgångsboende har diskuterats vid ett möte mot bakgrund av en förväntad volymökning av migranter i olika former som passerar länet eller kommer att placeras i länet. Den 14 juni 2016 kommer ett möte att hållas i Lycksele där Kollektivtrafikmyndigheten kommer att vara med.

Vid sammanträdet informeras även Kollektivtrafikutskottet om behov att fatta ytterligare beslut om trafikplikt avseende linjer till följd av sent inkomna beställningar. Dessa ärenden redovisas vid sammanträdet, ordföranden för Kollektivtrafikutskottet kommer att fatta beslut om dessa linjer på delegation.

Information lämnas även om övriga ärenden som Kollektivtrafikutskottet har att besluta om vid dagens sammanträde.

Beslutsunderlag
Bilaga Rapport Gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor Västerbotten
Bilaga Rapport Avropsstyrd trafik
Bilaga Ekonomisk uppföljning per 2016-03-31
Bilaga Länstrafiken i Västerbotten AB Uppföljningsrapport per 2016-02-28

§ 32.
Kostnaderna för kommunernas skolkort för grundskolans elevresor i den allmänna kollektivtrafiken
Dnr: 16RKTM0063

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet uppdrar till myndighetschefen att i samråd med Länstrafikbolaget påskynda arbetet med utveckling av skolkortssystemet.

Ärendebeskrivning

Myndighetschefen begär att kommunerna gör en förnyad beräkning av snittet av antalet kilometer per elev i skolkorten. Varje kommuns kostnad per skolkort baseras idag på cirka 10 år gamla siffror. Med hjälp av denna snittlängd baseras varje kommun i en kostnadsstege. T.ex. en viss kommun betalar 525 kr per elev och månad, en annan betalar en tusenlapp per månad. Detta gäller inte gymnasieresor, där är det beslutat att alla gymnasiekort kostar lika mycket oavsett genomsnittlig reslängd per gymnasie-elev. Synpunkt som framförts: vill inte titta på detta, vill inte fakturera skolorna i sin kommun på extra pengar och vill inte ha mindre pengar från skolorna heller.

Elevomflyttningar har troligtvis lett till förändringar. Dessutom gjordes en överenskommelse för 10 år sedan att det ska räknas om regelbundet. I Umeå finns det olika priser för olika kommundelar, förklaringen som framförts har varit att differentieringen gjordes för att det inte ska finnas incitament att köpa billigare periodkort till eleverna. Initiativet att räkna om priset per elev kan kopplas till ett arbete som Länstrafiken drog igång i höstas med att utveckla skolkorten och vem som får intäkterna från skolkorten utifrån vilka linjer kortet används på. Det skulle kunna vara en idé att ha bättre skolkortssystem där det finns information om vilken skola eleven går på, vilken linje och även kilometer på varje kort. Det är ett alternativ, då behövs inget snitt. I så fall skulle man delvis gå tillbaka till den hantering som fanns före skolkortssystemet, då alla kommuner räknade manuellt ut hur mycket pengar de skulle betala till Länstrafiken utifrån längden på elevers resor. Det är två olika frågor, hur intäkterna från skoltransporterna fördelas mellan kommuner och landsting och hur den kostnad skolorna betalar till Länstrafiken motsvarar transportarbetet som alstras. Bra med legitimitet, att det finns berättigade genomsnitt.

Om detta ska påverka budgetarbetet så är det för sent att göra ändringen till budget 2017. Det är ganska mycket arbete med att göra beräkningen enligt Länstrafiken. Om kostnaden åker upp eller ner: skolkontoret får mer eller mindre pengar och landstingets intäkter kan förändras. Länstrafikens ekonomichef förklarar att dessutom påverkas fördelningen mellan kommunerna, därför kan inte tillåtas enstaka kommuner att se över sitt genomsnittspris just nu. Det är inte heller bra att för evigt utgå från genomsnittskilometer för 10 år sedan. Slutsats: Länstrafiken gör så fort som möjligt en

beställning av konsultinsats för att få bättre funktioner i skolkorten så man ser vilka linjer de gäller och vilken finansiär som ska ha intäkten. Kanske kan utvecklingsarbetet påbörjas redan under 2016. I så fall löser man båda problemen: fördelning landsting – kommuner och rättvisande kostnad per elev och kommun. Kommer inte hinna göra detta före budget 2017. Myndighetschefen ombeds av kontaktpersonerna för länets kollektivtrafik i respektive kommuner och landstinget redovisa detta för Kollektivtrafikutskottet.

Bakgrund
Bakgrund för skolkortens beräkning på kilometer: För länge sedan satt var och en i respektive kommun och skrev ut skolkort till resande elever i kollektivtrafiken. Betalningen till Länstrafiken gjordes via en utanordning där kommunen räknat ut för varje elev inom vilken kilometerkostnad elevens kort hamnade, som multiplicerades med antalet månader respektive termin. Underhand framkom att många kommuner "glömde" skicka några pengar och Länstrafiken började göra påstötningar för att skicka faktura i stället. Då fick varje kommun redovisa in varifrån eleverna reste och Länstrafiken räknade fram slutkostnaden och fakturerade.
Nu till utvecklingen av hanteringen både av skolkorten och kostnadsberäkningarna: När "skolkortssystemet" infördes fanns inte sträckor inlagda och kort kunde inte skrivas ut på en elev med resans målpunkt och tro att systemet räknade själv ut sträckan. Man enades då om att ett kilometersnitt per kommun skulle räknas fram erfarenhetsmässigt från kommunen vilket sedan Länstrafiken multiplicerar med antalet registrerade skolkort. Kostnaden för skolkorten (grundskolan) räknas ut med ett snitt på kilometer inom kommunen som elever åker i kollektivtrafiken med skolkort. Då blir den sammanlagda kostnaden för varje kommun, antalet registrerade skolkort x summan inom zon där snittkilometern ligger. Med detta som underlag debiteras varje kommun en taxa för varje elev med det genomsnittliga kilometer-avståndet som grund.

Beslutsexpediering
Chef för Kollektivtrafikmyndigheten Västerbottens län, Heidi Thörnberg

§ 33.
Gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor i Västerbotten
Dnr: 16RKTM0037

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar skicka utredning om Gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor i Västerbotten till länets kommuner för synpunkter. Synpunkter önskas senast 2016-09-30.

Ärendebeskrivning

Landstingsdirektören har givit uppdrag att:
- Utreda förutsättningarna för att etablera en gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor i Västerbottens län. Hänsyn ska tas till det pågående landstingsinterna utvecklingsarbetet på området.

- Ta fram underlag för beslut om former och driftansvar för en gemensam beställningscentral i Västerbottens län.

Uppdraget syftar till att ta fram förslag till hur en gemensam beställningscentral för Västerbottens län kan etableras för maximal samordning av samhällsbetalda resor, med ökad effektivitet och minskade kostnader för länets kommuner och landstinget.

Uppdraget omfattar i detta skede underlag inför beslut om att etablera en gemensam beställningscentral. Uppdrag/handlingar till följd av beslut om att etablera gemensam beställningscentral kräver förnyat uppdrag.

Sammanfattningsvis bedömer ansvarig utredare och referensgruppen att två huvudspår utkristalliserats som båda kan genomföras inom ramen för rådande lagstiftning:
- Utökat uppdrag till Region Västerbotten med drift av en beställningscentral i egen regi
- Regionala kollektivtrafikmyndigheten agerar inköpscentral och upphandlar en gemensam beställningscentral

I båda fallen behöver länets kommuner och landstinget skapa en organisation för styrning och uppföljning. Kostnadsfördelning och upphandlingsfrågor behöver tydliggöras för att den organisation som bildas ska kunna agera så ändamålsenligt som möjligt.

Bakgrund
Västerbottens läns landsting och länets 15 kommuner utredde under 2007 i två steg former för och driftsansvar för en gemensam beställningscentral för samhällsbetalda resor i länet.

Länets kommuner och landstinget hade som övergripande målsättning att skapa förutsättningar för maximal samordning av alla samhällsbetalda resor.

Första delutredningen presenterades för länets kommuner och landstinget, som beställde en fördjupad beskrivning av effekter, former och ansvar. Utifrån denna fördjupning fördes dialog om etablering av gemensam beställningscentral. Koncensus kring driftsformerna för en gemensam beställningscentral kunde dock ej nås, varför frågan bordlades tillsvidare.

I landstingsplanen för perioden 2011 – 2013 uppdrog landstingsfullmäktige till landstingsstyrelsen att inleda ett samarbete med kommunerna om samordning av sjukresor med färdtjänstresor för att uppnå lägre kostnader. Landstingets revisorer påpekade i rapport 21/2012 att landstingsstyrelsen inte vidtagit några åtgärder för att utöka samarbetet med länets kommuner. Vid landstingsstyrelsens sammanträde 2013-10-01 fattades beslut bland annat om att förnya förfrågan till kommunerna om intresse för samarbete avseende samhällsbetalda resor.

Utifrån landstingsplanen för perioden 2011-2013 och uppdrag från landstingsstyrelsens 2013-10-01 bör frågan om en gemensam beställningscentral för Västerbottens län ånyo utredas.

Beslutsunderlag
Bilaga Rapport Gemensam beställningscentral
Landstingsstyrelsen 2016-03-03 § 45 Gemensam beställningscentral Västerbotten

---

Beslutsexpediering
Kommunerna i Västerbottens län

§ 34.
Avropsstyrd trafik i Västerbotten
Dnr: 16RKTM0064

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar skicka utredning om avropsstyrd trafik i Västerbotten till länets kommuner för synpunkter. Synpunkter önskas senast 2016-09-30.

Ärendebeskrivning

En utredning har genomförts för utveckling av avropsstyrd trafik i Västerbotten. En länsövergripande arbetsgrupp har tagit fram material som bearbetats i en mindre grupp. Kollektivtrafikutskottet föreslås besluta skicka utredning om avropsstyrd trafik i Västerbotten till länets kommuner för synpunkter.

Beslutsunderlag
Presentation av arbetet, avropsstyrd trafik i Västerbotten

Beslutsexpediering
Kommunerna i Västerbottens län

§ 35.
Yttrande Nationell genomförandeplan enligt förordning 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättning

Dnr: 16RKTM0042

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet noterar upprättat yttrande från Norrtåg AB i rubricerat ärende.

Ärendebeskrivning

Kollektivtrafikmyndigheterna har av Transportstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över remiss avseende förslag till nationell genomförandeplan enligt förordning 1300/2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (även kallad TSD PRM). Norrtåg AB har på uppdrag av myndighetscheferna i ägarkonstellationen de fyra nordligaste länen upprättat ett gemensamt yttrande.

Bakgrund

Förordning nr 1300/2014 (TSD PRM) ställer krav på att medlemsstaterna ska ta fram nationella genomförandeplaner i syfte att successivt undanröja identifierade hinder för tillgängligheten. De nationella genomförandeplanerna ska innehålla en strategi som fastställer kriterier och prioriteringar för stationer och enheter av rullandemateriel som ska bli föremål för modernisering eller ombyggnation. Sveriges genomförandeplan fastställs av Näringsdepartementet.

Beslutsunderlag

Upprättat yttrande från Norrtåg AB.
Remiss Transportstyrelsen. Förslag till nationell genomförandeplan enligt Kommissionens förordning nr 1300/2014

---

§ 36.
Redovisning av uppdrag att se över förutsättningar för ungdomskort
Dnr: 16RKTM0043

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar att för närvarande inte införa så kallat ungdomskort i den regionala kollektivtrafiken i Västerbottens län.

Ärendebeskrivning

Myndighetschef för Kollektivtrafikmyndigheten Västerbottens län har fått uppdrag att titta på vad det avgiftsfria ungdomskort till barn 6-19 år skulle innebära i Västerbotten. Erfarenheter från Jämtland är att resandet har ökat och det har varit ganska fullt på vissa bussar i peaktid. Ekonomichefen vid Länstrafiken i Västerbotten AB har räknat på vad det skulle innebära. Idag kostar det kommunerna i länet totalt 60 miljoner att tillhandahålla skolkort till resande elever i kollektivtrafiken, med ungdomskort skulle det bli cirka 90 miljoner. Det kommer troligen uppstå förstärkningskostnader och kostnader för utökad trafik. Alla kommuners ungdomar kommer inte få lika stor nytta av ett sådant kort. På vissa håll blir byts gång och cykling mot fler korta kollektivtrafikresor. Den effekten har även periodkort (för vuxna) redan idag, att de som har periodkort åker kollektivtrafik "i onödan" men skillnaden är att i deras fall är alternativet i många fall inte gång eller cykling utan privatbil, varför även klimatargumentet tillkommer.

Bakgrund

Ungdomskortets funktion i Region Jämtland/Härjedalen; där betalar de kommuner som är med en summa per år (2400 kr) per ungdom mellan 7-19 år.
Det började i Åre för ett antal år sedan, ökade resandet och lockade även nya betalande såsom föräldrar. Ungdomskortet har sedan spridit sig i hela regionen Jämtland/Härjedalen och omfattar alla kommuner utom en. Det är för kommunerna förutom Åre en relativt ny företeelse som gör att det inte för närvarande är aktuellt att utvärdera som underlag för ett eventuellt ställningstagande i Västerbotten.

Beslutsunderlag
Minnesanteckningar från möten i arbetsgruppen 2015-12-04 och 2016-01-19.

---

§ 37.
Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 417, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0044

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 417, Vilhelmina kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Kommunstyrelsens arbetsutskott, Vilhelmina kommun beslutade 2016-02-02 att utnyttja optionsår för rubricerad linje. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.

Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde

så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Vilhelmina kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 38.
Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 418, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0045

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 418, Vilhelmina kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Kommunstyrelsens arbetsutskott, Vilhelmina kommun beslutade 2016-02-02 att nyttja optionsår för rubricerad linje. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Vilhelmina kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 39.
Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 425, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0046

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 425, Vilhelmina kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Kommunstyrelsens arbetsutskott, Vilhelmina kommun beslutade 2016-02-02 att nyttja optionsår för rubricerad linje. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Vilhelmina kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 40.
Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 426, linjen upphör
Dnr: 16RKTM0047

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om upphörande av allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik, linje 426, Vilhelmina kommun.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskott, Vilhelmina kommun, beslutade 2016-02-02 att linje 426 ska upphöra att trafikera Matsdal.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling. Vid beslut om att trafikplikt upphör har kollektivtrafikmyndigheten inte längre ansvar för att tillgodose allmän kollektivtrafik i utformningen av s.k. linjetrafik. Linjen avser ersättas med ringbil, anropsstyrd trafik, för vilken särskilt beslut om trafikplikt gäller inom Vilhelmina kommun.

Beslutsunderlag
Trafikbeställning enligt mailkommunicering

Beslutsexpediering
Vilhelmina kommun
Länstrafiken i Västerbottens län
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 41.
Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 427, linjen upphör
Dnr: 16RKTM0048

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om upphörande av allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik, linje 427, Vilhelmina kommun.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskott, Vilhelmina kommun, beslutade 2016-02-02 att linje 427 ska upphöra att trafikera Västansjö.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling. Vid beslut om att trafikplikt upphör har kollektivtrafikmyndigheten inte längre ansvar för att tillgodose allmän kollektivtrafik i utformningen av s.k. linjetrafik. Linjen avser ersättas med ringbil, anropsstyrd trafik, för vilken särskilt beslut om trafikplikt gäller inom Vilhelmina kommun.

Beslutsunderlag
Trafikbeställning enligt mailkommunicering

Beslutsexpediering
Vilhelmina kommun
Länstrafiken i Västerbottens län
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 42.
Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 428, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0049

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 428, Vilhelmina kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Kommunstyrelsens arbetsutskott, Vilhelmina kommun beslutade 2016-02-02 att nyttja optionsår för rubricerad linje. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Vilhelmina kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 43.
Trafikplikt Vilhelmina kommun linje 433, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0050

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 433 Vilhelmina kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Kommunstyrelsens arbetsutskott, Vilhelmina kommun beslutade 2016-02-02 att nyttja optionsår för rubricerad linje. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Vilhelmina kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 44.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 202, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0051

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 202 Skellefteå-Fällfors via Kågedalen, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 45.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 203, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0052

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 203 Skellefteå-Fällfors via Byske, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 46.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 210, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0053

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 210 Skellefteå-Byske/Renholmen, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 47.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 212, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0054

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 212 Skellefteå-Hebbersliden, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 48.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 213, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0055

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 213 Byske-Gagsmark, Drängsmark-Byske, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde

så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 49.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 215, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0056

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 215 Lillkågeträsk-Boliden, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 50.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 216, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0057

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 216 Ostvik-Byske, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 51.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 217, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0058

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 217 Drängsmark-Byske och Hällbergssvedjan-Skellefteå, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde

så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 52.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 201, förlängning av avtal
Dnr: 16RKTM0059

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik avseende linje 201 Degerträsk-Stavaträsk/Lillkågeträsk-Jörn, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat utlösa en ettårig option för den aktuella trafiken. Beslut om förlängning innebär att beslut om trafikplikt ska fattas då det är att jämställa som ny upphandling.
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av Förbundsfullmäktige den 28 november 2013), bland annat

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- mål för socio-ekonomisk jämlikhet, mångfald och social sammanhållning
- mål för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- mål för positiv demografisk och ekonomisk utveckling
- mål för självfinansieringsgrad i förhållande till resandeökning

En utpekad åtgärd i programmet är "Vid intresse att bedriva trafik kommersiellt i ett stråk med befintlig eller planerad upphandlad trafik, beakta de formulerade målen vid avvägning om beslut om trafikplikt ska fattas eller inte".
Trafikförsörjningsprogrammet beskriver att det finns samhällsekonomiska och sociala skäl till att subventionera biljettpriser och politiskt styra över andra egenskaper i trafiken, och att detta kan motivera att fortsätta upphandla trafik även om trafiken helt eller delvis skulle bära sig kommersiellt. Det faktum att kommersiell trafik kan anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller ej, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller ej. Eftersom det är öppet marknadstillträde

så utesluter beslut om allmän trafikplikt inte kommersiell trafik, som kompletterar den upphandlade trafiken eller bedrivs parallellt med den.

Vid tidpunkten för beslut om trafikplikt finns viss osäkerhet om omfattning, egenskaper i och start för en eventuell kommersiell trafik. Vid tidpunkten för trafikpliktsbeslutet är det därför inte möjligt att utgå från att a) den kommersiella trafiken kommer till senast vid avsedd trafikstart och bedrivs långsiktigt och att b) kommersiell trafik istället för upphandlat trafik i stråket skulle vara förenligt med de mål som är satta för kollektivtrafikförsörjningen. Därför bedömer myndigheten att ett beslut om trafikplikt, behöver fattas. Intresset för kommersiell trafik är dock ett av motiven för ett trafikpliktsbeslut som ger stor flexibilitet i utformningen av upphandlingsunderlaget och för ett trafikpliktsbeslut som inte hindrar justeringar i trafiken inom ramen för tecknat avtal.

Ett nytt regionalt Trafikförsörjningsprogram har antagits som avser perioden 2016-2019. Ett antal breda samråd har varit utgångspunkten för de strategiska ställningstaganden som föreslås i Trafikförsörjningsprogrammet. För beslut om trafikplikt för denna trafik har inget framkommit som förändrar inställningen till ev. kommersiell trafik i förhållande till innevarande program.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling.

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbotten AB
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 53.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 234, linjen upphör
Dnr: 16RKTM0060

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om upphörande av allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik, linje 234 Granberg-Jörn, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat att trafikeringen avseende linje 234 ska upphöra.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling. Vid beslut om att trafikplikt upphör har kollektivtrafikmyndigheten inte längre ansvar för att tillgodose allmän kollektivtrafik i utformningen av s.k. linjetrafik.

Beslutsunderlag
Trafikbeställning enligt Protokollsutdrag Skellefteå kommun, kommunstyrelsen § 134 2016-03-22

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbottens län
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 54.
Trafikplikt Skellefteå kommun linje 235, linjen upphör
Dnr: 16RKTM0061

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om upphörande av allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för linjetrafik, linje 235, Skellefteå kommun.

Ärendebeskrivning

Skellefteå kommun kommunstyrelsen har 2016-03-22 § 134 beslutat att trafikeringen avseende linje 235 ska upphöra.

Bakgrund

Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län tar genom att besluta om allmän trafikplikt på sig ett ansvar gentemot Västerbottens invånare att tillhandahålla den beslutade trafiken genom upphandling. Vid beslut om att trafikplikt upphör har kollektivtrafikmyndigheten inte längre ansvar för att tillgodose allmän kollektivtrafik i utformningen av s.k. linjetrafik.

Beslutsunderlag
Trafikbeställning enligt Protokollsutdrag Skellefteå kommun, kommunstyrelsen § 134 2016-03-22

Beslutsexpediering
Skellefteå kommun
Länstrafiken i Västerbottens län
Västerbottens läns landsting

Till den som vill överklaga beslutet
Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Överklagan görs inom 3 veckor från det datum då beslutet delgetts enligt 49 § första stycket 1 och andra stycket delgivningslagen 2010:1932.

§ 55.
Utveckling av trafik längs väg 363 Ammarnäs
Dnr: 16RKTM0065

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar uppdra till myndighetschefen att följa upp ärendet vid kommande samråd och ställningstaganden för utveckling av kollektivtrafiken i Västerbotten.

Ärendebeskrivning

Det finns intressen som jobbar för att tillskapa en busslinje mellan Umeå och Sorsele/Ammarnäs.
En förutsättningslös diskussion har förts i syfte att se alla möjligheter som finns tillgängliga för att skapa genomgående kollektivtrafik längs Vindelälven (363:an) mellan Ammarnäs och Umeå utan att passera Lycksele. Avsikten är att "få liv i Vindelälvsdalen".
Från Sorsele kommun är man positiv till att marktransporten som försök mellan Sorsele och Arvidsjaurs flygplats kommit igång. Däremot önskas en genomgående förbindelse med kollektivtrafik mellan Umeå och Ammarnäs. Det finns även kritiska röster mot marktransporten då behovet i stor utsträckning finns utanför Sorsele tätort, främst då i Ammarnäsområdet.
Frågan ställs om möjlighet att lägga om turer för att få till genomgående trafik enligt ovanstående och/eller köra den starkt skoltidsbundna kollektivtrafiken även under icke skoltid.

Diskussionen avrundas med en överenskommelse om att representant för Västerbottens Turism tittar på eventuell marknadsföring av trafiken, chef för Kollektivtrafikmyndigheten redovisar diskussionen i kommande träffar med handläggare och beslutsfattare inom kollektivtrafiken och fokus sätts på tre punkter, sammanfattningsvis:

1. Lägg om linjer
2. Projekt
3. Kör även under icke skoltid

Beslutsunderlag
Minnesanteckningar med bilaga från möte med intressenter för kollektivtrafik i glesbygd 2016-03-08.

Beslutsexpediering
Chef för Kollektivtrafikmyndigheten Västerbottens län, Heidi Thörnberg

§ 56.
Delegeringsbeslut och meddelanden
Dnr: 16RKTM0002

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet lägger delgivningarna till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Kollektivtrafikutskottet informeras om beslut fattade på delegation på Kollektivtrafikmyndighetens (Förbundsstyrelsens) vägnar samt meddelanden som faller inom Kollektivtrafikutskottets sakområde.

Rubrik: AB Transitio protokoll 26 november 2015
Dnr: 15RKTM0006-9

Rubrik: Anteckningar från ägarrådsmöte AB Transitio 20 januari 2016
Dnr: 16RKTM0021-1

Rubrik: Beslut om trafikförändringar avtal 277 Skellefteå kommun
Dnr: 16RKTM0027-2

Rubrik: Beslut om trafikförändringar avtal 342 Storuman kommun
Dnr: 15RKTM0071-9

Rubrik: Beslut om trafikförändringar avtal 343 Storuman kommun
Dnr: 15RKTM0071-8

Rubrik: Beslut om trafikförändringar Lycksele kommun
Dnr: 15RKTM0072-4

Rubrik: Beslut Trafikförändringar avtal 291 Vilhelmina kommun
Dnr: 16RKTM0038-2

Rubrik: Beslut Trafikförändringar avtal 299 Sorsele kommun
Dnr: 16RKTM0035-2

Rubrik: Budgetramar Norrtåg AB 2017
Dnr: 16RKTM0034-1

Rubrik: Kollektivtrafikmyndigheten Västerbottens län Synpunkter på vägplan för tätortsupprustning E12 genom Hemavan i Storumans kommun, Västerbottens län
Dnr: 14RV0223-4

Rubrik: Minnesanteckningar från kontaktpersondag 7 april 2016 med bilagor

---

Rubrik: MSB Årlig redogörelse och bedömning av arbete i samverkansområdena 2015

Rubrik: Norrbotniabanan AB Noteringar förda vid Norrbotniabanan ABs kick-off_styrelsemöte i Umeå 2015-11-26
Dnr: 15RV0534-4

Rubrik: Norrtåg AB Kvalitetsredovisning och ekonomisk redovisning år 2015 kvartal 4
Dnr: 15RKTM0057-2

Rubrik: Protokoll Styrelsemöte nr 127 i AB Transitio 2015-11-26
Dnr: 15RKTM0006-9

Rubrik: Styrelseprotokoll 2016-02-02 Bussgods Västerbotten AB
Dnr: 16RKTM0033-1

Rubrik: Styrelseprotokoll 2016-02-05 Länstrafiken i Västerbotten AB
Dnr: 16RKTM0036-1

Rubrik: Styrgrupp Botniska korridorens remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Rubrik: Synpunkter gällande kungörande och granskning av vägplan för anläggning av gång- och cykelväg längs E12, delen Norrlunda-Betseledammen i Lycksele kommun
Dnr: 16RKTM0031-3

Rubrik: Yttrande över remiss Förslag till nya föreskrifter för Västerbottens län
Dnr: 15RV0554-2

Rubrik: Synpunkter Samråd GCväg Röbäck_Stöcksjö
Dnr: 16RKTM0066-2

Rubrik: Beslut om trafikförändringar avtal 327 Norsjö kommun
Dnr: 16RKTM0067-2

Rubrik: Synpunkter på planerna för GC-väg Röbäck-Stöcksjö, efter samråd
Dnr: 16RKTM0068-1

§ 31.
Yttrande över remiss av förslag till förordning om elbusspremie
Dnr: 16RKTM0032

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet föreslår Förbundsstyrelsen anta upprättat yttrande över förslag till förordning om elbusspremie.

Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

Ärendebeskrivning

Promemorian syftar till att utgöra underlag för framtagande av en förordning som styr fördelningen av medel i anslag 1:19 Elbusspremie. Syftet med stödet är att bidra till miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö genom att med en elbusspremie främja introduktionen på marknaden för elbussar.

Enligt anslagsändamålet får anslaget användas för utgifter för elbusspremien, dvs. utgifter för bidrag till juridiska personer som förvärvat en ny elbuss. Anslaget får även användas för utgifter för berörda myndigheters arbete för detta ändamål.

Utgångspunkter avseende förslagets utformning

Premien riktas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller de kommuner som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har överlämnat befogenhet åt enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

En elbusspremie får endast avse elbussar som ska användas för kollektivtrafik enligt avtal om allmän trafik som ingåtts efter den 31 december 2015.
Remissvaren ska ha kommit in till Miljö- och energidepartementet senast den 16 maj 2016.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på bifogad promemoria och förslag till förordning om elbusspremie.

Bakgrund

I budgetpropositionen för 2016 (Prop.2015/16:1, utg.omr. 20.) föreslår regeringen en elbusspremie för att gynna introduktionen av eldrivna bussar. För detta ändamål föreslår regeringen att 50 miljoner kronor 2016 och 100 miljoner kronor per år 2017-2019 tillförs det

nya anslaget. Regeringen avser utarbeta en ny förordning som reglerar fördelningen av de nya medlen. Statsstödsprövning ska genomföras.
Enligt anslagsändamålet får anslaget användas för utgifter för elbusspremien, dvs. utgifter för bidrag till juridiska personer som förvärvat en ny elbuss. Anslaget får även användas för utgifter för berörda myndigheters arbete för detta ändamål.

Sammanträdets behandling av ärendet
Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

Beslutsunderlag
Bilaga Remiss förslag till förordning om elbusspremie. Promemoria 2016-02-09 från Miljö- och energidepartementet med utkast SFS Förordning om elbusspremie.
Upprättat yttrande

Beslutsexpediering
Förbundsstyrelsen
Miljö- och energidepartementet

Sammanträdesdatum	Fredagen den 22 april 2016
Sammanträdestid	kl. 13:00-14:35
Sammanträdesplats	Tallen, Region Västerbotten
Beslutande	Enligt närvarolistan på sidan 2
Övriga närvarande	Heidi Thörnberg, chef kollektivtrafikmyndigheten Harriet Söder, VD Länstrafiken i Västerbotten AB, § 30 Karolina Filipsson, trafikstrateg VLL, § 30 Annika Garpefjäll, Norrtåg AB, § 30 Katrine Andersson, nämndsekreterare, Region Västerbotten
Justerade paragrafer	**Omedelbart justerad § 31**

Underskrifter

Sekreterare.....
Katrine Andersson

Ordförande.....
Peter Olofsson (S)

Justerare.....
Maria Kristoffersson (C)

BEVIS OM ANSLAG

Justering har tillkännagivits genom anslag på Region Västerbottens anslagstavla.

Myndighet	Förbundsstyrelsens kollektivtrafikutskott	
Sammanträdesdatum	2016-04-22	
Anslaget	**har satts upp** 2015-04-22	**tas ner** 2015-05-06
Protokollets förvaringsplats	Region Västerbottens kansli, Umeå	
Underskrift	..... Katrine Andersson	

Närvarolista

Namn	Parti	Närvaro	Reservation Omröstning § Ja	Reservation Omröstning § Nej	Anteckningar/ Tjänstgörande Ersättare
Ledamöter (7)					
Peter Olofsson, ordf	S	1			
Maria Kristoffersson, vice ordf	C	1			Justerare.
Hans Lindberg	S	1			
Lilly Bäcklund	S	1			
Lorents Burman	S	1			
Christer Rönnlund	M	1			
Peder Westerberg	L	1			
Ersättare (7)					
Caisa Abrahamsson	S	-			
Johan Söderling	S	-			
Monica Widman-Lundmark	S	-			
Robert Boström	C	-			
Hans-Inge Smetana	KD	-			
Nicklas Sandström	M	-			
Anders Hård	MP	-			