

Sätt krav på regionen om ett fungerande Upptåg!

I december 2022 halverades avgångarna hos det som förut var Upptåget. Det innebär i praktiken lustmord på de orter som ligger längs linjen. Denna nerdragning skedde på grund av att regionpolitikerna via Mälardalstrafik låtit upphandla drift av kinesiska MTR, som har särskilt dåligt rykte som arbetsgivare.

Situationen var förutsägbar. Personalen uttryckte oro inför att MTR skulle ta över, men regionpolitikerna gick vidare ändå. Konsekvensen blev föga förvånande att många anställda lämnade, vilket ledde till personalbrist och ständigt inställda avgångar. De halverade avgångarna var tänkt som en lösning på detta, men inte ens den reducerade trafiken har visat sig särskilt pålitlig. Personal fortsätter att lämna i drivor. I många fall accepterar de mycket lägre lön hos andra arbetsgivare bara för att slippa MTR.

Tills haveriet är löst betalar Tierps kommuns medborgare samma pris för halverad och dessutom undermålig service. Vittnesmål haglar om vårdarbetare som inte kan komma till sitt jobb i tid så operationer får ställas in. Styret i Tierp medger att den situation som partikollegorna orsakat halverar kommunens tillväxtpotential.

Tierps kommunstyrels arbetsutskott har skickat kritiska skrivelser till regionen och klagat på samrådsmöten. Det räcker inte. I stället för att gnälla lite snällt vill vi sätta tändar och klor bakom våra krav.

Vi vill att kommunen kräver omförhandling av det avtal som enligt kollektivtrafiklagen ska reglera ansvarsfördelningen mellan kommunerna och regionen. Nuvarande version av avtalet är daterat till 2011. Förutsättningen för avtalet var att regionen klarar av att stå för en fungerande kollektivtrafik, och det gör de med MTR-upphandlingen bevisligen inte.

När vi tidigare framfört detta förslag har styret i Tierps kommun medvetet misstolkat det som att vi vill att kommunen helt ska ta över driften av Upptåget. Det är så klart inte möjligt, men det finns däremot stort utrymme att öka kommunernas inflytande via avtalet, reglera beslutsfattande och möjliggöra ansvarsutkrävande. Allra bäst vore att få en avgörande röst vid tyngre beslut såsom upphandlingar, siffersatta krav samt sanktionsmöjligheter gentemot regionen.

Tierpslistan vill för övrigt att upphandlingen med MTR rivs upp så snart som möjligt, men saknar egen representation i regionen.

Vi yrkar:

att ge kommunstyrelsen i uppdrag att begära omförhandling av *Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län*, i syfte att öka kommunernas inflytande i avgörande frågor, möjliggöra ansvarsutkrävande samt i förlängningen säkerställa fungerande kollektivtrafik inom regionen.

Om motionen faller gäller den som vår reservation

Mio Tastas Viktorsson

Elmer Pollack

Bilaga till motion: Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län.

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län

1. Parter

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

2. Bakgrund och syfte

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

Syftet med detta avtal är att reglera ansvarsfördelningen mellan parterna avseende den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län i enlighet med lagen om kollektivtrafik.

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

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

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

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

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

4. Gemensam planeringsinriktning för kollektivtrafikens utveckling

Ökat regionalt resande

Resandet med kollektivtrafiken i Uppsala län ska öka. Målet är en höjd marknadsandel och ett fördubblat resande till år 2020 jämfört med 2009.

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

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

Ett hållbart resande och en god miljö

Kollektivtrafiken ska utformas så att den bidrar till ett hållbart resande och en god miljö. Målet är att minst 90 % av kollektivtrafiken utförs med fossilfritt bränsle år 2020.

Ett trafiksystem med många delar

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

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

Tågtrafik

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

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

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

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

Busstrafik

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

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

Nya riktlinjer och standarder för trafikens uppbyggnad ska utformas. Genom definierade lägstanivåer för kollektivtrafiken kan länet behålla en levande landsbygd.

Stadstrafik

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

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

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

5. Finansiering – skatteväxling

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

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

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

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

6. Särfakturering

Skolskjutsar

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

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

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

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

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

För särfakturering av skolskjutslinjer ska nettokostnad tillämpas.

Tillköp

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

Parterna är dock överens om kommunala tillköp endast bör förekomma i mycket begränsad omfattning och under en begränsad tid. Tillköp ska vara förenliga med mål för kollektivtrafikens utveckling enligt Trafikförsörjningsprogrammet och får inte påverka kollektivtrafiksystemet negativt.

7. Anläggningar, infrastrukturinvesteringar

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

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

Anläggningar i mark

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

Resecentrum/terminaler och hållplatsutrustning

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

Operatörsberoende depåer

Där privata eller statliga alternativ för depå inte är aktuella, kan Landstinget besluta att etablera en operatörsberoende depå. För en sådan depå har Landstinget ett helhetsansvar innebärande ansvar för markanläggningar och byggnader. I de fall nyanläggning krävs ska beslut om lokalisering ske i samråd med Kommun. Till villkor som överenskomes med Landstinget överlåter eller tillhandahåller Kommun fastighet för avsett ändamål.

8. Former för samverkan

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

Samverkansprocessen ska omfatta:

- Strategiska ärenden som

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

Samverkansprocessen bör angöra till

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

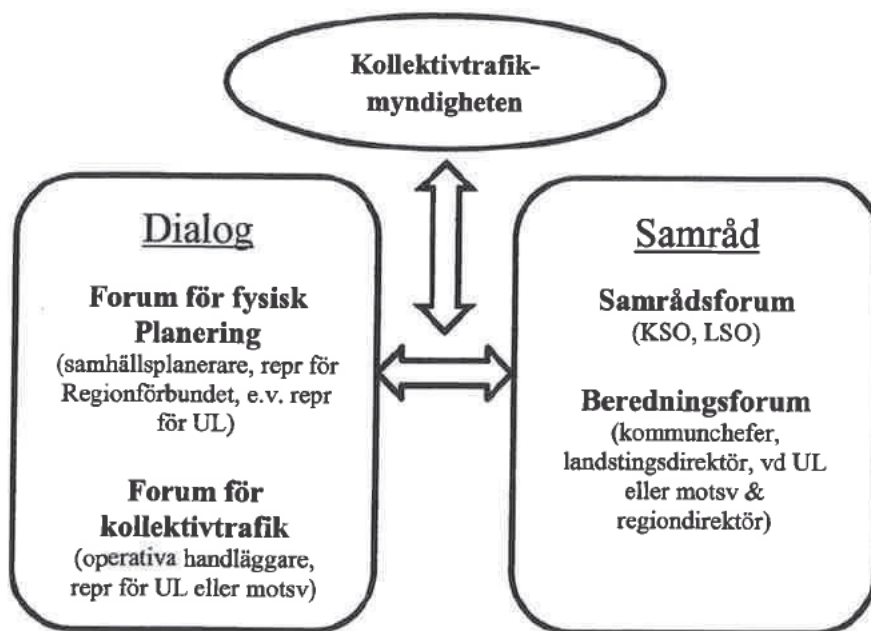
Samverkansmodell

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

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

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

Aktiebolaget UL eller motsvarande: Deltar i samverkansprocessen genom sin expertkompetens och genom sitt uppdrag som utförare av den regionala kollektivtrafiken enligt befintliga avtal.



9. Avtalets giltighet

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

10. Uppföljning och utvärdering

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

11. Tvist

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

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

Undertecknande från företrädare för Landstinget, Kommunerna och Regionförbundet
(ordföranden i Landstingsstyrelsen, Kommunstyrelserna och Förbundsstyrelsen)

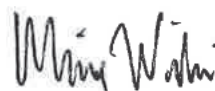
Uppsala den 17 november 2011



Erik Weiman
Landstinget i Uppsala län



Anna Wiklund
Enköpings kommun



Marie Wilén
Heby kommun



Agneta Hägglund
Håbo kommun



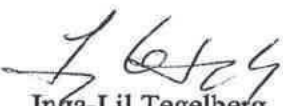
Göran Nilsson
Knivsta kommun




Bengt-Olov Eriksson
Tierps kommun



Gunnar Hedberg
Uppsala kommun

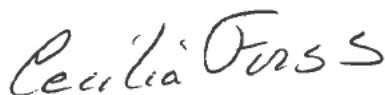


Inga-Lil Tegelberg
Älvkarleby kommun



Jacob Spangenberg
Östhammars kommun

Uppsala den 1 december 2011



Cecilia Forss
Regionförbundet Uppsala län

Godkännande av entledigande och val

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att godkänna Karo Hovhannisian (M) begäran om entledigande från sina uppdrag som ledamot i kommunfullmäktige och ersättare i kommunstyrelsen,

att till ny ersättare i kommunstyrelsen för perioden 26 september 2023 till och med 31 december 2026 välja Annaliisa Allas (M),

att godkänna Karin Gerhardts (MP) begäran om entledigande från sitt uppdrag som ledamot i beredning för översiktsplan 2050, samt

att till ny ledamot i beredning för översiktsplan 2050 från och med 26 september 2023 välja Elisabet Jansson (MP).

Sammanfattning av ärendet

Karo Hovhannisian (M) har den 11 september 2023 inkommit med en begäran om entledigande från sina uppdrag som ledamot i kommunfullmäktige och ersättare i kommunstyrelsen. Länsstyrelsen utser ny ledamot och ersättare i kommunfullmäktige efter godkännande av inkommen begäran av entledigande.

Karin Gerhardt (MP) har den 17 september 2023 inkommit med en begäran av entledigande från sitt uppdrag i beredning för översiktsplan 2050.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut
- Inkomna avsägelser
- Gruppledarnas nomineringar

Beslutet skickas till

- Länsstyrelsen Uppsala län
 - Berörda ledamöter
-