




Sammanträdesdatum	Fredagen den 21 oktober 2016
Sammanträdestid	kl. 09:30-11:30
Sammanträdesplats	Eken, Region Västerbotten
Beslutande	Enligt närvarolistan på sidan 2
Övriga närvarande	Heidi Thörnberg, chef kollektivtrafikmyndigheten Göte Windelås, Länstrafiken i Västerbotten AB, § 69 Maria Thid, Beställningscentralen Ånge, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland, § 69 Katrine Andersson, nämndsekreterare, Region Västerbotten
Justerade paragrafer	§§ 68-76

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	2016-10-21	
Anslaget	har satts upp 2016-11-02	tas ner 2016-11-24
Protokollets förvaringsplats	Region Västerbottens kansli, Umeå	
Underskrift	 Katrine Andersson	



Närvarolista

Namn	Parti	N ä r v a r o	Reservation Omröstning		Anteckningar/ Tjänstgörande Ersättare
			§	§	
			Ja	Nej	
Ledamöter (7)					
Peter Olofsson, ordf	S	1			
Maria Kristoffersson, vice ordf	C	1			Via videolänk. Justerare.
Hans Lindberg	S	-			Ersättare saknas.
Lilly Bäcklund	S	-			Ersättare saknas.
Lorents Burman	S	1			
Christer Rönnlund	M	-			Robert Boström
Peder Westerberg	L	1			
Ersättare (7)					
Caisa Abrahamsson	S	-			
Johan Söderling	S	-			
Maria Marklund	S	-			
Hans-Inge Smetana	KD	-			
Robert Boström	C	1			Tjänstgörande ersättare.
Nicklas Sandström	M	-			
Anders Hård	MP	-			

Justerare

Utdragsbestyrkande



Ärendelista	Sida
§ 68. Protokollets justering.....	4
§ 69. Informationsärenden.....	5
§ 70. Gemensam beställningscentral för samhällsfinansierade resor	7
§ 71. Avropsstyrd trafik i Västerbotten	9
§ 72. Utredning om Bussgods (fyra nordliga länen)	10
§ 73. Beslut om allmän trafikplikt för linjetrafik – Skellefteå	12
§ 74. Beslut om allmän trafikplikt för linjetrafik – Norsjö	14
§ 75. Beslut om allmän trafikplikt för linjetrafik – Sorsele.....	16
§ 76. Delegeringsbeslut och meddelanden	18

Justerare


Utdragsbestyrkande



§ 68.
Protokollets justering

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

—

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



§ 69.

Informationsärenden

Dnr: 16RKTM0001

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet tackar för informationen och lägger den till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Kollektivtrafikutskottet informeras om:

Länstrafiken i Västerbotten AB

Information lämnas om delårsbokslut för Länstrafiken i Västerbotten AB, per 31 augusti 2016. Budget, utfall och avvikelser mot budget kommenteras. Delårsbokslutet redovisar ett överskott mot budget. Istället för ett prognosticerat underskott på drygt 7 miljoner, visar delårsbokslutet på ett överskott motsvarande cirka 10 miljoner. Till viss del förklaras detta med ökade biljettintäkter – resandet går väldigt bra. De ökade biljettintäkterna är dock inte jämnt fördelade, utan vissa linjer går bättre medan andra linjer har tappat. Överskottet kan även till viss del förklaras med lägre trafik kostnader än budgeterat då underliggande prisindex har legat väldigt lågt. Länstrafiken i Västerbotten har ambitionen att inför nästa rapporteringstillfälle ta fram fler jämförelsetal. Därefter redogörs för resultat för Ultratrafiken och tåg per 31 augusti 2016. Allt sammantaget visar delårsbokslutet för Länstrafiken ett överskott mot budget på 30,3 miljoner kronor. Utfall per finansår kommenteras. Avslutningsvis informeras Kollektivtrafikutskottet om aktuella frågor inom bolaget.

Utveckling av skolkortssystemet


Länstrafiken i Västerbotten AB har i uppdrag att se över skolkortspriserna. En lägesrapport lämnas vid sammanträdet om det pågående arbetet. Det noteras att utredningen kräver en hel del manuell hantering med att sammanföra uppgifter från olika databaser – på sikt kommer det dock att finnas ett bra material att utgå från inför det fortsatta arbetet. Målet är att arbetet ska vara slutfört i god tid innan budget ska läggas. Ärendet återkommer till Kollektivtrafikutskottet, inför eventuellt beslut om förändring av struktur för skolkortssystemet samt förslag om ny överenskommelse för finansierarna.

Ekonomi för utskottet och myndigheten

Kort information lämnas om ekonomisk rapport för Kollektivtrafikutskottet. Vissa kompletterande uppgifter behöver dock tillkomma, innan trafikbokslut slutligen kan upprättas. Ekonomin är god så här långt.

Kollektivtrafikens dag

Reflektioner och synpunkter från Kollektivtrafikens dag presenteras vid sammanträdet.

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



Programpunkten där K2 redogjorde för alternativa finansieringsformer upplevdes positivt av deltagarna. Den redovisning som lämnades av K2 tog upp aspekter såsom alternativ finansiering av kollektivtrafiken, hur tänka annorlunda kring skatter och avgifter, förbättring av driftsekonomin mm. De reflektioner och synpunkter som inkommit på kollektivtrafikdagen har varit övervägande positiva. Det har lämnats värdefulla konstruktiva synpunkter kring gruppdiskussionen och återkopplingen, som kommer att tas om hand för att ytterligare utveckla det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Ambitionen är att Kollektivtrafikens dag ska bli ett årligen återkommande arrangemang och förläggas runt om i länet.

I samband med diskussion om kollektivtrafikens dag, lyfts även formerna för framtida ägarsamråd upp. I årshjulet finns dialogmöte inlagt under hösten (oktober månad) – detta år ligger fokus dock på regionbildningsprocessen. Vid sammanträdet lyfts idén om att förlägga ett ägarsamråd för kollektivtrafiken i Västerbottens län i samband med Förbundsstyrelsens sammanträde, för att möjliggöra en bred representation från samtliga finansärer. Hur ofta under en mandatperiod som ägarsamråd bör genomföras, är en annan fråga som lyfts.


Utveckling av väg Ammarnäs

Från Regionala kollektivtrafikmyndighetens sida har det inte funnits medel till att arbeta med utveckling av kollektivtrafik längs väg mot Ammarnäs. Däremot har möten hållits kring utveckling av kollektivtrafiken, med bred uppslutning från lokala aktörer. I samband med det senaste mötet, utsågs en mindre grupp att formulera mål kring trafiken samt se över möjligheterna till extern finansiering. Målet är att försöka åstadkomma förändring utan att använda medel som inte finns. I den större grupperingen finns även VLL representerad med kollektivtrafikrepresentant. Upprinnelsen till gruppens arbete var att medel utlystes för utveckling av kollektivtrafik i glesbygd. Idag finns inte dessa medel längre.

Från Kollektivtrafikutskottets sida ser man positivt på att föra en dialog om detta, men tydliggör att det mot bakgrund av det rådande ekonomiska läget inte finns medel att finansiera någon utökad glesbygdstrafik. Från Kollektivtrafikmyndighetens sida, så är det dock både intressant och utvecklande att delta aktivt i denna typ av grupperingar för att arbeta mot målsättningen att försöka få till stånd mer kollektivtrafik.

Beslutsunderlag

Länstrafiken i Västerbotten AB. Uppföljning per 2016-08-31
Kollektivtrafikutskottet ekonomisk rapport per 2016-08-31
Kollektivtrafikmyndigheten ekonomisk rapport per 2016-08-31

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



§ 70.

Gemensam beställningscentral för samhällsfinansierade resor

Dnr: 16RKTM0037

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet föreslår förbundsstyrelsen besluta om en fortsatt utredning för gemensam beställningscentral.

Kollektivtrafikutskottet uppdrar till myndighetschefen att leda det fortsatta arbetet med skapande av förutsättningar för en gemensam beställningscentral.

Frågeställningar som bör belysas i en fortsatt utredning är:

- Kostnadsfördelning
- Besparingspotential
- Organisation för styrning och uppföljning – inför bildande av gemensam beställningscentral och därefter driftansvar oaktat om beställningscentralen drivs i egen regi eller upphandlas
- Gemensamma parametrar – gemensamt regelverk och gemensam egenavgift underlättar arbetet i beställningscentralen, val av teknikplattform, lokalisering, kompetens
- Tidplan – relevant etableringstid. Koppling mellan upphandling av transportörsavtal och etablering av gemensam beställningscentral bör analysera och möjligen bör etablering av en gemensam beställningscentral och upphandling av transportöravtal ej ske samtidigt för att varje del ska kunna kvalitetssäkras och att eventuella problem kunna härledas rätt
- Regional omvärldsbevakning och utfall för grannlänens process att överföra myndighetsutövningen för färdtjänst och riksfärdtjänst till RKM
- Relevanta miljöaspekter

Ärendebeskrivning

Huvudmotivet till att etablera en gemensam beställningscentral i Västerbottens län är att genom samordning effektivisera planering och utförandet av samhällsbetalda resor för att därigenom minska samhällets kostnader.

Antalet resor som kan samordnas stiger om samtliga avropsstyrda samhällsbetalda resor samlas i en gemensam beställningscentral med avtal som omfattar samtliga transporter.

Genom att samtliga samhällsbetalda resor planeras och samordnas i en beställningscentral så bör en ökad samordningsgrad uppnås med minskade kostnader som följd. Lägre kostnader bör även bli en följd av att de samhällsbetalda transporterna geografiska upphandlas tillsammans. Om transportörerna upphandlas enskilt av länets olika finansörer så reduceras möjligheterna att samordna transporterna och därigenom minska kostnaderna. Sett ur ett regionalpolitiskt perspektiv så förstärker en gemensam hantering av de samhällsbetalda resorna möjligheterna att i framtiden ta ställning till exempelvis länsfärdtjänst, skatteväxling, myndighetsutövning etc. men också möjligheten att sträva mot att utjämna eventuella skillnader mellan hur färdtjänsten är utformad i olika delar av länet.

Västerbottens län skulle genom en ändamålsenlig organisation och styrning av de samhällsbetalda resorna ges en starkare position vid bildande av en storregion.

Justerare

Utdragsbestyrkande



Region Västerbotten har enligt lagstiftningen möjlighet att ta ansvar för planering, samordning och upphandling av sjukresor, riksfärdtjänst, färdtjänst och skolskjutsar utöver ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken. Detta förutsätter att uppgifterna står inskrivna i förbundsordningen (myndighetsutövningen för sjukresorna kan dock ej utföras av annan än landstinget). Strukturellt finns tydliga fördelar med att tilldela Region Västerbotten ett samordningsansvar vad gäller samhällsbetalda resor.

Slutligen skulle en ökad samordning inom området kunna möta behov av samordning mellan olika trafikslag och även fungera som en motor för ökad tillgänglighet genom att länets samlade transportresurser synliggörs, vilket kan medföra att flöden av särskild kollektivtrafik kan sammanföras och överföras till den allmänna kollektivtrafik, vilket är till gagn för länets invånare såväl som besökare i länet.

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. Den 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. Konsensus 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 på nytt utredas.

Sammanträdets behandling av ärendet

Vid sammanträdets behandling av ärendet föreslås ett tillägg till beslut, om att relevanta miljöaspekter tas med bland de frågeställningar som bör belysas. Kollektivtrafikutskottet är överens om detta.

Beslutsunderlag

Utredning om gemensam beställningscentral
Inkomna yttranden
Sammanställning av inkomna yttranden

Beslutsexpediering

Förbundsstyrelsen

Justerare

P.O.

Utdragsbestyrkande



§ 71.

Avropsstyrd kollektivtrafik i Västerbotten

Dnr: 16RKTM0064

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet föreslår förbundsstyrelsen besluta gå vidare med ärendet i avsikt att eventuellt etablera en differentierad avropsstyrd trafik.

Kollektivtrafikutskottet uppdrar till myndighetschefen att analysera eventuella effekter, både ekonomiskt och organisatoriskt, av de föreslagna produkterna för avropsstyrd trafik.

Ärendebeskrivning

Förslag till ny utformning av avropsstyrd trafik i Västerbotten. Detta avser sådan samhällsbetald trafik som till skillnad från färdtjänst och sjukresor är öppen för allmänheten, men som kräver någon form av förbeställning för att kunna nyttjas.

Bakgrund

Under många år med regional kollektivtrafik har kompletterande trafik, så kallade ringbilar funnits. Behov av en översyn av strukturen för avropsstyrd trafik resulterade i ett förslag på differentiering av trafiken. Studier av hur man i andra delar av landet utformat den avropsstyrda trafiken ligger också till grund för förslaget.

Beslutsunderlag

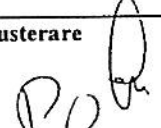
Presentationen av arbetet

Yttranden som inkommit

Sammanställning av inkomna yttranden

Beslutsexpediering

Förbundsstyrelsen

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



§ 72.

Utredning om Bussgods (fyra nordliga länen)

Dnr: 16RKT0093

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet föreslår förbundsstyrelsen föreslå förbundsfullmäktige ställa sig positiv till utredningens förslag, samt i och med detta vara beredd att förvärva 25 % av aktierna i det blivande gemensamma bolaget Bussgods Norr AB (eller ett liknande namn som godkänns av Bolagsverket). Vem som i länet ska vara ägare, det vill säga myndighet eller Länstrafikbolag är upp till varje län att besluta om. Detta beslut innebär en beredskap att delfinansiera (1/4) de kostnader i form av extern revisorskompetens som det fortsatta arbetet innebär. Detta för att värdera de bolag som idag finns på ett korrekt sätt samt som blivande ägare är beredd att tillskjuta ytterligare aktiekapital till det nya bussgodsbolaget, eftersom bolagets verksamhet kommer att kräva det.

Hur stort belopp som behövs kommer utredas av extern revisor.

Ärendebeskrivning

I februari 2016 träffades presidierna i kollektivtrafikmyndigheterna och Länstrafikbolagen i de fyra nordligaste länen i Luleå. I samband med detta gavs ett uppdrag till vd/myndighetschefer – att utreda möjligheterna att sammanföra bussgodsverksamheterna i de fyra olika länen till en gemensam organisation. Motivet bakom uppdraget var att man såg samordningsmöjligheter som kan innebära kostnadsbesparingar, men också att en gemensam organisation skulle innebära bättre möjligheter att möta marknadens behov och därigenom kunna öka försäljningen.


Utredningen har bedrivits med personal från dels en ägargrupp där Länstrafikbolagen eller myndighet har varit representerade och dels en grupp bestående av verksamhetscheferna inom Bussgods.

Utredningen presenteras i bilaga.

Bakgrund

Den gemensamma visionen är ett gemensamt ägt bussgodsbolag där varje län inledningsvis äger 25 % av aktierna. Bolaget ska verka på godsmarknaden och genom sin verksamhet bidra till att öka den regionala tillväxtkraften genom att erbjuda näringsliv och privatpersoner ett miljövänligt alternativ för transport av gods i det geografiska område som omfattar Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen.

Utredningen har dock inte lagt fram förslag till ägardirektiv, avkastningskrav och mål för bolaget. Detta behöver arbetas fram – under förutsättning att alla län fattar beslut enligt nedan. I det arbetet bör man utgå från de regionala tillväxtstrategier som finns i respektive län.

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



Vidare är utredningens förslag inte beroende av de beslut som eventuellt kommer fattas i riksdagen kring regioner i landet. Om beslut fattas kring att bilda region från 2019 behöver bara ägandet ändras från som i förslaget fyra ägare till en ägare.

För att arbetet med att skapa en gemensam organisation ska gå vidare behöver varje län fatta ett inriktningsbeslut.

Eftersom utredningens förslag är att utgå från Bussgods i Västerbotten AB kommer Förbundsfullmäktige i Västerbottens län fatta motsvarande beslut, men inriktningsbeslutet innebär här att man är beredd att sälja 75 % av aktierna i bolaget, 25 % till Norrbotten, 25 % till Västernorrland och 25 % till Jämtland/Härjedalen samt att Västerbotten behåller 25 % av aktierna.

Alla fyra län kommer under våren 2017 behöva utse representanter att ingå i bolagets styrelse, vilket beskrivs utförligare i utredningen.

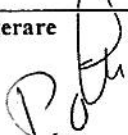
De tre inriktningsbesluten som beskrivits ovan behöver vara fattade senast 1 januari 2017.

Beslutsunderlag

Utredningen Bussgods i Norr 2016-09-28.

Beslutsexpediering

Förbundsstyrelsen/Förbundsfullmäktige

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



§ 73.

Beslut om allmän trafikplikt för linjetrafik – Skellefteå

Dnr: 16RKTM0094

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för inomkommunal linjetrafik i Skellefteå kommun enligt följande:

Avtal 277

Linje 204	Skellefteå-Jörn
Linje 205	Boliden-Skellefteå
Linje 206	Krångfors-Skellefteå
Linje 207	Lövånger-Bureå-Skellefteå
Linje 218	Medle-Skellefteå
Linje 220	Örviken-Skellefteå
Linje 221	Bureå-Örviken/Rönnskär-Skellefteå
Linje 222	Lövånger-Bureå-Skellefteå

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Samråd inför upphandling (SIU) anordnades 2016-09-16. För att upphandlingen av trafik ska kunna slutföras av Länstrafiken i Västerbotten så behöver ett beslut om trafikplikt fattas (Allmän trafikplikt – En vägledning. Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket, 2011).


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 regionfullmäktige den 23 mars 2016 § 13), bl.a.

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- 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

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



anmälas och upphöra på kort varsel, medan ordinarie upphandlingar tar lång tid, beskrivs också.

Enligt vägledningen för allmän trafikplikt (Allmän trafikplikt – En vägledning. Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket, 2011) ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller inte, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller inte. 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.

Bakgrund

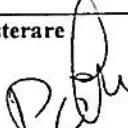
Vid årsskiftet 1/1 2012 trädde en ny kollektivtrafiklagstiftning i kraft som anger att upphandling av samhällsfinansierad trafik ska föregås av beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av de intentioner som kommer i uttryck i trafikförsörjningsprogrammet. 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.

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



§ 74.

Beslut om allmän trafikplikt för linjetrafik - Norsjö

Dnr: 16RKTM0095

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för regional kollektivtrafik inom Norsjö kommun enligt följande:

Avtal 292

Linje 22	Norsjö-Renström-Skellefteå
Linje 242	Norsjö-Risliden
Linje 243	Bjursele-Kvavisträsk-Svanskele-Norsjö
Linje 246	Lidträsk-Kvarnåsen-Norsjö

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Samråd inför upphandling (SIU) anordnades 2016-09-07. För att upphandlingen av trafik ska kunna slutföras av Länstrafiken i Västerbotten så behöver ett beslut om trafikplikt fattas (Allmän trafikplikt – En vägledning. Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket, 2011).


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 regionfullmäktige den 23 mars 2016 § 13), bl.a.

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- 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.

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



Enligt vägledningen för allmän trafikplikt (Allmän trafikplikt – En vägledning. Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket, 2011) ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller inte, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller inte. 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.

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

Norsjö 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.

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



§ 75.

Beslut om allmän trafikplikt för linjetrafik - Sorsele

Dnr: 16RKTM0097

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT

Kollektivtrafikutskottet beslutar om allmän trafikplikt (SFS 2010:1065, 3 kap 1 §) för regional kollektivtrafik inom Norsjö kommun enligt följande:

Avtal 299	
Linje 332	Klippen-Sorsele
Linje 333	Skansnäs-Flakaudden-Sorsele
Linje 334	Övre Saxnäs-Sorsele
Linje 335	Aha-Sorsele
Linje 336	Bockträsk-Högbränna-Sorsele
Linje 337	Blattnicksele-Råstrand
Linje 338	Ö Sandsjö-Blattnicksele
Linje 339	Tväråträsk-Sorsele
Linje 341	Ammarnäs-Sorsele
Linje 343	Kraddsele-Ammarnäs

Ärendebeskrivning

Nytt trafikavtal ska gälla från och med 2018-01-01. Samråd inför upphandling (SIU) anordnades 2016-09-08. För att upphandlingen av trafik ska kunna slutföras av Länstrafiken i Västerbotten så behöver ett beslut om trafikplikt fattas (Allmän trafikplikt – En vägledning. Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket, 2011).

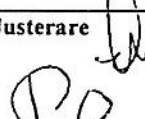
Denna kollektivtrafik är uppenbarligen regional till sin karaktär (i mening som avses i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 6 §) och därför har kollektivtrafikmyndigheten befogenhet att besluta om trafikplikt för den.

Trafiken har betydelse för flera mål i trafikförsörjningsprogrammet (antaget av regionfullmäktige den 23 mars 2016 § 13), bl.a.

- mål för marknadsandel och ökat antal kollektivtrafikresor
- mål för god livsmiljö
- 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

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------



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 (Allmän trafikplikt – En vägledning, Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik och Trafikverket, 2011) ska myndigheten efter SIU ta ställning till om samhället genom att teckna avtal ska ta ansvar för trafiken eller inte, det vill säga om beslut om allmän trafikplikt ska fattas eller inte. 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.

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

Sorsele 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.

Justerare

Utdragsbestyrkande



§ 76.
Delegeringsbeslut och meddelanden
Dnr: 16RKTM0002

KOLLEKTIVTRAFIKUTSKOTTETS BESLUT
Kollektivtrafikutskottet lägger delgivningarna till handlingarna.

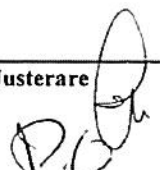
Ärendebeskrivning

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

Rubrik: Norrtåg AB Tertialbokslut och årsprognos 2016-08-31
Dnr: 16RKTM0086-2

Rubrik: Minnesanteckningar från Kollektivtrafikens dag

Rubrik: Beslut om trafikförändringar avtal 317, linje 424 Vilhelmina kommun
Dnr: 16RKTM0038-7

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	--	--	--------------------